



# 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

**BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE**  
(12 février 2024 – 22 mars 2024)

Publié le 17 juin 2024



**La Région**  
Auvergne-Rhône-Alpes



**Haute-Loire**  
LE DÉPARTEMENT



# Sommaire

## PAGES 4 A 5

### Synthèse

Enseignements clés de la concertation  
Principales décisions du maître d'ouvrage

## PAGES 6 A 7

### Rappel du projet soumis à concertation

## PAGES 8 A 19

### Les modalités de la concertation

Cadre et objectifs de la concertation  
Le dispositif de mobilisation du public  
Le dispositif d'information du public  
Le dispositif de participation du public

## PAGES 20 A 21

### La concertation en chiffres

## PAGES 22 A 36

### La synthèse des expressions

Un soutien au projet largement exprimé  
Le nécessaire respect de la diversité des usages  
La Transcévenole : un patrimoine au cœur des préoccupations  
La valorisation d'un projet touristique  
La sécurité des usagers  
L'importance d'un revêtement adapté  
La conception et les équipements de la voie  
Le souci du respect de l'environnement  
Les autres thèmes abordés

## PAGES 37 A 38

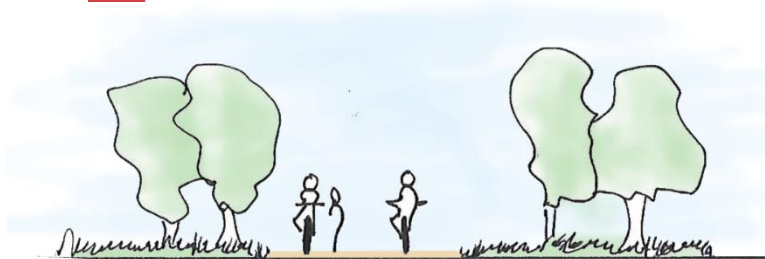
### Les conclusions du Maître d'Ouvrage

## Page 39

### Prochaines étapes

## PAGES 40 A 42

### Annexes



Le présent document est élaboré en application de l'article R.121-21 du Code de l'environnement. Il synthétise les expressions du public recueillies lors de la concertation préalable, qui s'est déroulée du lundi 12 février au vendredi 22 mars 2024.

La concertation préalable a été **organisée à l'initiative du maître d'ouvrage, la Région Auvergne-Rhône-Alpes**, sans faire appel à un garant. Le bilan contient :

- Un retour sur les modalités de la concertation ;
- Une analyse quantitative et qualitative de l'ensemble des avis et questions exprimées par le public.
- Les réponses du maître d'ouvrage à ces expressions ainsi que les mesures qu'il estime nécessaires pour tenir compte des enseignements de la concertation.

Une fois délibéré par l'assemblée compétente du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, ce bilan a été rendu public dans sa version finale le 17 juin 2024 sur le site internet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes ([auvergnerhonealpes.fr](http://auvergnerhonealpes.fr)) ainsi que sur le site internet de la concertation ([viamontgerbier.consultvox.co](http://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.**

La concertation préalable portait sur le **projet de Véloroute Voie Verte Via Mont Gerbier de Jonc**, un itinéraire cyclable de 54 km, allant de l'agglomération du Puy-en-Velay aux sources de la Loire en passant par la Transcévénole. Prolongement naturel de la Véloire, elle permettra à terme aux cyclistes de **longer le plus long fleuve de France de sa source à son embouchure**.

La concertation préalable s'est déroulée sur 6 semaines du lundi 12 février au vendredi 22 mars 2024. Elle a connu une bonne participation avec **6174 participants** et **404 contributions**, au moins **583 182 habitants du territoire** ont été informés de sa tenue.



## Enseignements clés de la concertation

Le projet est globalement **très attendu et soutenu** par le territoire. Il attire cependant l'attention du maître d'ouvrage sur plusieurs problématiques :

- Le public demande une **prise en compte approfondie de la totalité des usages** actuels et futurs dans la conception du projet ;
- Le **patrimoine** de la Transcévenole est au cœur de ses attentes, avec une demande d'étude et de réhabilitation d'encre plus d'ouvrages, notamment du viaduc de Chabannes ;
- La **sécurité des usagers**, notamment sur les sections en partage de voirie entre Présailles et le Mont Gerbier de Jonc, lui semble compromise ;
- Enfin **l'environnement et la valorisation touristique** du projet sont des sujets de préoccupation pour plusieurs choix techniques du projet (choix des équipements de la voie, choix du revêtement, jalonnement...).

→ Cf. pages 22 à 36 pour le détail des enseignements de la concertation

## Principales décisions du maître d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage, à la lumière de ces éléments, prend la décision de :

- **Poursuivre le projet**, en traitant avec une attention particulière certains points du programme d'opération ;
- S'engager sur certaines **orientations des études techniques et environnementales détaillées** de l'avant-projet, notamment :
  - **Veiller à anticiper les études et procédures** pour avancer le calendrier de la réalisation de certains travaux ;
  - Approfondir la **prise en compte de tous les usages** dans la conception de l'infrastructure (usages existants, PMR, confort des haltes, trafic automobile...) ;
  - **Etudier différentes variantes de passage** de la véloroute voie verte évoquées lors de la concertation (parcours hiver de Brives-Charensac, utilisation des tunnels, traversée de la RD535 et de la RD15, aménagement du viaduc de Chabannes, liaison entre Présailles et le Mont Gerbier de Jonc...) ;
  - Etudier plus précisément les modalités de **valorisation touristique** du projet (jalonnement, nom, valorisation des sites) en relation avec les collectivités locales ;
  - Etudier les **modalités de revêtement** des différentes zones du projet (analyse multicritère : usages, entretien, écologie, paysages...) ;
  - Evaluer la nécessité de **compléter et détailler les diagnostics environnementaux** en fonction des travaux de rénovation des ouvrages et de leur impact potentiel sur les habitats ;
- Mener le projet en **étroite collaboration avec les collectivités locales et les acteurs** concernés par des thématiques spécifiques. **Garder le contact avec le grand public** pour l'informer des avancées du projet.

→ Cf. pages 37 à 38 pour le détail des conclusions du maître d'ouvrage.

## Rappel du projet soumis à concertation

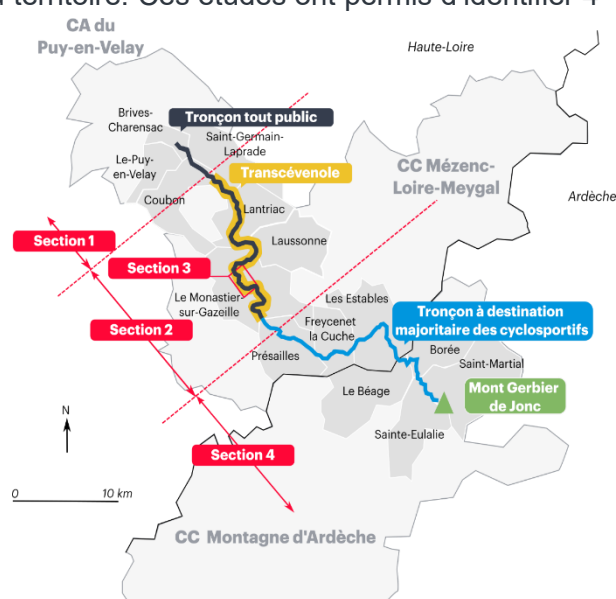
Le projet de Véloroute Voie Verte **Via Mont Gerbier de Jonc** est un itinéraire cyclable reliant l'agglomération du Puy-en-Velay aux sources de la Loire par l'ancienne emprise ferroviaire de la **Transcévenole**. Long de 54 km, il débute à Brives-Charensac et s'achève au Mont Gerbier de Jonc.

Patrimoine historique exceptionnel, développement des mobilités actives, reconnexion avec la nature... Le projet **Via Mont Gerbier de Jonc** sera un atout pour le loisir, le tourisme et les déplacements du quotidien.



Dès 2019, des études de faisabilité ont été conduites afin de prendre en compte et de valoriser au mieux le patrimoine historique et environnemental du territoire. Ces études ont permis d'identifier 4 sections sur le tracé, avec des enjeux distincts :

- **Section 1**, entre Brives-Charensac et Orzilhac (commune de Coubron), se situe 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 ;
- **Section 4**, se caractérise par un partage de route sur 27 kilomètres, entre Présailles et le Mont Gerbier de Jonc à Saint-Martial.



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).

Plus de 4 millions d'euros seront investis afin de :

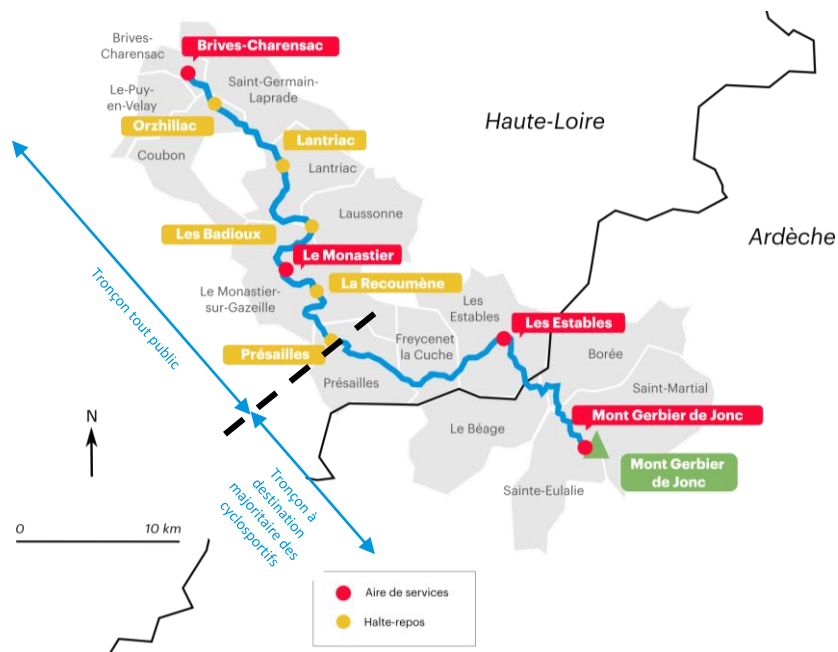
- ✓ Valoriser et rétablir le patrimoine de la Transcévenole ;
- ✓ Sécuriser les usagers à court et à long terme.



L'itinéraire emprunte l'ancienne emprise ferroviaire de la **Transcévenole** sur près de 20 kilomètres. Ce tronçon apporte un attrait touristique, paysager et une originalité majeurs au projet. Il présente aussi de grands enjeux. Les études menées dans le cadre du projet constituent les premières analyses de ces ouvrages depuis des décennies. 94 ouvrages ont été analysés (ouvrages hydrauliques, murs de soutènement, passages inférieurs, passages supérieurs, tunnels, viaducs...), la moitié de ces ouvrages est dans un état moyen et un tiers dans un état médiocre nécessitant des travaux de réparation.

## Rappel du projet soumis à concertation

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 cycloportifs**. 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**.



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

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



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

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.



Le projet est élaboré en association étroite avec les collectivités locales traversées à qui la Région remettra les ouvrages réalisés, celles-ci étant chargées de leur entretien ultérieur. Le tracé du projet traverse **3 intercommunalités** (Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay, Communauté de communes Mézenc-Loire-Meygal, Communauté de communes Montagne d'Ardèche) et les **13 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.

### Cadre et objectifs de la concertation

Le projet de véloroute voie verte Via Mont Gerbier de Jonc a fait l'objet d'une concertation préalable dans les 13 communes traversées par le projet, du 12 février 2024 au 22 mars 2024, conformément à la délibération n°CP-2023-10 / 02-13/7789 du 20 octobre 2023 (voir annexe 1 page 40).

La concertation préalable permet d'**associer toutes les personnes concernées par le projet** (riverains, associations, cyclistes, acteurs économiques, etc.) à l'élaboration du projet. Elle avait 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 ;
- **Améliorer le projet**, dans la mesure du possible, sur la base de ces avis.

En ce sens, l'architecture de l'offre de participation a été construite autour de quelques objectifs principaux :

- Pouvoir **aborder librement toutes les thématiques** du projet ;
- **S'intégrer le plus finement possible** au sein du territoire par une répartition géographique des modalités d'information et de participation physiques dans chaque section du projet (expositions, registres, réunions...) ;
- Offrir une **variété de formats d'échange** permettant à tous les publics de participer à leur convenance (réunions en présentiel et en visioconférence ; participation physique ou distancielle...) ;
- Donner une **amplitude calendaire suffisante** (6 semaines), en enjambant notamment les vacances scolaires.

**3** réunions publiques

**5** Expositions informatives

**16** Registres

**1** Plateforme participative

**1** Webinaire





## Le dispositif de mobilisation du public

Le principe d'une démarche participative est d'être accessible à la participation de toutes et tous. Le maître d'ouvrage a donc mis en place un dispositif de mobilisation du public afin :

- d'informer le plus large public de la tenue de la concertation ;
- de l'inciter à s'informer sur le projet et à l'enrichir de ses avis et propositions.

### a. La déclaration d'intention

La **déclaration d'intention** a été diffusée, au plus tard le 11 décembre 2023 :

- Sur les sites internet de la **Préfecture de la Haute-Loire** et de la **Préfecture de l'Ardèche** ;
- Sur le **site internet** de la Région Auvergne-Rhône-Alpes ;
- Par voie d'affichage dans les mairies des **13 communes** concernées par le projet (Brives-Charensac, Saint-Germain-Laprade, Coubon, Lantriac, Laussonne, Le Monastier-sur-Gazeille, Présailles, Freycenet-la Cuche et Les Estables dans le département de la Haute-Loire, Le Béage, Borée, Sainte-Eulalie et Saint-Martial dans le département de l'Ardèche).

## DÉCLARATION D'INTENTION

Projet de véloroute voie verte Mont-Gerbier de Jonc

Le projet de Véloroute Voie Verte Mont Gerbier de Jonc est un **Itinéraire cyclable de 53 km**, allant de l'agglomération du Puy-en-Velay aux sources de la Loire par la Transcévénole. Sa mise en service est prévue à l'horizon 2027.

**13 communes sont concernées par le tracé** : Brives-Charensac, Saint-Germain-Laprade, Coubon, Lantriac, Laussonne, Le Monastier-sur-Gazeille, Présailles, Freycenet-la Cuche et Les Estables dans le département de la Haute-Loire ; Le Béage, Borée, Sainte-Eulalie et Saint-Martial dans le département de l'Ardèche.

La **concertation préalable** du projet intervient très en amont et permet d'**associer le public à l'élaboration du projet**. Elle a pour objectifs :

- De donner au public toutes les **informations** nécessaires à la compréhension du projet
- D'écouter, échanger et **recueillir les avis, questions et propositions** de chacun
- D'intégrer les propositions qui **amélioreront le projet**, le cas échéant.

Le public pourra ainsi prendre part à la réflexion sur les fondements de la véloroute Via Mont Gerbier de Jonc, ses objectifs, son opportunité et ses caractéristiques.

La proposition de concertation préalable prévoit le déroulement suivant :

- La durée de la concertation sera de **6 semaines** : du **lundi 12 février 2024 au vendredi 22 mars 2024 inclus**
- Pendant toute la durée de la concertation, un **dossier de concertation** et un **registre destiné à recueillir les avis** seront mis à la disposition du public **dans chaque commune** et sur un **espace numérique** dédié.
- Après clôture de la concertation son **bilan sera publié, dans un délai de 3 mois**, sur le **site internet de la Région** ainsi que dans l'**espace numérique dédié au projet**.

La **déclaration d'intention est consultable dans son intégralité** :

- en version physique **dans les locaux des Mairies** des communes concernées
- en version dématérialisée sur les **sites internet** des Préfectures concernées ainsi que celui de la Région Auvergne-Rhône-Alpes : <https://www.auvergne-rhone-alpes.fr/contenus/les-avis-de-publicite-et-les-consultations-publiques>.



Conformément à l'article L.121-19 du code de l'environnement, la présente déclaration d'intention ouvre un droit d'initiative pour une période de 2 mois à compter de sa publication. La concertation préalable telle qu'évoquée ci-dessus sera organisée après l'expiration de ce délai.

## Déclaration d'Intention

Annexe à la délibération n°XXXXXX pour le projet de véloroute voie verte Mont Gerbier-de-Jonc

Conformément aux articles L.121-18 et R.121-25 du Code de l'environnement, le présent document constitue la déclaration d'intention relative au projet de la véloroute voie verte Mont Gerbier-de-Jonc.

La présente déclaration d'intention sera affichée sur le site internet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, maître d'ouvrage, dans les Préfectures de la Haute-Loire et de l'Ardèche ainsi que par voie d'affichage dans les mairies des communes concernées.

Au regard de l'article L.121-17-1 du code de l'environnement et du coût total estimatif du projet, la Région Auvergne-Rhône-Alpes choisit d'organiser elle-même la concertation préalable, sans garantir.

La concertation préalable du **projet de véloroute voie verte Mont Gerbier-de-Jonc** intervient très en amont et permet d'associer le public à l'élaboration du projet. Elle a pour objectifs :

- De donner au public toutes les informations nécessaires à la compréhension du projet
- D'écouter, échanger et recueillir les avis, questions et propositions de chacun sur le projet
- D'intégrer les propositions qui amélioreront le projet, le cas échéant.

Le public pourra ainsi prendre part à la réflexion sur les fondements de la véloroute Via Mont Gerbier de Jonc, ses objectifs, son opportunité et ses caractéristiques.

### 1. Contexte, objectifs et description du projet de véloroute voie verte Mont Gerbier-de-Jonc

#### 1.1. Contexte et objectifs du projet

L'engagement de la Région Auvergne-Rhône-Alpes sur le développement des mobilités actives se traduit par le pilotage de la mise en œuvre de plusieurs liaisons cyclables.

La Région a approuvé lors de l'Assemblée Plénière de mars 2023 les orientations de sa politique visant à organiser et aménager les véloroutes voies vertes d'intérêt régional.

Il a été décidé d'assurer la maîtrise d'ouvrage directe de projets d'aménagement de véloroutes voies vertes constituant des itinéraires véloroutes voies vertes d'intérêt régional ou des axes locaux prioritaires.

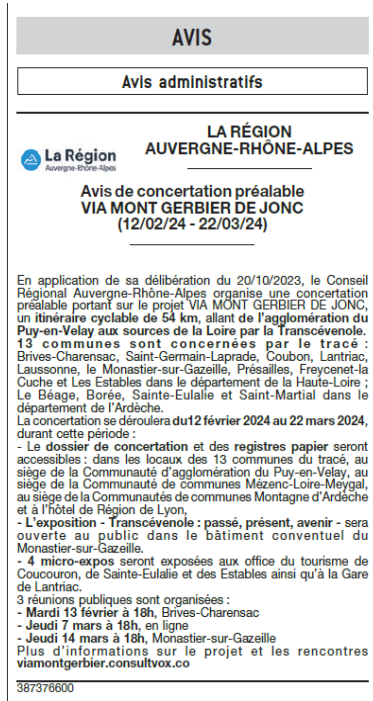
Il a également été décidé d'approuver les aménagements cyclables prioritaires et dans ce cadre, la réalisation du projet de véloroute voie verte le long de la Loire jusqu'aux sources (V71).

# Les modalités de la concertation

## b. L'annonce légale

L'annonce légale de la concertation préalable a été publiée :

- Dans l'édition papier de *l'Eveil de la Haute-Loire*, le vendredi 26 janvier 2024 ;
- Dans l'édition papier du *Dauphiné Libéré* édition Ardèche, le vendredi 26 janvier 2024.

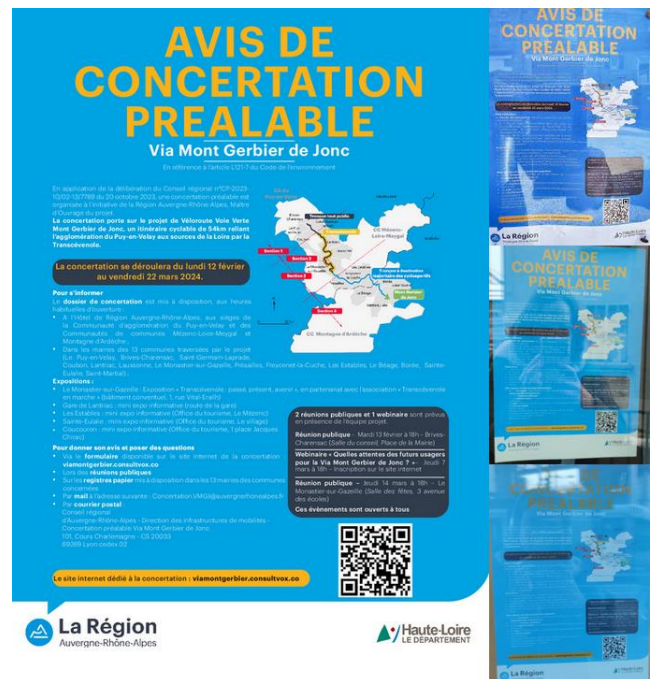


Annonces légales publiées dans *l'Eveil de la Haute-Loire* et *le Dauphiné Libéré*, respectivement

## c. L'affichage de l'avis de concertation préalable

L'avis de concertation préalable a été affiché du 26 janvier 2024 jusqu'au 22 mars 2024 :

- A l'hôtel de Région de Lyon ;
- Aux sièges de la Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay, de la Communauté de communes Mézenc-Loire-Meygal et de la Communauté de communes Montagne d'Ardèche ;
- Dans les mairies des 13 communes concernées par le tracé.

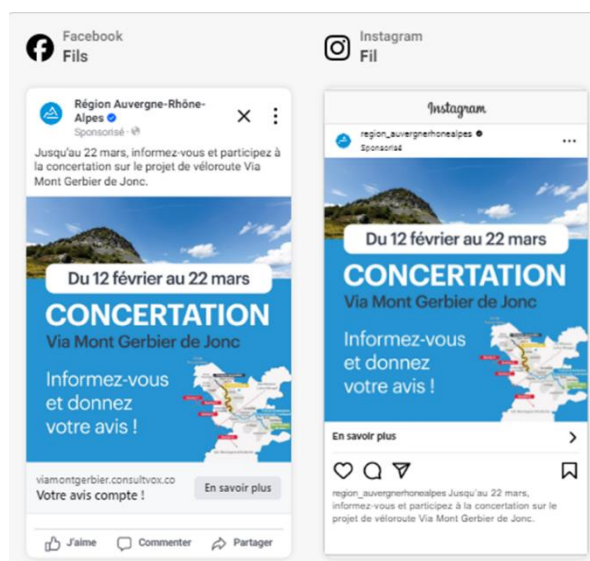


Avis de concertation préalable et exemples d'affichages en Mairie

### d. L'insertion publicitaire sur les réseaux sociaux

Une publication sponsorisée a été diffusée sur Facebook et Instagram du 26 février au 18 mars 2024, ciblant les personnes vivant dans un périmètre de 20km autour des 13 villes du tracé ainsi que de Coucouron en Ardèche. Les internautes ont été intéressés par cette campagne :

- **374 668** personnes ont été exposées à ce contenu ;
- **3487** personnes sont allées sur le site et **322** ont commenté et interagi avec la publication.



*Publications sponsorisées sur Facebook et Instagram*

### e. Communiqué et revue de presse

Afin que la concertation et les dates des réunions publiques soient plus largement relayées dans la presse, un **communiqué de presse** a été transmis aux organismes de presse de la Haute-Loire et de l'Ardèche, le 4 février 2024.

**Neuf articles de presse** sont parus en annonce et pendant le déroulement de la concertation préalable, dans **6 journaux** différents soit un lectorat cumulé potentiel de **208 514** personnes :

- « Haute-Loire. Voie Verte du Puy-en-Velay au Gerbier-de-Jonc : les habitants peuvent se prononcer », Le Progrès, Edition du 31 janvier 2024 ;
- « Ardèche. Mont Gerbier-de-Jonc : lancement de la concertation pour une voie verte », Le Dauphiné Libéré, Edition Ardèche du 1er février 2024 ;
- « Projet Via Mont Gerbier de Jonc : et si vous donniez votre avis ? », Le Dauphiné Libéré, Edition Ardèche du 6 février 2024 ;
- « Des concertations sur le projet de Véloroute Voie Verte Via Mont Gerbier de Jonc », Zoomd'ici.fr, publié le 10 février 2024 ;
- « Voie verte Via Mont Gerbier de Jonc : un temps d'échanges en mairie, mardi », L'Eveil, de la Haute-Loire, Edition du 10 février 2024 ;
- « Ce que l'on sait du projet de 54 km de voie verte entre Brives-Charensac et le Mont Gerbier-de-Jonc », L'Eveil de la Haute-Loire, Edition du 16 février 2024 ;
- « La Via Mont Gerbier-de-Jonc d'ici 2028 », La Tribune, Edition du 22 février 2024.
- « Ardèche. Une voie verte du Puy au Gerbier, qu'en pensez-vous ? », L'Hebdo de l'Ardèche, Edition du 29 février 2024 ;
- « Concertation jusqu'au 22 mars sur le projet Via Mont Gerbier-de-Jonc », Le Dauphiné Libéré, Edition Ardèche du 16 mars 2024.

# Les modalités de la concertation

**Brives-Charensac**  
**« Voie verte via Mont Gerbier de Jonc » : un temps d'échanges en mairie, mardi**

Publié le 10/02/2024

**Brives-Charensac.** Lancement de la concertation préalable du projet Via Mont Gerbier de Jonc. Du lundi 12 février au vendredi 22 mars, la Région Auvergne-Rhône-Alpes organise une concertation préalable et invite les Ardéchois à donner leur avis sur son projet de Véloroute Voie Verte Via Mont Gerbier de Jonc. Il s'agit d'informer les habitants et recueillir leurs attentes.

Ce projet est un itinéraire cyclable de 54 km, allant de l'agglomération du Puy-en-Velay aux sources de la Loire en passant par la Transcévénole. Prolongement naturel de la Véloire, elle permettra à terme aux cyclistes de longer le plus long fleuve de France de sa source à son embouchure.

**Rendez-vous en mairie et webinar**

Dans le cadre de cette concertation, les administrés sont invités à donner leur avis sur le projet et ses caractéristiques. Des temps d'échanges ouverts à tous sont prévus. Rendez-vous mardi 13 février à 18 heures à Brives-Charensac (salle du conseil, place de la Mairie) ou encore jeudi 7 mars à 18 heures, en ligne, à l'occasion d'un webinar intitulé « Quelles attentes des futurs usagers pour la Via Mont Gerbier de Jonc ? » (inscriptions sur le site du projet).

Des dossiers de concertation et registres seront disponibles dans les mairies des communes concernées par le tracé, dans les locaux de l'agglomération du Puy, dans les mairies des 13 communes traversées par le projet (Brives-Charensac, Saint-Germain-Agrappe, Coucouron, Lantriac, Laussoune, Le Monastier-sur-Gazelle, Préalpès, Frayssinet-la-Croix et Les Estables, Le Bèage, Bore, Sainte-Eulalie et Saint-Marcel), ainsi qu'auprès des Communautés de Communes Meyzac-Loire-Meygal et Montagne d'Ardèche.

**Info.** Informations sur le projet et les rencontres >>> [viamontgerbier.consultvxo.com](http://viamontgerbier.consultvxo.com)

**Voie verte du Puy-en-Velay au Gerbier-de-Jonc : les habitants peuvent se prononcer**

Le mardi 12 février au vendredi 22 mars 2024, la Région Auvergne-Rhône-Alpes organise une concertation préalable et invite les Ardéchois à donner leur avis sur son projet de voie verte du Puy au Mont Gerbier-de-Jonc.

Le 12 février 2024 à 12h - Tous les jours - 2 min



Le projet de Véloroute Voie Verte Mont Gerbier de Jonc est un itinéraire cyclable de 54 km, allant de l'agglomération du Puy-en-Velay aux sources de la Loire en passant par la Transcévénole. Prolongement naturel de la Véloire, elle permettra à terme aux cyclistes de longer le plus long fleuve de France de sa source à son embouchure.

**Informez les habitants et recueillir leurs attentes**

Un projet de 50 millions d'euros a été présenté le 14 juin 2023 dans le cadre d'un appel à consultation. Ce projet de concertation est lancé par la collectivité du Brives-Coucouron et du Ardèche. Le public est invité à donner son avis sur le projet et ses caractéristiques. L'objectif ? Informer les habitants et recueillir leurs attentes.

- mardi 13 février à Brives-Charensac (salle du conseil, place de la Mairie)
- jeudi 7 mars à 18 heures, en ligne, webinar « Quelles attentes des futurs usagers pour la Via Mont Gerbier de Jonc ? » (inscriptions sur le site du projet)
- jeudi 14 mars à 18 heures, Le Monastier-sur-Gazelle (salle des fêtes, 3 av. des écoles)

Des dossiers de concertation et registres seront disponibles dans les mairies des communes concernées par le tracé, dans les locaux de l'agglomération du Puy et des Communautés de Communes Meyzac-Loire-Meygal et Montagne d'Ardèche ainsi que sur le site du projet.

**Des expositions**

Pour aller plus loin, l'exposition "Transcévénole : passé, présent, avenir", organisée en partenariat avec l'association La Transcévénole est ouverte au public du 12 février au 22 mars (sauf le week-end du bâtiment conventionnel, du mardi au samedi, 1 rue Vital Erailh - Le Monastier-sur-Gazelle).

Des panneaux des micro-expos seront installés dans les offices du tourisme de Coucouron, de Saint-Eulalie et des Estables ainsi que dans la gare de Lantriac, aux horaires d'ouverture habituels.

Plus d'informations : [viamontgerbier.consultvxo.com](http://viamontgerbier.consultvxo.com)

**La Région**  
 Auvergne-Rhône-Alpes  
 COMMUNIQUE DE PRESSE

## La Région construit les voies vertes de demain : lancement de la concertation préalable du projet Via Mont Gerbier de Jonc

Du lundi 12 février au vendredi 22 mars 2024, la Région Auvergne-Rhône-Alpes organise une concertation préalable et invite les Ardéchois et les Ardéchois à donner leur avis sur son projet de Véloroute Voie Verte Via Mont Gerbier de Jonc. L'objectif ? Informer les habitants et recueillir leurs attentes.

Le projet de Véloroute Voie Verte Mont Gerbier de Jonc est un itinéraire cyclable de 54 km, allant de l'agglomération du Puy-en-Velay aux sources de la Loire en passant par la Transcévénole. Prolongement naturel de la Véloire, elle permettra à terme aux cyclistes de longer le plus long fleuve de France de sa source à son embouchure.

Dans le cadre de cette concertation, le public est invité à donner son avis sur le projet et ses caractéristiques. Des temps d'échanges ouverts à tous sont prévus :

- Le mardi 13 février à 18h, Brives-Charensac (Salle du Conseil, place de la Mairie)
- Le jeudi 7 mars à 18h, en ligne, webinar "Quelles attentes des futurs usagers pour la Via Mont Gerbier de Jonc ?" ([inscriptions sur le site du projet](http://inscriptions.viamontgerbier.consultvxo.com))
- Le jeudi 14 mars à 18h, Le Monastier-sur-Gazelle (Salle des fêtes, 3 av. des écoles)

**Pour aller plus loin :**

L'exposition "Transcévénole : passé, présent, avenir", organisée en partenariat avec l'association La Transcévénole est ouverte au public du 12 février au 22 mars (sauf le week-end du bâtiment conventionnel, du mardi au samedi, 1 rue Vital Erailh - Le Monastier-sur-Gazelle). En parallèle des micro-expos seront visibles dans les offices du tourisme de Coucouron, de Sainte-Eulalie et des Estables ainsi que dans la Gare de Lantriac, aux horaires d'ouverture habituels.

Enfin, des dossiers de concertation et registres seront disponibles dans les Mairies des communes concernées par le tracé, dans les locaux de l'agglomération du Puy et des Communautés de Communes Meyzac-Loire-Meygal et Montagne d'Ardèche ainsi que sur le site du projet.

Plus d'informations sur le projet et les rencontres >>> [viamontgerbier.consultvxo.com](http://viamontgerbier.consultvxo.com)

**Coucouron | Sainte-Eulalie**  
**Projet Via Mont Gerbier de Jonc : et si vous donniez votre avis ?**

Du lundi 12 février au vendredi 22 mars, la Région Auvergne-Rhône-Alpes organise une concertation préalable et invite les Ardéchois à donner leur avis sur son projet de véloroute voie verte, la Via Mont Gerbier de Jonc. L'objectif est d'informer les habitants et recueillir leurs attentes.

Le projet de véloroute voie verte Mont Gerbier de Jonc est un itinéraire cyclable de 54 km, allant de l'agglomération du Puy-en-Velay aux sources de la Loire en passant par la Transcévénole. Prolongement naturel de la Véloire, elle permettra à terme aux cyclistes de longer le plus long fleuve de France de sa source à son embouchure.

Dans le cadre de cette concertation, le public est invité à donner son avis sur le projet et ses caractéristiques.

Des temps d'échanges ouverts à tous sont prévus le mardi 12 février à 18 heures à Brives-Charensac (salle du conseil, place de la mairie), mais aussi le jeudi 7 mars à 18 heures, en ligne, via un webinar, "Quelles attentes des futurs usagers pour la Via Mont Gerbier de Jonc ?" (inscriptions sur le site du projet). Le jeudi 14 mars à 18 heures, Le Monastier-sur-Gazelle (salle des fêtes, 3 avenue des écoles).

Enfin, des dossiers de concertation et registres seront disponibles dans les mairies des communes concernées par le tracé, dans les locaux de l'agglomération du Puy et des communautés de communes Meyzac-Loire-Meygal et Montagne d'Ardèche ainsi que sur le site du projet.

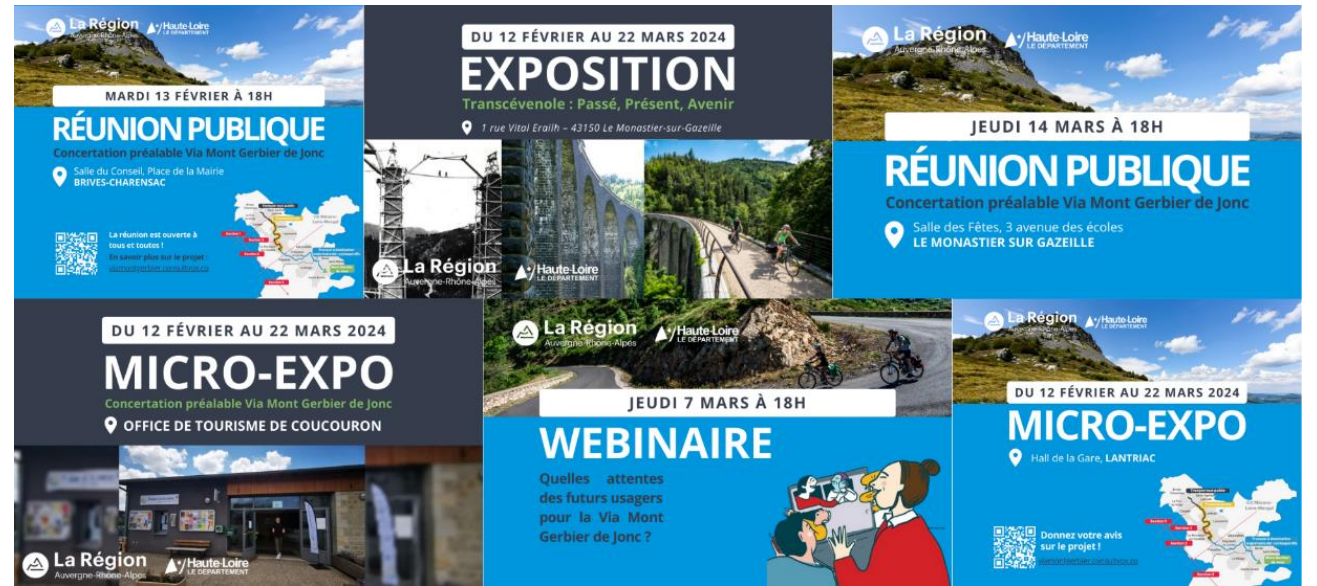
[viamontgerbier.consultvxo.com](http://viamontgerbier.consultvxo.com)

### Exemples d'articles de presses parus sur la concertation et Communiqué de presse diffusé

## f. Le kit de communication et les relais locaux

Afin de faciliter la reprise de l'information et de renforcer la visibilité de la concertation, un kit de communication dématérialisé a été envoyé aux **collectivités locales et aux associations cyclistes** le **26 janvier 2024**, il était composé :

- de l'affiche de l'avis de concertation préalable ;
- de visuels prêts à l'emploi pour chaque réunion et exposition ;
- du Communiqué de presse ;
- de textes prêts à l'usage pour les réseaux sociaux et les panneaux d'affichages.



Exemples de visuels transmis dans le kit de communication



## Le dispositif d'information du public

Après avoir mobilisé le public, l'objectif était de lui **fournir les informations** nécessaires pour qu'il puisse partager son avis sur le projet via Mont Gerbier de Jonc, ainsi que ses propositions d'amélioration. Différentes modalités d'information ont été déployées pour permettre une **familiarisation du public avec le projet** de manière **technique ou ludique**, en **présentiel** comme en **distanciel**.

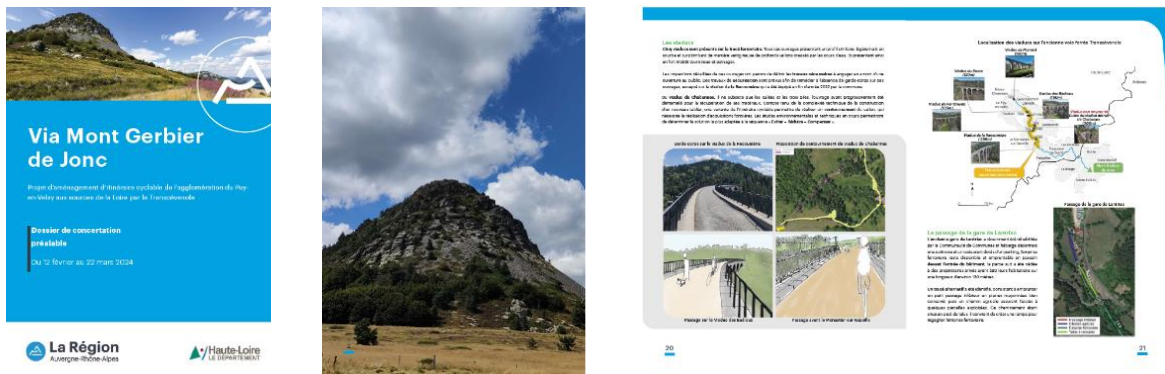
### a. Le dossier de concertation, son dépliant et sa synthèse

Un **dossier de concertation préalable** a été rédigé à l'attention du public, afin de présenter les études préliminaires de manière compréhensible par tous et succincte à la fois. Le dossier de 37 pages présentait :

- Un résumé des caractéristiques du projet et de ses objectifs ;
- Le descriptif des modalités, objectifs et suites de la concertation préalable ;
- La présentation détaillée du projet par sections ;
- La description des infrastructures et aménagements proposés ;
- Un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement et le patrimoine, ainsi que les solutions alternatives envisagées.

Le dossier de concertation a été **mis à la disposition du public** :

- Dans les mairies des 13 communes concernées, à l'Hôtel de Région à Lyon, à la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay, à la Communauté de communes Mezenc-Loire-Meygal et à la Communauté de communes Montagne d'Ardèche ;
- Sur la plateforme participative en version dématérialisée ([viamontgerbier.consultvox.co](http://viamontgerbier.consultvox.co)) ;
- Lors des réunions publiques.



Exemples de pages du dossier et image de dépliant et dossiers mis à disposition en réunion publique

## Les modalités de la concertation

Le dossier a aussi été décliné sous forme synthétique afin de faciliter son accessibilité :

- Sous forme d'une **synthèse de 6 pages**, diffusée en ligne sur la plateforme participative ([viamontgerbier.consultvox.co](http://viamontgerbier.consultvox.co)) ;
- Sous forme d'un **dépliant de 4 pages**, mis à disposition du public dans les mairies des 13 communes concernées par le projet, dans les offices de tourisme accueillant une exposition et à l'occasion des réunions publiques présentiellees.

**850 dépliants** et **130 dossiers de concertation** ont été distribués au public lors de la concertation préalable.

### b. La vidéo de présentation du projet

Un support vidéo de présentation du projet (motion design) a été produit afin de présenter succinctement le projet et les modalités de concertation de manière imagée. D'une durée de 58 secondes, il a été mis à disposition sur le site internet et présenté lors des 4 rencontres avec le public. La vidéo a été **visionnée 604 fois** pendant la concertation préalable.



*Exemples d'images de la vidéo de présentation du projet*

### c. Les expositions

Du 12 février au 22 mars 2024, durant toute la durée de la concertation, **cinq expositions** sur le projet ont été organisées :

- **L'exposition "Transcévenole : passé, présent, avenir"**, organisée en partenariat avec l'association La Transcévenole, était composée de 3 panneaux et exposée dans le bâtiment conventuel du Monastier-sur-Gazeille. Elle présentait le projet en développant les enjeux liés à la préservation et à la valorisation du patrimoine de la Transcévenole. Le reste de l'exposition était composé d'images d'archives et de photos actuelles du patrimoine, fournies par l'association La Transcévenole ;



*Panneaux d'exposition de l'expo "Transcévenole : passé, présent, avenir"*

- 4 “micro-expos” informatives étaient visibles dans les offices du tourisme de Coucouron, de Sainte-Eulalie et des Estables ainsi que dans la Gare de Lantriac.



*Totems 3 faces des micros-expos et exemples de présentation aux offices de tourisme de Coucouron et de Sainte-Eulalie*

### Le dispositif d'information du public

Pour terminer, le public a été invité à transmettre ses **avis, questions et propositions** au maître d'ouvrage, afin qu'il puisse améliorer au mieux le projet, le plus en amont possible. Des **modalités** participatives très **diverses** ont été mises en place afin d'encourager l'expression de toutes et tous.

#### a. La plateforme participative

La plateforme participative ([viamontgerbier.consultvox.co](http://viamontgerbier.consultvox.co)) avait une double fonction d'information et de participation. Ouverte le **25 janvier 2024** avec ses supports d'information, et le **12 février 2024** avec l'ensemble de ses modules de contribution, la plateforme participative a été conçue pour être :

- un portail d'information sur le projet et sur la démarche de concertation ;
- un outil de mobilisation des publics pour les différentes rencontres et de partage de leurs comptes-rendus ;
- un outil de participation et contribution du public.

La plateforme participative a été visitée par **5311 personnes** différentes et a **recueilli 134 contributions** lors de la concertation.

Plusieurs **modules de participation** ont été mis à disposition jusqu'au 22 mars 2024 :

- Une carte participative permettant de géolocaliser les contributions (12 contributions) ;
- Un espace de dépôt d'avis de manière publique et anonymisée (115 contributions) ;
- Un espace de dépôt de questions auxquelles le maître d'ouvrage répondait publiquement (7 contributions).



La Région  
Accueil Comprendre le projet La concertation Participer / Contribuer



## Bienvenue sur la plateforme participative du projet Via Mont Gerbier de Jonc !

Du lundi 12 février au vendredi 22 mars 2024, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a organisé une concertation préalable sur le projet de véloroute voie-verte **Via Mont Gerbier de Jonc**. Toutes les personnes concernées par le projet ont été incitées à le découvrir et à **partager leurs avis** et questions. La concertation préalable est maintenant close, rendez-vous avant le 22 juin pour le bilan !

[Je donne mon avis](#) [Les rendez-vous à ne pas louper !](#)

- 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

## Réunion publique au Monastier-sur-Gazeille

Rendez-vous le jeudi 14 mars à 18h dans la Salle des Fêtes du Monastier-sur-Gazeille !

14 mars - 14 mars 2024 Terminé

[En savoir plus](#)



Les actualités du projet :



### Donnez votre avis

Terminé. Donnez ici votre avis sur le projet. — Partager

39 jours 113 contributeurs 169 participants

Les contributions 115

- #54. A fond pour évidemment!**  
02 mars, 20:47  
Continuez à relier nos territoires avec de vrais voies cyclables sécurisés! Les voyageurs n'en seront que plus nombreux! Lire la suite →
- #11. Voie Verte sur Départementale = danger**  
02 mars, 16:36  
Bonjour, Apparemment la voie verte emprunte plusieurs départementales de départementales. Peut-on appeler voie verte un itinéraire qui emprunte une départementale et qui n'est pas délimité par [...] Lire la suite →
- #29. Viaduc de La Chabanne près du Monastier**  
24 février, 20:03  
Sur le tracé de l'ancienne voie ferrée, juste avant Le Monastier, la voie franchissait la vallée par un viaduc dit "de La Chabanne". Il ne reste plus de ce viaduc que les piles en pierres [...] Lire la suite →
- #16. Parfait**  
24 février, 11:22  
Je suis ravi! Lire la suite →

### Vos contributions géolocalisées sur le tracé de la Via Mont Gerbier de Jonc

Nouveaux. Participer et donner votre avis sur nos différentes thématiques à propos du tracé de la Via Mont Gerbier de Jonc | — Partager

- #1. Accès via mont gerbier depuis Saint germain, par lotissement petit bois**  
# Nouvel  
18 février, 22:16:00  
Les habitants de Saint germain souhaitent accéder à la via mont gerbier au croisement de la montée descente de la garance. Cette route au déb et très rude est très dangereuse comme à y a [...] Lire la suite →
- #2. Tracé sur la commune de Brives-Charenac**  
# Nouvel  
18 février, 21:08:00  
Bonjour, pour rélier le centre de Brives-Charenac à la route départementale N°335 (route de Brives), la solution la plus adaptée et la moins contraignante consistant à se servir de la passerelle [...] Lire la suite →
- #3. Viaduc de Chabanne**  
# Nouvel  
18 février, 19:06:00  
Je souhaiterais qu'il soit calculé le coût de la remise en service du viaduc de Chabanne et qu'il soit présenté aux communes riverains. Il permet une meilleure mobilité en vélo de ce tronçon [...] Lire la suite →
- #2. Tracé sur la commune de Brives-Charenac**  
# Nouvel  
18 février, 07:16  
Section 3 Passage du nord de la voie douce sur l'ancien tracé de la voie de chemin de fer de la Transcavoënne à partir de la RD 536 en passant par le viaduc d'Orzilhac pour rejoindre directement [...] Lire la suite →
- #13. Présailles - Mont Gerbier**  
# Nouvel  
18 février, 19:06:00  
Foyer de ski de Sainte Eulalie. Association multisport du plateau vicidivich. Notre association regroupe une section VTT nous sommes donc des usagers régulier des routes du secteur. La fin du [...] Lire la suite →
- #11. Section "Transcavoënne"**  
# Nouvel  
18 février, 07:16  
Zone "Ligne-Gagner" : une étude posée devait permettre de cerner la faisabilité de la reprise du viaduc sur la Loire par un système de passerelle ou autre après vérification du reste de [...] Lire la suite →
- #7. Remarques**
- #6. Choix des revêtements**



Captures d'écran de la page d'accueil de la plateforme participative, du module d'avis et du module d'avis géolocalisés

### b. Les temps d'échange

**Quatre temps d'échange** ont eu lieu lors de la concertation, les 3 réunions physiques se sont tenues dans les différentes sections du tracé afin d'en recueillir les problématiques spécifiques, 1 réunion en ligne avait pour but de réunir les futurs usagers de la Via aussi bien au niveau local que régional. **Trois réunions publiques** et **un webinaire** de présentation et d'échange autour du projet se sont tenus :

- **Mardi 13 février à 18h**, en mairie de Brives-Charensac ;
- **Jeudi 7 mars à 18h**, en ligne, sur la thématique : "Quelles attentes des futurs usagers pour la Via Mont Gerbier de Jonc ?" ;
- **Jeudi 14 mars à 14h**, en mairie des Estables, avec une thématique tourisme des Estables et d'Ardèche ;
- **Jeudi 14 mars à 18h**, à la salle des fêtes du Monastier-sur-Gazeille.

Lors de chaque réunion, les représentants de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et les élus des communes d'accueil étaient présents pour présenter le projet et prendre note des avis, questions et propositions du public. 140 contributions ont été exprimées lors de ces réunions, qui ont réuni 129 personnes.



*Images de la réunion publique du 13 février à Brives-Charensac - crédit photo l'Eveil de la Haute-Loire*

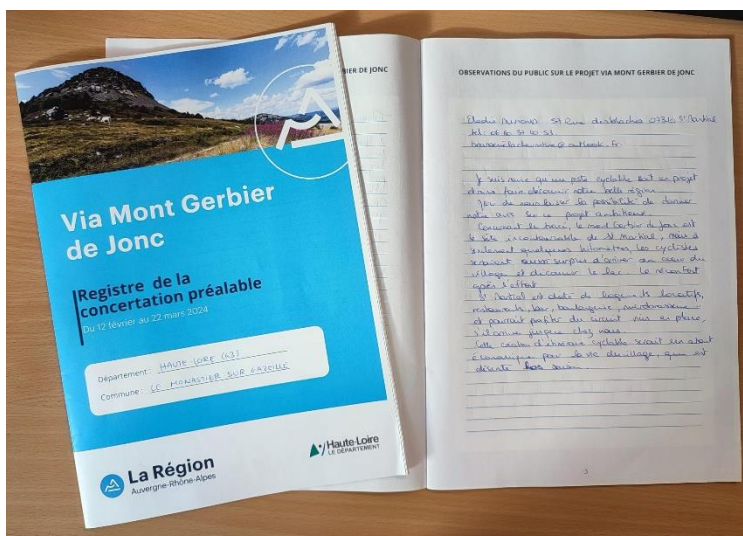


*Images des réunions publiques du Monastier-sur-Gazeille et des Estables, et du webinaire*

## c. Les registres

16 registres ont été mis à disposition afin de recueillir les avis écrits des participants :

- Dans les mairies des **13 communes** concernées par le projet, conjointement avec le dossier de concertation (Brives-Charensac, Saint-Germain-Laprade, Coubon, Lantriac, Laussonne, Le Monastier-sur-Gazeille, Présailles, Freycenet-la Cuche et Les Estables dans le département de la Haute-Loire, Le Béage, Borée, Sainte-Eulalie et Saint-Martial dans le département de l'Ardèche) ;
- Dans les locaux de la communauté d'agglomération du Puy-en-Velay, de la communauté de communes Mézenc-Loire-Meygal et de la communauté de communes Montagne d'Ardèche.



Exemples de registres

122 contributions sont passées par ces registres, dont 1 pétition.

## d. Courrier et mail

Enfin, il était possible d'envoyer sa contribution :

- Par mail à l'adresse dédiée [Concertation.VMGJ@auvergnerrhonealpes.fr](mailto:Concertation.VMGJ@auvergnerrhonealpes.fr) (8 contributions) ;
- Par courrier au Conseil Régional à Lyon (aucune contribution courrier).

- 6** semaines de concertation
- 500k+** personnes informées
- 6174** participants
- 404** contributions

## Précisions méthodologiques

Un **participant** est une personne qui a pris part à la concertation publique en faisant la démarche de se rendre à l'une des quatre réunions publiques, en visitant la plateforme participative du projet, en envoyant un courriel, en regardant la vidéo de présentation du projet ou en laissant un avis sur les registres papiers mis à disposition.

Une **contribution** est un avis ou une question déposée par une personne ou un groupe de personnes (famille, associations, collectifs...). Une contribution peut contenir un ou plusieurs **avis**.

## Informer Largement

**538 182**

personnes du territoire informées de la concertation



**980**

documents distribués



## Rencontrer & Echanger

**6 165 participants**

**5 311**

visiteurs de la plateforme participative



**604**

visionnages du motion design



**129**

personnes rencontrées



**122**

participants via les registres (dont une pétition)



**8**

participants via le mail contact



**395 contributions**

**140**

lors des 4 réunions publiques



**134**

via la plateforme participative



**122**

via les registres (20 avis & 1 pétition)



**8**

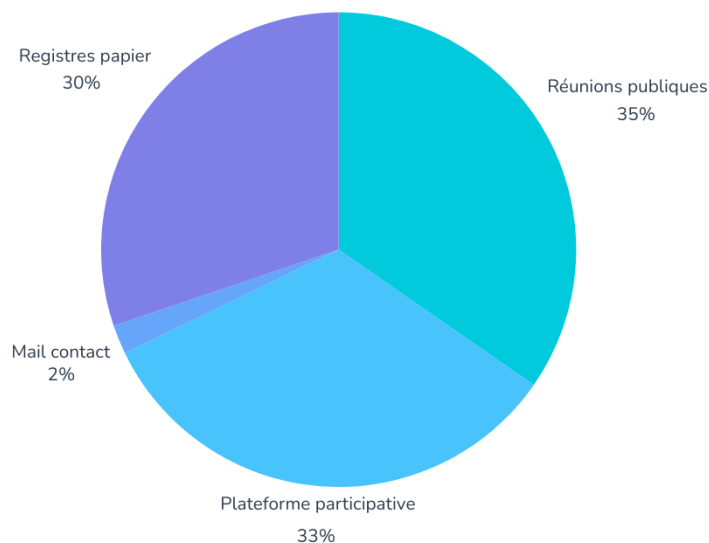
via le mail contact



## Origine des contributions

La participation est à la fois physique (65% des contributions) et distancielle (35% des contributions), elle a aussi été nombreuse. On peut donc considérer que la durée et la multiplicité des modalités de concertation mises en place ont pleinement permis l'information, la mobilisation et la participation du public.

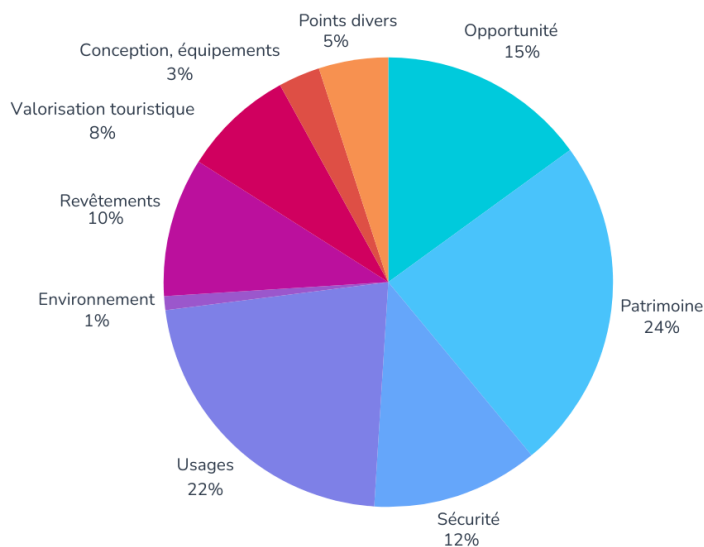
*Ci-contre : Schéma de la provenance des 404 contributions reçues lors de la concertation préalable*



## Thèmes abordés

Pour analyser les propositions recueillies lors de la concertation, les arguments avancés dans chaque contribution ont été classés dans **9 familles thématiques** :

- Patrimoine de la Transcévenole (24% des arguments)
- Usages (22% des arguments)
- Opportunité du projet (15% des arguments)
- Sécurité (12% des arguments)
- Revêtements (10% des arguments)
- Valorisation touristique (8% des arguments)
- Points divers (5% des arguments)
- Conception et équipements (3% des arguments)
- Environnement (1% des arguments)



*Schéma de la fréquence d'évocation des thèmes pour toutes les contributions (n=611)*

Une contribution pouvait avancer des arguments appartenant à plusieurs familles thématiques, ainsi on a recensé **611 arguments thématiques** pour 404 contributions. Les thématiques seront développées par la suite dans l'analyse qualitative.

### Un soutien au projet largement exprimé

L'opportunité du projet de manière générale était évoquée dans 15% des contributions, la **grande majorité le plébiscite** explicitement et seuls quelques avis manifestent une opposition de principe pour le projet, avec pour motivation :

- **La préservation du caractère naturel des sites**, avec notamment la crainte de la perte de l'aspect « *sauvage* », « *calme* » et « *authentique* » du territoire desservi, dont la « *beauté se mérite* », avec l'idée que « *les gens doivent s'adapter à cet environnement et non le contraire* ». Parmi ces avis négatifs, les randonneurs, coureurs et VTTistes ont été perçus comme des perdants du projet. « *Un nettoyage léger sur certains chemins, pas plus* », ou la réalisation de voies cyclables sur les routes existantes « *en créant des pistes cyclables protégées par des barrières en bois* », ont été proposés comme alternatives au projet ;
- **Le souhait d'une réorientation des investissements envisagés** sur l'entretien des routes existantes.

**Les autres avis saluent et se félicitent de l'existence du projet**, les arguments associés étant les suivants :

- Les retombées économiques et sociales du projet ;
- L'offre de mobilité douce apportée, de manière sécurisée, pour les déplacements aussi bien quotidiens que touristiques, avec plusieurs sous-arguments à l'appui :
  - la perspective d'un report modal de la voiture vers le vélo pour les usages quotidiens ;
  - la dangerosité et la difficulté des itinéraires alternatifs ;
  - la nécessité de promouvoir les modes de déplacement décarbonés et le tourisme durable dans le contexte du changement climatique ;
- Le succès rencontré par les projets du même type à proximité ou sur d'autres territoires ;
- La connexion du projet au réseau de Véloroutes-Voies Vertes régional et national ;
- La possibilité de mettre à profit et de sécuriser des ouvrages existants, à savoir ceux de la Transcévenole.

**Plusieurs personnes souhaitent même voir mise en œuvre une accélération du calendrier** par rapport à celui présenté par la maîtrise d'ouvrage. Il a ainsi été demandé s'il était « *possible d'avancer certains travaux sans attendre les accords sur l'ensemble du parcours* », notamment sur l'emprise de la Transcévenole.

#### **LA REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE**

*La maîtrise d'ouvrage remercie tous les participants ayant émis un avis ou une question dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Via Mont Gerbier de Jonc. Elle note un intérêt certain pour le projet parmi les habitants et élus du territoire, depuis Brives-Charensac jusqu'au Mont Gerbier de Jonc et au-delà sur le territoire du Haut Ardèche.*

*En regard des réserves émises concernant la préservation du caractère naturel du territoire, le projet présente l'intérêt d'un impact limité sur l'environnement et les paysages grâce à l'utilisation du tracé existant de la Transcévenole et de nombreuses voiries existantes et déjà parcourues par les usagers.*

*Concernant le calendrier, le planning prévisionnel présenté prend en compte différentes hypothèses (dossier environnemental, acquisitions par voie d'expropriation...) supposant des procédures réglementaires longues que le maître d'ouvrage s'attachera à optimiser*

*dans la conduite de l'opération. Les études détaillées de l'Avant-projet viendront préciser ce calendrier.*

*Par ailleurs, une intervention anticipée est prévue sur les ouvrages existants de la Transcévenole afin notamment de permettre la sécurisation des usages existants.*

### Le nécessaire respect de la diversité des usages

Si quelques avis ont appelé à la vigilance quant aux **enjeux de sécurité liés à la cohabitation** des usages, parfois en demandant des restrictions et équipements permettant de les assurer, la majorité des contributions a rappelé la nécessité de **bien prendre en compte la très grande diversité des usages existants** sur le parcours de la Transcévenole.

Un malentendu semble constituer à cet égard le motif premier d'une pétition déposée dans la commune du Monastier-sur-Gazeille par laquelle **102 personnes, représentant la très grande diversité des usages existants sur l'ensemble de la Transcévenole, se sont exprimées pour leur maintien**, craignant que le projet prévoie d'ores et déjà la mise en place de nouvelles restrictions d'accès.

Ces habitants et riverains ont exprimé leur inquiétude d'être « **dépossédés de leur territoire** » alors que selon eux, « *le chemin est actuellement utilisé par tous, en bonne intelligence, sans incident à déplorer* ». Les signataires déplorent par exemple qu'il soit « *à l'heure actuelle envisagé d'interdire la Transcévenole aux engins motorisés* » à l'exception des « *propriétaires de terrains dont l'accès se fait exclusivement par ce moyen* », posant la question aux autres usagers quotidiens, en particulier « *ceux qui en ont besoin et qui l'utilisent au quotidien* », d'une contrainte horaire « *d'ouverture, fermeture et verrouillage des barrières plusieurs fois dans une même journée* ».

En ce sens, l'hypothèse de la pose de barrières ou de chicanes de sécurité suscite des inquiétudes. Il est proposé « *une largeur permettant la circulation des engins agricoles et forestiers le cas échéant* ».

Quelques avis ont enfin soulevé des points particuliers sur les **enjeux d'accès à la Transcévenole et de circulation pour divers usagers qui l'empruntent actuellement**, notamment des services techniques de collectivité et des professionnels. Des particuliers ont également demandé que l'accès à leurs parcelles par la Transcévenole demeure possible, notamment pour des agriculteurs avec leur matériel et leur bétail, ces parcelles étant inaccessibles ou difficilement accessibles par ailleurs. Il a également été demandé « *qu'il y ait aussi éventuellement des rappels réguliers concernant le respect des propriétés privées, des terres agricoles (cultivées ou pâturages)* ».

Le traitement des **chemins adjacents à la Transcévenole et des aires de stationnement** a également suscité des interrogations :

- « *Au sujet précisément des chemins adjacents qui rejoignent la Transcévenole, si eux ne sont pas fermés aux engins motorisés, les usagers vont-ils devoir faire demi-tour une fois arrivés sur la voie ? Vont-ils être contraints de faire des détours conséquents pour éviter la traversée de la voie qui se fait parfois sur 50 mètres seulement ?* »
- « *Comment vont être gérés les stationnements aux abords de la voie ?* »

Enfin, des questions ont été posées sur la possibilité d'accès à la Via Mont Gerbier de Jonc pour certains usages en particulier : les cavaliers, hand-bike loisirs, vélos couchés, carrioles, charrettes, bi/tripoteurs. La sécurité des randonneurs a aussi été questionnée, notamment dans l'hypothèse d'« *un lien avec le chemin de Stevenson* » ; leur cohabitation sur une même voie avec les cyclistes a pu être jugée illusoire « *dès lors que la fréquentation est importante (ce qui est semble-t-il l'objectif recherché !?)* », ce qui a suscité la demande de « *bien matérialiser une séparation au sol des circuits respectifs, avec par exemple des revêtements différenciés* » ou une signalétique, un marquage au sol.

### **LA REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE**

*Si le terme « voie verte » peut laisser entendre le contraire, compte tenu de la définition réglementaire prévue par le Code de la Route, le projet Via Mont Gerbier de Jonc n'a aucunement pour objet de modifier les usages actuels sur le parcours de la Transcévenole.*

*Au contraire, elle a bien noté que ces ouvrages constituent le support d'une très grande diversité d'usages, qui fait toute la richesse de ce parcours et de l'offre touristique qui s'y est développée. A noter que l'objectif du projet est d'offrir des alternatives afin de permettre aux personnes non motorisées (cyclistes, piétons...) de réaliser de manière confortable et sécurisée des trajets, sans empêcher les usages préalables.*

*La cohabitation apaisée des différents usagers fait ainsi partie des préoccupations principales de la maîtrise d'ouvrage pour laquelle des propositions pourront être développées dans le cadre des études en coordination avec les différents acteurs.*

*Au-delà, et de la même manière que pour l'ensemble du domaine public qui relève du patrimoine communal, les conditions réglementaires de circulation seront définies au plus près des territoires, en relation avec les Maires, détenteurs du pouvoir de police de la circulation.*

## **La Transcévenole : un patrimoine au cœur des préoccupations**

La **préservation et la valorisation du patrimoine** de la Transcévenole a été un sujet important d'échanges (24% des contributions).

Une partie des avis souligne l'action de la Région qui envisage d'investir plus de 4 millions d'euros pour la rénovation des ouvrages d'art existants actuellement propriétés de l'Etat et des communes.

Mais la plupart des contributions à cet égard sollicitent des investissements complémentaires.

### **La rénovation des tunnels de la Transcévenole :**

Les enjeux environnementaux liés à la **présence de chiroptères dans les tunnels de la Transcévenole** ont suscité des avis et échanges en particulier lors des réunions publiques. Une bonne partie a fait apparaître une certaine incompréhension face aux risques que font peser la présence de ces chiroptères ou non ces tunnels sur la possibilité d'utiliser les tunnels : certaines personnes ont ainsi évoqué le fait que ces ouvrages sont aujourd'hui empruntés librement par des marcheurs, des cyclistes et des engins motorisés a priori sans gêner ces animaux, la réalisation de travaux menés malgré leur présence, ou encore le fait que « *le tunnel du Roure servait de cave à fromages* » il y a 35 ans.



Si l'évitement du tunnel de Présailles semble bien compris, certaines contributions manifestent l'inquiétude de leurs auteurs quant à la durabilité de cet ouvrage et regrettent qu'il ne soit pas achevé dans le cadre du projet.

Par ailleurs, certaines interventions pointent les conséquences néfastes pour le projet de certaines variantes de dévoiement des tunnels que ce soit vis-à-vis des propriétaires qui seraient impactés ou vis-à-vis des équipements qui seraient moins bien desservis dans le cas de la mise en œuvre de ces variantes, comme la gare de Lantriac.

D'autres ont mis en avant ou suggéré des possibilités de préservation des chiroptères en cas de traversée des ouvrages concernés :

- la possible présence d' « *habitats naturels* » à proximité du tracé qui permettraient aux chiroptères « *de se déplacer facilement* », ou l'hypothèse de la « *création de nouveaux habitats par la Région* » en choisissant le moment opportun pour les travaux « *pour que les chauves-souris puissent se déplacer* » ;
- le savoir-faire du Département de la Haute-Loire en matière d'éclairage de tunnels dans de pareilles circonstances avec l'exemple de la voie verte du Velay ;
- la réalisation de la voie verte reliant Mâcon à Chalon-sur-Saône a été présentée comme un exemple dans une contribution : « *Un tunnel de plus d'un kilomètre où les chauves-souris s'étaient installées en grand nombre depuis des années a été fermée pendant la période de nidation en hiver réouvert le reste du temps. Un chemin de contournement existant pendant l'hiver a été proposé.* ».

Au-delà, la pétition citée ci-avant, regroupant 102 signataires, sollicite la rénovation des tunnels, jugeant que le dossier semble accorder « *davantage d'intérêt aux chauves-souris qu'aux riverains* ».

Cependant, certaines interventions, notamment d'associations environnementales, soulignent l'importance de la prise en compte des chiroptères, qui sont des espèces protégées, dans le cadre de la séquence éviter-réduire-compenser (ERC). Ainsi, elles recommandent, « *pour les tunnels où la présence de gîte à chauve-souris est avérée, de privilégier les alternatives proposées dans le projet* » citant l'incompatibilité des voies vertes avec les chauves-souris dans le cas où les travaux sont susceptibles de les impacter (« *emmurement, suppression de gîte, pollution lumineuse...* »).

### **LA REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE**

*Les enjeux environnementaux quantifiés à ce stade du projet font apparaître qu'il n'est ni réaliste ni souhaitable de rénover le tunnel de Présailles. De plus, compte-tenu de son caractère inachevé et sa longueur (supérieure à 2 kilomètres), cela impliquerait des coûts démesurés et un faible niveau de confort pour les usagers.*

*Pour les autres tunnels, la séquence « Eviter-Réduire-Compenser » prévue par le Code de l'Environnement a conduit le maître d'ouvrage à étudier des variantes d'évitements lors des études de faisabilité.*

*Dans l'hypothèse où des solutions adaptées pourraient être mises en œuvre, les tunnels d'Avouac, de la Margeride, du Priouret et du Roure, seraient rénovés et traversés par le tracé. Leur rénovation a d'ailleurs déjà été chiffrée et incluse dans le budget des plus de 4M€ envisagés sur les ouvrages existants. Ainsi, les contacts préalables n'ont pas encore été pris avec les propriétaires correspondants pour leur réalisation, en attendant le résultat des études.*

*Le maître d'ouvrage prend bonne note des exemples apportés par les contributions, qui pourront utilement inspirer les études à venir, ainsi que de l'intérêt du passage par les tunnels pour l'expérience des usagers.*

### **La traversée de la Loire en l'absence du viaduc d'Orzilhac :**

La section 1, qui concerne la traversée de Brives-Charensac, a fait l'objet de plusieurs interventions concernant la sécurité des usagers et la valorisation du patrimoine de la ville, en particulier de la **passerelle d'Audinet** et du lien avec la Loire.

Différents avis ont été portés pour demander une **reconstruction du viaduc d'Orzilhac** ou suggérer que la passerelle d'Audinet (actuellement exploitée seulement en période estivale en raison des risques d'inondation en période hivernale) soit pérennisée, par exemple en la surélevant « *d'environ 50 cm au-dessus de la digue de façon à éviter que la passerelle ne soit emportée pour une crue supérieure à la crue centennale* » ; ou enfin qu'il soit créé « *une seconde passerelle piétonne en encorbellement et partage de la chaussée autos-vélos* » sur le pont Galard, considéré comme trop dangereux pour les cyclistes au regard du trafic automobile.

#### **LA REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE**

*Compte tenu des contraintes réglementaires et des enjeux liés à la prise en compte du risque inondation sur la commune de Brive-Charensac, la construction d'un nouvel ouvrage traversant la Loire constitue un projet en soi dont l'intégration au projet Via Mont Gerbier de Jonc ne pourrait que dégrader ses conditions de faisabilité.*

*Les ouvrages existants étant fonctionnellement satisfaisants pendant la période estivale, la plus propice à un itinéraire de véloroute-voie verte, le maître d'ouvrage s'attachera, dans le cadre des études à venir, à rechercher et détailler une solution satisfaisante pour le parcours d'hiver en relation avec les différents acteurs du territoire.*

### **Les traversées de la RD535 sur les communes de Saint-Germain-Laprade et Coubon :**

Au-delà de la difficulté de traversée de la Loire, l'absence du viaduc d'Orzilhac et de son ouvrage d'accompagnement induit également la nécessité de traversées de la RD535 sur les communes de Saint-Germain-Laprade et de Coubon, qui sont prévues en dénivelé.

Une contribution sollicite le dénivellement de la RD15 dans l'hypothèse où la traversée se ferait au nord de son raccordement avec la RD535.

#### **LA REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE**

*Les conditions de traversées de la RD535 voire de la RD15 seront étudiées de manière détaillée en relation avec les services du Conseil Départemental afin qu'une solution adaptée puisse être trouvée.*

### **Le contournement du viaduc de Chabannes :**

En complément, une majorité des contributions sur les ouvrages de la Transcévenole exprime le regret de voir écartée la reconstruction du viaduc de Chabannes, dont il ne subsiste que trois piles. Compte tenu de la complexité technique de la construction d'un nouveau tablier et des enjeux environnementaux constatés sur le vallon, la maîtrise d'ouvrage privilégie une variante de contournement de cet ouvrage par l'itinéraire cyclable, qui nécessite la réalisation d'acquisitions

foncières. **Les avis exprimés ont majoritairement plaidé pour que ce viaduc ne soit pas contourné mais exploité par le projet** par exemple à travers la mise en place d'une passerelle sur les culées et piles existantes, avec la suggestion en particulier « *d'une passerelle rigide ou d'une passerelle type himalayenne sur les piliers existants* », ou d'un « *viaduc métallique* ». Réagissant aux réponses et informations de la maîtrise d'ouvrage sur ce point, **certaines personnes ont sollicité davantage d'éléments**, demandant à « *consulter le rapport qui indique que les piles du viaduc de Chabannes sont obsolètes* », ou à davantage de précisions quant l'estimation de la rénovation des ouvrages du viaduc, jugée rétrograde par la Région.

Souvent en lien avec les échanges sur le viaduc de Chabannes, certains avis ont insisté sur l'opportunité de **maintenir un tracé aérien sur l'intégralité du tracé**, afin d'optimiser la valorisation touristique. « *Le coût d'une passerelle au niveau de l'ancien viaduc de Chabannes est important mais une passerelle renforcerait l'attractivité touristique en mettant en avant la particularité d'une des voies les plus aériennes de France!* »

### LA REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

*La reconstruction d'un nouveau tablier sur le viaduc de Chabannes a fait l'objet d'une première étude par des spécialistes. Selon les éléments ainsi apportés, et compte tenu de la dégradation avancée des maçonneries existantes, la complexité technique, l'impact écologique (en phase de travaux comme d'exploitation) ainsi que le coût financier d'une telle reconstruction remettraient en cause la faisabilité même de la Via Mont Gerbier de Jonc, ce qui explique la présentation dans le dossier d'une variante de contournement actuellement privilégiée.*

*Toutefois, compte tenu des nombreux regrets exprimés, la maîtrise d'ouvrage s'engage à faire évaluer, dans le cadre de la phase d'études détaillées qui va commencer, les différentes pistes de solutions évoquées lors de la concertation afin de vérifier si un aménagement à faible impact écologique avec un coût raisonnable peut être mis en place.*

## La valorisation d'un projet touristique majeur pour le territoire

Au-delà de l'approbation générale portée sur le projet, un nombre important de contributions (8% des arguments) ont manifesté le regret de voir un tracé qui ne dessert pas de très nombreux centres bourgs de villages, notamment des communes de Freycenet-la-Cuche, Le Béage, Sainte-Eulalie ou encore Saint-Martial.

Par ailleurs, plusieurs **alternatives au tracé proposé** ou **itinéraires bis** ont fait l'objet de discussions concernant principalement les tracés suivants :

- Des variantes par le lac d'Issarlès afin de poursuivre le tracé de la Transcévenole, en passant soit par Rieutord et Sagnes, soit par Uscladès et Sainte-Eulalie ;
- L'utilisation de sentiers classés Grande Randonnée (GR) pour créer une voie verte ;

Dans le même esprit, différentes contributions ont proposé un autre type de configuration « *il serait bien que le circuit soit aménagé en faisant une boucle qui suit la Loire depuis le Mont Gerbier de Jonc en passant par Sainte-Eulalie, Rieutord, Lapalisse (Cros-de-Gérand), le Lac d'Issarlès, Issarlès et rejoindre Présailles. Il faudrait essayer d'aménager les chemins de randonnées et les GR plutôt que de partager la route à partir de Présailles..* »

Enfin, plusieurs contributions pointent l'opportunité de mettre en place une signalétique et une

## La synthèse des expressions

communication adaptée, permettant de repérer les différents points touristiques, le patrimoine, les commerces, les chemins de randonnées, (...) depuis la Via Mont Gerbier de Jonc.

A **Saint-Martial**, certains avis ont ainsi appelé à ce que le projet puisse rayonner sur le village, doté d'équipements pour recevoir les touristes. A l'inverse, il a été regretté « *l'absence d'activités et d'offres en haut du Mont Gerbier* ».

Des participants ont mis en avant **les enjeux autour de la communication et de la signalétique à mettre en place**, afin d'optimiser le rayonnement touristique de la nouvelle véloroute-voie verte, de valoriser les différents points d'intérêt du territoire et de mettre en avant des itinéraires alternatifs.

Certains **professionnels du tourisme ont tout particulièrement évoqué les enjeux de communication liés au projet**, en particulier « *autour des deux tronçons* » à destination des familles et des cycloportifs afin de ne pas « *provoquer de déception* ».

### **LA REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE**

*Du point de vue du tracé, les études se sont attachées à rechercher un itinéraire entre Présailles et le Mont Gerbier de Jonc présentant la longueur et les pentes les plus réduites, afin de s'assurer du respect des règles applicables aux véloroutes et voies vertes (cf. Vélo & Territoires).*

*A cet égard, l'utilisation des GR sur le territoire, mais également le passage par le centre bourg de Freycenet-la-Cuche pour rejoindre les Etables n'ont pu être développés compte tenu des déclivités constatées sur leur parcours.*

*De la même manière, l'étude des itinéraires alternatifs proposés dans le cadre de la concertation pour rejoindre le Mont Gerbier de Jonc depuis Présailles via le lac d'Issarlès a démontré qu'ils induiraient une augmentation de l'ordre de 50% à minima de la longueur du trajet et du dénivelé cumulé, ce qui apparaît pénalisant pour le projet de Via Mont Gerbier de Jonc.*

*Pour autant, le maître d'ouvrage est convaincu de l'opportunité de valoriser au maximum l'ensemble des centres-bourgs et points touristiques présents et à venir sur le territoire. La Via Mont Gerbier de Jonc n'est en effet que le support d'une activité dont nombre d'utilisateurs rechercheront non seulement le Mont Gerbier de Jonc mais également les équipements d'hébergement, de restauration ainsi que tous les points d'intérêts que le territoire pourra offrir.*

*Les études de tracé et de jalonnement de la Via Mont Gerbier de Jonc seront ainsi menées en concertation avec les collectivités afin de prendre en compte les différents besoins qui pourront être émis dans cet objectif.*

*Par ailleurs, et en parallèle à la réalisation du projet proprement dit, la Région sera ouverte à l'accompagnement des projets qui pourront se développer sur le territoire (jalonnement d'itinéraires complémentaires, signalétique, communication, ...) dans le cadre de ses dispositifs existants.*

## La sécurité des usagers

Pour une part significative des contributions (12% des arguments exprimés), la sécurité des usagers constitue un point majeur de la présente concertation, portant essentiellement :

- Sur les conditions de traversée de la Loire évoquée ci-dessus (page 26) ;

- Sur la jonction de la gare de Brives-Charensac au centre du Puy-en-Velay dont les projets relèvent de l'agglomération ;
- Mais surtout de la section 4, et notamment la liaison entre Les Estables et le Mont Gerbier de Jonc.

L'hypothèse d'un **partage de voirie sur 27 kilomètres** a en effet suscité de nombreuses réactions quant au risque accidentogène de cette configuration. Toutefois, les solutions proposées par les participants diffèrent : si pour certains des mesures pour sécuriser le partage de voirie (**limitation de vitesse, signalisation, création de surlargeurs**) sont satisfaisantes, pour d'autres il est nécessaire d'étudier un **itinéraire alternatif**.

Ces avis ont essentiellement mis en avant la faible largeur de la voirie, la perception d'un **fort trafic automobile sur la section comprise entre Les Estables et le Mont Gerbier de Jonc en période estivale**, et l'accroissement du trafic cycliste lié au projet qui augmenterait d'autant le risque d'accidents. Ces avis expriment également que le partage de voirie dissuade les familles d'emprunter la section, et préconisent l'aménagement d'une bande ou voie cyclable, et/ou un élargissement de voirie. L'exemple du Puy-de-Sancy dans le département du Puy-de-Dôme a été cité en ce sens, mais la largeur de l'infrastructure est sur ce site sans commune mesure avec les départementales reliant les Estables et le Mont Gerbier de Jonc.

D'autres proposent **des mesures pour sécuriser le partage de voirie (limitation de vitesse, signalisation, création de surlargeurs)**, notamment avec une signalétique adaptée :

- *« J'ai fait le 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 sert à indiquer la présence des cyclistes, avec une ligne verte tracée au milieu de la voie, qui rend légitime la présence des cyclistes. »*

Certaines personnes ont questionné les **estimations de trafic** présentées par la maîtrise d'ouvrage en mettant en regard les moyennes et les pics de fréquentation, ou mis en doute le fait que l'usage de cette section serait en pratique limité aux cycloportifs, évoquant les vélos à assistance électrique *« qui réalisent facilement l'ascension jusqu'au Mont Gerbier de Jonc »*.

Au contraire, une personne a proposé d'*« assumer complètement le côté cyclo-sportif »*, de *« baliser également ces itinéraires pour laisser le choix aux adeptes »*, et de *« faire rayonner le projet sur tous le territoire (Le Béage, Issarlès...) et non pas que sur les Estables »*, à travers *« une sorte "d'espace cyclo du Gerbier" »*.

### LA REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

*Une véloroute-voie verte est un itinéraire qui peut comprendre aussi bien des voies dédiées aux mobilités douces que des voies partagées avec des véhicules motorisés. La Via Mont Gerbier de Jonc, telle que présentée dans le dossier de concertation, répond bien à ces attentes, avec des aménagements proposés qui permettront de répondre aux besoins variés des différents types de cyclistes :*

- *Une première partie du tracé accessible à tous les publics, y compris aux familles ;*
- *Entre Présailles et le Mont Gerbier de Jonc, des aménagements en partage de voirie et soumis à des pentes plus importantes, davantage à destination des cycloportifs.*

*Pour les voies partagées, les études techniques réalisées en phase de faisabilité ont intégré la vérification de l'adéquation entre le trafic routier et le type d'aménagement à mettre en place pour les cyclistes, selon les référentiels du Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) applicables en matière de sécurité des usagers.*

*Cette vérification a d'autant plus été facilitée que les estimations de fréquentation sur cette section de la Via Mont Gerbier de Jonc étaient faibles.*

*Sur l'ensemble de la section 4, la réalisation d'élargissements de la chaussée permettant par exemple la création d'une bande cyclable montante représenterait un enjeu environnemental, technique et financier important. En effet, les accotements de voiries à élargir auraient un impact sur la faune et la flore présentes sur le secteur, alors que leur qualité justifie la procédure de classement envisagée dans le cadre de l'opération Grand Site. Combinées avec le caractère escarpé d'une partie du parcours, l'élargissement induirait ainsi une complexité forte qui impacterait de manière conséquente la faisabilité, le calendrier et le coût du projet.*

*Les contributions formulées dans le cadre de la concertation tendent à exprimer qu'un problème existe d'ores et déjà, sur la section entre Les Etables et le Mont Gerbier de Jonc, compte tenu des trafics de pointe constatés en période estivale.*

*Dans ce contexte les études seront poursuivies en liaison avec les exploitants des routes départementales afin de définir les aménagements adaptés aux conditions attendues de circulation.*

*Basées sur des données de trafic complémentaires à collecter lors de l'été 2024, ces éléments permettront de réévaluer les conditions d'aménagement adaptées, et de vérifier l'opportunité de la mise en place d'itinéraires alternatifs complémentaires entre Présailles et le Mont Gerbier de Jonc, qui auraient en outre l'intérêt de faciliter la valorisation touristique du territoire, comme évoqué plus haut (page 27).*

### L'importance d'un revêtement adapté

Avec 10% des arguments de la participation, le sujet des **revêtements a été l'un des principaux sujets d'échanges de la concertation.**

**Ceux-ci se sont cristallisés sur l'opportunité de l'enrobé, qui a suscité des avis contradictoires mais très majoritairement défavorables à cette option.** Ces avis défavorables se sont parfois exprimés avec fermeté : il s'agit pour certains d'une condition à leur soutien au projet. Les arguments avancés pour ce refus de l'enrobé concernent principalement l'intégration paysagère de l'infrastructure, la préservation de l'environnement (refus de l'imperméabilisation des sols), et la réverbération de chaleur que ce revêtement génère en été. Plusieurs de ces avis ont plaidé pour un revêtement sablé/souple/stabilisé, en mettant notamment en avant sa compatibilité avec l'usage de la marche/randonnée, en particulier sur la Transcévenole.

Les **avis exprimés en faveur de l'enrobé** ont été principalement motivés par le confort de ce revêtement et l'attractivité qu'il générerait, notamment en cas de pluie, ainsi que par sa plus grande durabilité supposée et son besoin d'entretien moins fort que pour les autres revêtements. Certains de ces avis ont également démenti l'idée selon laquelle l'enrobé présenterait un moins bon bilan environnemental que le stabilisé, notamment en matière d'empreinte carbone. Il a également été souligné que *« les cyclo-sportifs en vélo de route n'emprunteront pas les sections en stabilisé »*, ce

qui impliquerait de « *faire un effort de signalétique sur les axes parallèles (d535/d28/d15)* ». Enfin, pour ces personnes, seul un revêtement dur, bien entretenu et roulant assurerait la fréquentation de la Via par des cyclistes du quotidien, notamment dans les sections urbanisées.

### **LA REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE**

*Si les avis sont globalement divergents sur la question, le maître d'ouvrage note une forte préférence pour la mise en place d'un revêtement souple sur le parcours de la Transcévenole, qui correspond au projet initial présenté dans le dossier de concertation. Le projet serait ainsi composé d'un tiers de revêtement souple et de deux tiers de revêtement dur (en majorité déjà existant sur les routes empruntées).*

*Un point particulier concernera le traitement des ouvrages d'art de la Transcévenole (tunnels, viaducs) dont la conception technique d'écoulement des eaux s'accommoderait mal d'un revêtement trop souple.*

*La définition précise des modalités de revêtement des différentes zones reste à établir dans le cadre des études à venir, dont les choix seront menés en liaison étroite avec les collectivités locales qui seront chargées ultérieurement de l'entretien de la voie.*

*A noter qu'il existe de nombreux types de revêtements et de configurations des couches possible. Ils seront recensés et étudiés finement à l'aide d'une analyse multicritères. Pour aider à la décision, tous les facteurs seront pris en compte : sécurité, confort, accessibilité dans les segments en mixité avec les piétons, cohabitation des usages (notamment agricoles), dimension urbaine, paysagère, patrimoniale, empreinte écologique, durabilité et capacité de maintenance et d'entretien des collectivités gestionnaires. Les différentes contributions formulées dans le cadre de la présente concertation seront précieuses pour éclairer ces choix.*

## La conception et les équipements de la voie

Le dossier de concertation appelait explicitement les participants à s'exprimer sur les équipements qui leur sembleraient utiles de voir mis en œuvre dans le cadre du projet. 18 contributions, représentant 3% de la participation, ont répondu à cette attente en appelant le maître d'ouvrage à traiter les aspects suivants :

### **Vers une voie arborée**

Au-delà des interventions concernant le revêtement enrobé motivées par l'effet de surchauffe qui en résulterait, 2 avis ont appelé à une attention particulière sur le confort estival de la voie, avec le souci de concevoir des aires de repos ombragées, voire de chercher à arborer le parcours, par exemple en liaison avec les écoles du territoire « *afin que dans quelques années on puisse s'y balader à l'ombre des nombreuses variétés d'arbres qu'il serait possible d'y planter et ainsi d'en faire, pourquoi pas, une sylvathèque.* ».

Cette volonté vient en écho au projet porté actuellement par la Communauté de Communes Mézenc Loire Meygal sur une partie du cheminement de la Transcévenole.

### **LA REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE**

*Le maître d'ouvrage partage l'intention de doter la voie verte d'un caractère arboré et souhaite la mettre en œuvre au maximum des possibilités offertes par les disponibilités techniques, foncières et environnementales.*

*Cette proposition sera analysée et étudiée en liaison étroite avec les collectivités chargées de l'entretien ultérieur de la voie.*

### **Pour un aménagement accessible à tous**

Quelques avis ont porté sur les mesures et aménagements à mettre en place pour que l'infrastructure soit accessible aux **personnes à mobilité réduite**, notamment les enjeux « *en termes d'enrobés et de couleurs des barrières* » ou encore les « *couleurs qui doivent être étudiées pour qu'elles soient plus visibles* ». La création d'une rampe pour « *permettre l'accès à tous* » au niveau de la traversée RD535 en sortie de Brives-Charensac a aussi été mentionnée.

#### **LA REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE**

*Le maître d'ouvrage note la suggestion de travailler sur la perception des matériaux et l'accessibilité de la voie de manière générale.*

*Ces préoccupations répondent à l'objectif du maître d'ouvrage d'une voie ouverte à tous qui sera développé dans la conception du projet.*

### **L'équipement des aires de repos et haltes**

Concernant les équipements à mettre en place dans les aires de repos et haltes, plusieurs contributions manifestent l'opportunité de mettre en place les équipements suivants :

- Points d'eau potable ;
- Poubelles ;
- Toilettes, y compris sur la gare de Lantriac en complément des équipements existants (nécessité d'anticiper les périodes de fermeture) ;
- Bornes de recharges pour les vélos électriques ;
- Equipements d'entretien des vélos ;
- Panneaux d'informations

Il a également été proposé que la gare de Lantriac soit identifiée comme une aire de service et non une simple halte-repos, « *avec son restaurant, son parking, sa patinoire et ses jeux extérieurs* ».

Plus ponctuellement, ont été demandés des bancs entre les haltes-repos « *pour que les usagers puissent se reposer un instant et profiter en toute sérénité du paysage et des ouvrages d'art qui les entourent* », « *un très haut débit de qualité* » et « *éventuellement, des panneaux pédagogiques sur la faune, la flore, le volcanisme ...* ». Enfin, il a été suggéré de « *raconter l'histoire de cette voie dans le Tunnel du Roure au travers d'un son et lumière représentant le train qui passe sur cette voie (enfin !) avec une projection sur les voûtes du tunnel, ainsi que des effets sonores et fumée artificielle par exemple.* ».

Au-delà de l'équipement proprement dit, un certain nombre de contributions appelle l'attention sur l'organisation de l'entretien et de l'exploitation de ces équipements.

#### **LA REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE**

*Le maître d'ouvrage prend note des suggestions d'équipements complémentaires identifiées dans le cadre de la concertation.*

*Leur mise en œuvre sera étudiée finement dans le cadre des études ultérieures pour chaque aire ou halte, en liaison avec les collectivités chargées de leur entretien et*



*exploitation.*

*De plus, les modalités d'organisation de l'entretien et de l'exploitation de ces équipements seront étudiées en amont de l'enquête publique, en lien avec les collectivités.*

### Quelques attentions particulières sur le tracé

Quelques contributions suggèrent des aménagements ou interrogent sur des points de détail de tracé :

- Les conditions d'accès à la via Mont Gerbier de Jonc depuis Saint-Germain-Laprade « *par le lotissement le petit bois et la parcelle AM 302 qui redescend sur la parcelle AM 0139 qui rejoindra le viaduc ferroviaire d'Orzilhac. Il existe déjà un chemin communal qui passe entre les parcelles AM281 et 284. A l'avenir cet accès pourrait être prolongé jusqu'au bourg de Saint-Germain et la zone industrielle de Blavozy pour développer la mobilité douce et sécurisée.* » ;
- La reprise du raccordement après la gare de Lantriac qui suppose dans sa configuration actuelle une forte pente ;
- Le « crochet » prévu par le parcours à proximité de Présailles alors que l'utilisation de la voie romaine en ligne droite aurait parue plus simple.

### **LA REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE**

*La liaison entre la Via Mont Gerbier de Jonc et Saint-Germain-Laprade relève d'un projet complémentaire qui pourrait être porté par les collectivités concernées. Les études ultérieures de la Via seront menées en concertation avec elles afin d'intégrer autant que possible les conditions de raccordement nécessaires.*

*Le raccordement de la Via à la Transcévenole après la gare de Lantriac est, dans sa configuration actuelle utilisable par la plupart des utilisateurs dont les cyclistes et randonneurs, mais inaccessible en autonomie aux personnes à mobilité réduite. Les études détaillées permettront d'évaluer si une solution peut être trouvée en la matière. L'accès de la Transcevenole aux PMR est un objectif du projet.*

*L'itinéraire envisagé à proximité de Présailles a été retenu afin d'offrir une pente plus réduite que n'aurait permis l'utilisation de la voie romaine ce point pourra être réexaminé en liaison avec les collectivités locales lors des études détaillées à venir.*

## Le souci du respect de l'environnement

Au-delà des contributions vis-à-vis de l'opportunité du projet (cf. page 22), liées à la conservation de l'environnement actuel, et celles concernant les tunnels, les **enjeux environnementaux** ont suscité des réactions contrastées.

De manière plus générale, le poids des contraintes environnementales anticipées dans le cadre du projet a provoqué quelques interrogations :

- « *Je déplore le poids des contraintes environnementales. Elles ne sont pas prises en compte de la même façon pour les éoliennes par exemple* ».

De même, différentes contributions souhaitent que le respect de l'environnement soit concilié avec les objectifs de réhabilitation du patrimoine de la Transcévenole (cf. pages 24 à 27).

Pour autant, certains participants ont sollicité des précisions ou appelé à la vigilance à ce sujet, en faisant parfois une réserve à leur soutien au projet :

- *« Je suis pour cette voie, étudiée sur certaines sections depuis longtemps, à condition de prendre TOTALEMENT en compte, le biotope existant, en travaillant à minima avec FNE 43. ».*

Cela fait écho aux discussions portant autour de la nature du revêtement ; l'enrobé déplaît car il est perçu comme plus polluant qu'un revêtement souple.

Par ailleurs, une association qui s'est exprimée sur le passage du tracé dans les tunnels (cf. page 25) a souligné que des chiroptères pourraient également être présents sur d'autres ouvrages d'art pouvant être empruntés par le projet : *« viaducs d'Orzilhac, de Peyrard, du Roure, des Badioux, de Fonfreyde, de la Recoumène, piles du viaduc de la Chabanne ainsi que de nombreux ouvrages d'art hydrauliques, des passages inférieurs ou supérieurs et 28 murs de soutènement ».*

Elle appelle l'attention du maître d'ouvrage sur la nécessité de réaliser une étude *« sur l'ensemble de leur cycle biologique, et ce, particulièrement à des périodes où elles sont sensibles aux dérangements (élevage des jeunes, hibernation) »*. L'association estime que si *« l'aménagement de ce type d'ouvrages en voie verte n'est pas directement impactant pour les chiroptères, néanmoins certains types de travaux de sécurisation ou de valorisation, eux, peuvent l'être »*, d'où une demande de *« réaliser une étude préliminaire pour définir précisément les enjeux chiroptères de chacun des ouvrages et, le cas échéant, définir des mesures en accord avec la réglementation espèces protégées et la séquence éviter-réduire-compenser-accompagner (ERCA) »*.

### **LA REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE**

*Dès la phase de faisabilité du projet, des inventaires ont été confiés à des bureaux d'études et à des prestataires spécialisés dans l'objectif de connaître précisément l'environnement naturel actuel du projet et de concevoir un aménagement respectant la séquence « Éviter - Réduire – Compenser » prévue au code de l'environnement. Par exemple, le choix de contourner le tunnel de Présailles compte-tenu de son intérêt reconnu pour les chiroptères est une mesure d'évitement.*

*Un contact sera pris avec l'association Chauve-Souris Auvergne afin de convenir des éventuels inventaires complémentaires à réaliser. Par ailleurs, ceux-ci seront complétés en phase d'études en fonction du programme de travaux qui sera conçu afin d'évaluer les conditions détaillées de mise en œuvre de la séquence Eviter-Réduire-Compenser.*

*Le dossier d'enquête publique, présentera les différentes études environnementales réalisées et les conclusions qui en résulteront.*

## **Les autres thèmes abordés**

### **Les acquisitions foncières et risques de nuisances**

Quelques personnes ont sollicité des précisions sur de possibles acquisitions foncières à réaliser :

- *« Oui, s'il n'y a pas d'impact important vers l'expropriation des personnes et d'agriculteurs et que les riverains soient d'accord avec ce projet qui va modifier le cours de leurs vies »*
- *« Est-ce que des acquisitions foncières sont prévues au niveau du tunnel du Roure ? »*
- *« Est-ce que des servitudes vont être mises en place ? »*

### **LA REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE**

*Des acquisitions foncières sont à réaliser, par exemple dans l'hypothèse du contournement du viaduc de Chabannes ou la réalisation du linéaire le long de la RD535. Les hypothèses d'utilisation des tunnels n'entraînent en revanche pas de nécessité d'acquisition foncière de parcelles privées, dans la mesure où les tunnels appartiennent d'ores et déjà intégralement à l'Etat.*

*Au-delà de la procédure d'expropriation que le maître d'ouvrage doit prévoir dans le cas où une acquisition amiable ne serait pas possible, les contacts seront pris en amont avec les propriétaires concernés afin de privilégier les voies d'un accord.*

*Le projet ne prévoit pas, en l'état actuel des études, l'édiction de servitudes sur les parcelles riveraines.*

### **Les travaux du projet**

Un avis a porté sur la préférence à accorder aux acteurs économiques et aux matériaux locaux pour la phase du chantier :

- *« Privilégiez toujours svp la proximité, tant pour les matériaux nécessaires que pour les artisans ou professionnels qui travailleront aux aménagements, en concertation avec les communes. »*

### **LA REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE**

*Le recours aux acteurs économiques et matériaux locaux fait partie de la stratégie d'achat de la Région dans son ensemble.*

*Le projet sera conduit dans la continuité de ces objectifs, dans le respect des règles applicables du code de la commande publique.*

### **L'entretien de la future véloroute-voie verte**

Quelques avis et questions ont porté sur la responsabilité en matière d'entretien de la future Via Mont Gerbier de Jonc une fois réalisée, notamment pour s'assurer de la qualité et de la durabilité de la future infrastructure :

- *« C'est bien beau de faire tout ça mais il ne faut pas oublier l'entretien de tous ces kilomètres de voirie, faire travailler les entreprises locales serait bien (collectivité ou entreprise agricole) car sans entretien ce sera vite la jungle. »*
- *« Y aura-t-il des poubelles prévues régulièrement le long du parcours ? et qui va les collecter ? »*

### **LA REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE**

*La maîtrise d'ouvrage porte l'investissement mais n'a pas vocation à être propriétaire de l'infrastructure et des ouvrages.*

*L'exploitation et l'entretien des ouvrages seront assurés par d'autres collectivités, soit par des communes soit par des intercommunalités, à qui les ouvrages réalisés par la Région seront rétrocédés.*

*Dans ce contexte, le projet sera étudié, tant dans sa conception technique que dans la définition des équipements qui seront réalisés, en étroite collaboration avec ces collectivités afin que les conséquences financières et organisationnelles soient anticipées dans les meilleures conditions.*

### Dénomination de la voie

La **communication du projet**, et notamment la dénomination de la voie a fait l'objet d'échanges particulièrement nourris lors de la réunion avec les **professionnels du tourisme** du 14/03, repris par quelques contributions sur le site internet du projet :

- « *Tout le monde sait que le Gerbier de Jonc est un mont. La "Via Mont Gerbier de Jonc" c'est trop long, il serait plus judicieux de dire simplement : Via Gerbier de Jonc, ou Via du Gerbier de Jonc.* »
- « *C'est une bonne idée mais par pitié, arrêtez d'appeler toutes les vélo routes en AURA via - machin. Ça en devient lassant. Et surtout cela se confond avec les routes des pèlerins à pied.* »
- « *Ce projet de via "Mont Gerbier" mériterait un autre nom, par exemple : via "Velay - Mézenc – Gerbier. Cela permettrait de mettre en évidence les territoires traversés et surtout de bien scinder les 3 tronçons (actuelle Transcévenole, Connexion Présailles/Les Estables par routes rurales puis connexion Les Estables/Gerbier par RD) et ne pas faire penser en termes de communication qu'il s'agit d'une véritable voie verte roulante et familiale jusqu'au GERBIER* »

#### **LA REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE**

*La maîtrise d'ouvrage prend bonne note des suggestions des participants qu'il remercie. La dénomination définitive de la Via sera établie ultérieurement en concertation avec les collectivités concernées.*

*Une démarche par sondage sur le territoire pourra par exemple être organisée en accord avec elles afin de bénéficier d'un maximum d'idées en la matière.*

### Le dispositif de concertation et les échanges avec le territoire

La qualité de la concertation a été soulignée par certains participants :

- « *Initiative intéressante de co-construction d'un projet de découverte "douce" de ce territoire en y associant toutes les parties concernées.* »

Au-delà, l'opportunité d'élaborer le projet avec le territoire et ses parties prenantes a été mentionnée, notamment en vue de construire un projet adapté aux réalités territoriales et limitant les nuisances ainsi que les conflits d'usage.

Un dialogue territorial plus poussé avec les acteurs est demandé par les associations environnementales comme par les usagers (notamment dans la pétition).

#### **LA REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE**

*La maîtrise d'ouvrage a souhaité réaliser la concertation préalable à un stade suffisamment amont du projet afin de pouvoir l'amender et le faire évoluer. Sa volonté est de construire un projet qui appartienne à tous, habitants et futurs usagers de la Via, et qui corresponde aux attentes exprimées.*

*Concernant les relations avec les riverains et associations, la maîtrise d'ouvrage va étudier toute solution permettant un contact efficace avec le plus grand nombre, par exemple à travers la liste de diffusion constituée à l'occasion de la concertation.*

*Par ailleurs, un comité de pilotage (COPIL) associant toutes les collectivités concernées va permettre d'échanger et d'adapter le projet si nécessaire.*

*La phase d'enquête publique permettra également de relancer le dialogue avec le grand public.*

## Les conclusions du Maître d'Ouvrage

Le maître d'ouvrage se félicite de la participation du public à la concertation préalable qui, avec 6174 participants et 404 contributions, a démontré la **très forte attente du territoire pour l'aménagement de la Via Mont Gerbier de Jonc** ainsi qu'un large panorama de propositions pour améliorer l'avant-projet.

Par conséquent, le Maître d'ouvrage décide de **poursuivre le projet**. La qualité des échanges et des contributions va lui permettre d'aborder dans des conditions satisfaisantes les études détaillées à venir. **A l'appui des enseignements de la concertation**, les études techniques et environnementales détaillées au stade d'avant-projet vont ainsi pouvoir être réalisées, en prenant notamment en compte les **orientations suivantes** :

- Anticiper tous les travaux ne nécessitant pas d'autorisation ou de procédure longue afin qu'ils soient réalisés dans les meilleurs délais au même titre que la sécurisation des ouvrages ;
- Rechercher les conditions d'accélération possible du projet, en déposant notamment une demande d'examen au cas par cas en application de l'article R122-2 du Code de l'Environnement dans le cadre des études d'avant-projet ;
- Prendre en compte l'ensemble des usages existants dans la conception des ouvrages, en liaison avec les collectivités locales au plus près des territoires ;
- Etudier l'accessibilité de la Via aux PMR, notamment au niveau de la Transcévenole et autour de la Gare de Lantriac.
- Rechercher avec les services concernés les voies qui permettraient l'utilisation des tunnels existants de la Transcévenole (en dehors du tunnel de Présailles) ;
- Réétudier et détailler, en phase avant-projet, les différentes solutions envisageables pour aménager le parcours hiver de la Via sur la commune de Brives-Charensac, en relation avec les acteurs du territoire ;
- Etudier en phase avant-projet les différentes solutions envisageables pour la traversée de la RD535 et de la RD15 en liaison avec les services du Conseil Départemental ;
- Prendre en compte le cas échéant les projets portés par les collectivités pour assurer la liaison entre la Via et le centre bourg de Saint-Germain-Laprade ;
- Réexaminer l'opportunité de réutiliser l'ancienne voie romaine à proximité de Présailles plutôt que de cheminer vers le hameau du Cher ;
- Vérifier les conditions dans lesquelles des aménagements ou itinéraires complémentaires pourraient répondre aux difficultés constatées en relation avec les trafics existants entre Présailles et le Mont Gerbier de Jonc tout en améliorant la valorisation touristique du projet ;
- Réaliser une étude de jalonnement permettant de valoriser les différents sites, équipements d'hébergements, de restauration et autres activités touristiques, en concertation avec les collectivités du territoire.
- Etudier les modalités de revêtements des différentes zones du projet en relation avec les collectivités locales chargées ultérieurement de l'entretien des ouvrages ;
- Rechercher les conditions dans lesquelles le projet pourra être amélioré en ce qui concerne son caractère arboré, son accessibilité à tous et le confort des équipements des aires de repos et haltes, en liaison avec les collectivités chargées ultérieurement de l'entretien des ouvrages ;

## Les conclusions du Maître d'Ouvrage

- Approfondir en phase d'avant-projet les différentes pistes de solutions évoquées afin de vérifier si un aménagement à faible impact écologique peut être mis en place avec un coût raisonnable en remplacement du contournement du viaduc de Chabannes ;
- Prendre contact avec l'association Chauve-Souris Auvergne afin d'évaluer la nécessité de compléter et détailler en cas de besoin les diagnostics en fonction des travaux de rénovation des ouvrages et de leur impact potentiel sur les habitats ;

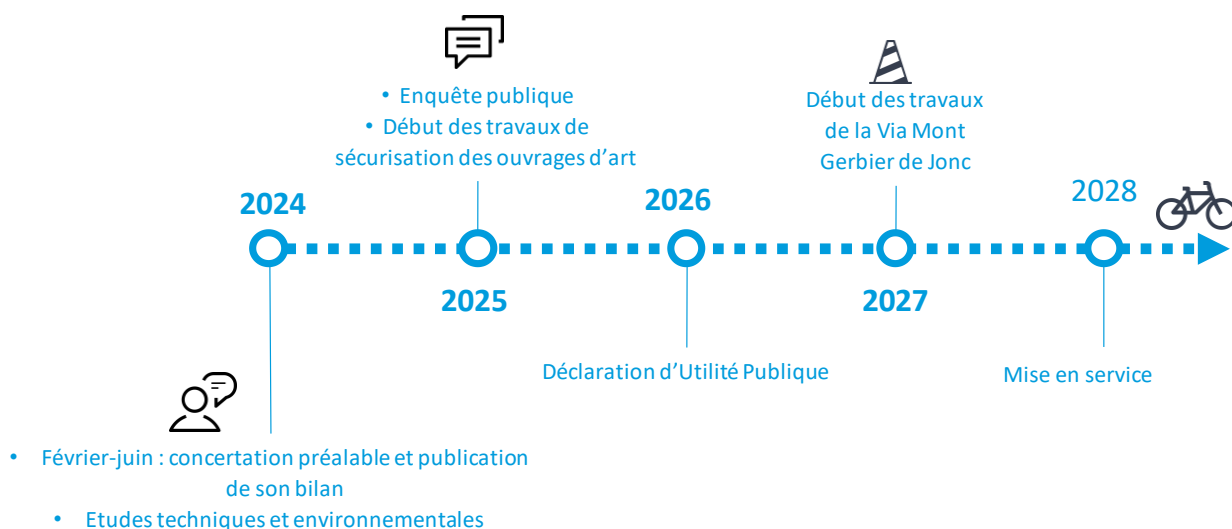
La Région, indépendamment des démarches spécifiques qui pourront être engagées afin d'étudier finement le projet avec les acteurs concernés, s'engage par ailleurs à conserver un contact avec le public selon des modalités restant à définir.

## Prochaines étapes

Une fois tous ces éléments stabilisés, ils donneront lieu à l'établissement d'un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP). Le projet sera alors présenté en détail à l'occasion d'une enquête publique au cours de laquelle chacun pourra, de nouveau, s'informer et formuler des observations à propos du projet.

Ensuite, il reviendra aux représentants de l'Etat dans les départements d'acter l'intérêt général du projet et de prendre l'arrêté de déclaration d'utilité publique de la Via Mont Gerbier de Jonc.

Le maître d'ouvrage reprendra contact avec le territoire ponctuellement dans le cadre de la consultation continue autour du projet.



## Annexe 1 : délibération n°CP-2023-10 / 02-13/7789 du 20 octobre 2023

CONSEIL REGIONAL  
AUVERGNE-RHONE-ALPES

Délibération n°CP-2023-10 / 02-13-7789

### DÉLIBÉRATION DE LA COMMISSION PERMANENTE

---

#### VÉLOROUTES SOUS MAÎTRISE D'OUVRAGE RÉGION

La Commission Permanente du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes en sa réunion du 20 octobre 2023.

- Vu le Code Général des Collectivités territoriales,
- Vu le budget régional,
- Vu la délibération du Conseil régional n° AP-2021-07 / 08-6-5694 du 2 juillet 2021 donnant délégations à la Commission permanente,
- Vu la délibération de l'Assemblée plénière du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes n°1450 du 29/03/2018 autorisant, dans le cadre du débat sur les objectifs généraux et la question des règles du schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires, l'intervention de la Région en maîtrise d'ouvrage directe pour les projets d'aménagement de véloroutes voies vertes et donnant à cet effet délégation à la Commission permanente pour la mise en œuvre des actes nécessaires,
- Vu la délibération n° AP-2019-12 / 17-15-3754 du 19 décembre 2019 approuvant le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)
- Vu le Contrat de Plan État-Région Auvergne-Rhône-Alpes 2021-2027 approuvé par délibération n°AP-2022-10/03-7-7057 de l'Assemblée régionale du 21 octobre 2022 et signé le 10 novembre 2022, ainsi que ses Conventions départementales pour l'Allier et le Puy-de-Dôme approuvées par cette même délibération et signées le 26 janvier 2023
- Vu la délibération n°AP-2023-03 / 09-11-7425 du 9 mars 2023 autorisant d'assurer la maîtrise d'ouvrage directe de projets d'aménagement de véloroutes voies vertes constituant des itinéraires véloroutes voies vertes d'intérêt régional ou des axes locaux prioritaires
- Vu la délibération n°CP-2023-03 / 02-65-7431 du 10 mars 2023 approuvant la réalisation par la Région, en maîtrise d'ouvrage directe, de la véloroute voie verte reliant le Puy-en-Velay au Mont Gerbier de Jonc nommée « Via Mont Gerbier de Jonc »
- Vu le rapport correspondant de Monsieur le Président du Conseil régional,
- Vu l'avis de la commission organique,

Après en avoir délibéré.

#### DÉCIDE

#### **I VIA MONT-GERBIER-DE-JONC - DÉCLARATION D'INTENTION, OUVERTURE ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE**

**1) D'approuver l'engagement de la concertation préalable volontaire au titre de l'article L121-17 du code de l'environnement**

**2) D'approuver la déclaration d'intention conforme à l'article L121-18 du code de l'environnement jointe en annexe 1**



3) D'approuver la tenue de cette concertation du 12/02/2024 et le 22/03/2024 sur les communes de Brives-Charensac, Coubon et Germain Laprad, Lantriac, Lausonne, Le Monastier-sur-Gazeille, Présailles, Freyssenet la Cuche, les Estables, Le Béage, Borée et Sainte-Eulalie.

4) D'approuver les modalités de concertation permettant d'informer le public et de recueillir leur avis :

- le public sera informé de la tenue de la concertation par voie dématérialisée sur le site internet de la région, l'espace numérique au projet et les canaux de communication institutionnels des communes concernées, ainsi que par voie d'affichage dans les mairies des communes concernées, à l'hôtel de région (à Lyon) et par voie de publication dans deux journaux régionaux locaux diffusés dans les départements concernés.
- le dossier de concertation et le registre de concertation destiné à recueillir les avis seront mis à disposition du public sur un espace numérique dédié au projet et en format papier dans les mairies des communes concernées

5) D'autoriser monsieur le Président du Conseil régional à procéder aux mesures requises pour l'organisation de la concertation

### II V75 - PRISE EN MAITRISE D'OUVRAGE

1) De prendre acte de la prise en maîtrise d'ouvrage directe par la Région de la véloroute voie verte V75, pour une étude de faisabilité sur l'ensemble du linéaire entre Dompierre-sur-Besbre et Montluçon et sa réalisation sur la partie ouest entre Moulins et Néris-les-Bains,

2) D'autoriser le Président du Conseil régional à signer les actes nécessaires aux études, aux procédures et aux demandes d'autorisations afférentes au démarrage de ce projet, notamment pour permettre à la Région et ses mandataires de pénétrer sur l'emprise ferroviaire ou autres emprises privées à court terme,

3) D'affecter une somme de 3,5 M€ en autorisation de programme (chapitre 907) pour des dépenses en gestion directe pour le projet de véloroute voie verte V75.

### III VOIE VERTE DES COMBRAILLES - PRISE EN MAITRISE D'OUVRAGE

1) De prendre acte de la prise en maîtrise d'ouvrage directe par la Région de la voie verte des Combrailles, dite « Via Combrailles », depuis le Viaduc des Fades (exclu) jusqu'à Pionsat d'une part et Saint-Eloy-les-Mines ou Lapeyrouse d'autre part,

2) D'autoriser le Président du Conseil régional à signer les actes nécessaires aux études, aux procédures et aux demandes d'autorisations afférentes au démarrage de ce projet, notamment pour permettre à la Région et ses mandataires de pénétrer sur l'emprise ferroviaire ou autres emprises privées à court terme, et pour solliciter auprès de SNCF Réseau et l'Etat la fermeture administrative de la ligne ferroviaire n°709 000 entre Volvic et Lapeyrouse,

3) D'affecter une somme de 2 M€ en autorisation de programme (chapitre 907) pour

### **des dépenses en gestion directe pour le projet de voie verte des Combrailles.**

Envoyé en préfecture le 13 novembre 2023  
Reçu en préfecture le 13 novembre 2023  
Affiché le 13 novembre 2023  
Numéro AR : 069-200053767-20231020-  
lmc178464-DE-1-1

Laurent WAUQUIEZ

Président du Conseil Régional





# La Région

## Auvergne-Rhône-Alpes

### Les partenaires du projet



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité



La Région  
Auvergne-Rhône-Alpes



Haute-Loire  
LE DÉPARTEMENT



Ardèche  
LE DÉPARTEMENT



Agglo le PUY  
en VELAY



mézencloiremeygal  
Communauté de Communes



Montagne d'Ardèche  
Communauté de Communes



BRIVES  
CHARENSAC



SAINTE  
GERMAIN  
LAPRADE  
Mairie de la Gazeille



COUBON

Lantriac  
VIVRE NATURE



Commune  
de LAUSSONNE



Le  
Monastier  
sur Gazeille

Freycenet  
la Cuche



Prèsailles



1343 - Les Estables  
Mairie de Les Estables  
LE VILLAGE DE TOUS LES SOMMETS

Borée



le Béage  
bien vivre en Haute Ardèche



Mairie  
de  
Sainte-Eulalie

SAINTE-EULALIE



SAINTE-EULALIE

[auvergnerhonealpes.fr](http://auvergnerhonealpes.fr)

Conseil Régional  
Auvergne-Rhône-Alpes

Lyon - Siège

1 esplanade François Mitterrand  
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