

Via Mont Gerbier de Jonc Compte-rendu du webinaire du 7 mars 2024



Le webinaire s'est tenu le 7 mars 2024 à partir de 18h00. **15 personnes** ont participé à la réunion, qui a duré **2 heures**.

4 personnes de l'équipe-projet étaient présentes :

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

Kévin ROBIN assurait l'animation de la réunion.

Christophe DELISLE présente l'équipe-projet et ainsi que le Schéma régional des véloroutes et voies vertes, qui comprend l'ensemble des projets réalisés ou à l'étude, et dans lequel s'insère le projet de Via Mont Gerbier de Jonc.

Kévin ROBIN remercie les participants de leur présence et présente l'ordre du jour ainsi que les règles de fonctionnement de la réunion.

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

Kévin ROBIN propose aux participants de commencer la réunion par un quizz composé des 3 questions suivantes (les bonnes réponses sont en gras).

Question : D'ici 2028, combien de kilomètres de Véloroutes Voies Vertes supplémentaires la Région AURA souhaite-t-elle créer ?

- A) 500 kilomètres
- B) 800 kilomètres

C) 1 000 kilomètres

Question : Quel(s) itinéraire(s) cyclable(s) la future Via Mont Gerbier de Jonc permettra-t-elle de rejoindre ?

- A) La Via Fluvia**
- B) La Via Dolaizon**
- C) La Véloire**

Question : A quelle altitude se situe le Mont Gerbier de Jonc ?

- A) 931 mètres
- B) 1 551 mètres**
- C) 1 832 mètres

Christophe DELISLE précise qu'il va présenter le projet tel qu'il est imaginé aujourd'hui par la Région, maître d'ouvrage. La concertation permettra de l'ajuster 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 rejoint également la Via Allier (V70) et la Via Fluvia (V73).

Il ajoute que le projet traverse un patrimoine exceptionnel qui fait partie de l'histoire du rail, celui de la Transcévenole, emprise ferroviaire construite entre 1911 et la Seconde Guerre mondiale. Le projet permettra de restaurer et de valoriser cette emprise abandonnée par la SNCF en 1941, avant la mise en place des voies. Cette voie reposait sur différents ouvrages, des tunnels mais aussi des viaducs comme ceux de la Recoumène et de Chabannes. Sa configuration 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
- 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 pour des risques d'inondation pendant les périodes hivernales.

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

- Une première variante longe la Loire mais présente des enjeux écologiques importants, notamment pour le risque 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 patrimoine de la Transcévenole est marqué par de nombreux ouvrages et présente une configuration particulièrement intéressante pour le projet Via Mont Gerbier de Jonc. Il indique que les aménagements réalisés sur le viaduc de la Recoumène constituent une référence pour les autres viaducs, avec la mise en place de garde-corps et d'un revêtement adapté. Il ajoute que le tablier du viaduc de Chabannes ayant été déposé par le passé, 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. La solution proposée consiste donc à contourner ce viaduc en restant en partie haute du vallon qu'il traversait.

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 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. En revanche, le tunnel du Roure représente un enjeu plus complexe compte tenu de sa longueur plus importante. Il explique que les impacts positifs et négatifs des deux variantes seront étudiés et qu'une décision sera prise en fonction de tous les paramètres.

Il ajoute que la Région a conscience que les tunnels sont déjà fréquentés aujourd'hui, mais que les enjeux réglementaires doivent être pris en compte avec la mise en œuvre de la séquence « Eviter-Réduire-Compenser » dite ERC prescrite par le Code de l'Environnement.

Section 3 – La traversée du Monastier-sur-Gazeille

Christophe DELISLE présente les particularités de cette traversée, avec un projet de réaménagement d'un carrefour sur lequel la Région s'appuie, porté par la Ville et le Département. 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 proximité du collège est à sécuriser, avant de retourner sur la Transcévenole.

Section 4 – L'accès au Mont Gerbier de Jonc

Pour cette section, les études de trafic montrent que la fréquentation sera plutôt le fait des « cycloportifs », personnes suffisamment expérimentées et sportives pour réaliser l'ascension jusqu'au Mont Gerbier.

Le tracé général

Christophe DELISLE 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, avec un niveau d'équipement assez élevé jusqu'à Présailles, compte tenu de la fréquentation prévisionnelle plus importante et de la présence d'un public plus familial sur cette portion. Concernant les revêtements, il explique que la

réflexion est assez ouverte entre le choix d'un revêtement dur et celui d'un revêtement souple. Il appelle aux idées et aux avis de chacun.

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

En physique :

- 2 réunions publiques :
 - Le 13 février à Brives-Charensac
 - Le 14 mars au Monastier-sur-Gazeille
- 1 réunion avec les acteurs du tourisme de la section 4 le 14 mars à la mairie des Estables
- 5 expositions dans les communes traversées par le tracé du projet ou à proximité, jusqu'au 22 mars inclus

En ligne :

- Ce webinaire en cours
- La plateforme participative sur laquelle on peut déposer un avis, poser une question ou contribuer de manière géolocalisée avec la carte participative : <https://viamontgerbier.consultvox.co>

Il invite les participants à consulter le dossier de concertation du projet, le document le plus exhaustif présentant le projet, ainsi que sa synthèse, présents sur le site de la concertation.

Echanges avec les participants

Philippe BEST, Président du Comité Départemental du Cyclotourisme, précise que la section 4 n'est pas utilisée que par des cyclosportifs, contrairement à ce qui est mentionné dans la présentation : il indique qu'elle est fréquentée par beaucoup de cyclotouristes qui roulent à vélo à assistance électrique (VAE) et qui réalisent facilement l'ascension jusqu'au Mont Gerbier de Jonc.

Christophe DELISLE est en accord avec l'indication apportée par **Monsieur BEST** concernant l'apport du VAE. Il présente les courbes d'estimation du trafic sur le tracé du projet : la fréquentation cycliste serait beaucoup plus importante au niveau de l'agglomération du Puy-en-Velay, notamment par la présence plus importante de trajets domicile-travail réalisés en vélos. Jusqu'au Mont Gerbier de Jonc, le niveau de fréquentation diminuerait au fil du tracé, compte tenu de la distance importante à parcourir sur l'ensemble – plus de 50 kilomètres – et du dénivelé sur la section 4. En ce sens, les estimations de trafic donnent à penser que le partage de voirie sur la section 4 est réaliste, même avec une fréquentation de cyclosportifs et de cyclotouristes en VAE.

Jean-Williams SEMERARO indique qu'il réalise déjà le parcours à vélo et pense que deux points sont à prendre en considération :

- 1) De son point de vue, tout cycliste qui emprunte une véloroute s'attend à retrouver un revêtement dur, et non un revêtement souple. Pour les « vélotaffeurs » (personnes se rendant sur leur lieu de travail en vélo), il pense que le revêtement souple n'est pas adapté, notamment en cas de conditions météorologiques dégradées.
- 2) Il se prononce pour un véritable partage des espaces avec un espace dédié et sécurisé aux cyclistes. Il considère que le partage de voirie ne fonctionne pas car les véhicules circulent trop près des cyclistes.

Il souhaite également savoir pourquoi la livraison du projet est aussi tardive (pour 2028).

Pour finir, il remercie l'équipe-projet pour la qualité de la présentation.

Christophe DELISLE explique que le calendrier présenté prend en compte l'ensemble des procédures à mettre en œuvre et anticipe les deux écueils qui peuvent ralentir la mise en œuvre du projet :

- **Les écueils environnementaux** avec les autorisations correspondantes qui supposent des procédures longues avec enquête publique ;
- **L'enjeu de maîtrise foncière** avec la nécessité d'acquérir une partie du tènement foncier : ce paramètre peut être réglé plus rapidement si un accord amiable est trouvé mais le recours à l'expropriation aurait nécessairement un impact fort sur les délais.

Concernant le partage de voirie entre automobilistes et cyclistes, la Région comprend les inquiétudes. Sur la section 4, il explique qu'aménager une voie en site propre ou élargir la voirie existante impliquerait des procédures et des coûts d'aménagement extrêmement importants, notamment du point de vue environnemental car des zones protégées seraient impactées. Tous ces paramètres supplémentaires pénaliseraient fortement la capacité à réaliser le projet. Il explique qu'il a été considéré plus raisonnable de réaliser le projet avec la section 4 en partage de voirie compte tenu des estimations de trafic, plutôt que de le mettre en danger en portant de telles atteintes à l'environnement.

Jean-Williams SEMERARO prend l'exemple du col de la Forclaz d'Annecy, où la vitesse a été limitée à 30 km / heure dans les deux sens pour les automobilistes. De même, une signalisation par pochoir au milieu de la route pour indiquer la présence des cyclistes, avec une ligne verte tracée au milieu de la voie, permet de rendre légitime la présence des cyclistes.

Christophe DELISLE prend note de cette proposition et indique que le travail devra être poursuivi en liaison avec les services départementaux de gestion des voiries. Concernant l'enrobé, il explique qu'il s'agit d'une vraie question, notamment entre Lantriac et Brives-Charensac : une bonne partie est déjà réalisée en enrobé, mais ce n'est le cas pour la partie Transcévenole. Du point de vue de la Région, la question est ouverte mais il note des avis tranchés et divergents de la part des participants sur ce sujet.

Charles VALETTE, Président de l'Office de Tourisme de la Montagne d'Ardèche, salue le projet. Il explique que si la Transcévenole avait abouti, elle serait redescendue vers la Loire et le Lac d'Issarlès. Il souhaite savoir si une variante reprenant ce tracé a été envisagée car elle permettrait de longer la Loire, même s'il a conscience que cela suppose peut-être plus de dénivelé. Elle permettrait aussi de circuler en site propre, et d'éviter le partage de voirie. Il souhaite savoir si la Région a des marges de manœuvre pour faire évoluer le projet.

Benjamin REBOUL constate que les chauves-souris pénalisent le tracé sur deux ou trois ouvrages. Il s'étonne de ces hypothèses de déviations d'ouvrages déjà existants. Il souhaite plus d'explications.

Sara CORBIN remercie la Région pour ce temps d'échange et la présentation réalisée. Elle est habitante du Monastier-sur-Gazeille, à côté du viaduc de la Recoumène. Sa remarque concerne l'enrobé de la future véloroute : en tant qu'usagère de la Transcévenole, plutôt en tant que randonneuse à ce stade, elle est défavorable à un enrobé dur. Elle préfère un sol souple qui s'intégrera plus facilement dans le paysage et qui correspondra davantage à l'usage de la marche, qui persistera après la réalisation du projet selon elle.

Elle souhaite également avoir plus de détails sur le tracé prévu entre Les Etables et Présailles, même si elle a bien compris qu'il s'agit d'un secteur en partage de voirie.

Christophe DELISLE répond aux différentes questions :

- **Les chauves-souris** : la Transcévenole est déjà utilisée par un certain nombre de randonneurs et cyclistes. La Via Mont Gerbier de Jonc n'induit a priori aucun impact en la matière. En réalité, les chauves-souris ont construit leur habitat dans les interstices des voutes des tunnels. Les ouvrages d'art qui seraient traversés par le projet devront faire l'objet de sécurisation et de restauration : il s'agira donc refaire le revêtement intérieur des voutes, ce qui impactera ces habitats. Il ajoute que l'intention de la Région est de passer par les tunnels, avec l'espoir que les études démontreront que les impacts sont suffisamment faibles pour y permettre le passage de la véloroute.
- **Le tracé entre Présailles et Les Estables** : il détaille le tracé prévu. Actuellement, le tracé quitte la Transcévenole et rejoint la D38 avant d'arriver à Présailles et de rejoindre son centre-bourg. A partir de Présailles, le tracé passe par le hameau du Cher et les routes communales existantes. Le tracé retenu permet d'éviter des pentes trop importantes. Les autres alternatives, notamment par Freycenet-la-Cuche, auraient eu pour conséquence d'augmenter de manière significative les dénivelés et pentes sur cette section.
- **La section ardéchoise** : il présente les quatre tracés étudiés : 1) le tracé présenté dans le dossier de concertation, 2) la variante par la route départementale et Le Béage, 3) la variante par Issarlès – Usclades et Sainte-Eulalie et 4) la variante par Issarlès – Rieutord – Sagnes. Les variantes paraissent pénalisantes. La variante n°2 par Issarlès présente une longueur de 37 kilomètres contre 25 kilomètres pour le tracé retenu. Les dénivelés cumulés seraient également plus importants, de l'ordre de +50%. Les deux autres variantes présentent une longueur et un dénivelé encore plus importants, pratiquement doublés. Une solution pourrait être constituée par la réalisation, en marge du projet, d'une opération de mise en tourisme consistant à mettre en avant des points d'attractivité touristique qui valoriseraient la Via Mont Gerbier de Jonc dans son ensemble. Un plan de jalonnement pourrait par exemple être réalisé dans ce cadre permettant d'offrir aux différents utilisateurs les différentes options qui mériteraient d'être valorisées.

Christian VALETTE remercie **Christophe DELISLE** pour cette explication intéressante. Il souhaite savoir si les documents présentés par la Région peuvent être partagés, notamment aux élus qui se posent des questions. Il note la partie sur la mise en tourisme des territoires, sur laquelle il faudrait peut-être se focaliser, plutôt que les variantes.

Christophe DELISLE confirme que les documents vont être transmis et que des discussions seront poursuivies avec les élus ardéchois. De son point de vue, l'enjeu de mise en tourisme est fort, car il n'y a pas d'hébergements au Mont Gerbier de Jonc. Un travail collectif et complémentaire doit donc être mené pour réussir le projet.

Kevin ROBIN précise que ce point est revenu plusieurs fois lors de la concertation et qu'il sera bien présent et détaillé dans le bilan de la concertation pour répondre à toutes les interrogations.

Véronique ROUX indique qu'elle pratique le vélo, autant pour ses déplacements de loisirs que du quotidien. Elle considère qu'il ne faut pas craindre le dénivelé car chacun se déplace à son rythme mais finit par y arriver. Pour ceux qui ont plus de difficultés, les vélos à assistance électrique sont disponibles et permettent d'avalier rapidement le dénivelé. Elle note une attente forte en matière de praticabilité du revêtement. Pour elle, l'erreur serait d'envisager cette véloroute pour une visée uniquement touristique, trois mois dans l'année : les infrastructures doivent selon elle servir à tout le monde, toute l'année, avec la perspective d'un cercle vertueux : plus les vélos circuleront, plus il y aura de vélos, avec une vigilance collective qui se mettra en place en matière de sécurité des déplacements. Elle rappelle la crise écologique majeure en cours et la nécessité de réaliser des déplacements qui n'émettent pas de CO₂. De son point de vue, il faut donc prévoir des équipements qui durent et qui sont structurants pour le territoire.

Christophe DELISLE rappelle que le projet est de créer une véloroute-voie verte, ce qui implique un raisonnement plus large cherchant à concilier les caractéristiques d'une véloroute (pentes, caractère roulant, ...) et la diversité des usages recherchée dans une voie verte. La question des revêtements est représentative de la divergence des intérêts pouvant être constatée entre les différents usagers (randonneurs, cyclistes, etc.).

Véronique ROUX ajoute qu'une voie verte existe au Puy-en-Velay. Elle rappelle que la Communauté d'Agglomération avait installé des panneaux « Interdit aux cyclistes » il y a quelques années, car il y avait eu une volonté de réserver la voie verte aux piétons. Les panneaux ne sont pas restés longtemps mais elle souhaite savoir si la Via Mont Gerbier de Jonc est exposée à ce type de pratique qui exclut les cyclistes.

Christophe DELISLE explique que la Région ne souhaite pas exclure des usages. L'objectif est donc de faire un projet qui répond aux différents types d'usages, notamment à ceux déjà existants.

Julien WASSERSCHIED revient sur la question du revêtement, une question récurrente sur tous les projets d'aménagement. La répartition entre ceux qui souhaitent un revêtement souple et ceux qui préfèrent un revêtement dur s'élève autour de 50-50 de manière quasiment systématique. Toutefois, il précise que le revêtement dur convient à tous les types de vélos mais aussi aux rollers ou aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). En revanche, les usagers déjà présents (VTT, joggers, randonneurs pédestres) craignent de perdre le terrain de jeu dont ils disposent. Il prend comme exemples d'une part la Via Fluvia (Loire - Haute-Loire – Ardèche), une ancienne voie ferrée revêtue d'enrobé dur, et la Dolce Via (Ardèche), en stabilisé : or les deux voies trouvent leurs publics. Sur la Via Mont Gerbier de Jonc, l'idée n'est pas de laisser le revêtement en l'état actuel, mais plutôt de se diriger vers un revêtement souple stabilisé avec des composantes plutôt fines, comme on peut le retrouver aujourd'hui après la gare de Lantriac. Cela permet de rouler de manière assez qualitative avec un VTC, un VTT ou un vélo d'itinérance. En revanche, cela sera davantage compliqué pour un vélo de route et impossible pour des rollers. Il précise qu'à ce stade du projet, le revêtement souple stabilisé apparaît comme un compromis. Il sera possible de poser un enrobé par-dessus le stabilisé si les retours des usagers tendent vers cette solution ; en revanche, l'inverse n'est pas possible.

Michel Noé REYNAUD souhaite savoir si le parcours de la section 4 reprend bien le parcours habituel. Si tel est le cas, il alerte sur le haut niveau de fréquentation de la route et les enjeux de sécurité et de cohabitation entre automobilistes et cyclistes. Cette fréquentation devrait augmenter les risques, ce qui aggraverait la situation. Il pointe aussi du doigt la configuration difficile de la route, avec de nombreux virages. La voie partagée lui semble donc difficile à mettre en œuvre. Il mentionne la Dolce Via qui permet de circuler dans les deux sens. Il craint que la Via Mont Gerbier de Jonc soit un itinéraire à sens unique, avec des enjeux dans les descentes.

Philippe BEST revient sur la question de la voie partagée. Il y est favorable et mentionne trois solutions possibles pour la mettre en place : 1) limitation de vitesse pour les véhicules motorisés, 2) signalisation pour indiquer la présence de cyclistes, 3) création d'une surlargeur avec une bande blanche pour les parties manquantes.

Concernant le revêtement, il estime que le revêtement souple n'est pas adapté en cas de conditions météorologiques défavorables. Il prend les exemples de la Via Fluvia et de la Dolce Via sur lesquelles il est difficile de circuler lors des mauvais temps.

Christophe DELISLE revient sur les différentes questions :

- **La fréquentation entre Les Estables et le Mont Gerbier** : la Région a bien conscience du sujet et des enjeux. Les comptages de fréquentation sont en train d'être récupérés. Il précise que les moyennes annuelles journalières sont assez faibles et donnent à penser que le partage de voirie est compatible. En revanche, il évoque des pics de circulation qui doivent peut-être encore être analysés finement. Il ajoute que les recommandations du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) en matière de sécurité des cyclistes seront appliquées. Un travail pourra être lancé avec les territoires pour étudier une possible limitation des vitesses et le jalonnement de signalisations adaptées. Le sujet est toujours en cours d'études.
- **Concernant revient l'idée de la surlargeur** : le sujet a été étudié mais semble pénalisant compte tenu des aspects environnementaux et de la configuration du site.
- **La circulation dans les deux sens** : les hypothèses des études de trafic se basent sur des points d'attractivité du territoire, dans les deux sens. Les estimations de trafic sont plus élevées au niveau de l'agglomération du Puy-en-Velay car celle-ci est plus peuplée que la partie ardéchoise et comprend davantage de trajets domicile-travail. Le niveau de fréquentation touristique des différents secteurs a également été pris en compte.

Julien WASSERSCHIED précise que la Via Mont Gerbier de Jonc est catégorisée en voie verte de la sortie d'agglomération du Puy-en-Velay, avec une fréquentation familiale importante sur un linéaire de 25 kilomètres, jusqu'au viaduc de la Recoumène. Ces 25 kilomètres correspondent à la distance moyenne d'une sortie familiale d'une demi-journée, aller-retour compris. Au-delà, les usagers seraient un peu plus aguerris et sportifs. Il ne serait pas impossible que ceux qui montent jusqu'au Mont Gerbier de Jonc reviennent par une autre voie pour réaliser une boucle.

Kevin ROBIN mentionne l'intervention en faveur d'un revêtement dur. Il met en avant les différentes interventions sur le sujet, qui ne sont pas unanimes sur la question.

Il lit les différents avis présents dans la conversation écrite :

- **Sara CORBIN** : « Une variante vers le Lac d'Issarlès serait très intéressante. Et en tant que cycliste du dimanche, je préfère personnellement plus de dénivelé mais un parcours sur plus petites routes, plus sécurisé »
- **Véronique ROUX** : « Il existe des revêtements clairs beaucoup plus intéressants que l'enrobé »

Julien WASSERSCHIED confirme que les stabilisés renforcés permettent d'obtenir une qualité de roulement très intéressante avec une qualité visuelle meilleure que l'enrobé noir.

Michelle CELLE, représentante de l'Association française pour le développement des véloroutes et des voies vertes (AF3V), précise qu'un enrobé couleur sable existe et s'intègre parfaitement dans le paysage. Elle explique que l'AF3V est favorable au revêtement dur, qui peut durer 14 ans, contre 4 à 6 ans pour le revêtement souple. Elle ajoute que le revêtement dur émet moins de gaz à effet de serre que le stabilisé, ce qui constitue selon elle un critère à prendre en compte à notre époque.

Philippe BEST précise ses propos sur les surlargeurs qui consistent à maintenir les largeurs de la route, mais à réduire la partie dédiée à la voiture pour faciliter et fluidifier la circulation des vélos. Cela permettrait aussi de ralentir la vitesse.

Christophe DELISLE explique que les largeurs sont insuffisantes à plusieurs niveaux pour pouvoir faire des bandes montantes, et qu'aménager des surlargeurs aurait un impact environnemental trop important.

Julien WASSERSCHIED précise que les bandes montantes étudiées nécessiteraient la création d'une surlargeur car il est impossible de réduire la chaussée routière au regard de la largeur actuelle. La solution reste intéressante malgré tout mais des discussions sont nécessaires avec le Conseil départemental de l'Ardèche.

Hélène CAPART souhaite savoir comment va être organisée la traversée de Brives-Charensac, en particulier pour les personnes qui arriveront depuis la gare. Elle relève que certains endroits sont déjà aménagés mais que d'autres nécessitent des aménagements pour sécuriser les déplacements des cyclistes, notamment le carrefour de l'avenue des Belges et la traversée de la Loire au niveau du Pont de Galard. Elle mentionne les risques liés aux crues de la Loire. Elle souhaite également savoir comment les voies vertes se connecteront entre elles.

Christophe DELISLE explique que l'interconnexion entre la voie du Velay et la Via Mont Gerbier de Jonc sera assurée au niveau de la gare de Brives-Charensac. Il ajoute que des aménagements complémentaires seront certainement à mettre en place entre la ville du Puy-en-Velay et la gare de Brives-Charensac, mais qu'ils ne relèvent pas de la compétence de la Région dans le cadre du projet.

Au niveau du Pont de Galard, le principe est d'utiliser la surlargeur déjà présente. Le passage sous le pont est compliqué car il est très étroit et s'expose aux risques d'inondation. Il faudrait l'élargir et le sécuriser, en prenant en compte les risques et les prescriptions du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI). Sur la traversée de la ville, des aménagements existants pourront être optimisés, notamment du stationnement, pour faire passer la voie. Des études détaillées sont nécessaires, mais les échanges tenus avec les services de voirie à ce stade permettent de penser qu'une mixité des fonctions est possible.

Julien WASSERSCHIED précise qu'il est ici question du tracé hivernal. Le tracé estival passera, lui, par la passerelle. Hors saison, il faudra trouver un itinéraire alternatif.

Hélène CAPART demande s'il est possible de pérenniser cette passerelle.

Christophe DELISLE explique qu'elle située est en-dessous de la cote de crue de la Loire, et qu'elle doit donc être démontée chaque hiver pour des raisons de sécurité. Compte tenu du changement climatique, le risque d'inondation est de plus en plus important et la pérennisation de cette passerelle toute l'année ne semble pas réaliste.

Hélène CAPART mentionne les risques de conflits piétons-vélos sur la largeur déjà existante du Pont Galard.

Christophe DELISLE confirme que l'idée est de créer un espace à usage mixte. Les études détaillées apporteront des précisions.

Michel Noé REYNAUD évoque les voies partagées de la section 4. Sur la zone dans la commune de La Borée, il mentionne une voie de faible largeur et tortueuse qui ne se prête pas à un élargissement car il y a des rochers et le précipice. Il exprime des doutes sur la cohabitation entre vélos et voitures sur cette section.

Jean-Williams SEMERARO se dit en accord avec les propos de **Monsieur BEST** et **Madame CELLE**. Avec le dérèglement climatique, des équipements d'avenir sécurisés doivent être privilégiés selon lui. Il considère que des départementales peuvent être transformées en pistes cyclables avec un accès autorisé seulement pour les riverains. Si ce n'est pas possible, il juge la signalisation très importante pour légitimer la présence du cycliste, avec la perspective de créer un cercle vertueux.

Christophe DELISLE confirme que l'avenir de la mobilité, et notamment de la voiture particulière, est une grande question qui dépasse les objectifs du projet, qui n'envisage pas d'exclure l'usage des véhicules sur cette section de départementale. Pour la section 4, il explique qu'il s'agit d'un parcours déjà parcouru par les vélos et déjà référencé en tant que tel. Au regard des données actuelles, tant en termes de trafic existant que de niveau de fréquentation estimée, le partage de voirie semble possible.

Kevin ROBIN conclut la réunion en rappelant les sujets des principaux échanges :

- Le tracé, en particulier au niveau de la section 4 entre Présailles et le Mont Gerbier de Jonc ;
- Les revêtements avec notamment des avis contradictoires sur l'enrobé ;
- La question des usages, sous l'angle notamment du développement du vélo à assistance électrique, des usages quotidien et touristique de l'infrastructure ;
- Les impacts environnementaux.

Il remercie les participants pour leur participation et pour ces échanges très riches. Il invite à contribuer directement sur la plateforme ou sur les registres papiers mis à disposition. Un bilan sera publié à la fin de la concertation afin de présenter de manière synthétique les différentes contributions et d'y apporter des réponses.