

Via Mont Gerbier de Jonc
Compte-rendu de la réunion publique du 13 février 2024
Mairie de Brives-Charensac



La réunion s'est tenue le 13 février 2024 à 18h00 à la salle du Conseil de la mairie de Brives-Charensac. **48 personnes** ont assisté à la réunion, qui a duré **2 heures et 5 minutes**.

7 personnes étaient présentes côté tribune :

- **Caroline DI VINCENZO**, Conseillère Régionale, Maire de La Chapelle-d'Aurec
- **Jean-Paul BRINGER**, 1^{er} Adjoint au Maire de Brives-Charensac et Vice-Président de la Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay délégué aux Transports, à la Mobilité et à l'Hydraulique
- **Vincenzo CARDINALE**, Maîtrise d'ouvrage, Directeur adjoint à la Direction des infrastructures de mobilité, Région Auvergne-Rhône-Alpes
- **Christophe DELISLE**, Maîtrise d'ouvrage, Chef de projet Via Mont Gerbier de Jonc, Région Auvergne-Rhône-Alpes
- **Louise-Marie CABAL**, Chargée de mission concertation et information chantier, Région Auvergne-Rhône-Alpes
- **Julien WASSERSCHIED**, Directeur de projets – Inddigo (assistant à maîtrise d'ouvrage pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes)

Kevin ROBIN, Systra, a assuré l'animation de la réunion.

Jean-Paul BRINGER salue les élus présents et remercie les participants de leur présence. Il explique que Brives-Charensac est une ville de vélo qui sera bientôt au croisement de plusieurs véloroutes : la Via Fluvia, la future Via Mont Gerbier de Jonc et la voie verte du Velay. En tant que représentant de la Ville de Brives-Charensac, il se félicite de ce projet, à la fois encourageant au niveau de la promotion des mobilités actives mais aussi de la préservation du patrimoine. Il indique que cette réunion de concertation autour de la future Via Mont Gerbier de Jonc doit permettre à tous de s'écouter et d'échanger sur le projet.

Caroline DI VINCENZO remercie les participants de leur présence ainsi que la Ville de Brives-Charensac pour l'accueil de cette première réunion publique. Elle remercie également les services de la Région qui suivent le projet.

Vincenzo CARDINALE, Directeur adjoint à la Direction des Infrastructures de la Mobilité, présente la politique régionale en matière de véloroutes voies vertes ainsi que le schéma régional adopté en 2023. Les projets sont répartis sur l'ensemble de la Région, avec des projets comme la Via Maurienne, la V75 dans l'Allier ou encore la Via Combrailles. Il indique qu'outre la Via Mont Gerbier de Jonc qui fait l'objet de la réunion de ce jour, l'agglomération du Puy-en-Velay est également concernée par le projet de la Via Dolaizon, projet d'itinéraire cyclable sur les communes du Puy-en-Velay et de Vals-près-le-Puy.

Il introduit ensuite l'équipe-projet, constituée côté Région Auvergne-Rhône-Alpes des personnes suivantes :

- **Christophe DELISLE**, Chef de projet Via Mont Gerbier de Jonc, Région Auvergne-Rhône-Alpes
- **Louise-Marie CABAL**, Chargée de mission concertation et information chantier, Région Auvergne-Rhône-Alpes

La Région Auvergne-Rhône-Alpes est également accompagnée d'une assistance à maîtrise d'ouvrage aujourd'hui représentée par :

- **Julien WASSERSCHIED**, Directeur de projets Mobilités – Inddigo
- **Kevin ROBIN**, Animateur Systra
- **Emmanuelle CASADO**, Chargée de mission Concertation – Systra

Une vidéo de présentation du projet est diffusée. [Lien vers la vidéo.](#)

Christophe DELISLE, Chef de projet Via Mont Gerbier de Jonc, indique que la présentation de ce jour montre l'état de réflexion de la Région autour de la future Via Mont Gerbier de Jonc et précise que le projet présenté reste ouvert à toutes les améliorations possibles. Il relève que le projet se situe à l'interconnexion de plusieurs véloroutes-voies vertes et permettra de relier la Loire de ses sources, au Mont Gerbier de Jonc, à son embouchure en Loire-Atlantique. Il rejoint également la Via Allier (V70) et la Via Fluvia (V73).

Il ajoute que le projet traverse un patrimoine exceptionnel, celui de la Transcévenole, emprise ferroviaire construite entre 1911 et la seconde guerre mondiale. Le projet permettra de restaurer et de valoriser cette emprise abandonnée par la SNCF dès 1941 avant la mise en place des voies.

Il présente les chiffres clés du projet :

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

Il détaille ensuite les particularités de chaque section.

Section 1 – De Brives-Charensac à Orzilhac

Il présente les deux parcours identifiés, fonctionnant différemment selon les saisons avec un parcours hivernal qui traverse le centre-ville lorsque la passerelle traversant la Loire est démontée.

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

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

Jean-Paul BRINGER ajoute que ce parcours prend son origine à la gare de Brives-Charensac, ce qui permet de rejoindre la voie verte du Velay.

Section 2 – La Transcévenole

Christophe DELISLE explique que le patrimoine de la Transcévenole est marqué par de nombreux ouvrages et présente une configuration particulièrement intéressante pour le projet Via Mont Gerbier de Jonc. Il indique que les aménagements réalisés sur le viaduc de la Recoumène constituent une référence pour les autres viaducs, avec la mise en place de garde-corps et d'un revêtement adapté. Il ajoute que le tablier du viaduc de Chabannes ayant été déposé par le passé, la Région n'envisage pas de le reconstruire, compte tenu des coûts financiers mais aussi de l'impact environnemental d'une potentielle reconstruction sur le cours d'eau qui passe en-dessous. La solution proposée consiste donc à contourner ce viaduc en restant en partie haute du vallon qu'il traversait.

Concernant les tunnels, il souligne que la présence partielle de chiroptères (chauves-souris) constitue un enjeu important, ce qui explique qu'une variante est proposée pour chaque tunnel. Pour les tunnels d'Avouac et de la Margeride, les itinéraires alternatifs identifiés sont assez simples. Cependant, à ce stade des études, les itinéraires de déviation des tunnels semblent avoir un impact plus important que leur traversée car il s'agit de tunnels assez courts. Pour le tunnel du Priouret, les enjeux écologiques de sa traversée ne paraissent pas à la hauteur des impacts sur l'environnement de sa déviation. En revanche, le tunnel du Roure représente un enjeu plus complexe compte tenu de sa longueur plus importante. Il explique que les impacts positifs et négatifs des deux variantes seront étudiés et qu'une décision sera prise en fonction de tous les paramètres.

Il ajoute que la Région a conscience que les tunnels sont déjà fréquentés aujourd'hui, mais que les enjeux réglementaires sont forts avec la mise en place de la séquence « Eviter-Réduire-Compenser » dite ERC. A ce jour, la Région n'a pas encore pu présenter le projet aux services instructeurs de l'Etat, les inventaires écologiques n'ayant pas encore pu faire l'objet d'un rapport définitif.

Section 3 – La traversée du Monastier-sur-Gazeille

Christophe DELISLE présente les particularités de cette traversée, avec un projet de réaménagement d'un carrefour sur lequel la Région s'appuie, porté par la Ville et le Département. L'accotement sur la voirie départementale est possible, avant de retourner sur la voirie communale et de traverser la route départementale sur un ouvrage existant. Le

passage en centre-bourg se ferait en partage de route et double-sens cyclable. A la sortie de la ville, la traversée de la route départementale à droite du collège est à sécuriser, avant de retourner sur la Transcévenole.

Section 4 – L'accès au Mont Gerbier de Jonc

Pour cette section, les études de trafic montrent que la fréquentation sera plutôt le fait des « cyclosportifs » avec des gens suffisamment expérimentés pour réaliser l'ascension jusqu'au Mont Gerbier.

Le tracé général

Il présente les aménagements cyclables, notamment la répartition entre les voies vertes et le partage de voirie.

Il ajoute que le projet est plutôt bien équipé en termes d'aires de services et de haltes-repos. Il précise que le niveau d'équipement est assez élevé jusqu'à Présailles, compte tenu de la fréquentation prévisionnelle plus importante et de la présence d'un public plus familial.

Concernant les revêtements, il explique que la réflexion est assez ouverte entre le choix d'un revêtement dur et celui d'un revêtement souple. Il appelle aux idées et aux avis de chacun.

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

- 2 réunions publiques :
 - 13 février à Brives-Charensac
 - 14 mars au Monastier-sur-Gazeille
- 1 réunion avec les acteurs du tourisme le 14 mars
- 5 expositions dans les communes traversées par le tracé du projet ou à proximité

En ligne :

- 1 webinaire le 7 mars avec inscription sur la plateforme participative
- Plateforme participative : <https://viamontgerbier.consultvox.co>

Echanges avec la salle

Isabelle FICHET, Association La Transcévenole, rappelle les différentes préoccupations de son association, parmi lesquelles figurent la promotion de la voie et le maintien des ouvrages. Elle souhaite obtenir des informations sur le tunnel de Présailles, peu mentionné dans la présentation. Elle exprime ensuite ses inquiétudes sur le revêtement : elle se dit notamment sceptique sur la matérialisation de la voie, à la fois sur une idée de bandes d'enrobé mais aussi en termes de sécurité. A ce titre, elle rappelle que de nombreux véhicules motorisés continuent de circuler sur l'emprise malgré les interdictions. Pour finir, elle demande des précisions sur la gare de Lantriac, estimant qu'il manque une liaison avec la voie de la Transcévenole.

La maîtrise d'ouvrage rappelle que le sujet du revêtement est ouvert. L'objectif de la concertation est de recueillir les avis entre les différents types de revêtement pour dégager une préférence. Certains projets de véloroutes-voies vertes se composent d'un mix de revêtements, avec des revêtements type « béton » dans les zones agglomérées et « stabilisé » en dehors.

Sur les accès à la voie verte, tout peut évoluer en fonction du recueil des différents avis. Il peut être étudié le fait de réserver certaines sections aux mobilités et aux cyclistes, si la zone ne dessert pas des propriétaires privés. Tous ces sujets vont faire l'objet d'analyses complémentaires.

Concernant le tunnel de Présailles, elle ajoute qu'il représente un enjeu environnemental important. Long de 2,6 km, abri de chiroptères : c'est un site de nidification et de reproduction. Les travaux à réaliser nécessiteraient des autorisations environnementales que la Région obtiendrait difficilement. De plus, des éclairages devraient être installés pour le traverser, ce qui impacterait encore plus les chiroptères. Enfin, il ne serait pas très agréable pour les usagers de la via de passer autant de temps dans un tunnel. D'où le choix de reprendre la route après Présailles. Pour les autres tunnels, beaucoup plus courts, seuls quelques chiroptères ont été constatés l'enjeu y est considéré comme faible.

Au niveau de la gare de Lantriac, un bout de chemin sera effectivement à créer pour assurer la continuité du parcours. Le raccordement du cheminement au sortir de la gare de Lantriac, utilisera le passage dénivelé existant sous l'emprise de la voie avant de remonter en la longeant, en reprenant le chemin existant.

Julien WASSERCHEID, Directeur d'études Inddigo, présente les deux scénarios d'aménagement :

- Option 1 : construire deux virages dans le talus pour créer une pente douce, mais cette réalisation générerait des travaux importants et s'intégrerait difficilement dans le paysage.
- Option 2 privilégiée à ce stade : création d'une pente unique en ligne droite, un peu raide, autour de 9%, sur 50 mètres. La pente resterait assez courte et gommerait la discontinuité.

Isabelle FICHET, La Transcévenole, explique que son association avait espoir que ce projet permette de préserver le tunnel de Présailles. Elle ajoute qu'il existe un risque d'effondrement.

La maîtrise d'ouvrage rappelle que tous les tunnels sont la propriété de l'Etat. La Région plaidera pour la préservation du tunnel de Présailles dans le cadre de discussions avec les services de l'Etat.

Un habitant de Brives-Charensac et membre d'une association de cyclistes, réagit aux propos de la Région sur le tunnel de Présailles. Il estime que si rien n'est fait à cause des chauves-souris, celles-ci seront impactées soit par un effondrement du tunnel, soit par sa fermeture. Il appelle à l'action. Il souhaite également des informations sur le revêtement prévu entre le viaduc de Peyrard et la gare de Lantriac, actuellement en mauvais état et inadapté à la circulation des vélos. Concernant les tronçons en partage de voirie, il souhaite savoir si l'aménagement de bandes cyclables ou si un élargissement de la voirie est prévu. Il mentionne des problèmes de sécurité qui impactent la cohabitation entre véhicules et cyclistes. Il évoque l'exemple de la Via Fluvia, où des poteaux et des chicanes ont été installés. Pour finir, il regrette l'absence de remise en état du viaduc de Chabannes. Il considère que les charges à supporter ne seraient pas si importantes, ce qui permettrait de le reconstruire facilement.

La maîtrise d'ouvrage rappelle que le tunnel de Présailles appartient à l'Etat. Elle espère que ce dernier sera sensible aux enjeux environnementaux, mais elle explique que la démarche ERC pose de nombreuses contraintes. Un effondrement à cause du manque d'entretien est effectivement possible. Le sujet sera évoqué avec l'Etat en août. Elle donne l'exemple du tunnel du Tracol pour lequel la Région n'a pas réussi à obtenir les autorisations.

Un habitant indique avoir connaissance d'exemples de travaux réalisés malgré la présence de chiroptères.

La maîtrise d'ouvrage évoque une forte évolution de la réglementation et des méthodes, avec une mise en œuvre très encadrée par la démarche ERC.

Caroline DI VINCENZO explique que le passage par le tunnel de Présailles risquerait de bloquer le projet. Elle prend pour exemple le retard pris pour la Via Fluvia à cause du tunnel du Tracol : les nombreuses études à réaliser pour mesurer l'impact environnemental de ce passage ont bloqué le projet. Il a été fait le choix de le contourner pour avancer, et ce, malgré la mobilisation importante des élus locaux.

La maîtrise d'ouvrage revient sur le partage de voirie. Le projet propose deux options, soit le partage de voirie, soit la création d'une voie dédiée. Le partage de voirie n'intervient que lorsqu'il n'y a pas de solution technique qui permet de créer une voie dédiée. Il ajoute que le tronçon concerné, à partir du tunnel de Présailles, sera plus à destination des cycloportifs que des familles.

Un habitant répond qu'il y aura d'autant moins de familles si la chaussée n'est pas élargie.

La maîtrise d'ouvrage explique qu'élargir la voirie dans ces zones entraînerait des coûts déraisonnables et mettrait en péril le projet. De forts enjeux environnementaux (zones humide, forêts, espèces...) ont également été identifiés sur le parcours traversant des secteurs protégés. Il explique que l'objectif de la Région est de concilier enjeux environnementaux, techniques et économiques, au regard du trafic estimé. A cet égard, selon les études de fréquentation réalisées, moins de 10 000 personnes par an seront attendues entre Les Etables et le Mont Gerbier de Jonc, contre plus de 35 000 personnes sur la première partie.

Julien WASSERCHEID ajoute qu'une trentaine de cyclistes sont comptés chaque jour en moyenne sur la Transcévenole.

La maîtrise d'ouvrage précise que les chiffres présentés sont des moyennes journalières annuelles qui gommement les périodes de pics.

Un habitant considère que les moyennes journalières annuelles ne sont pas pertinentes et qu'il faut prendre en compte les pics de déplacements, notamment les grands weekends de soleil. Il estime qu'il faut également prendre en compte la montée en puissance et l'attractivité de cette voie au fil des années, en particulier grâce à la connexion avec les autres voies.

La maîtrise d'ouvrage confirme que la connexion avec les autres véloroutes et voies vertes vise à développer la fréquentation. Elle présente les scénarii minimum et maximum de fréquentation, et indique qu'il sera possible de mettre en place des compteurs de trafic pour vérifier la fréquentation réelle. Concernant le viaduc de Chabannes, elle présente les enjeux environnementaux, qui sont importants au vu de la présence d'un cours d'eau. Sa reconstruction a été étudiée, mais les portées sont trop importantes pour une passerelle supportant des vélos. En effet, les piles ont été construites pour supporter le poids même de l'ouvrage. Avec les normes actuelles, les poutres support seraient importantes malgré la faible charge des vélos.

Un habitant demande à étudier l'installation d'une passerelle, qui permet plus de flexibilité.

Julien WASSERCHEID présente les études réalisées par un bureau spécialisé. Les conclusions de ces études indiquent que le sommet des piles a été recolonisé par des arbres, ce qui a fragilisé les piles. Il faudrait potentiellement les déconstruire puis les reconstruire.

Un habitant ajoute que les piles ont été faites pour supporter des trains : il concède qu'enlever la végétation et la couper représente un travail, mais considère que cela relève du domaine du possible.

La maîtrise d'ouvrage confirme qu'il existe des solutions pour conserver ces piles fragilisées, notamment avec des micropieux, mais que tout cela a un coût. Des études de faisabilité poussées ont été réalisées et il faut maintenant passer aux études détaillées.

Un habitant souhaite savoir si les voiries empruntées pour la traversée de Présailles sont communales ou départementales, et si le tracé permet de rejoindre la voie romaine. Il demande également des précisions sur la prise en compte des ouvrages d'art comme le viaduc de Peyrard dans les études de faisabilité.

La maîtrise d'ouvrage explique qu'un bureau d'études a réalisé des inspections détaillées d'ouvrages. Celles-ci permettent de constater leurs différents défauts et de réaliser une estimation large des coûts de réparation. Une consultation va être ouverte pour réaliser des estimations plus précises, avec des enjeux autour des fissures qui sont en cours d'études pour voir si elles sont évolutives. Elle ajoute que les ouvrages sont dans un état relativement bon ou moyen mais que des travaux de sécurisation seront nécessaires.

Concernant le tracé à partir de Présailles, l'itinéraire quitte la Transcévenole pour rejoindre la départementale avant l'arrivée à Présailles. Le tracé rejoint ensuite le centre-bourg. Il est possible que ce tronçon soit en partage de voirie, les études de trafic ont permis de vérifier cette possibilité. La traversée est à aménager, notamment pour inciter les utilisateurs de la véloroute à ne pas aller vers le tunnel de Présailles.

Un habitant demande pourquoi un crochet est réalisé.

Julien WASSERCHEID explique que le tracé passe par le hameau du Cher pour éviter d'emprunter des chemins non revêtus et avec des pentes importantes.

Un habitant souhaite savoir pourquoi la voie romaine n'est pas empruntée pour aller jusqu'à l'Ardèche.

Julien WASSERCHEID explique que tous les itinéraires ont été faits à vélo pour connaître les conditions réelles de déplacement. Sur ce secteur, la pente est importante et serait uniquement accessible aux cyclosporifs. De plus, tout le secteur serait à revêtir, ce qui aurait un coût environnemental important. Le petit crochet permettrait ainsi de rester à plat sur une route déjà revêtue, puis de rejoindre la voie romaine.

Richard PANDRAUD, exploitant de la gare des Badioux, demande s'il est possible d'étudier le passage par le viaduc de Chabannes. Cela permettrait de créer une voie aérienne importante, ce qui serait bénéfique pour tout le monde. Il considère que le coût environnemental du contournement risque d'être important avec des terrassements à réaliser. Les deux solutions sont à étudier selon lui.

La maîtrise d'ouvrage répond que la Région envisage bien un passage par le viaduc de Chabannes mais qu'il faut attendre l'étude d'impact pour vérifier la possibilité de cette solution. Les deux scénarii seront bien étudiés.

Richard PANDRAUD ajoute que le contournement aura forcément un impact environnemental et appelle à mesurer l'enjeu environnemental des deux solutions.

La maîtrise d'ouvrage répond que la Région étudiera toutes les options et qu'un choix sera à réaliser.

Christian ROUSSON, AF3V (Association française pour le développement des véloroutes et des voies vertes), souhaite aborder trois sujets. Le premier est celui du tracé vert au niveau de Présailles : il a l'impression qu'il correspond plus ou moins à un itinéraire VTT et souhaite savoir si c'est bien le cas. Pour le viaduc de Chabannes, il est surpris que la création d'une passerelle ne soit pas possible. Par rapport au cheminement qui existe, une passerelle de 100 mètres suffirait selon lui. Enfin, il souhaite savoir s'il sera possible de recharger les batteries des vélos à assistance électrique (VAE) dans les aires de services et les haltes-repos.

Julien WASSERCHEID explique qu'il ne s'agit pas de l'itinéraire VTT. Quasiment tout le tracé vert est revêtu en bicouche, à part 300 mètres au niveau du hameau du Cher qui sont à revêtir.

La maîtrise d'ouvrage évoque la volonté de la Région de favoriser la pratique du VAE. Il note bien la demande d'installation de recharges pour les batteries. Concernant la création d'une passerelle sur le viaduc de Chabannes, elle aurait un impact sur le cours d'eau, ce qui poserait un problème au niveau réglementaire, comme évoqué. Au-delà, la portée à assurer, de 4 x 45m impliquerait des investissements très importants qui ne pourraient pas être portés de manière réaliste. Il précise que la Région entend bien agir, autant que possible pour la sauvegarde des ouvrages existants mais qu'elle se doit d'être vigilante face aux options de reconstructions qui risqueraient de reporter le projet.

De plus, à ce stade, plus de 4 millions d'euros de travaux sont envisagés pour la restauration du patrimoine de la Transcévenole. Concernant la construction d'une passerelle, la Région n'a pas de chiffres suffisamment précis à présenter à ce stade des études. Il précise que l'analyse multicritères permettra, *in fine*, de dégager une solution. Concernant le viaduc de Chabannes, le fait de le contourner permet de créer des pentes régulières et douces. Un bilan coûts-avantages des deux solutions sera étudié. La Région choisira la solution la plus favorable au global, sachant que les impacts de la phase chantier sont aussi comptabilisés et peuvent être particulièrement importants.

Un habitant demande s'il est envisagé de raccorder le viaduc d'Orzilhac auquel il manque juste une pile.

La maîtrise d'ouvrage explique que la réhabilitation de ce viaduc coûterait, à elle seule, plus que le coût global du projet estimé à ce stade, même s'il est question d'une simple passerelle. De même, cela ajouterait 2 à 3 ans au délai de réalisation du projet. Des solutions alternatives sont à privilégier.

Pierre BRESSELLE, Maire de Lantriac, considère que le contournement du viaduc soulève la question de l'acquisition foncière et que les propriétaires ne seront pas forcément vendeurs. Au niveau de Lantriac et du tunnel du Roure, il regretterait la mise en œuvre de la solution de contournement envisagée car elle s'éloigne du tracé initial de la Transcévenole et son caractère aérien tout en ne permettant pas de desservir correctement la gare de Lantriac. La communauté de communes a réalisé de gros investissements pour réhabiliter la gare de Lantriac et les aires de stationnement et cet équipement représente une possibilité de halte particulièrement intéressante pour une famille qui viendrait de Brives-Charensac.

La maîtrise d'ouvrage prend note de ces remarques et invite les participants à transmettre leurs contributions via les modalités participatives disponibles (registres, plateforme participative, mail...). De plus, la Région essaie d'emprunter le plus possible la Transcévenole dans le cadre de ce projet.

M. BOUCHER, marcheur assidu et cycliste, explique qu'il ne réalise plus ses sorties de vélo de route sur les voies vertes et qu'il existe déjà bien d'autres chemins pour faire du VTT ou du

vélo de route. Il ajoute qu'il emprunte régulièrement la Transcévenole et qu'il n'a jamais réveillé de chauves-souris. Il ne comprend donc pas les blocages pour passer dans ces tunnels. Concernant les modalités de traversée de la RD535 en sortie de Brives-Charensac, il estime qu'une rampe est nécessaire pour permettre l'accès à tous. Concernant le passage par le viaduc de Peyrard, il ne comprend pas comment le tracé rejoint la Transcévenole. Il souhaite savoir sur quoi débouche la passerelle.

La maîtrise d'ouvrage explique que le passage par les tunnels entraînerait le confortement des maçonneries et donc le bouchage des trous dans lesquels les chauves-souris se glissent. Cela impacterait directement leur habitat, ce qui implique une dérogation par rapport à la réglementation qui prescrit leur conservation.

Concernant la traversée de la RD535, il est effectivement prévu un passage dénivelé compte tenu du trafic existant. La déclivité naturelle du terrain facilite le passage en-dessous peu avant le viaduc de Peyrard. Une autre hypothèse serait de passer au-dessus, ce qui impliquerait de dégager le gabarit de la route départementale et donc réaliser une rampe assez haute tout en conservant des pentes assez faibles, de l'ordre de 3 à 4%. Il précise que des discussions sont en cours avec le Département et que les études se poursuivent.

Un habitant demande s'il est nécessaire de creuser la route des Bourgères.

La maîtrise d'ouvrage précise que le tracé se situe à côté de la route des Bourgères.

Christian MARTEL, Amicale Cycliste de Vals, a un message important à faire passer sur l'accessibilité de la voie pour les personnes en situation de handicap. Il mentionne un ami malvoyant qui fait du tandem et évoque des enjeux en termes d'enrobés et de couleurs des barrières. Il prend l'exemple de la Via Fluvia où l'enrobé est adapté tout au long du tracé pour les fauteuils roulants, sauf sur le tronçon Lavoute - Rozière où l'enrobé s'arrête. Il appelle également à la vigilance de la Région sur les barrières, fortement accidentogènes. Il souhaiterait que d'autres couleurs soient étudiées pour qu'elles soient plus visibles.

La maîtrise d'ouvrage prend note de ces remarques et indique qu'elle ne peut pas garantir, à ce stade, le choix du revêtement qui sera réalisé.

Kevin ROBIN précise que tout ce qui est dit ce soir sera présent dans le compte-rendu de la réunion et dans le bilan de la concertation.

Un habitant Brives-Charensac s'interroge sur le tracé à partir du tunnel de Présailles. Il souhaite savoir pourquoi le tracé ne suit pas la Transcévenole via le lac d'Issarlès pour remonter par la vallée de la Loire.

La maîtrise d'ouvrage répond que le sujet des pentes est important. Elle évoque les échanges en cours avec les collectivités territoriales, qui permettent d'identifier des variantes au tracé. La Via Mont Gerbier de Jonc permet de construire une colonne vertébrale, à partir de laquelle les collectivités pourront ensuite proposer des embranchements. Un fléchage vers des itinéraires alternatifs peut être envisagé. Mais la voie verte doit permettre de réaliser le trajet le plus court possible avec des pentes acceptables.

Un habitant des Etables pointe la dangerosité du tronçon Les Etables – Mont Gerbier. Il se dit sceptique sur le partage de voirie.

La maîtrise d'ouvrage explique qu'il n'y a pas de solution adaptée pour proposer une alternative à ce partage de voirie. La Région prévoit une signalisation verticale *ad hoc*, couplée avec une sensibilisation des automobilistes sur les excès de vitesse. Les accidents de voiture se déroulent majoritairement pour les trajets domicile-travail, sur des routes familières.

Michel RIBES, habitant des Estables, fait part de son inquiétude pour les jours de fortes affluences, qui vont coïncider pour les cyclistes et les véhicules. Il mentionne un risque sécuritaire important pour les routes d'altitudes et le besoin d'avoir d'autres indicateurs que des moyennes journalières annuelles.

La maîtrise d'ouvrage rappelle les études de trafic et la vocation d'accueil des cycloportifs sur ce tronçon. La notoriété du Mont Gerbier de Jonc existe déjà et les études ne se traduisent pas par une forte augmentation du trafic existant pour cette section déjà repérée et régulièrement parcourue par les amateurs de cyclotourisme. Elle explique que le projet va apporter plus de confort pour aller jusqu'aux Estables, mais pas forcément jusqu'au Mont Gerbier. Le projet pourra être corrigé en cours de route si de nouveaux éléments apparaissent, mais la solution proposée semble constituer le meilleur équilibre au regard des informations disponibles actuellement.

Une habitante se dit très déçue, estimant que les enfants sont exclus du projet. Elle demande quel est l'intérêt de mentionner une destination au Mont Gerbier de Jonc si aucun aménagement n'est proposé pour le rejoindre.

La maîtrise d'ouvrage explique que le public familial est considéré sur tout le reste de l'itinéraire et que la destination Mont Gerbier de Jonc, avec ses fortes pentes, est plus destinée à un public adulte cycloportif. Cependant elle note bien la demande qui a été formulée.

Un habitant explique qu'il y a peut-être moins de circulation après Les Estables, mais que les routes sont moins larges.

Isabelle FICHET, La Transcévenole, s'exprime sur la partie Présailles – Gerbier. Elle regrette que tout soit fait pour les vélos mais que les marcheurs soient oubliés. Elle trouve cela dommage car la connexion entre les différentes voies donne envie de marcher. Ensuite, elle estime qu'un lien avec le chemin de Stevenson pourrait être créé pour éviter aux personnes qui l'empruntent de passer par Coubon. Pour finir, elle regrette l'absence d'activités et d'offres en haut du Mont Gerbier.

La maîtrise d'ouvrage note la demande d'information à l'utilisateur par rapport au chemin de Stevenson.

Kevin ROBIN remercie les participants de leur présence. Il souligne la richesse des échanges et invite à participer sur le site internet de la concertation <https://viamontgerbier.consultvox.co>