



Via Mont Gerbier de Jonc

Projet d'aménagement d'itinéraire cyclable de l'agglomération du Puy-en-Velay aux sources de la Loire par la Transcévenole

**Dossier de concertation
préalable**

Du 12 février au 22 mars 2024



Le projet en bref

1. Les acteurs	7
2. Le financement	7
3. Le calendrier prévisionnel	7
4. Le contexte du projet	8
5. Les objectifs de la Via Mont Gerbier de Jonc	10

Page 6 à 12

La concertation préalable : mode d'emploi

1. L'objet de la concertation	13
2. Les objectifs de la concertation	13
3. Comment participer ?	14

Page 13 à 15

Présentation détaillée du projet : focus sur les sections

Section 1 – De Brives-Charensac à Orzilhac (Coubon)	17
Section 2 – L'ancienne emprise ferroviaire de la Transcévenole	18
Section 3 – La traversée du Monastier-sur-Gazeille	22
Section 4 – Partage de route entre Présailles et le Mont Gerbier de Jonc	23

Pages 16 à 23

Les infrastructures prévues

1. Les aménagements cyclables	24
2. Les revêtements	26
3. La signalisation	27
4. Les aires de service et haltes de repos	28

Page 24 à 31

Enjeux environnementaux, patrimoniaux et contraintes particulières

1. La démarche environnementale mise en place	32
2. La Transcévenole, préserver et valoriser un patrimoine historique d'exception	34

Page 32 à 34

La Via Mont Gerbier de Jonc, un projet au service du territoire

Page 35

1. Le vélotourisme, un secteur en plein essor	35
2. Un projet qui favorise le développement économique	35
3. Un projet qui structure l'aménagement du territoire et le développement des mobilités douces	35

Les suites de la concertation

Page 36 à 37

1. Le bilan de la concertation	36
2. La poursuite des échanges avec le territoire	36
3. Les études détaillées	37
4. L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique	37





Caroline Di Vincenzo

Conseillère régionale d'Auvergne-Rhône-Alpes
Maire de la Chapelle d'Aurec

Alors que la pratique du vélo a fortement augmenté ces dernières années, ce mode de déplacement s'impose aujourd'hui comme un incontournable au carrefour des enjeux d'urbanisme, d'environnement et de santé publique. La volonté d'accompagner cette évolution a conduit la Région à se donner l'objectif de 1000 km d'infrastructures cyclables d'ici 2028, afin de développer de manière considérable les infrastructures adaptées sur son territoire.

Le schéma régional des véloroutes et voies vertes de la Région Auvergne-Rhône-Alpes comporte ainsi 6 itinéraires prioritaires issus du schéma national. Deux d'entre eux suivent les fleuves majeurs de la Région, le Rhône et la Loire, et une liaison, la Via Fluvia, fait la jonction entre vallée du Rhône et vallée de la Loire.

L'itinéraire cyclable VIA MONT GERBIER DE JONC constitue un élément majeur pour le développement touristique de notre région, qui permettra à terme de relier les sources de la Loire aux sources du Rhône.

Mais cet itinéraire est plus que cela : sur son parcours, il épouse le chemin de la Transcévenole, vestige de l'histoire du rail et du développement des territoires apporté par le train au début du 20ème siècle. Si cette voie relève du train fantôme puisqu'elle n'a jamais pu être équipée de ses rails, elle est bien présente, tant dans les paysages que dans les esprits des Altiligériens, et constitue une magnifique alternative aux routes. Du viaduc de Peyrard au tunnel de la Margeride en passant par le viaduc de la Recoumène, son aménagement sera l'occasion de donner à ses superbes ouvrages une vocation digne des sacrifices consentis par nos ancêtres pour les construire.

Simple randonnée locale sur une portion de son tracé, domicile-travail entre Orzilhac et le Puy-en-Velay, balade à vélo du week-end en vue d'un déjeuner en famille à la gare de Lantriac, aller-retour jusqu'au Monastier et le viaduc de la Recoumène, randonnée sportive jusqu'aux Etables ou itinérance depuis les sources du Rhône jusqu'aux sources de la Loire, la VIA MONT GERBIER DE JONC offrira des caractéristiques adaptées aux différents usages.

Telle est notre ambition pour ce projet d'envergure, qui répond à une politique régionale forte. Notre défi est de le concrétiser le plus rapidement possible, tout en intégrant les procédures administratives et réglementaires notamment en matière environnementale, et en répondant le mieux possible aux attentes de chacun.

Dans cet objectif, je vous invite à parcourir le dossier afin de comprendre les enjeux et contraintes de ce très beau projet, avant d'exprimer votre avis et nous faire part de vos idées ou attentes qui nous permettront de l'améliorer.

D'avance, je vous en remercie.

Qu'est-ce qu'un dossier de concertation ?

Ce dossier est le support de référence de la concertation publique qui vous permettra de prendre connaissance du projet de Véloroute Voie Verte **Via Mont Gerbier de Jonc**. Il présente de manière synthétique le tracé proposé, ses variantes, ses objectifs ainsi que ses impacts sur le territoire. Les modalités de la concertation y sont également détaillées.



Le projet de Véloroute Voie Verte Mont Gerbier de Jonc est un itinéraire cyclable de **54km** reliant l'agglomération du Puy-en-Velay aux sources de la Loire par la Transcévenole.



54 km de tracé cyclable répartis en **4 sections**



4 aires et 5 haltes-repos présentes sur le tracé



13 communes sur le tracé



15 millions € de budget



2027
Début estimé des travaux



2028
Date de mise en service de la Via Mont Gerbier de Jonc



Qu'est-ce qu'une Véloroute Voie Verte ?

Une **Véloroute Voie Verte (VVV)**, est un itinéraire cyclable qui répond à des critères de continuité, de confort et de sécurité. Il est :

- Agréable et facile d'accès pour le plus grand nombre ;
- Composé de voies vertes et de voies partagées à faible trafic ;
- Réservé aux cyclistes sur tout l'itinéraire mais aussi aux piétons et aux personnes à mobilité réduite sur les sections de voies vertes ;
- Balisé, entretenu et jalonné d'offres de services à des étapes-clés.

1. Les acteurs

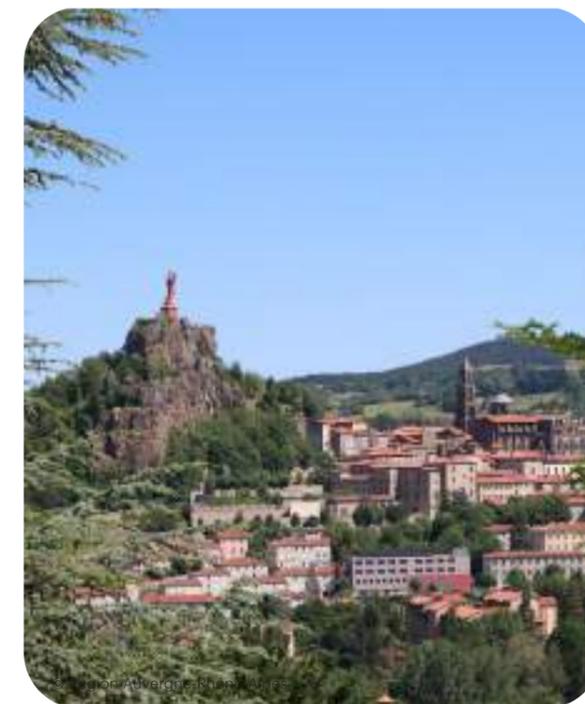


Le maître d'ouvrage

La **Région Auvergne-Rhône-Alpes** assure la **maîtrise d'ouvrage** de ce projet d'aménagement de la Via Mont Gerbier de Jonc. A ce titre, elle définit les objectifs, le budget et le calendrier du projet. Elle pilote aussi les études et les travaux.

Les collectivités locales

Les **collectivités locales** (communes, intercommunalités, départements), qui assureront l'entretien des ouvrages réalisés par la Région sont associées à l'élaboration du projet dès le démarrage des études.

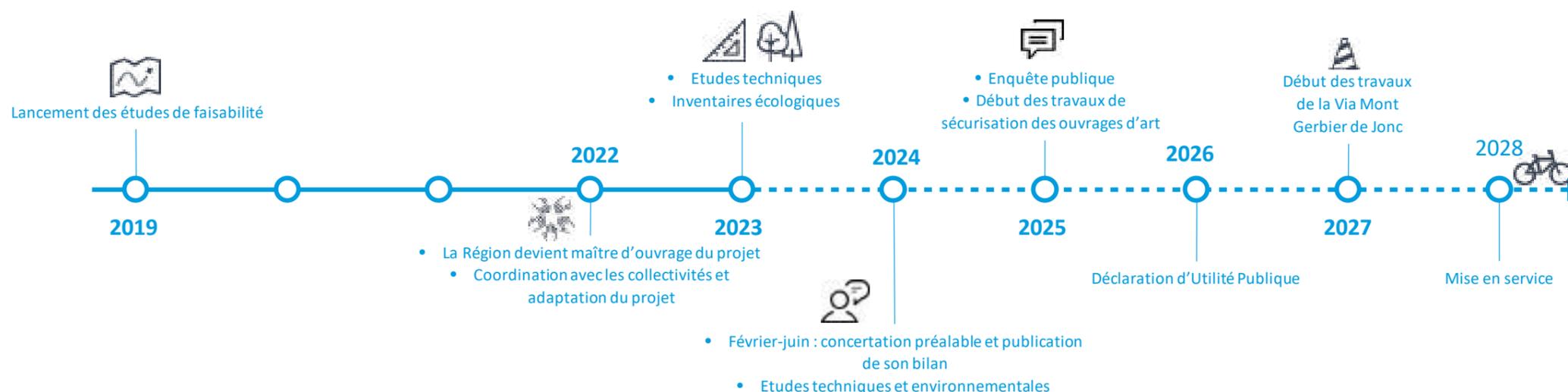


2. Le financement



Le projet, estimé à **15 millions d'euros environ**, fera l'objet d'un financement partagé entre l'Union Européenne, l'Etat, la Région et les Départements, selon une répartition restant à définir. Le **Département de la Haute-Loire** financera le projet à hauteur de **1,5 million d'euros**.

3. Le calendrier prévisionnel

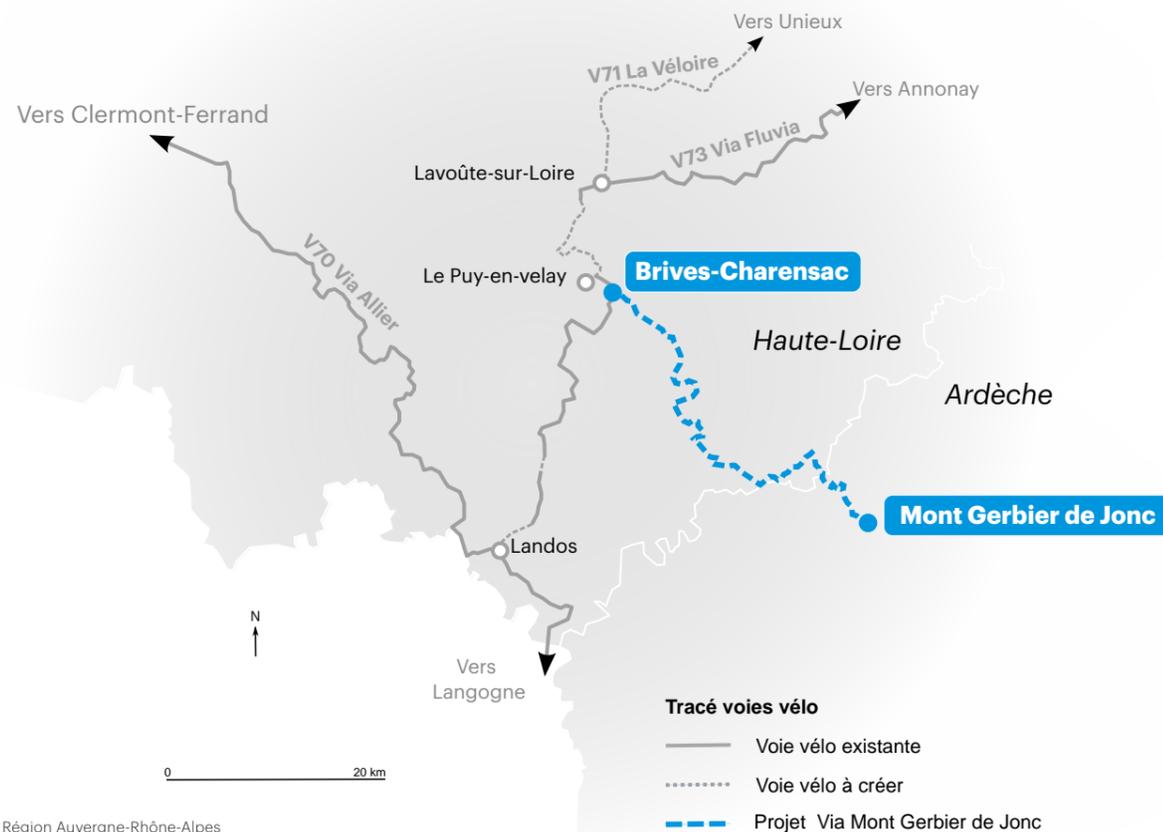


4. Le contexte du projet

La Via Mont Gerbier de Jonc s'inscrit dans le **schéma national des véloroutes et voies vertes**.

Aux côtés de la Via Allier (V70), et de la Via Fluvia (V73), elle constituera le prolongement naturel de la Véloire (V71) en offrant un itinéraire touristique bien plus vaste et symbolique : **longer à vélo le plus long fleuve de France, la Loire**, de sa source (le Mont Gerbier de Jonc) à son embouchure (la Loire-Atlantique).

Patrimoine historique exceptionnel, développement des **mobilités actives**, reconnexion avec la **nature**... Que ce soit dans le cadre du **loisir, du tourisme ou des déplacements du quotidien**, la future Via Mont Gerbier de Jonc est dotée de nombreux atouts pour lui permettre de répondre aux aspirations de toutes et tous.

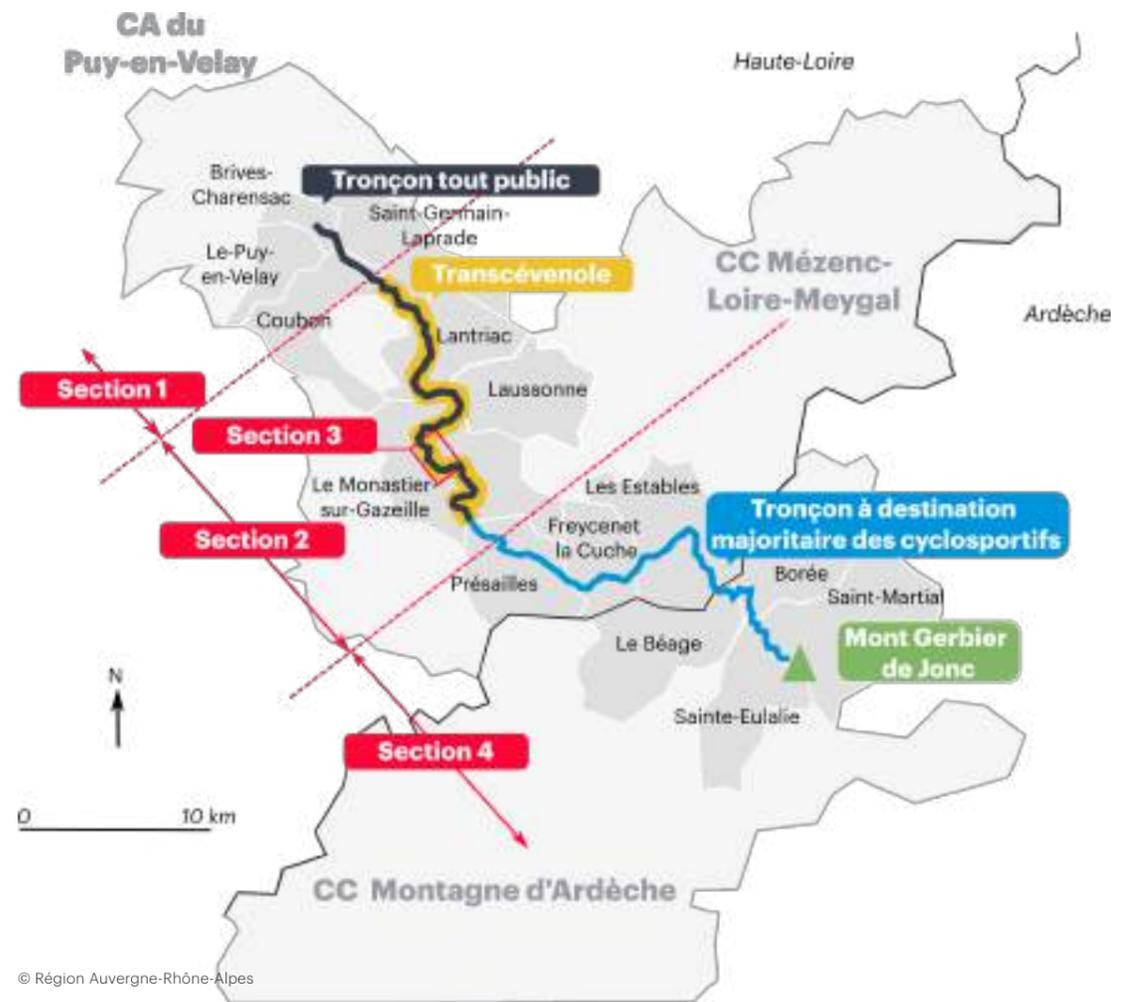


© Région Auvergne-Rhône-Alpes

Depuis 2019, des **études de faisabilité** ont été conduites afin d'identifier un tracé permettant de parachever le parcours de la V71 sur sa section comprise entre Brives-Charensac et le Mont Gerbier de Jonc.

Le **caractère extraordinaire des ouvrages d'art et la qualité de tracé offert par la Transcévenole** (éloignement des voiries routières, confort des pentes résultant des contraintes ferroviaires, vues exceptionnelles depuis les viaducs, ambiances lors des traversées des tunnels, ...) ont très rapidement permis d'identifier un tracé décomposé selon les 4 sections suivantes :

- **Section 1** : entre Brives-Charensac et Orzilhac (commune de Coubon), située dans un milieu urbain dense ;
- **Section 2** : reprend l'ancienne emprise ferroviaire de la Transcévenole sur près de 20 kilomètres ;
- **Section 3** : correspond à la traversée de la commune du Monastier-sur-Gazeille, et s'appuie notamment sur la RD 535 qui recouvre l'ancienne emprise ferroviaire de la Transcévenole ;
- **Section 4** : se caractérise par un partage de voirie sur 27 kilomètres, entre Présailles et le Mont Gerbier de Jonc à Saint-Martial.



© Région Auvergne-Rhône-Alpes

Les aménagements proposés permettront de répondre aux **besoins variés des différents types de cyclistes**.

- Une première partie du tracé sera accessible à **tous les publics**, y compris aux familles ;
- Entre Présailles et le Mont Gerbier de Jonc, les aménagements proposés, en partage de voirie et soumis à des pentes plus importantes, seront davantage à destination des **cycloportifs**. Cette partie sera identifiée et fera l'objet d'une signalisation claire : les cyclistes et les familles pourront ainsi choisir de s'engager sur cette portion de l'itinéraire en étant informés de son niveau de difficulté.



© Région Auvergne-Rhône-Alpes



© Région Auvergne-Rhône-Alpes

5. Les objectifs de la Via Mont Gerbier de Jonc

Le projet d'itinéraire cyclable **Via Mont Gerbier de Jonc** a pour vocation de **favoriser la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien et de loisirs**. Si l'itinéraire est déjà connu en tout ou partie par certains usagers, en particulier ceux pratiquant une activité sportive (cycle et marche), les aménagements prévus offriront **une infrastructure confortable pour les usagers touristiques « tout public »**, mais aussi pour les **déplacements quotidiens des membres** des communes locales.

De façon plus détaillée, la Via Mont Gerbier a un double objectif :

Objectif 1 : Développer les mobilités actives : une ambition régionale pour le vélo

Le développement des modes actifs

Le développement du vélo en tant que mode de déplacement contribue à l'essor des mobilités propres. Les politiques publiques mises en œuvre par la Région depuis de nombreuses années répondent à ce triple enjeu de fournir une **alternative aux véhicules motorisés, d'agir en faveur de la santé publique et de réduire les émissions de gaz à effet de serre**. Ainsi, elle a fixé un objectif de **création de 1000km de voies vertes d'ici 2028**.

Conformément aux objectifs du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région (10 avril 2020), ces voies vertes permettront de :

- Concilier le développement des offres et des réseaux de transport avec la qualité environnementale ;
- Répondre aux besoins de mobilité en diversifiant les offres et les services en fonction des spécificités des personnes et des territoires ;
- Identifier les itinéraires d'intérêt régional pour un maillage cohérent et complémentaire des infrastructures de transport tous modes ;
- Veiller à la cohérence des aménagements par la connexion des offres et services de mobilité au sein des pôles d'échange.



© Région Auvergne-Rhône-Alpes

La cohabitation des modes de déplacement

La **Via Mont Gerbier de Jonc** peut profiter à différents profils d'usagers. L'aménagement devra tenir compte de la variété des attentes de chacun et de la cohabitation des publics.

• Les cyclistes « excursionnistes »

Les déplacements de **loisirs** sont généralement peu rapides et ponctués de haltes. Ils concernent un public qui se déplace en famille ou entre amis, avec un objectif de découverte et de plaisir. La **Via Mont Gerbier de Jonc** offrira des sections sécurisées à faible dénivelé.

• Les utilisateurs « pendulaires » ou « vélotaf »

Il s'agit d'usagers qui se déplacent seuls avec un souci d'efficacité **au quotidien**. Cet usage a tendance à croître avec l'émergence du vélo à assistance électrique. La **Via Mont Gerbier de Jonc** permettra le développement des trajets domicile-travail ou domicile-école.

• Les cycloportifs

Constitués de passionnés du vélo en quête constante de nouvelles performances, ils recherchent avant tout des itinéraires pentus dans le but de les parcourir dans des temps records. La section entre Présailles et le Mont Gerbier de Jonc, avec un fort dénivelé, saura répondre à leurs attentes.

• Les autres utilisateurs

L'itinéraire pourra accueillir, notamment sur les sections de voies vertes, des piétons, des coureurs ou encore des randonneurs.



Exemple d'aménagement sur la Via Rhôna

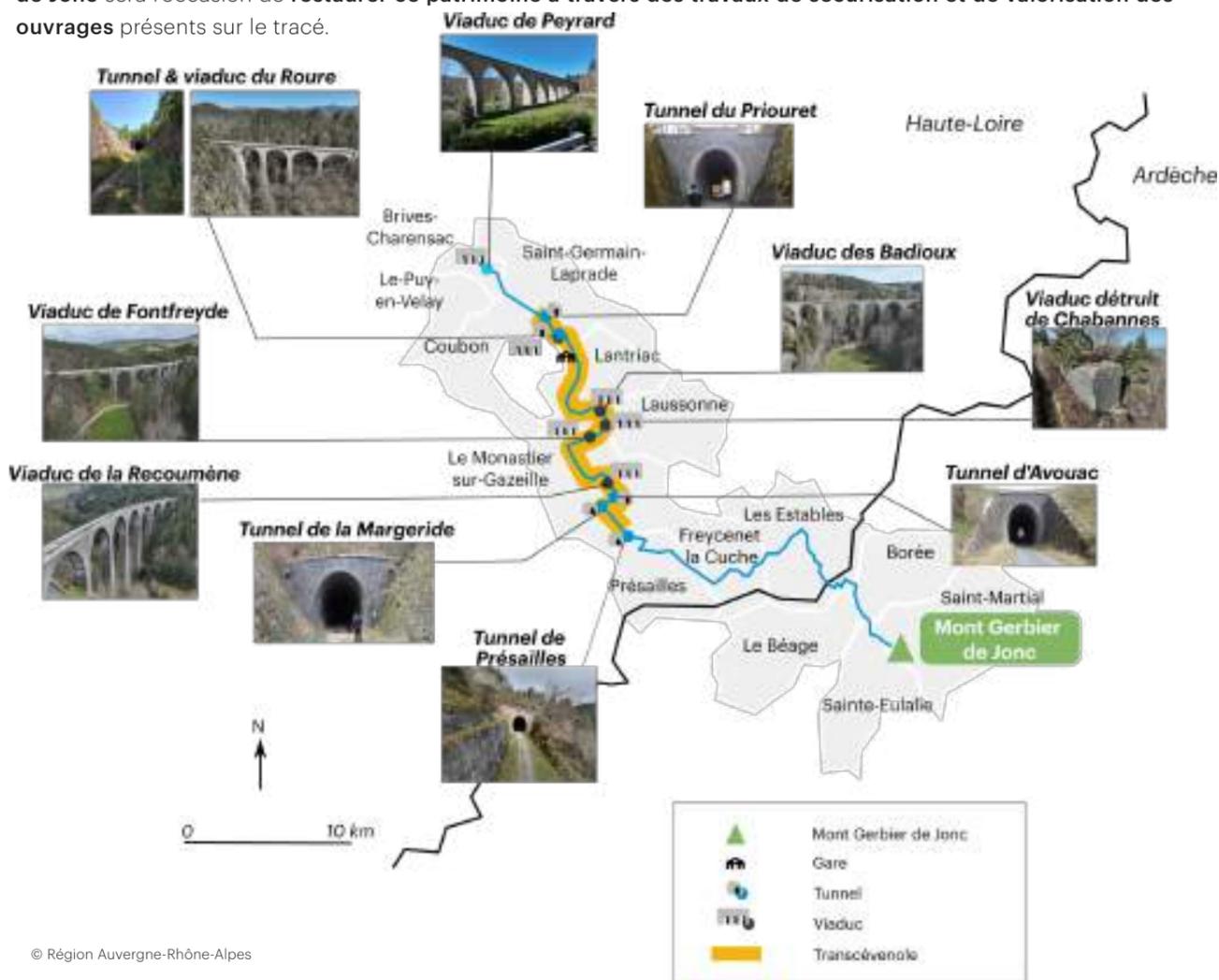
Objectif 2 : Renforcer l'attractivité touristique et le développement économique du territoire



En étant motrice dans l'aménagement d'un réseau structurant d'itinéraires cyclables, la Région Auvergne-Rhône-Alpes **développe son territoire et son attractivité touristique**. Elle a pour ambition de générer des **dynamiques économiques durables sur le territoire**. Ainsi, une telle infrastructure contribuera à valoriser les communes traversées, à créer des emplois dans le secteur du tourisme et à promouvoir les produits du terroir ainsi que les attractions locales.

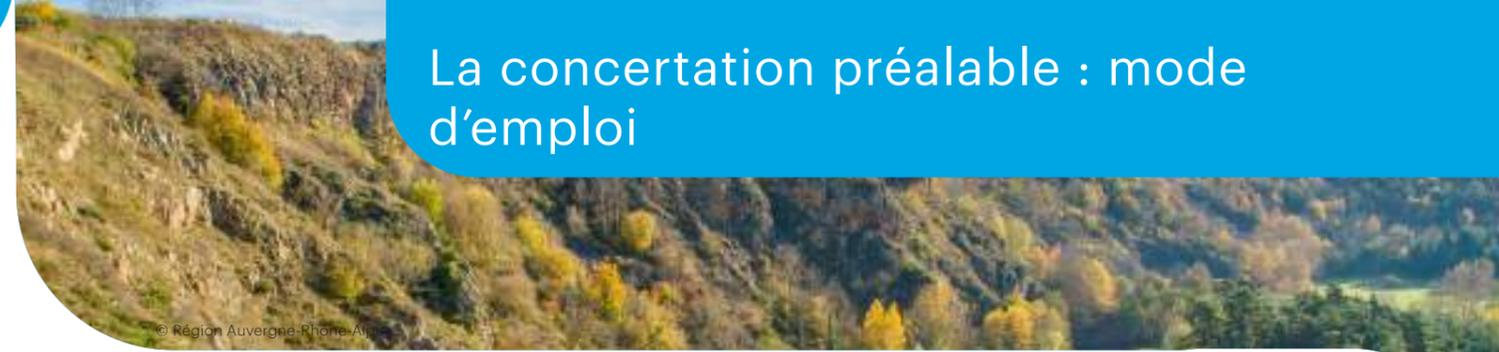
Cet itinéraire cyclable constitue aussi une belle opportunité pour développer l'offre de **tourisme vert** du territoire, avec la création d'hébergements, de commerces et de services de location et de réparation de vélos.

Le tracé proposé pour la **Via Mont Gerbier de Jonc** s'appuie sur le patrimoine existant, en particulier celui de la **Transcénévole**. En effet, la moitié du tracé reprend cette **ancienne emprise ferroviaire** qui devait relier au début du XXe siècle Le Puy-en-Velay à Lalevade-d'Ardèche. Toutefois, celle-ci n'a jamais été mise en service, la SNCF n'ayant pas souhaité poursuivre le chantier à l'aube de la Seconde Guerre mondiale. La réalisation de la **Via Mont Gerbier de Jonc** sera l'occasion de **restaurer ce patrimoine à travers des travaux de sécurisation et de valorisation des ouvrages** présents sur le tracé.



Patrimoine de la Via Mont Gerbier de Jonc

© Région Auvergne-Rhône-Alpes



1. L'objet de la concertation

La concertation préalable concerne le projet d'aménagement de la **Via Mont Gerbier de Jonc**, entre les communes de Brives-Charensac (Haute-Loire, communauté d'agglomération du Puy-en-Velay) et Saint-Martial (Ardèche, communauté de communes de la Montagne d'Ardèche). **Organisée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Maître d'ouvrage du projet**, elle est menée en référence aux articles L.121-17 et suivants du Code de l'environnement pour l'ensemble du projet.

Sur quels sujets donner son avis ?

Chaque personne est invitée à donner son avis et ses propositions sur le projet de la **Via Mont Gerbier de Jonc**. En particulier sur :

- les **variantes** du tracé soumises à la concertation ;
- les **aménagements** du tracé (signalétique, circulation, revêtement...);
- les **équipements** ou services souhaités dans les aires et haltes ;
- les attentes en matière d'**information** pendant les travaux.

2. Les objectifs de la concertation

La concertation préalable est une étape clé car elle permet d'**associer toutes les personnes concernées par le projet** (riverains, associations, cyclistes, acteurs économiques, etc) **à son élaboration**.

La concertation préalable a plus précisément pour objectifs de :

- Donner au public toutes les **informations** nécessaires à la compréhension du projet ;
- **Ecouter, échanger** et recueillir l'**avis** de chacun.

Les avis recueillis vont permettre de mieux comprendre les attentes de tous, d'y apporter des réponses et, le cas échéant, d'y donner une suite dans la poursuite du projet.



3. Comment participer ?

Du lundi 12 février au vendredi 22 mars 2024, la Région Auvergne-Rhône-Alpes invite toutes les personnes concernées par le projet à le découvrir et à partager leur avis.
Les modalités de la concertation ont été fixées par délibération du Conseil Régional n° **CP-2023-10/02-13/7789** du **20 octobre 2023**.



Pour s'informer

Le présent dossier de concertation **synthétise et rend accessibles au public les études réalisées, ou en cours de réalisation, sur le projet**. Le dossier de concertation est un dossier « d'étape », destiné à nourrir le dialogue entre le public, les acteurs locaux et le Maître d'Ouvrage. **Ce n'est pas la présentation du projet définitif** qui sera, après la phase d'études détaillées, exposée dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Des informations relatives au projet et à la concertation sont mises à disposition du public dans les lieux d'accueil suivants aux heures habituelles d'ouverture au public :

A l'Hôtel de Région – 101, cours Charlemagne – CS 20033 69269 Lyon Cedex 02

Aux sièges des intercommunalités suivantes :

- **Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay** – 16 place de la Libération 43000 Le Puy-en-Velay
- **Communauté de communes Mézenc-Loire-Meygal** – 10 place Saint-Robert 43260 Saint-Julien-Chapteuil
- **Communauté de communes Montagne d'Ardèche** – Place de la Mairie 07470 Coucouron

Dans les 13 mairies des communes suivantes :

- Brives-Charensac
- Saint-Germain-Laprade
- Coubon
- Lantriac
- Laussonne
- Le Monastier-sur-Gazeille
- Présailles
- Freycenet-la Cuche
- Les Estables
- Le Béage
- Borée
- Sainte-Eulalie
- Saint-Martial



Plateforme participative

En ligne, le site internet de la concertation est accessible au : **viamontgerbier.consultvox.co**



Pour échanger

2 réunions publiques et 1 webinaire sont prévus en présence des représentants de la Région Auvergne-Rhône-Alpes :

Réunion publique d'information

Mardi 13 février à 18h

Brives-Charensac (*Salle du conseil, Place de la Mairie*)

Webinaire d'information « Quelles attentes des futurs usagers pour la Via Mont Gerbier de Jonc ? »

jeudi 7 mars à 18h

Inscription sur le site internet de la concertation (viamontgerbier.consultvox.co)

Réunion publique d'information

Jeud 14 mars à 18h

Le Monastier-sur-Gazeille (*Salle des fêtes, 3 avenue des écoles*)

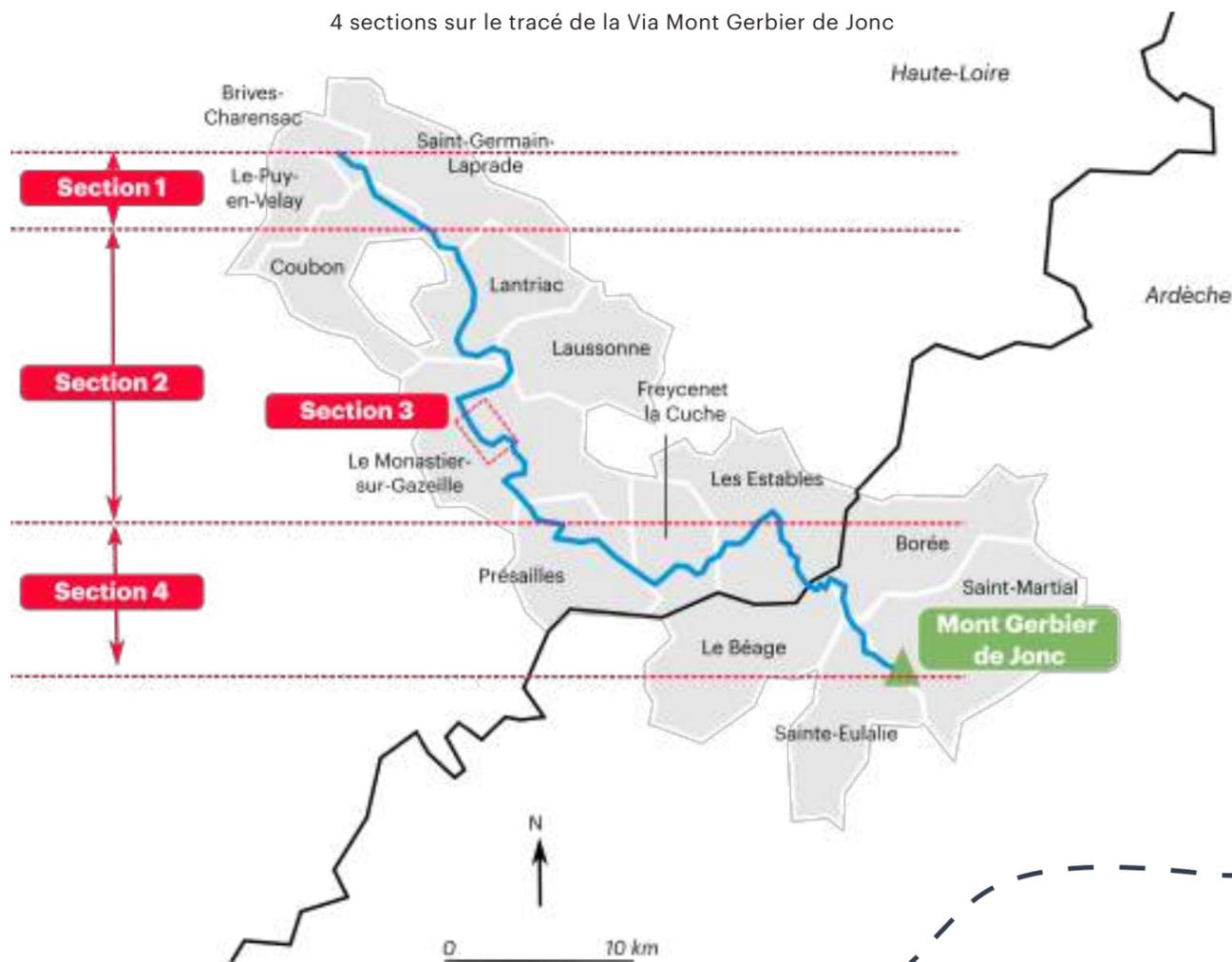


Pour donner son avis et poser des questions

- Via le **formulaire** disponible sur le site internet de la concertation : viamontgerbier.consultvox.co
- Lors des **réunions publiques**
- Sur les **registres papier** mis à disposition dans les 13 mairies des communes concernées, dans les locaux de la communauté d'agglomération du Puy-en-Velay et des communautés de communes Mézenc-Loire-Meygal et Montagne d'Ardèche
- Par **mail** à l'adresse suivante : **Concertation.VMGJ@auvergnerhonealpes.fr**
- Par **courrier postal** :
Conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes - Direction des infrastructures de mobilités -
Concertation préalable Via Mont Gerbier de Jonc
101, Cours Charlemagne - CS 20033
69269 Lyon cedex 02

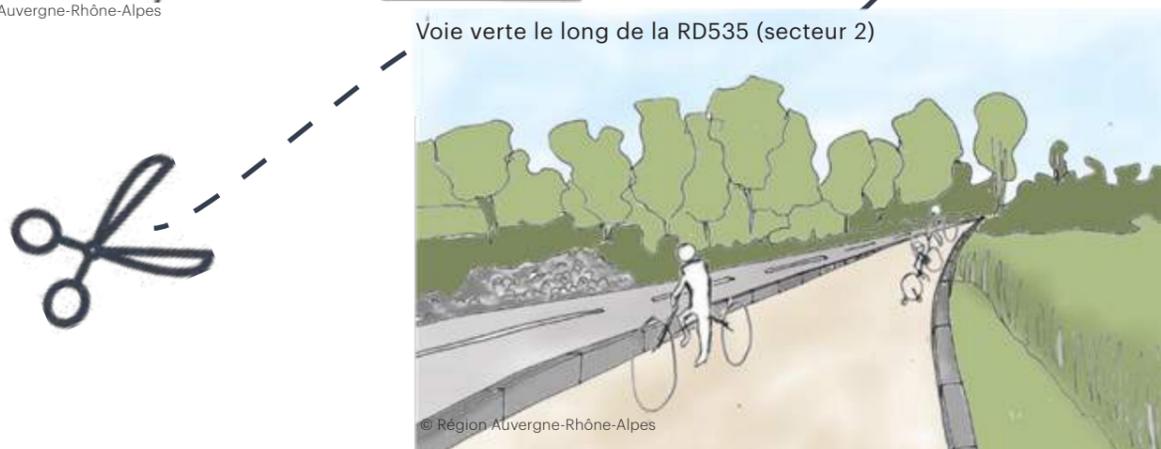


4 sections sur le tracé de la Via Mont Gerbier de Jonc



© Région Auvergne-Rhône-Alpes

Voie verte le long de la RD535 (secteur 2)



© Région Auvergne-Rhône-Alpes

Section 1 – De Brives-Charensac à Orzilhac (Coubon)

Située en **zone urbaine dense**, notamment sur sa partie nord, cette section s'étend sur **4 kilomètres**. Elle peut être divisée en deux secteurs distincts :

Secteur 1 : La traversée du centre-ville de Brives-Charensac

La traversée du centre-ville de Brives-Charensac s'organisera à travers deux itinéraires fonctionnant alternativement **selon les saisons** :

Le **parcours estival** empruntera la passerelle non permanente sur la Loire



© Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le **parcours hivernal** traversera le centre-ville lorsque la passerelle est démontée.



© Région Auvergne-Rhône-Alpes

En rive gauche en direction du nord, le parcours proposera une **connexion avec la Voie verte du Velay**, en empruntant des voiries secondaires en simple partage de route.

En rive droite en direction du sud, le tracé s'éloignera de Brives-Charensac en voie verte, en s'insérant sur un aménagement pré-existant entre la rive droite de la Loire et le camping.



- Tracés et variantes favorables
- Parcours estival
- Parcours hivernal
- - - Option long terme hors périmètre

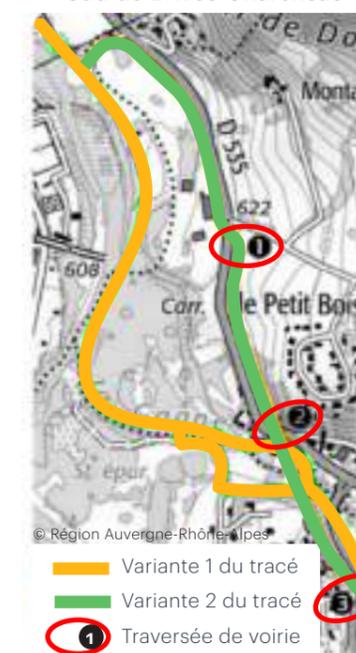
Secteur 2 : La liaison avec l'ancienne emprise ferroviaire de la Transcévenole

Le second secteur assurera la liaison avec l'ancienne emprise ferroviaire au niveau du parking de covoiturage d'Orzilhac. Deux variantes ont été étudiées.

- La **variante n° 1** consiste à insérer une voie verte le long de la rive droite de la Loire.
- La **variante n° 2** prévoit la création d'une piste cyclable bidirectionnelle sur accotement le long de la RD535, puis sa traversée en trois endroits successifs par :
 - La création d'un passage inférieur au niveau de l'intersection avec l'avenue Pebellit ;
 - L'utilisation du viaduc ferroviaire d'Orzilhac ;
 - La création d'un ouvrage d'art au niveau du parking de covoiturage.

Compte tenu des impacts et des risques environnementaux de la variante n° 1, en particulier le risque d'inondation et le passage en espaces boisés, **la variante n° 2 semble la plus favorable, au stade actuel des études.**

Les deux variantes du tracé Sud de Brives-Charensac



© Région Auvergne-Rhône-Alpes

- Variante 1 du tracé
- Variante 2 du tracé
- ① Traversée de voirie

Section 2 – L'ancienne emprise ferroviaire de la Transcévenole

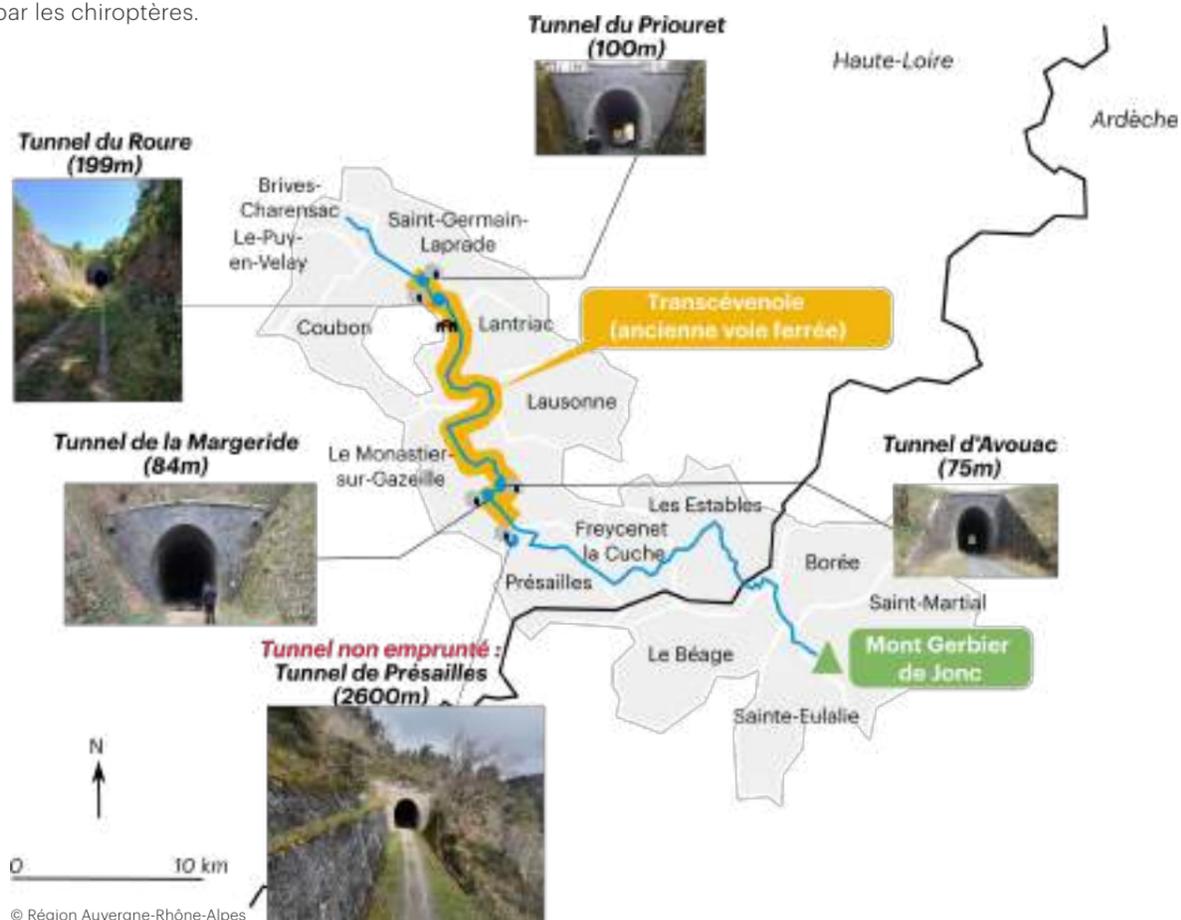
L'itinéraire emprunte ensuite le tracé de l'ancienne emprise ferroviaire de la Transcévenole sur près de **20 kilomètres**. Quelques sections nécessitent une approche spécifique.

Les tunnels

Quatre tunnels ferroviaires sont positionnés le long de l'ancienne voie ferrée sur le tracé du projet. Leur localisation est précisée par la cartographie ci-dessous.

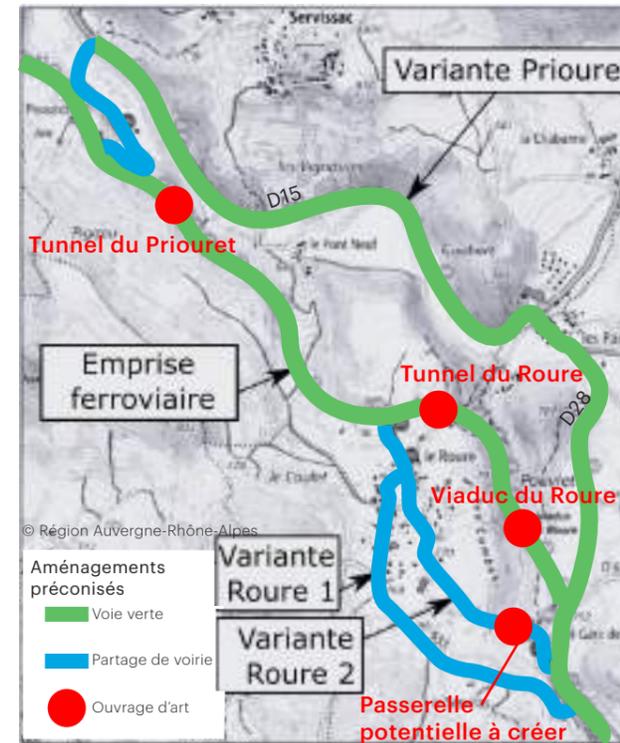
Si ces ouvrages constituent un **attrait touristique** majeur par l'originalité qu'ils confèrent à un itinéraire cyclable, leur reconversion en voie verte génère les enjeux suivants :

- **Sécurité** : chacun de ces ouvrages a environ 100 ans et **n'a pas fait l'objet d'entretien régulier** en raison de l'abandon du projet ferroviaire. Un inventaire détaillé a été mené et a permis d'identifier les **travaux de sécurisation** à réaliser ;
- **Eclairage** : au moins **deux tunnels** – ceux du **Roure et de la Margeride** – présentent un profil en courbe qui impose de les équiper d'une source lumineuse pour les traverser. Leur mise en sécurité nécessiterait donc la pose d'éclairages, sur des secteurs dépourvus de réseau d'électricité. A ce stade, des dispositifs de type spots à LED, au sol ou en bas des murs, sont envisagés ;
- **Environnement** : ces ouvrages peuvent constituer des zones d'intérêt pour certaines espèces de **chiroptères** ; des inventaires écologiques sont en cours afin d'avoir plus de précisions sur l'utilisation actuelle de ces tunnels par les chiroptères.



Localisation des tunnels sur l'ancienne voie ferrée Transcévenole

Variantes des tunnels du Priouret et du Roure



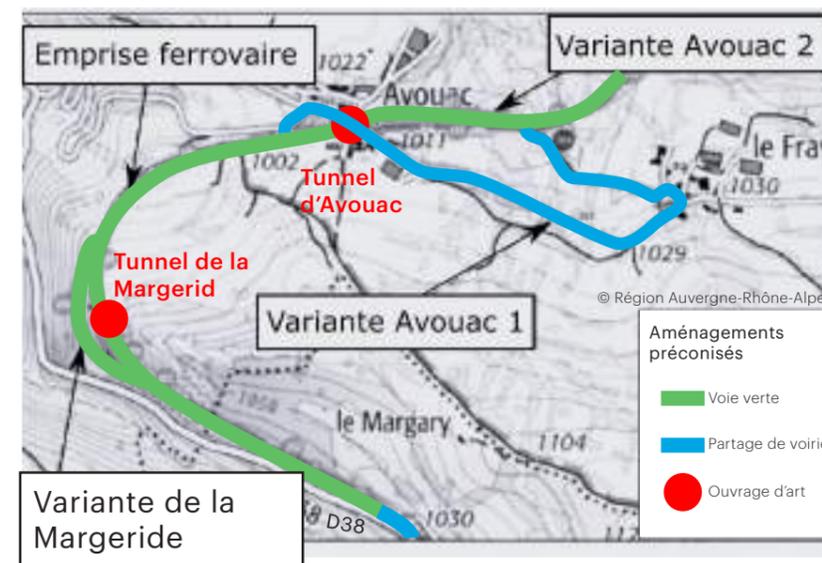
Zoom : Les enjeux environnementaux spécifiques dans les tunnels

Les tunnels peuvent présenter un **potentiel d'accueil pour les chiroptères (chauves-souris)**. Des études sont en cours afin de déterminer la présence éventuelle d'espèces protégées et d'identifier les enjeux environnementaux correspondants.

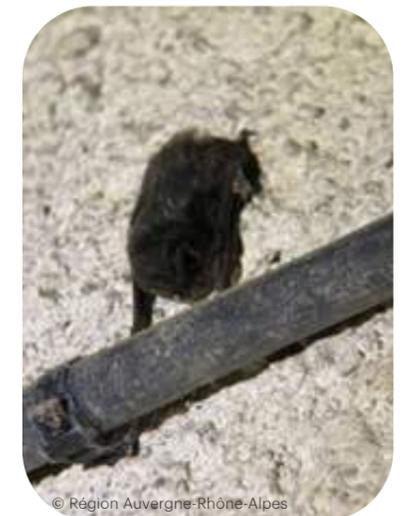
En phase avec la séquence « **Eviter-Réduire-Compenser** », le secteur de chaque tunnel a fait l'objet d'une analyse de variantes :

- **Le passage par le tunnel de Présailles est d'ores et déjà écarté**, compte tenu de l'intérêt reconnu des chiroptères qui y ont trouvé refuge ;
- Des inventaires écologiques sont en cours pour les **tunnels d'Avouac, de la Margeride, du Priouret et du Roure** et permettront de déterminer la solution ayant le moins d'impact environnemental entre les différentes variantes étudiées.

Variantes des tunnels d'Avouac et de Margerid



Barbastelles d'Europe



© Région Auvergne-Rhône-Alpes

Les viaducs

Cinq viaducs sont présents sur le tracé ferroviaire. Tous ces ouvrages présentent un profil similaire, légèrement en courbe et surplombant de manière vertigineuse de profonds vallons creusés par les cours d'eau. Ils présentent ainsi un fort intérêt touristique et paysager.

Les inspections détaillées de ces ouvrages ont permis de définir les **travaux nécessaires** à engager en amont d'une ouverture au public. Des travaux de **sécurisation** sont prévus afin de remédier à l'absence de garde-corps sur ces ouvrages, excepté sur le **viaduc de la Recoumène** qui a été équipé en fin d'année 2022 par la commune.

Du **viaduc de Chabannes**, il ne subsiste que les culées et les trois piles, l'ouvrage ayant progressivement été démantelé pour la récupération de ses matériaux. Compte tenu de la complexité technique de la construction d'un nouveau tablier, une variante de l'itinéraire cyclable permettra de réaliser un **contournement** du vallon, qui nécessite la réalisation d'acquisitions foncières. Les études environnementales et techniques en cours permettront de déterminer la solution la plus adaptée à la séquence « **Eviter – Réduire – Compenser** ».

Garde-corps sur le viaduc de la Recoumène



© Région Auvergne-Rhône-Alpes

Proposition de contournement du Viaduc de Chabannes



© Région Auvergne-Rhône-Alpes



© Région Auvergne-Rhône-Alpes

Passage sur le Viaduc des Badioux



© Région Auvergne-Rhône-Alpes

Passage avant le Monastier-sur-Gazelle

Localisation des viaducs sur l'ancienne voie ferrée Transcévenole



Passage de la gare de Lantriac



Le passage de la gare de Lantriac

L'ancienne gare de Lantriac a récemment été réhabilitée par la Communauté de Communes et héberge désormais une patinoire et un restaurant dotés d'un parking, l'emprise ferroviaire reste disponible et empruntable en passant **devant l'entrée du bâtiment**, la partie sud a été cédée à des propriétaires privés ayant bâti leurs habitations sur une longueur d'environ 130 mètres.

Un **tracé alternatif** a été identifié, consistant à emprunter un petit passage inférieur en pierres maçonnées bien conservé, puis un chemin agricole assurant l'accès à quelques parcelles exploitées. Ce cheminement étant situé en pied de talus, il convient de créer une rampe pour regagner l'emprise ferroviaire.

Section 3 – La traversée du Monastier-sur-Gazeille

Bien que située au milieu de la section 2 sur l'ancienne voie ferrée, la traversée du centre-ville fait l'objet d'une section spécifique car **l'emprise ferroviaire a été réutilisée pour accueillir le tracé de la RD535**, principal axe de transit nord-sud. Par conséquent, le parcours proposé intègre les caractéristiques suivantes :

- **L'intégration du projet de réaménagement** du carrefour nord de la RD535 et de la route de Laussonne, comprenant la réalisation d'une continuité cyclable portée par la commune et le département ;
- La réalisation d'une **voie verte/piste cyclable** sur les espaces disponibles **à l'est de la route** départementale ;
- L'emprunt du réseau de voiries communales permettant de passer dans le **centre ancien** du bourg ;
- La récupération du tracé de l'ancienne voie ferrée au niveau du **collège**, nécessitant toutefois la réalisation d'une **traversée sécurisée** de la RD535.

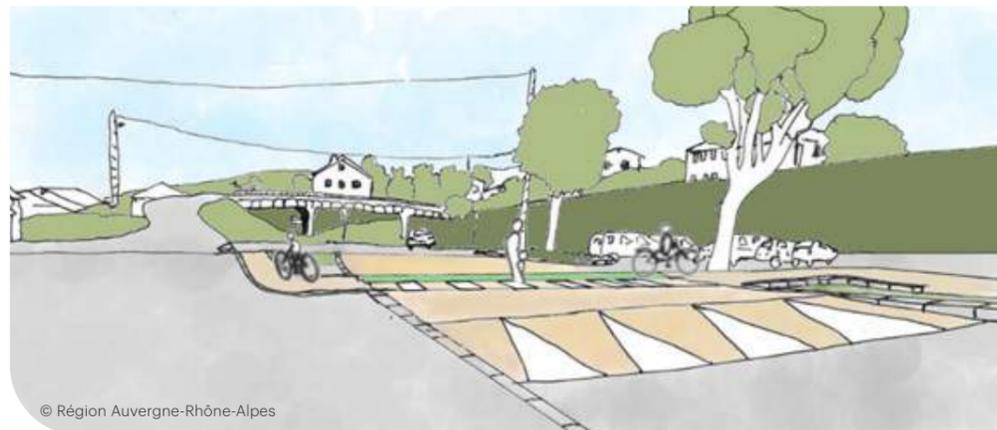


Points particuliers de la traversée du Monastier-sur-Gazeille

Cette section ne présente pas de difficulté particulière pour l'insertion des infrastructures cyclables. La piste cyclable longeant la RD535 bénéficiera d'accotements et d'espaces disponibles suffisamment larges pour permettre une **intégration aisée**. Le passage dans le centre-ville ne nécessite qu'une simple pose de panneaux de jalonnement pour orienter les usagers, ainsi qu'un changement de régime de circulation sur la rue des Pénitents pour autoriser un double-sens cyclable. Enfin l'aménagement d'un ouvrage de sécurité sur la RD535 au droit du collège ne présente **pas de problématiques techniques spécifiques**.

Compte tenu des projets d'aménagements routiers portés par la commune afin de requalifier son entrée de ville, la Région a **délégué temporairement la Maîtrise d'Ouvrage** de l'aménagement de ce tronçon à la commune du Monastier-sur-Gazeille. Les aménagements du projet Via Mont Gerbier de Jonc seront intégrés dans le cadre de cette délégation.

Traversée du Monastier-sur-Gazeille



© Région Auvergne-Rhône-Alpes

Section 4 – Partage de route entre Présailles et le Mont Gerbier de Jonc

Les **27 derniers kilomètres** sont sur voiries existantes, alternant les sections sur routes départementales (13,5 km) et communales (13,6 km).

Les sections sur **voiries communales** connaissent un trafic réduit. Par conséquent, une **simple voie partagée** avec jalonnement pour garantir l'orientation des usagers, permettra aux cyclistes de se déplacer facilement et de manière sécurisée. De même, la qualité des revêtements ne nécessitera pas de reprise de structure, excepté pour un tronçon d'environ 100 mètres au niveau du lieu-dit « le Cher » à proximité de Présailles.

Après Les Estables, le tracé empruntera exclusivement des **routes départementales** enregistrant des niveaux de trafic plus importants, notamment en saison estivale avec la destination touristique du Mont Gerbier de Jonc. A ce stade, **la proposition consiste à maintenir une voie partagée, avec jalonnement et apposition de pictogrammes vélos au sol pour une cohabitation apaisée et organisée avec les automobilistes.**

Partage de voirie avec signalétique adaptée

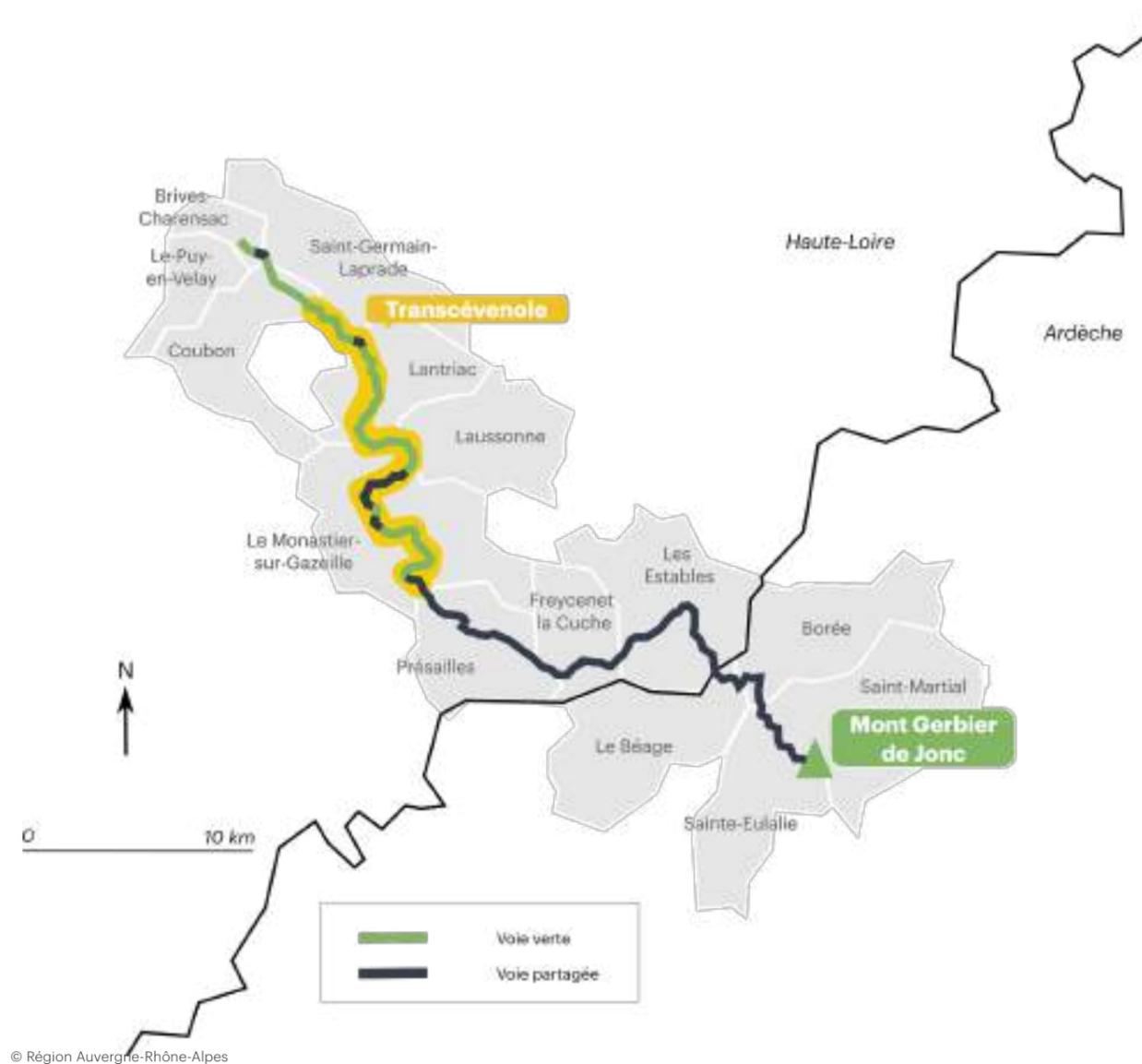


© Région Auvergne-Rhône-Alpes



© Région Auvergne-Rhône-Alpes

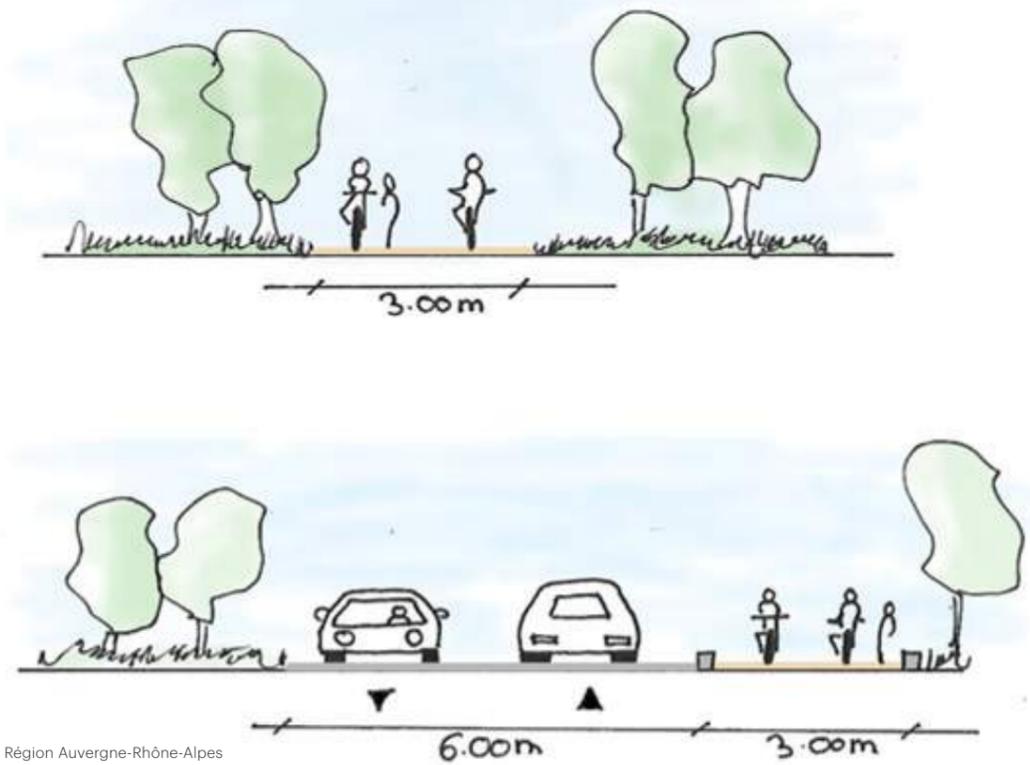
1. Les aménagements cyclables



Type de voie sur la Via Mont Gerbier de Jonc

Voie verte

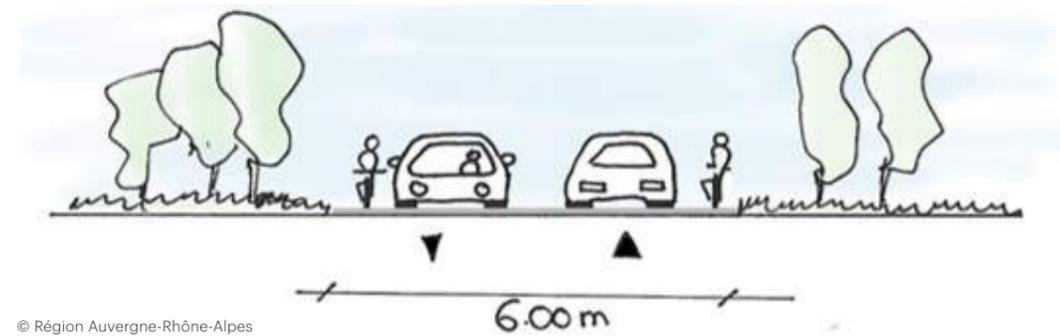
Une voie verte est un **aménagement en « site propre »**, c'est-à-dire **séparé des chaussées existantes et réservé aux mobilités douces** (piétons, cyclistes, trottinettes, etc.) ainsi qu'aux **personnes à mobilité réduite**. Une voie verte est adaptée aux déplacements d'ordre touristique, de loisirs ou du quotidien. Elle est **accessible** au plus grand nombre et **sécurisée** en conséquence. Les voies vertes mesurent généralement **trois mètres de large** et peuvent comporter des surlargeurs jusqu'à cinq mètres selon leur contexte et leur fréquentation. Elles sont généralement construites sur des chemins ruraux, des chemins d'entretien, des champs, etc.



Configurations possibles pour les voies vertes

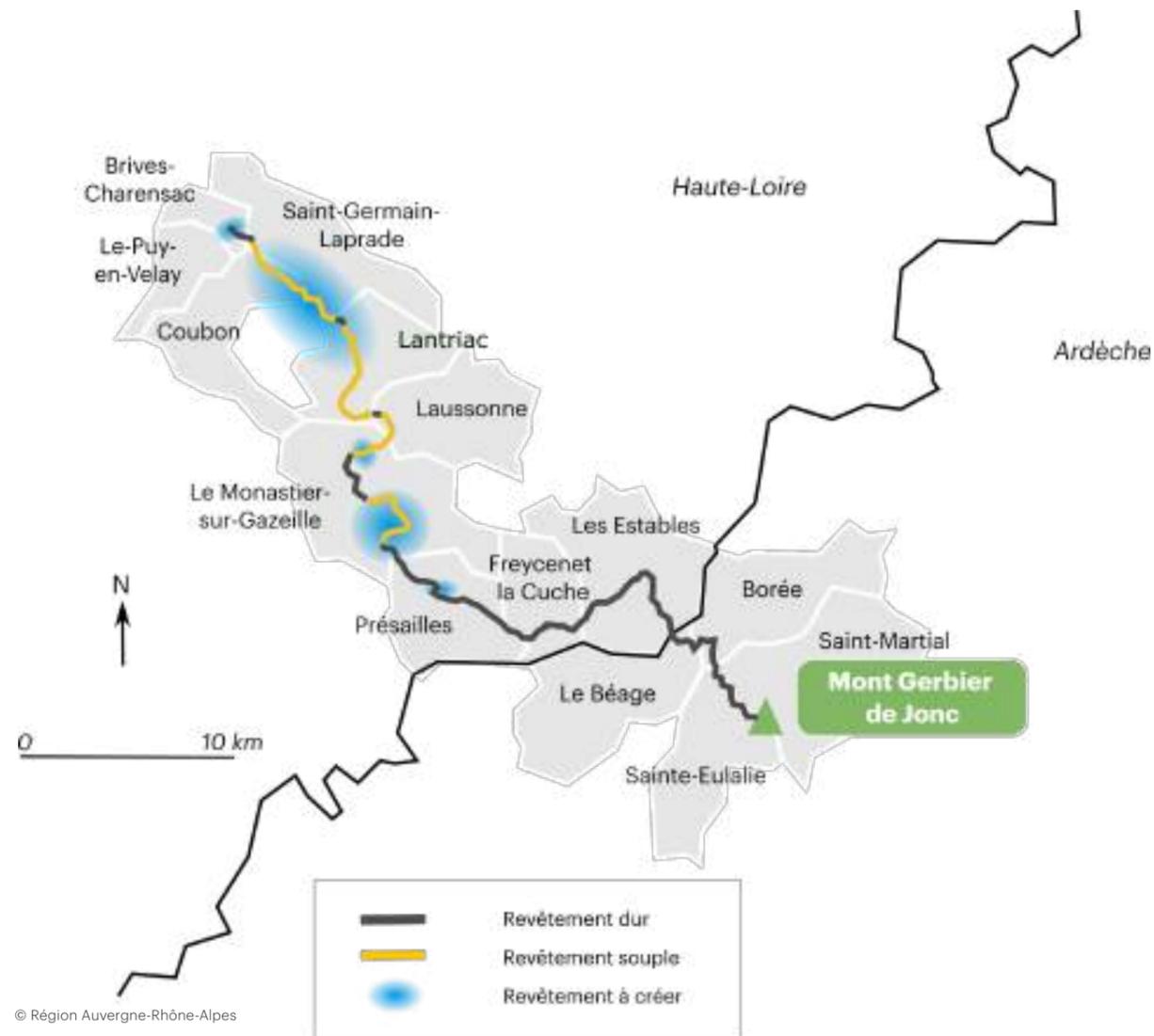
Voie partagée

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



Configuration envisagée pour le partage de voirie

2. Les revêtements



Type de revêtements sur la Via Mont Gerbier de Jonc

La Via Mont Gerbier de Jonc est recouverte par environ 1/3 de revêtement souple (stabilisé) et 2/3 de revêtement dur (bi-couche voie urbaine, béton et enrobé existant)

Les revêtements mis en œuvre seront **adaptés aux contraintes** d'utilisation, de topographie et d'ensoleillement de chaque section de l'itinéraire. Ils seront choisis pour offrir le **meilleur compromis entre sécurité, pérennité, facilité d'entretien et moindre impact environnemental**.

A ce stade, les revêtements suivants sont envisagés :

- Un **stabilisé renforcé** pour la voie verte le long de l'ancienne emprise ferroviaire ;
- Un **revêtement bicouche** sur les portions urbaines et à proximité des routes départementales en raison de la plus grande fréquentation sur ces secteurs. Le bicouche a pour fonction de renforcer l'assise de la voie en la protégeant contre les venues d'eau ;
- Un **revêtement rigide** en béton pour les passages sous les tunnels ;
- Un **revêtement enrobé** maintenu tel quel sur les sections en partage de voirie.

S'agissant des **coûts** de ces revêtements, le **béton** est **deux à trois fois plus cher que l'enrobé**, lui-même **plus cher que le bicouche et le stabilisé**. Les **coûts d'entretien sont inversement proportionnels** pour les travaux lourds type réfection du revêtement : un revêtement en béton ne nécessite pas de reprise dans les vingt années suivant sa pose alors qu'un bicouche peut être remplacé tous les 8 à 10 ans, si le revêtement est peu circulé, et un stabilisé peut devoir être changé au bout de 3 ans, voire moins selon les conditions météorologiques annuelles et leurs conditions d'utilisation.

Stabilisé simple



Stabilisé renforcé



Enrobé



3. La signalisation



La signalétique directionnelle

La **signalétique directionnelle** (ou jalonnement) consiste à proposer une orientation sur le terrain s'adressant spécifiquement aux cyclistes. Comme pour le jalonnement routier, elle doit répondre à six principes de base :

- **La sécurité** : le jalonnement se doit de « garantir » des conditions de pratiques sécurisées ;
- **La continuité** : il ne doit pas exister de « trous » dans les indications données. En ce sens, il est indispensable de positionner un panneau sur chaque carrefour stratégique et d'assurer une cohérence d'implantation avec les territoires voisins ;
- **La lisibilité** : le cycliste ne doit pas être obligé de s'arrêter pour lire les indications données ;
- **La simplicité** : en corollaire de la lisibilité ;
- **L'homogénéité** : entre les différents types de panneaux ;
- **L'uniformité** : pour chaque type de panneau.

La signalétique sécuritaire

La **signalisation sécuritaire** sera mise en place tout au long du tracé à travers différents pictogrammes qui indiqueront la présence de cyclistes et appelleront à la vigilance des automobilistes. Pour les tronçons en partage de voirie, cette signalétique est indispensable pour garantir une cohabitation cadrée et apaisée entre cyclistes et automobilistes. Les préconisations du CEREMA (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) seront mises en œuvre.

4. Les aires de service et haltes-repos

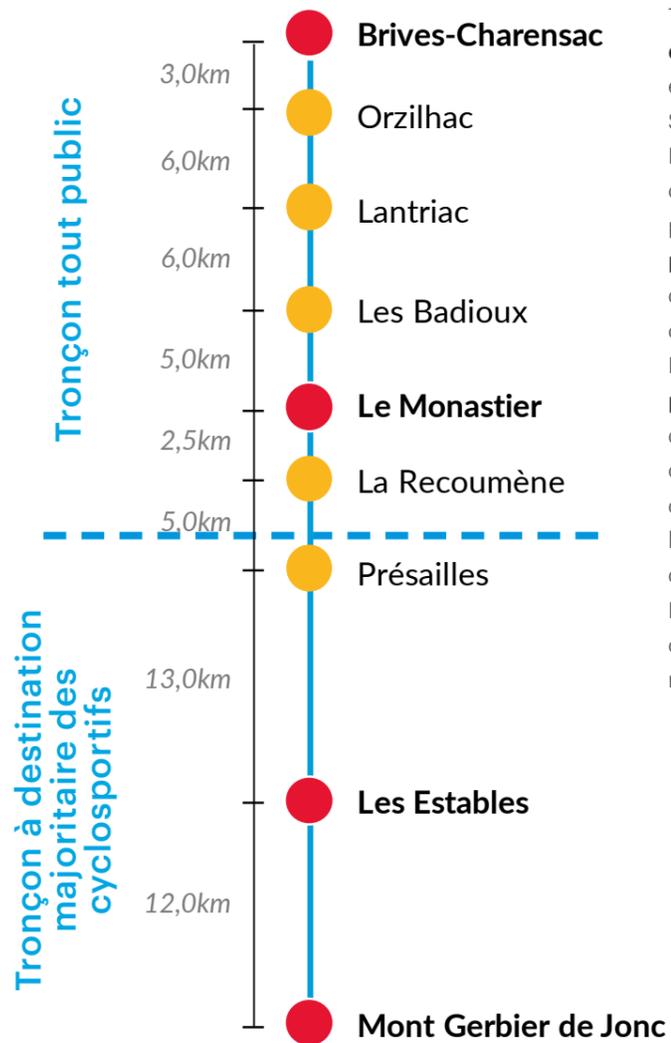
Deux niveaux de haltes sont prévus afin de prévoir une répartition raisonnée de ces différents services sur le tracé :

- Des **haltes-repos**, pour de simples pauses ;
- Des **aires de services**, destinées à accueillir un niveau plus élevé de services.

L'itinéraire accueillera quatre aires de services et cinq haltes-repos.

Le bon fonctionnement d'un itinéraire cyclable structurant pour un territoire suppose la mise en place d'infrastructures d'accueil **pour satisfaire les attentes des différents usagers, qu'ils soient touristes à vélo, cyclistes quotidiens ou cyclosportifs**.

Un réseau d'aires de service et de haltes-repos sera ainsi déployé à intervalles réguliers sur la **Via Mont Gerbier de Jonc** pour répondre à leurs besoins en **information, orientation, repos, réparation, restauration et hébergement**.

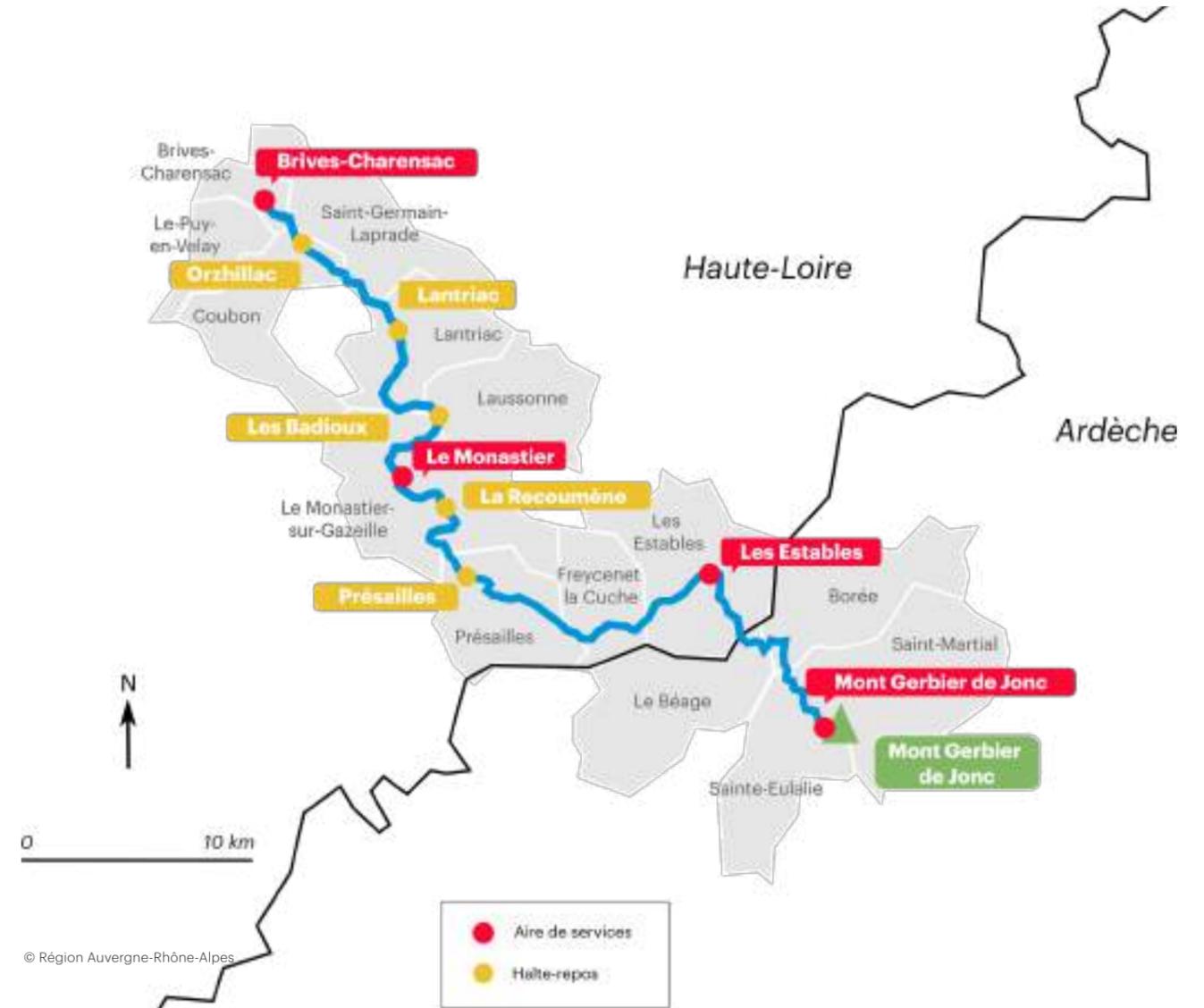


Sur le **tronçon tout public** correspondant à la sortie de l'agglomération du Puy-en-Velay et la section de la Transcévenole, la répartition des aires d'arrêt est **plus dense** car une fréquentation plus forte et familiale y est attendue.

Sur le **tronçon à destination des cyclosportifs**, après Présailles, les arrêts sont moins concentrés. En effet, ce public sera plus rare mais aussi mieux équipé et préparé pour effectuer de **longues distances**. On **privilégie les aires de service** pour leur permettre de réparer leur équipement et de se reposer dans des conditions de confort satisfaisantes.

Lors du choix de l'emplacement des haltes, la Région **privilégie les centres-bourgs** afin de leur faire profiter du dynamisme économique apporté par les itinéraires cyclables. De plus, de nombreux équipements sont déjà présents sur le territoire. La Région favorisera l'utilisation et **l'amélioration de l'existant**, afin d'éviter de recréer des équipements pour chaque halte.

Les propositions d'aménagements présentées constituent des principes qui seront adaptés aux résultats de la concertation et aux contextes locaux.



Aires et haltes-repos sur la Via Mont Gerbier de Jonc



Les aires de services

Elles sont **les plus pourvues en équipements**, et répondent à de nombreux besoins de l'utilisateur : repos, restauration, information, loisirs... Leur niveau de service en fait un point d'entrée attrayant et privilégié, notamment pour les excursionnistes.

Quatre aires de services sont envisagées sur le tracé.

Dans le cadre des études, plusieurs critères ont été utilisés pour déterminer leur emplacement tels que :

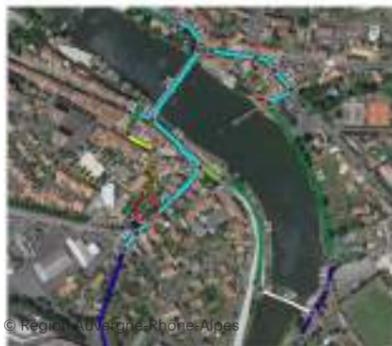
- La **proximité de commerces et de services existants**
- La possibilité de **sécuriser leur accès**
- Une **connexion directe au réseau routier**

Les aménagements et équipements envisagés pour chaque aire de service sont les suivants :

- Panneaux d'information
- Stationnements sécurisés pour les vélos
- Sanitaires avec abri et point d'eau
- Tables de pique-nique, bancs et collecteurs de déchets
- Recharge et connexion Wifi
- Petite réparation, via l'installation de totems d'auto-réparation pour les vélos
- Éventuellement des jeux pour enfants ou des équipements ludiques

L'aire de Brives-Charensac

L'aire sera positionnée au niveau du **projet de parc urbain de Brives-Charensac**, à l'angle de la rue de la gare et de la rue de l'Eglise. Des bancs et tables ainsi qu'une aire de jeux pour enfants sont déjà programmés. Des compléments seront intégrés pour répondre aux besoins spécifiques des cyclistes tels qu'un totem d'auto-réparation par exemple. Il convient de noter qu'une aire est déjà en place au niveau de l'intersection avec la véloroute du Velay.



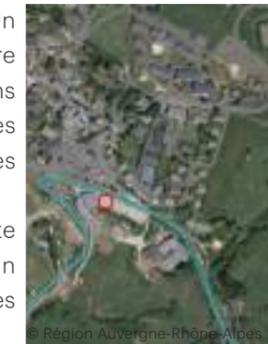
L'aire du Monastier-sur-Gazeille

Cette aire principale sera implantée dans le **centre-ville**, près des commerces de proximité. Des sanitaires ainsi qu'un point d'eau sont déjà disponibles sur ce périmètre. Il conviendra d'ajouter quelques tables et bancs, des arceaux pour vélos ainsi qu'un panneau Relai Info-Services (RIS).



L'aire des Estables

L'aire pourra être positionnée **le long de la RD36**, au bout du parking existant. Un point d'eau est déjà accessible. Cette aire devra apporter toutes les informations nécessaires sur les services disponibles dans le centre-ville, notamment pour les possibilités de restauration. Une aire est déjà aménagée sur la route communale en contrebas, disposant d'un point d'eau, de toilettes sèches, de tables et de bancs.



L'aire du Mont Gerbier de Jonc (commune de Saint-Martial)

Des stationnements vélos et des poubelles sont déjà positionnés à proximité du bâtiment au départ de l'ascension. Le stationnement vélos sera renforcé et l'offre existante sera complétée avec des sanitaires, un point d'eau, des bancs, un totem d'auto-réparation et un panneau Relais Info-Services (RIS).



Les haltes-repos

Elles proposent des **fonctions d'accueil et d'information de base**.

Leurs équipements sont a minima :

- Du stationnement pour les vélos ;
- Des panneaux d'information ;
- Des bancs et tables de pique-nique avec poubelles.

Sur près de 54 kilomètres d'aménagements, il est envisagé 5 haltes-repos :

- **La halte-repos d'Orzilhac à Coubon** : elle sera implantée au niveau du parking de covoiturage d'Orzilhac, sur le même périmètre que le projet de passerelle assurant la connexion entre les deux emprises ferroviaires de part et d'autre de la RD535. Un projet de réaménagement global du périmètre serait pertinent afin d'assurer la qualité paysagère du secteur : réorganisation du stationnement, repositionnement de l'arrêt de bus, pose d'un éclairage ;
- **La halte-repos de Lantriac** : cette aire est déjà aménagée avec des tables et des bancs. Une aire de jeux est également en projet. Il conviendra de compléter l'offre avec quelques arceaux permettant une bonne sécurisation des vélos ;
- **La halte-repos des Badioux** : aire existante, elle se situe à proximité de bâtiments. Elle se doit de conserver son statut de halte-repos regroupant tables et bancs, proche des stationnements automobiles ;
- **La halte-repos de la Recoumène** : située à proximité du viaduc de la Recoumène, l'aire est déjà partiellement aménagée avec quelques tables et bancs.
- **La halte-repos de Présailles** : située dans le centre-bourg, l'aire est déjà aménagée avec une table. Aucun aménagement supplémentaire n'a été identifié à ce stade.

1. La démarche environnementale mise en place



La séquence **Eviter, Réduire, Compenser** (ERC) est fondatrice pour concilier protection de l'environnement, développement économique et aménagement du territoire. Elle a 3 objectifs ordonnés :

- En premier lieu, **éviter les atteintes à l'environnement** (par exemple, éviter le tunnel de Présailles, gîte de chiroptères protégés)
- Puis, en cas d'impossibilité de l'évitement, **réduire la durée, l'intensité ou l'étendue des atteintes à l'environnement** (par exemple, installer des clôtures à maille fine autour du chantier pour empêcher la petite faune d'y pénétrer pendant les travaux)
- En dernier recours, engager des **mesures compensatoires** pour apporter une contrepartie neutre ou positive aux atteintes à l'environnement résiduelles (par exemple, créer une mare à batraciens).

Le territoire se caractérise par **une grande richesse à travers la diversité de ses paysages, de sa faune et de sa flore**. Celle-ci se compose aussi bien de milieux urbains et périurbains que de zones naturelles et humides à fort intérêt environnemental.

Depuis le lancement du projet, des **diagnostics et des inventaires écologiques** sont confiés à des bureaux d'études et à des prestataires spécialisés dans l'objectif de connaître précisément son environnement naturel actuel et de concevoir un aménagement qui respecte la séquence « **Éviter - Réduire - Compenser** ».

Ces diagnostics concernent la faune, la flore, les zones humides et les cours d'eau traversés par le projet.

Ainsi, un **pré-diagnostic environnemental** a été réalisé en octobre 2022, identifiant les enjeux du projet vis-à-vis du milieu naturel, du milieu humain, de son urbanisme et du paysage, et dont les résultats sont relatés dans le présent document. Des **inventaires écologiques** ont par la suite été réalisés en 2023 et sont toujours **en cours** afin d'**approfondir** l'analyse de la sensibilité environnementale de la zone impactée par le projet.

Une fois les études terminées, des mesures s'inscrivant dans la séquence « **Éviter - Réduire - Compenser** » seront mises en œuvre, de la phase de chantier à la gestion de l'infrastructure.

De nombreuses Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristiques (ZNIEFF) localisées tout au long du tracé

26 ZNIEFF de type I et 5 ZNIEFF de type II ont été identifiées dans l'aire d'étude du projet, dans un rayon d'1 kilomètre de l'emprise envisagée des travaux.

Les ZNIEFF se divisent en deux catégories :

- Les **ZNIEFF de type I** (Vallées de la Gazeille et du ruisseau de Mézard, Abords du tunnel de Présailles, Mont Gerbier de Jonc et sources de la Loire, ...) sont des secteurs de **grand intérêt biologiques ou écologiques** qui abritent des espèces animales ou végétales bien identifiées. Il s'agit des zones les plus **remarquables** d'un territoire ;
- Les **ZNIEFF de type II** (Bassin du Puy - Emblavez, Mezenc - Meygal, ...) sont des espaces qui intègrent des **ensembles naturels étendus dont les équilibres généraux** doivent être **préservés**.

Des zones humides recensées à divers endroits, en particulier aux sources de la Loire

La présence de zones humides s'explique par la **proximité avec les sources de la Loire** et un milieu naturel dense. Situées au cœur de l'ensemble des « chevelus », des « narces » et des mares des sources de la Loire, ces zones humides présentent un fort intérêt floristique et faunistique.

La Transcévenole, un corridor écologique remarquable

Peu fréquentée en dehors des périodes touristiques, la Transcévenole constitue également un corridor écologique important pour la faune avec des milieux ouverts, forestiers et alluviaux. On note la présence d'une **faune riche**, notamment composée d'espèces protégées telles que des oiseaux, des chiroptères, des amphibiens ou encore des reptiles.

Cuivré commun



Circaète Jean-le-Blanc



Lézard à deux raies



Gagée jaune



Une démarche environnementale mise en place dès la phase de chantier

Le phasage du chantier sera adapté aux enjeux de préservation de la biodiversité à travers diverses mesures :

- Les travaux seront effectués en **tenant compte des périodes de reproduction** des espèces ;
- Les opérations à proximité des cours d'eau ne se feront qu'aux périodes autorisées ;
- Des **clôtures spécifiques** et des panneaux seront mis en place pour délimiter les zones de chantier et les milieux naturels à préserver ;
- Un **suivi environnemental** du chantier sera réalisé par des **spécialistes**.

Un tracé qui traverse des zones assujetties à un Plan de Prévention des Risques d'Inondation

Le tracé doit tenir compte des zones assujetties à un Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI). Celles-ci impliquent d'intégrer les risques d'inondation dans la conception du projet et d'**assurer une transparence hydraulique**. Deux PPRI ont été approuvés sur le tracé du projet : celui du **Bassin du Puy-en-Velay** et celui de la **Gagne** pour la commune de Lantriac. Des études hydrauliques seront réalisées afin de prendre en compte les enjeux liés aux inondations dans la conception du projet.

Des échanges avec les services de l'État doivent permettre de convenir :

- Des prescriptions à prendre en compte pour la conception des aménagements (ouvrages de franchissement, etc.) ;
- Des mesures pour garantir la sécurité des usagers lorsqu'ils emprunteront les sections concernées.

2. La Transcévenole, préserver et valoriser un patrimoine historique d'exception



Le tracé soumis à concertation se caractérise par la richesse de son patrimoine historique, en particulier du fait de la présence de la Transcévenole. Le projet de **Via Mont Gerbier de Jonc** sera l'occasion de rétablir et de valoriser ce patrimoine. Au total, plus de **4 millions d'euros** (montant estimé d'après les études réalisées à ce jour et à confirmer par les études à venir) seront investis en ce sens.

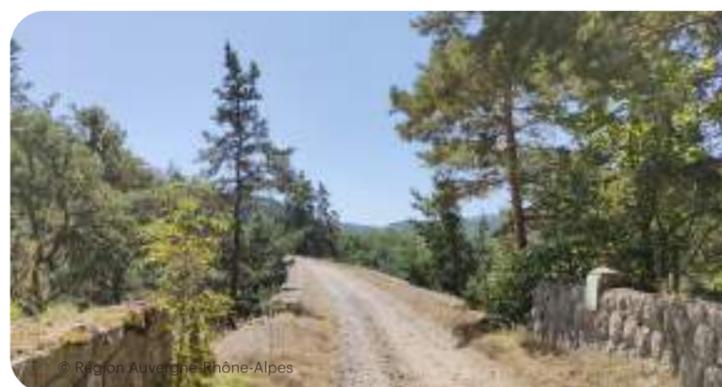
Les études menées ont permis de recenser les ouvrages concernés de la Transcévenole, et de réaliser des inspections détaillées qui constituent les premières analyses de ces ouvrages depuis des décennies.

Près d'une centaine d'ouvrages ont ainsi été visités et étudiés :

- **40 ouvrages hydrauliques** : dont certains sont en béton armé et d'autres en maçonnerie ;
- **28 murs de soutènement** dont 23 protègent la voie verte et 5 soutiennent la voie verte ;
- **8 passages inférieurs de plusieurs types** : 1 pont cadre en béton (PICF), 2 ponts dalle en béton armé, 5 ponts à voûte maçonnée ;
- **8 passages supérieurs de 2 types** : 4 ponts à poutres sous chaussée en béton armé et 4 ponts à arche maçonnée
- **4 tunnels** ;
- **6 viaducs** dont 1 viaduc sans tablier, le viaduc de Chabannes.

L'analyse de l'état des ouvrages fait apparaître que la **moitié d'entre eux est dans un état global moyen** et environ **un tiers dans un état médiocre à mauvais** nécessitant des travaux de réparation.

Ces études ont permis de définir un programme d'interventions visant la préservation de ce patrimoine dans le cadre du projet de la **Via Mont Gerbier de Jonc**, mais également de définir un programme de sécurisation des usagers à court terme et les investigations et études complémentaires nécessaires à la poursuite du projet.



La Via Mont Gerbier de Jonc, un projet au service du territoire

1. Le vélotourisme, un secteur en plein essor

Le tourisme à vélo est l'une des filières les plus dynamiques du marché touristique français. La France se positionne aujourd'hui comme la seconde destination mondiale pour le tourisme à vélo après l'Allemagne, avec plus de **9 millions de séjours cyclistes par an**. Entre 2016 et 2020, le nombre de passages de cyclistes sur les véloroutes et voies vertes a **augmenté de 15%**.

De plus, la crise sanitaire a accéléré les évolutions structurelles de la demande favorable au tourisme à vélo, telles que la recherche de vacances qui ont du sens, en plus des motivations rencontrées depuis des années de bien-être, de préservation de l'environnement et de partage.

2. Un projet qui favorise le développement économique

En France, les retombées économiques directes du tourisme à vélo ont augmenté de + 46% en 10 ans à 5,1 milliards d'euros par an. La filière générerait par ailleurs 33 800 emplois, dont la moitié dans l'hébergement et la restauration, mais aussi dans les commerces locaux, dans les professions du cycle et chez les opérateurs de tourisme (sources : Le tourisme à vélo | entreprises.gouv.fr, Étude « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France » - avril 2020).

L'essor du vélotourisme **bénéficie aux territoires**. Ainsi, les retombées économiques de la Loire à Vélo et du réseau de véloroutes et voies vertes de Bretagne ont plus que doublé en 5 ans. A titre d'illustration, elles atteignent plus de 100 millions d'euros par an sur la Vélodyssée – EuroVélo 1.

La **dépense moyenne d'un cyclotouriste y est de 68 €/jour**, dont 70 % sont consacrés à l'hébergement et à la restauration. Celle des touristes sportifs sur les cols de montagne est de 80 €, toujours en lien avec l'hébergement (principalement en hôtels ou gîtes).

En soutenant le développement de véloroutes, la Région a pour ambition de **générer des dynamiques économiques similaires**. Ce projet représente également une opportunité pour renforcer l'offre d'hébergements, de commerces et de services liée aux cycles.

Pour la **Via Mont Gerbier de Jonc**, la fréquentation estimée s'élèverait autour de **8 000 cyclistes sur le Mont Gerbier de Jonc et 30 000 cyclistes au Puy-en-Velay** et engendrerait des retombées économiques de l'ordre de **740 000 à 1,5 million d'euros annuels**.

3. Un projet qui structure l'aménagement du territoire et le développement des mobilités douces

La **Via Mont Gerbier de Jonc** est un projet qui permettra de structurer les aménagements cyclables du territoire et donc de favoriser le **développement de la pratique du vélo** auprès des habitants. L'augmentation continue de l'utilisation du vélo s'explique aussi par son attrait comme mode de **déplacement du quotidien**. L'émergence du vélo à assistance électrique et la création d'infrastructures sécurisées, comme pour la **Via Mont Gerbier de Jonc**, renforcent cette tendance.

La **Via Mont Gerbier de Jonc** participera au développement des trajets domicile-travail ou domicile école, autour de l'agglomération du Puy-en-Velay dans sa section comprise entre Lantriac et Brives-Charensac, mais également autour de la centralité du Monastier-sur-Gazeille



1. Le bilan de la concertation

Le bilan de la concertation **reprenra de façon synthétique l'ensemble des avis et remarques exprimés** par le public lors de la concertation. Une fois délibéré par l'assemblée compétente du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, ce bilan sera rendu public et mis à la disposition sur le site internet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes (auvergnerhonealpes.fr) ainsi que sur le site internet de la concertation (viamontgerbier.consultvox.co).

Sur la base des enseignements du bilan, la Région poursuivra les études détaillées afin de définir précisément toutes les caractéristiques du projet.



2. La poursuite des échanges avec le territoire

Le Maître d'Ouvrage, La Région Auvergne-Rhône-Alpes, a prévu de poursuivre le travail sur le projet en **associant de façon continue et étroite les acteurs** ci-dessous, dans le but de concevoir des projets en cohérence les uns avec les autres :

- Les représentants de l'Etat ;
- Les Départements de la Haute-Loire et de l'Ardèche ;
- Les 3 intercommunalités traversées par le projet ;
- Les 13 communes traversées par le projet.

Après la concertation préalable, le grand public se verra à nouveau consulté au moment de l'enquête publique (préalable à la déclaration d'utilité publique du projet).



3. Les études détaillées

L'analyse détaillée des impacts de l'aménagement sera réalisée **sur tous les plans**, tels que l'environnement ou les acquisitions foncières. Des mesures en **réponse aux enjeux identifiés** seront précisément définies et chiffrées.

Les études détaillées permettront de **préciser les emprises du projet**. Pour les acquisitions foncières qui en découleront, le Maître d'Ouvrage s'engage à :

- Utiliser au maximum des chemins existants ;
- Limiter au maximum le nombre de parcelles impactées par le projet.

Ces études, en plus des échanges avec le territoire, **permettront au Maître d'Ouvrage de constituer un dossier préalable à l'enquête publique** qui sera soumis à l'instruction des services de l'État et des collectivités.

L'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique sera nécessaire pour permettre l'acquisition des emprises qui n'auront pu être acquises à l'amiable.



4. L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

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

Pendant toute la durée de l'enquête publique, chacun pourra prendre connaissance du dossier et formuler des observations.

Le commissaire-enquêteur rédigera un rapport après avoir examiné toutes les observations consignées dans les registres d'enquête puis rendra son avis.

Il reviendra au Préfet de décider de la déclaration d'utilité publique du projet et de prendre les arrêtés qui en découlent, le cas échéant.





La Région

Auvergne-Rhône-Alpes

Pour donner votre avis sur le projet et participer à la concertation :

viamontgerbier.consultvox.co

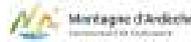


Conseil Régional Auvergne-Rhône-Alpes

Lyon - siège
101, cours Charlemagne
CS 20033
69269 Lyon
Cedex 2
Tél : 04 26 73 40 00

Clermont-Ferrand
59, boulevard Léon Jouhaux
CS 90706
63050 Clermont-Ferrand
Cedex 2
tél : 04 73 31 85 85

Les partenaires du projet



Lantriac



Freycenet
la Cuche



Borée

