



La Région

Auvergne-Rhône-Alpes



Voie Verte du Haut-Lignon

BILAN DE LA CONCERTATION SUR LE TRACÉ

30/05/2023



Quelques chiffres



192

participant·es aux 2 réunions publiques
(le 24/04/2023 à Gardalzac, le 9/05/2023 au Chambon)



51

contributions reçues dont 13 propositions
différentes de tracés
(par le Registre de l'expo et le mail contact)

1

Exposition

*(locaux de la Communauté de
communes du Haut-Lignon)*

2

Réunions
publiques

2

Canaux de
concertation écrits

(adresse email et registre)



Pourquoi le projet ?

Plus loin dans la présentation, le maître d'ouvrage développera ses réponses aux interrogations et propositions des riverains afin de leur garantir comment la voie verte du Haut-Lignon peut-être une installation :

- **Sécurisée** (voie entretenue et balisée, complète séparation des voies utilisées par les engins motorisés, traversées sécurisées, baisse limitations de vitesse...)
- **Champêtre** (paysages, revêtement naturel...)
- **Bénéfique** pour la Communauté de Communes et le territoire
- **Compatible avec les usages** existants (forestiers, agriculteurs, piétons, cavaliers...)
- **Utile** au quotidien pour les **résidents à l'année** (relier Tence et le Chambon avec un moyen de transport efficace, rapide, propre et pratique / Balades à terme jusqu'aux lacs)
- Utile pour l'**attractivité** du territoire (nouvelle catégorie de touristes attirée)
- Ayant le **minimum d'impact sur la nature et les paysages** (utilisation de chemins existants de la bonne largeur pour limiter l'abattage d'arbres, revêtement naturel et perméable, tracé posant le moins de risque environnemental...)
- Générant le **minimum de nuisances** pour les riverains (tracé adapté, transports doux silencieux, gestion incivilités...)
- Inscrite dans un **projet de parcours cyclable d'ampleur** (Via Fluvia – Dolce Via par les lacs)

Cartographie des tracés de la concertation

Pour faciliter la visualisation des propositions des publics, la maîtrise d'ouvrage les a retranscrites sur une carte partagée, consultable par toutes et tous.

Vous retrouvez des captures d'écran de cette dernière dans les diapositives de la présentation.

[Consultez les tracés et leurs arguments sur la carte](#)



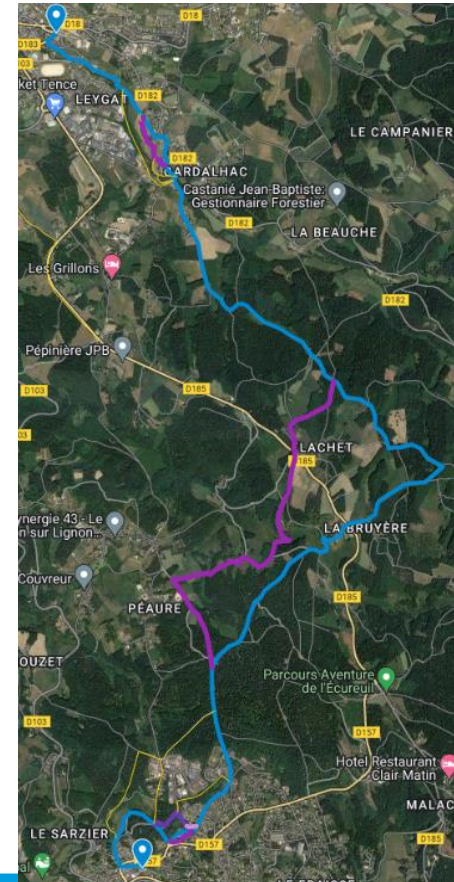
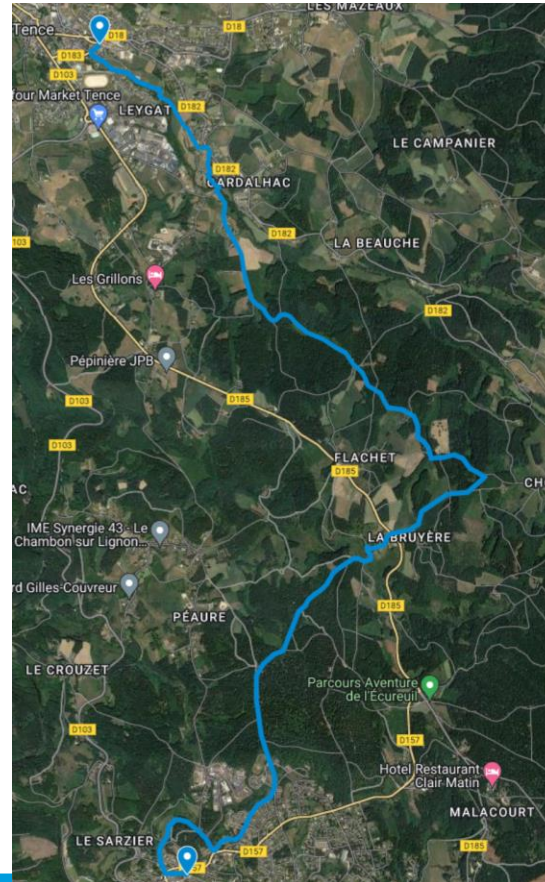
Les tracés proposés

WHL TRACÉ

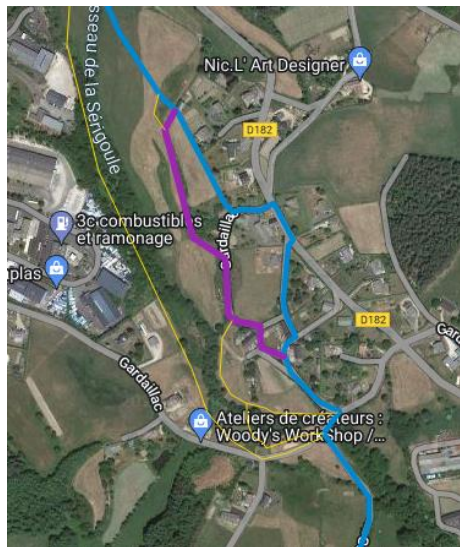
Le tracé préférentiel

Voté par le conseil communautaire de la Communauté de Commune du Haut-Lignon le 29 septembre 2022, avec des variantes pour 3 sections :

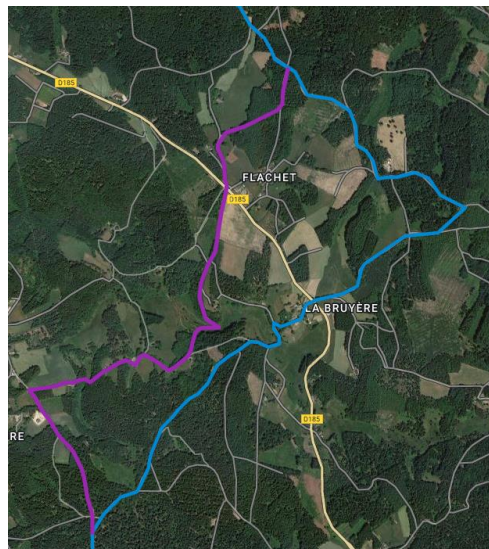
- Secteur Gardalhac
- Secteur Flachet / La Bruyère
- Secteur Chambon



Les variantes



Variante 1 Secteur Gardaljac



Variante 2 Secteur Flachat / La Bruyère

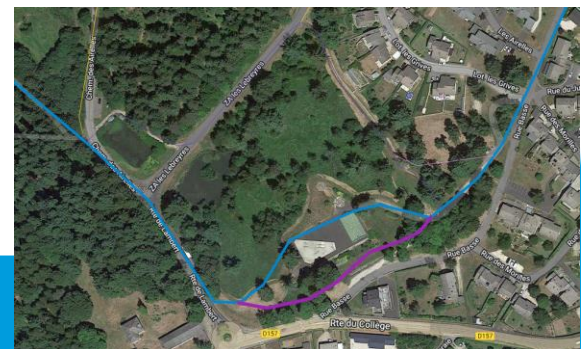
Variante 3
Secteur
Chambon



Variante 4
Secteur
Chambon



Variante 5
Secteur
Chambon

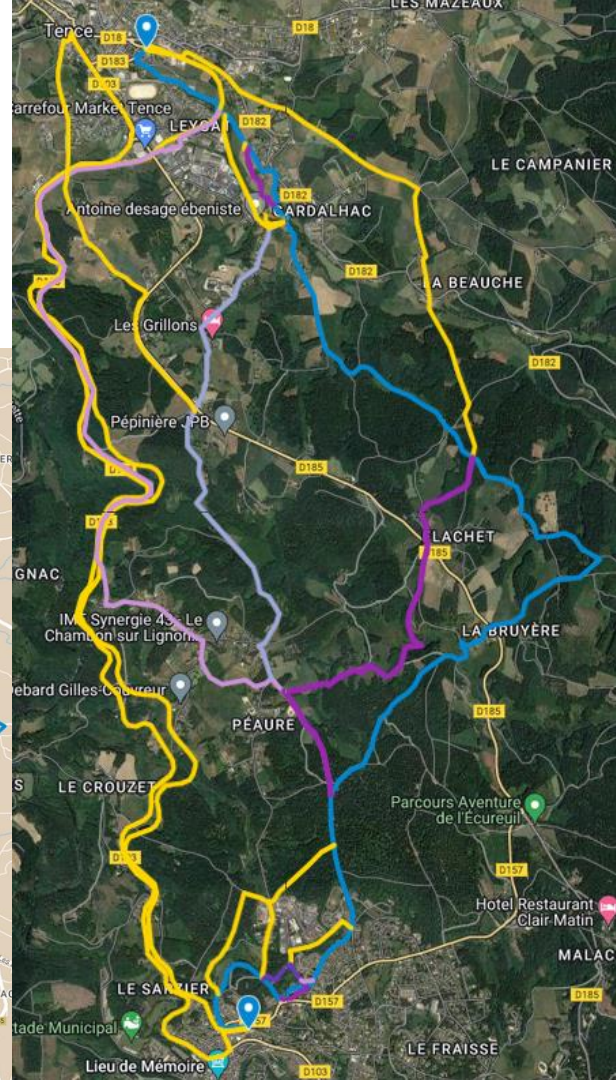


Les propositions des publics

Les publics ont pu indiquer leur tracé préférentiel en se basant sur :

- Les **variantes** du tracé préférentiel présentées au public du 24 avril au 9 juin 2023
- Les **anciens tracés 1 et 2** datant de 2022 (*l'ancien tracé 3 étant le tracé bleu retenu par le conseil communautaire de la Communauté de Commune du Haut-Lignon*)
- De **nouveaux tracés ou variantes**, présentés en jaune

La Région Auvergne-Rhône-Alpes **répondra dans ce bilan à chaque tracé** proposé par les publics lors de la concertation.



Le projet et les préoccupations du public

« Pour moi un projet magnifique reliant la vallée du Rhône et la Haute-Loire en interconnectant les voies vertes existantes. »

VVHL TRACÉ

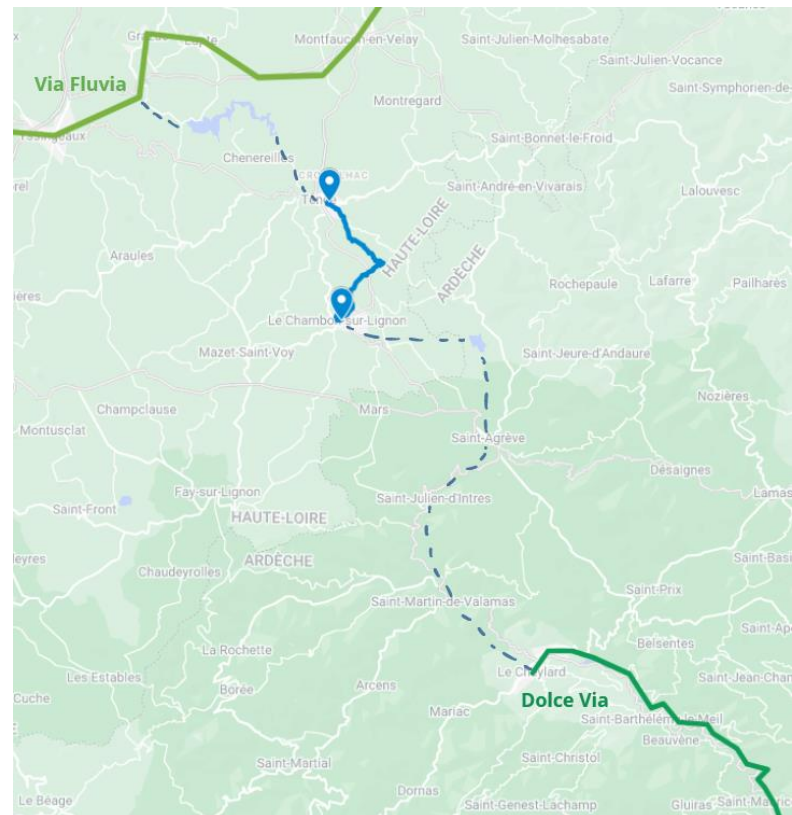
Voie sans issue ?

Le Président de la Région a indiqué son objectif de mailler le territoire de voies vertes connectées entre elles. La Voie Verte du Haut-Lignon est donc un premier tronçon d'un parcours qui :

- Reliera le **Lac de Devesset** au **Lac de Lavalette**
- Reliera, à terme, la **Via Fluvia** à la **Dolce Via**

Cependant, le projet de voie verte reliant Tence au Chambon sur Lignon **présente aussi un intérêt en lui-même** : économique, touristique (*la plupart des cyclotouristes empruntent les voies vertes pour de courts trajets*) et en qualité de vie pour les déplacements des riverains (*trajets quotidiens ou sorties du week-end*).

« Pourquoi faire un tronçon isolé ? Quel est le projet global ? »



« Tence : 5000 hectares de nature pure. Pourquoi urbaniser notre belle campagne alors que de nombreux chemins sont cadastrés pour promeneurs, cyclistes et cavaliers ? »

VVHL TRACÉ

Voie verte, voie noire ?

Les publics ont exprimé leur crainte de voir une voie bitumée trancher des coins de nature autrefois préservés.

Quel que soit le tracé choisi, si l'on ne passe pas par une route déjà existante, **il n'y aura pas d'enrobé**. La voie sera revêtue de **sable stabilisé**.

Ce revêtement est **d'aspect naturel**, raccord avec l'aspect de la Dolce Via- que la voie verte du Haut-Lignon doit rejoindre à terme.

Ce stabilisé sera posé sur une structure suffisamment **robuste** et les eaux seront drainées notamment dans les pentes pour la pérennité de l'ouvrage et limiter les coûts d'entretien.

De plus le trajet est pensé pour **limiter les coupes d'arbre**, il s'adaptera à l'emprise des chemins existants déjà large.

« La voie risque-t-elle d'être entièrement en enrobé et donc d'aspect peu champêtre et attirant pour les promeneurs ? »

Exemple d'aspect Via Rhôna



Une marée humaine ? La fréquentation

Estimation de la fréquentation : entre **12 000** pers/an (études INDDIGO 2014) et **23 000** pers/an (fréquentation Viafluvia en 2022 à Yssingeaux source Vélo & Territoires (eco-counter.com) Soit entre **80 et 150 personnes/jour** en haute saison

Il est difficile d'estimer la fréquentation de la Voie verte du Haut-Lignon à ce stade du projet.

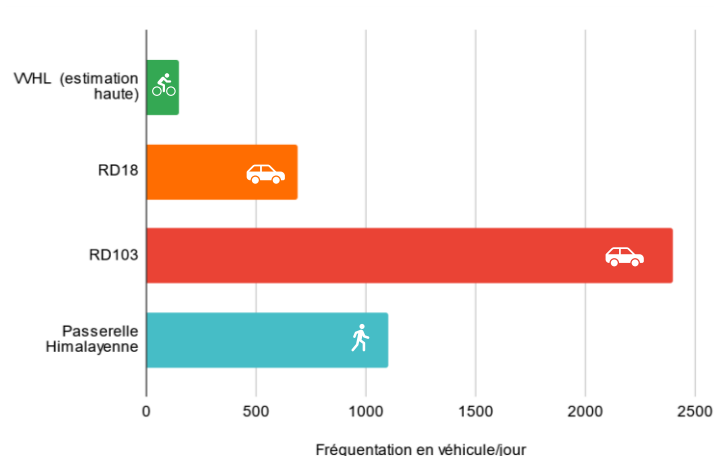
Pour échelle, en 2022 la Dolce via (90km) a accueilli 70 000 cyclistes et le train de l'Ardèche 100 000 passagers. Le Velay express, lui, accueille 19 000 personnes par an.

Fréquentation **RD18** sortie Tence : environ **688 véhicules/jours** (moy journalière). Fréquentation **RD103** entre Tence et Le Chambon sur Lignon environ **2400 véhicules/jours** (moy journalière).

Fréquentation de l'attraction passerelle Himalayenne : environ **1100 personnes/jour** (65 871 personnes Juillet/août 2022)

Les publics craignent qu'une fréquentation trop élevée apporte des nuisances (bruit, incivilités, cohabitation...) mais aussi qu'une fréquentation trop faible rende la voie verte déficitaire pour le territoire.

Or, les chiffres projetés prévoient que la **fréquentation soit optimale** pour à la fois **générer du bénéfice financier** et **garantir la tranquillité** des riverains.



« Nous avons assez de chemins pour nous promener, arrêtez ce projet et investissez l'argent ailleurs. »

« Globalement je soutiens l'idée conduisant au projet de voie verte, son utilité sociale et son potentiel de création de valeur économique étant évidents. »

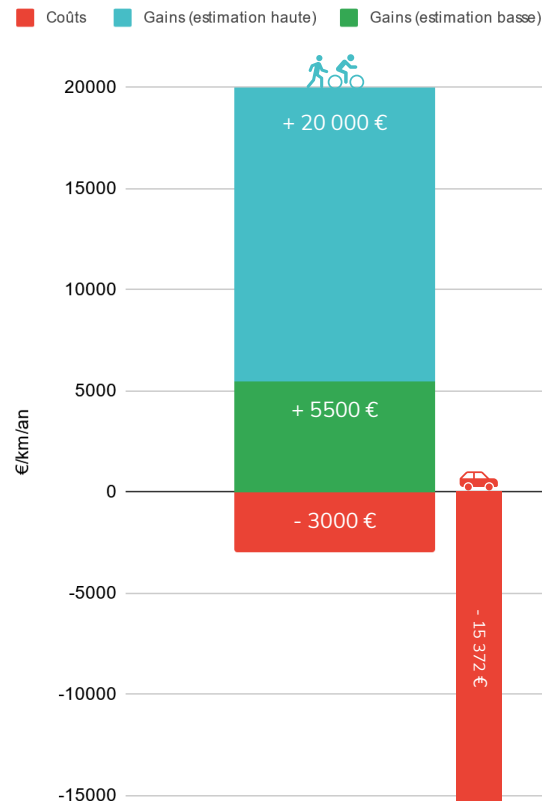
Manne ou gouffre financier ?

La Communauté de Commune du Haut-Lignon assurera **uniquement l'entretien** de la voie verte. De manière générale, une voie verte est **toujours bénéficiaire**, même en prenant en compte les coûts d'investissement. Comme ces **2,7 M€ HT*** de travaux sont portés par la Région, l'Etat et le Département, cette voie verte sera **largement rentable** pour le Haut-Lignon.

Retombées économiques : 5 500 €/km par an (étude INDDIGO 2014) à **20 000 €/km/an**
(DolceVia données 2022 : 70 000 usagers-retombées éco 87 €/jour - 4,5 M€/an pour les 90km soit 50 000 €/km)

Estimation du coût d'entretien annuel : environ **3 000 €/km** par an (pour un revêtement en stabilisé renforcé avec structure renforcée) pour comparaison le coût d'entretien des routes départementales **15 372 €/km/an** (source rapport de l'IGF et du CGEDD novembre 2018)

Retombées économiques estimées (par km et par an)



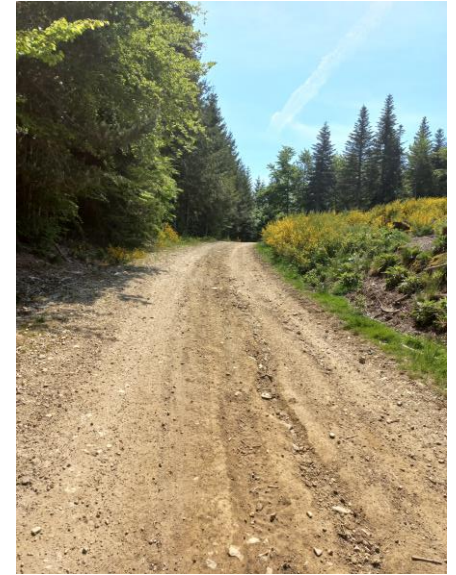
Une cohabitation difficile ? Usages forestiers et agriculture

Une autre préoccupation concerne la cohabitation des usages, en particulier des professionnels comme les forestiers ou les agriculteurs. En effet, ils empruntent certaines sections du tracé de la voie verte avec des engins motorisés très lourds.

- **Aujourd'hui** les chemins forestiers peuvent être érodés suite au passage des débardeuses chargées dans les secteurs pentus. Les lieux de stockages sont informels en bord de chemin. Un ravinement par les eaux de ruissèlement existe également.



Chemin des Beaudors-Tence



Une cohabitation difficile ? Usages forestiers et agriculture

A l'avenir, suite à une consultation des exploitants des bois et de la CRPF, le nombre estimé de passages dans les bois est de **deux fois par an** pour les débardeuses. Afin de **minimiser la fréquence et les coûts d'entretien, ne pas gêner les forestiers** dans l'exercice de leur métier et **s'assurer de la sécurité des usagers** de la voie verte :

- Un règlement des usages de la voie verte pourra être instauré (notamment délai de prévenance circulations forestières)
- La **voie verte pourrait être fermée dans les bois** lors des passages des débardeuses, afin d'assurer la sécurité des usagers et faciliter le travail des forestiers
- Les périodes de dégel seront interdites aux circulations chargées
- La saison estivale pourrait être réservées aux usagers de la voie verte sauf exception (ponctuel, délai de prévenance)
- Un **revêtement** de sable résistant, **d'aspect naturel**, sur une structure de chaussée de type **piste forestière** pouvant **supporter le poids** des grumiers, des tracteurs et des débardeuses non chargées recouvrira la voie verte sur ces portions
- **Une organisation de l'exploitation** avec la création de **lieux de stockage formels** des grumes (places de dépôt env 400m²), à **l'intérieur des bois**, en coordination avec le CRPF, les exploitants et les propriétaires forestiers, afin qu'aucune débardeuse chargée ne circule sur la voie verte

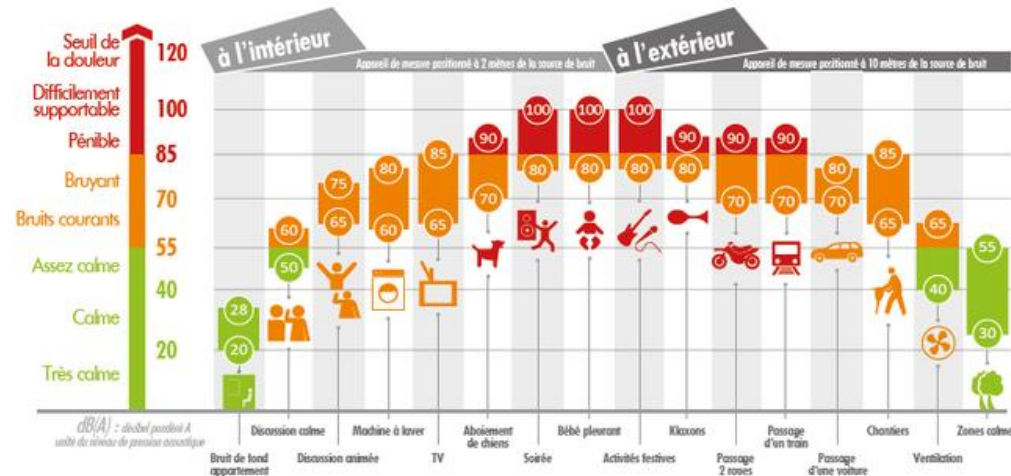
Une cohabitation difficile ? Riverains et nuisances

Les riverains craignent qu'un passage de la voie verte à proximité de leur résidence conduise à différentes nuisances :

Le bruit : un **vélo** émet **50 dB(A)*** (*≈ pluie, discussion calme*) à son passage.

Pour comparaison une **voiture** émet **75db** à son passage, soit plus du double en bruit ressenti.

Le niveau sonore du vélo est qualifié **d'assez calme** et ne provoque aucun effet sur la santé cependant, selon la sensibilité de chacun, le son peut avoir des effets subjectifs (gêne, irritabilité). Ils seraient mitigés par les horaires de fréquentation et l'espace des usagers.



* dB(A) décibel pondéré pour prendre en compte la sensibilité en fréquence de l'oreille humaine

Une cohabitation difficile ? Riverains et nuisances

Les incivilités : différentes mesures peuvent être mises en place pour **réduire au maximum leur occurrence** en **sensibilisant** les usagers ainsi qu'en leur procurant différentes **installations et services** :

- Encouragement à utiliser Suricate pour signaler les soucis sur le trajet
- Affichage de **règles** pour préserver les milieux naturels et la tranquillité de tous à côté des plans des aires de repos
- **Fontaines d'eau** potable disponibles devant les aires de repos
- Installation de **toilettes sèches** aux aires de repos (avec panneaux indicateurs) + sacs ramasse crottes pour chiens
- Installation de **poubelles fermées** aux aires de repos et mise à disposition de sac ou bocal consignés de collecte de déchets aux aires de repos
- Vente de gourdes, cendriers portatifs, produits locaux, en-cas dans emballages biodégradables...
- Vérification et **nettoyage annuel** des balisages et panneaux
- **Ramassage de déchet** le long de la voie une fois par semaine en haute saison



Une cohabitation difficile ? Sécurité des cyclistes

Le vélo est plébiscité en loisirs comme au quotidien car il est un moyen de transport efficace, rapide et pratique. Cependant, on constate que sa pratique n'est pas sans danger, en particulier **hors agglomération où ont lieu la majorité des accidents graves pour les cyclistes**. Les accidents mortels pour les cyclistes augmentent avec l'adoption de ce mode de déplacement, dans les endroits sans aménagement cyclable.

- **Pour les vélos** : hors agglomération les accidents graves sont en grande partie dus à une **collision avec un véhicule motorisé**, du fait du manque d'aménagements cyclables et à la vitesse de circulation des voitures.

La voie verte sécuriserait durablement les cyclistes du Haut-Lignon. Sa **largeur** et son tracé complètement **isolé des véhicules motorisés** rendront la circulation à double sens et avec les autres mobilités douces aisées.

Source bilan de l'ONISR 2023

- **Pour les motoristes riverains** : qui pourraient couper la voie verte en rentrant chez eux, des **miroirs et panneaux** pourront être installés. De plus il sera demandé aux conducteurs de bien regarder leurs angles morts avant toute manœuvre.

Une cohabitation difficile ? Sécurité des piétons

Pour les piétons :

- Les accidents entre cycliste et piétons sont très rares. En 2021 seuls **3,4%** des accidents de la route ayant impliqué des piétons impliquent aussi un cycliste (293 incidents). Dans **80% des cas le piéton s'en est sorti indemne** ou **très légèrement blessé**.
- Sur les 293 accidents cycliste-piéton, seuls **6%** (17) se sont déroulés aux abords d'une voie réservée ou piste cyclable.
- Pour la qualité de l'expérience du promeneur, de nombreux **sentiers de randonnée** existent et la voie verte viendra compléter le maillage.

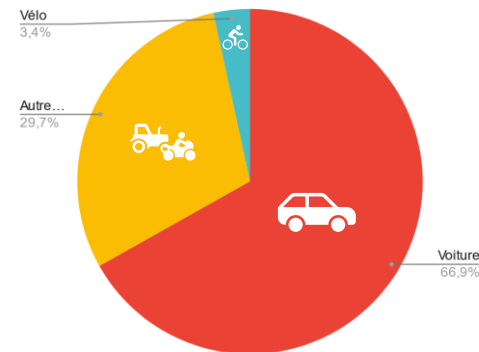
Pour les animaux domestiques :

- En 2021, seuls 11 accidents ont eu lieu entre un cycliste et un animal domestique.
- Il sera demandé aux propriétaires de chiens de **promener leur animal en laisse** sur la voie verte.

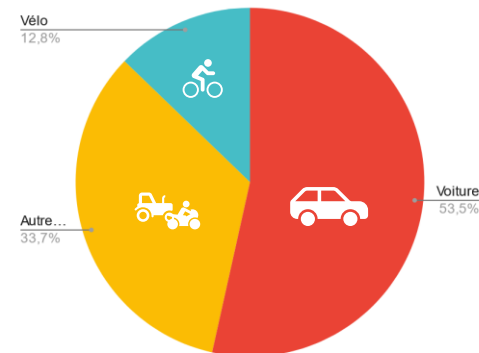
Il est donc **très peu probable** qu'une collision ait lieu entre un cycliste et un piéton ou un animal domestique, d'autant plus que la plupart des incidents ont lieu en agglomération avec une densité d'usagers bien supérieure à celle prévue pour la VVHL.

Source : Bases de données annuelles des accidents corporels de la circulation routière 2021, Ministère de l'Intérieur

Collisions avec un piéton (2021)



Collisions avec un animal domestique



Propositions de tracés alternatifs par le public

Proposition A : Cohabitation avec le Velay Express

Partager la voie du Velay Express avec les vélos et piétons. Vu le peu de circulation sur cette ligne on pourrait la mettre à disposition des autres usagers le reste du temps.

- Pourquoi ?

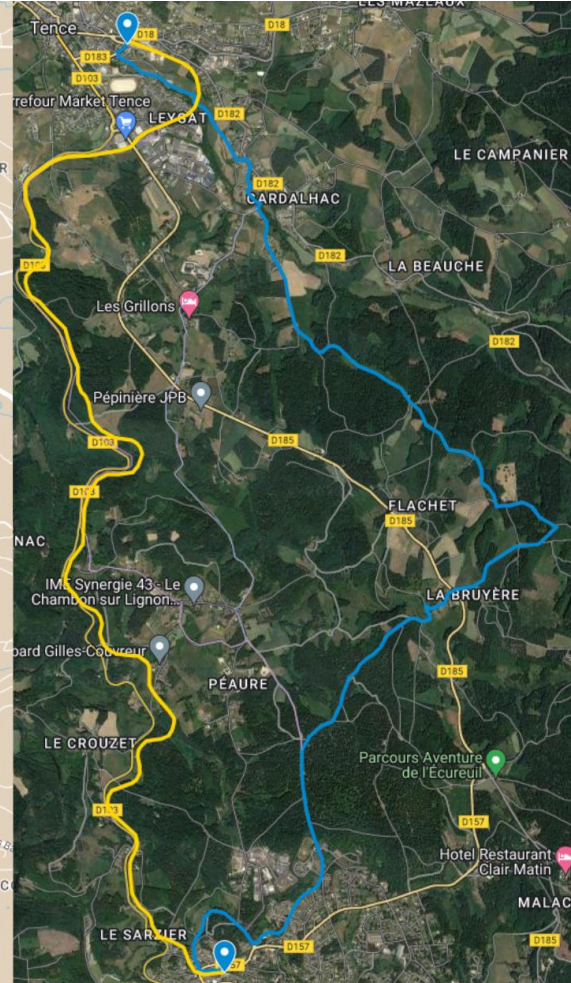
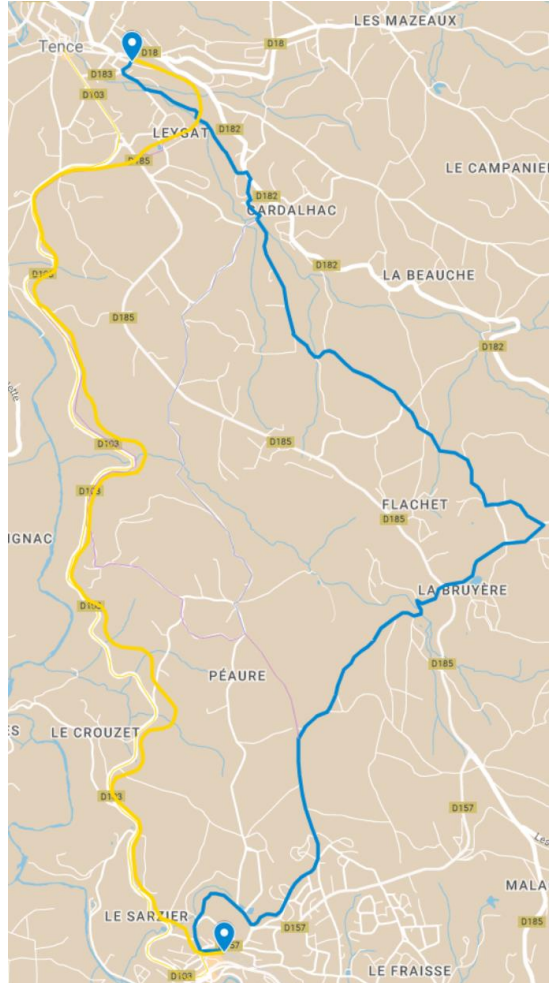
Eviter les soucis riverains, l'enrobé, les zones humides, le terrassement...Meilleure répartition des usages et pas de croisement dangereux en traversant la D185

- Alternative 1 :

Utilisation longer les voies du train avec la voie verte

- Alternative 2 :

Utilisation en mixité de la voie ferrée du Velay Entre les rails pour les piétons et de part et d'autre pour les vélos (1,5m de chaque côté)



Proposition A : Cohabitation avec le Velay Express

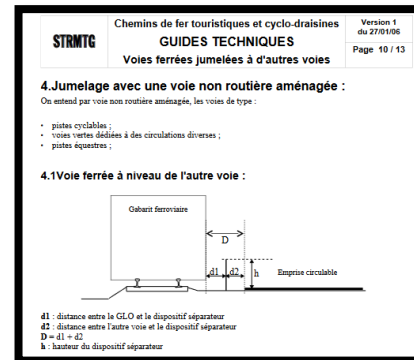
RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La réglementation impose un retrait d'1,50 m du gabarit ferroviaire ; en plus de cela il faudrait prévoir les 3m de la voie verte, ou 1,50 m de chaque côté.

Il serait aussi lourd techniquement de remblayer les côtés de la voie ferrée et de casser les enrochements dans un environnement sensible (périmètre NATURA 2000).



Avis sur le tracé : Solution écartée en 2022 ; cohabiter avec le Velay express est complexe, quelle que soit la configuration proposée, pour des raisons de réglementation ferroviaire, de disponibilité foncière, de contraintes techniques et environnementales.



Proposition B : Par la route touristique

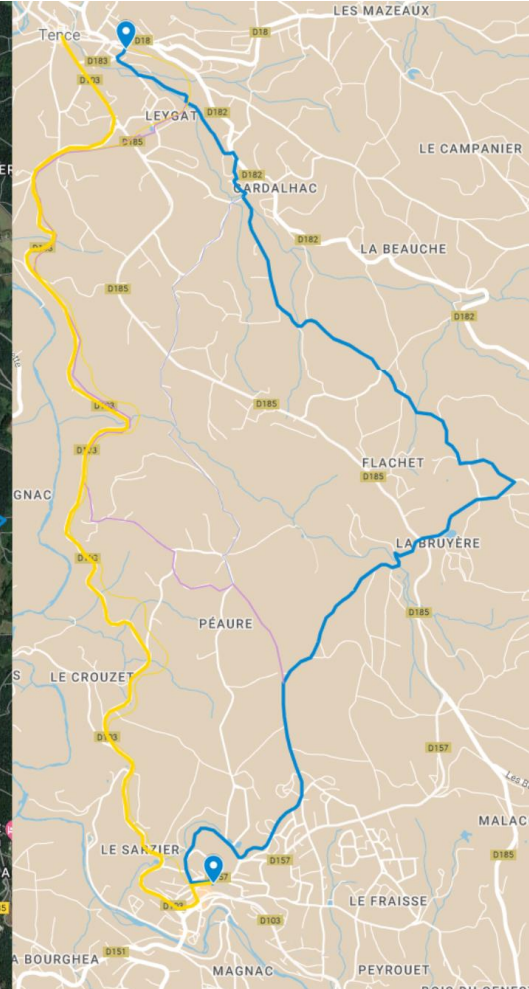
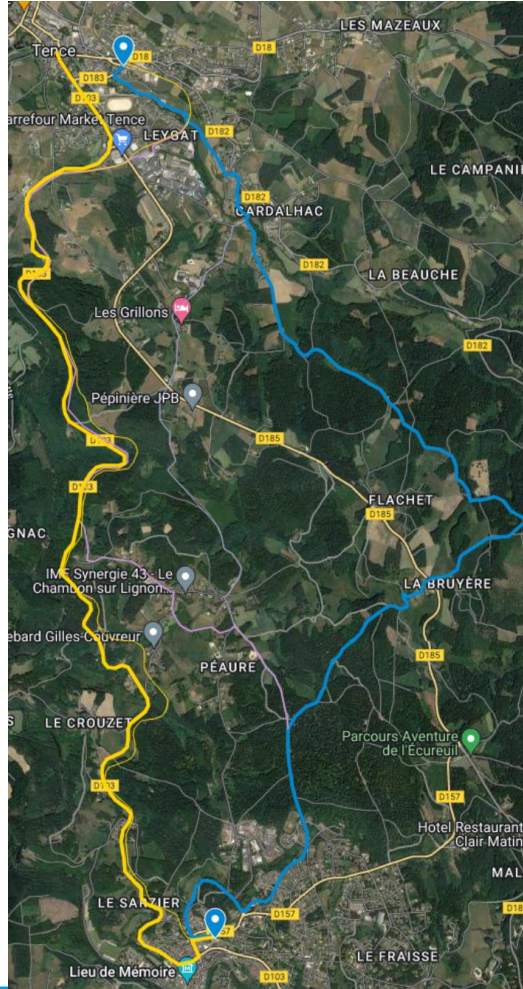
Créer une voie partagée sur la route touristique

- **Pourquoi ?**

Éviter les Beaudors et La Bruyère pour limiter le terrassement et l'abattage d'arbres adultes

- **Alternative :**

Passage par la route touristique en la mettant en sens unique et en construisant une passerelle sur le Meynier



Proposition B : Par la route touristique

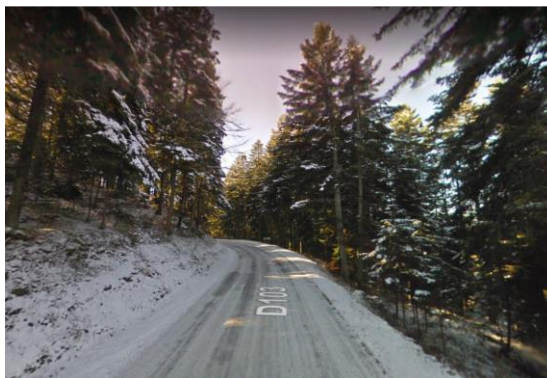
RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Ce tracé a été étudié lors des études précédentes.

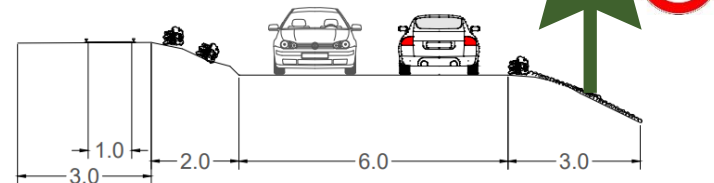
L'emprise de cette route est insuffisante pour y insérer une voie vert.

Élargir la plateforme routière est nécessaire, avec des talus et soutènements.

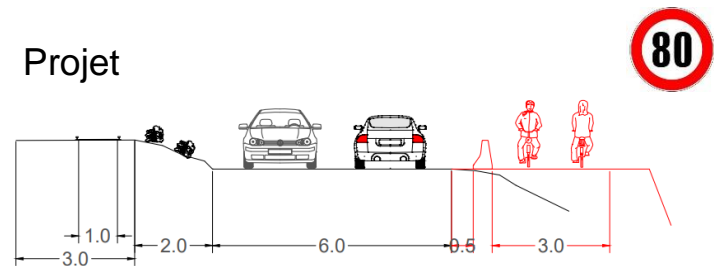
Abattage d'arbres
Secteur sensible (NATURA 2000, ZNIEFF)



Existant



Projet



Avis sur le tracé : Solution écartée en 2022 -l'emprise sur la RD103 est insuffisante et contraint à aménagements importants, coûteux avec un impact fort sur l'environnement.

Proposition C : Ancien tracé 1, route touristique et Celle

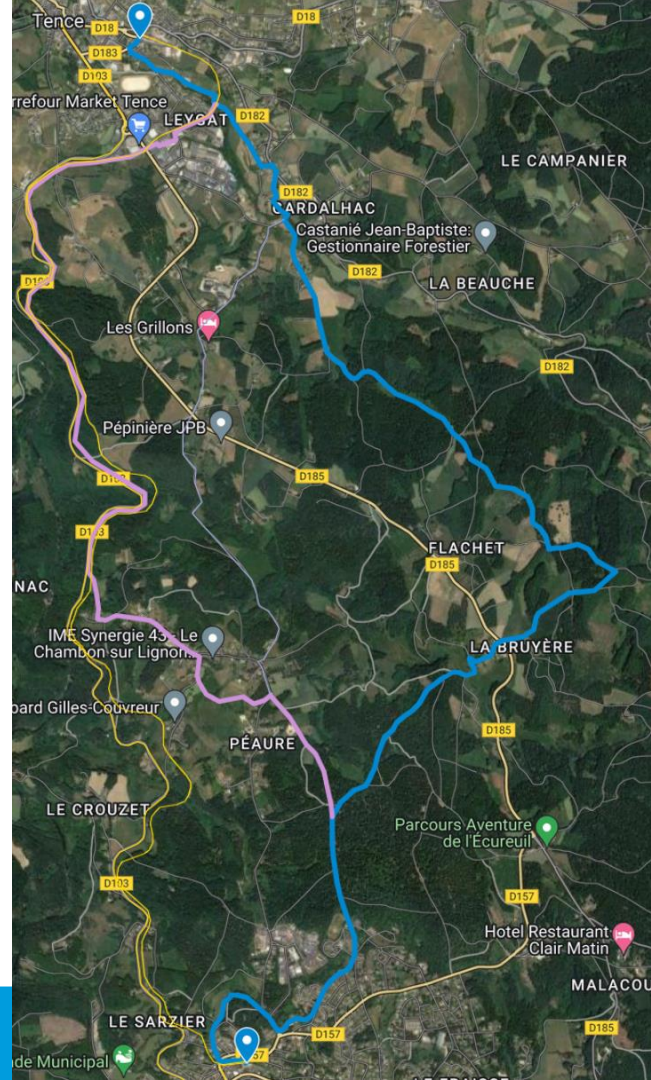
Ne pas passer par le village de Gardalhac ni à travers les Beaudors en reprenant l'ancien tracé 1

- Pourquoi ?

Pente de plus de 20% aux Beaudors, voie qui frôle les portes et fenêtres des habitations (intimité, sécurité, valeur propriétés), imperméabiliser un chemin forestier, passage d'engins forestiers et de troupeaux

- Alternative :

Suivre l'ancien tracé numéro 1 qui emprunte la route touristique puis la Celle. Le tracé sera en pente douce régulière.



Proposition C : Ancien tracé 1, route touristique et Celle

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Ce tracé a été étudié lors des études précédentes.

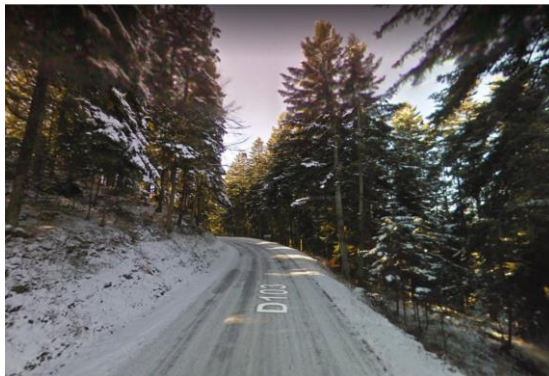
L'emprise de cette route est insuffisante pour y insérer une voie verte (même considération que tracé B).

Élargir la plateforme routière est nécessaire, avec des talus et soutènements.

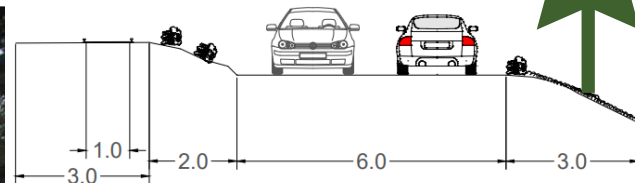
Abattage d'arbres

Secteur sensible (NATURA 2000, ZNIEFF)

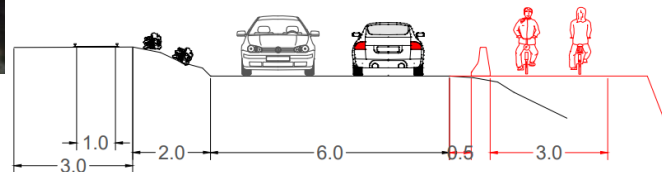
De plus, la pente de la remontée sur Celle depuis la route a une pente très forte et longue.



Existant



Projet



Avis sur le tracé : Solution écartée en 2022 ; l'emprise sur la RD103 est insuffisante et contraint à aménagements importants et coûteux avec un impact fort sur l'environnement

Proposition D : Ancien tracé 2, par Maria

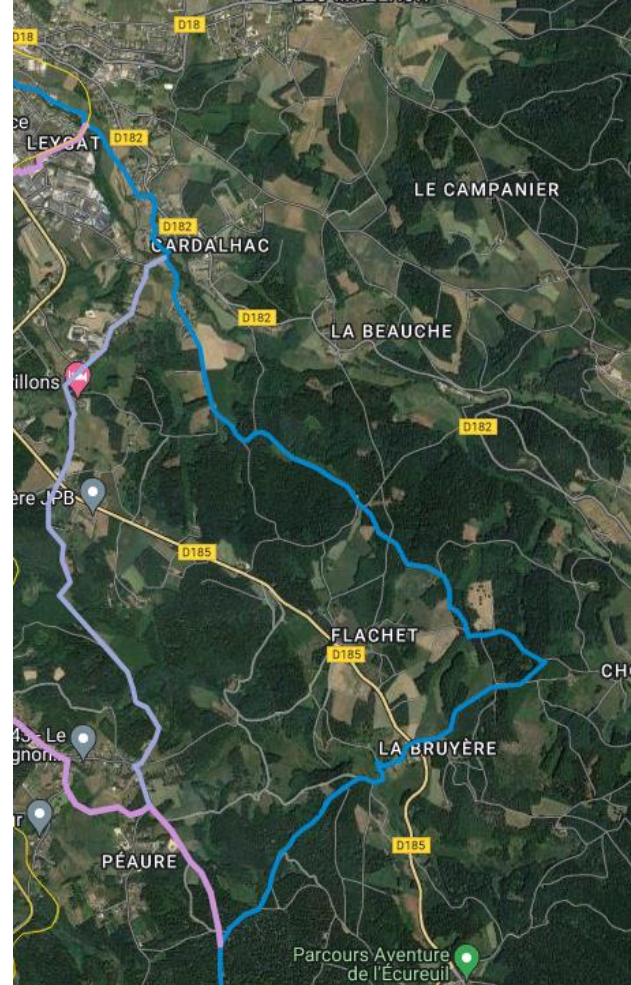
Ne pas passer par le village de Gardalhac ni à travers les Beaudors en reprenant l'ancien tracé 2

- Pourquoi ?

Voie qui frôle les portes et fenêtres des habitations à Gardalhac (intimité, sécurité, valeur propriétés), pente de plus de 20% aux Beaudors, imperméabiliser un chemin forestier, passage d'engins forestiers et de troupeaux

- Alternative :

L'ancien tracé 2 permettait d'éviter les Beaudors, ainsi que La Bruyère, et le carrefour Maria est un point de passage plus sécurisé de la D185



Proposition D : Ancien tracé 2, par Maria

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Tracé 2 « Maria » étudié lors des phases précédentes.

Le tracé ne permet pas l'évitement de Gardalhac qu'il dessert.

Ce tracé est contraint :

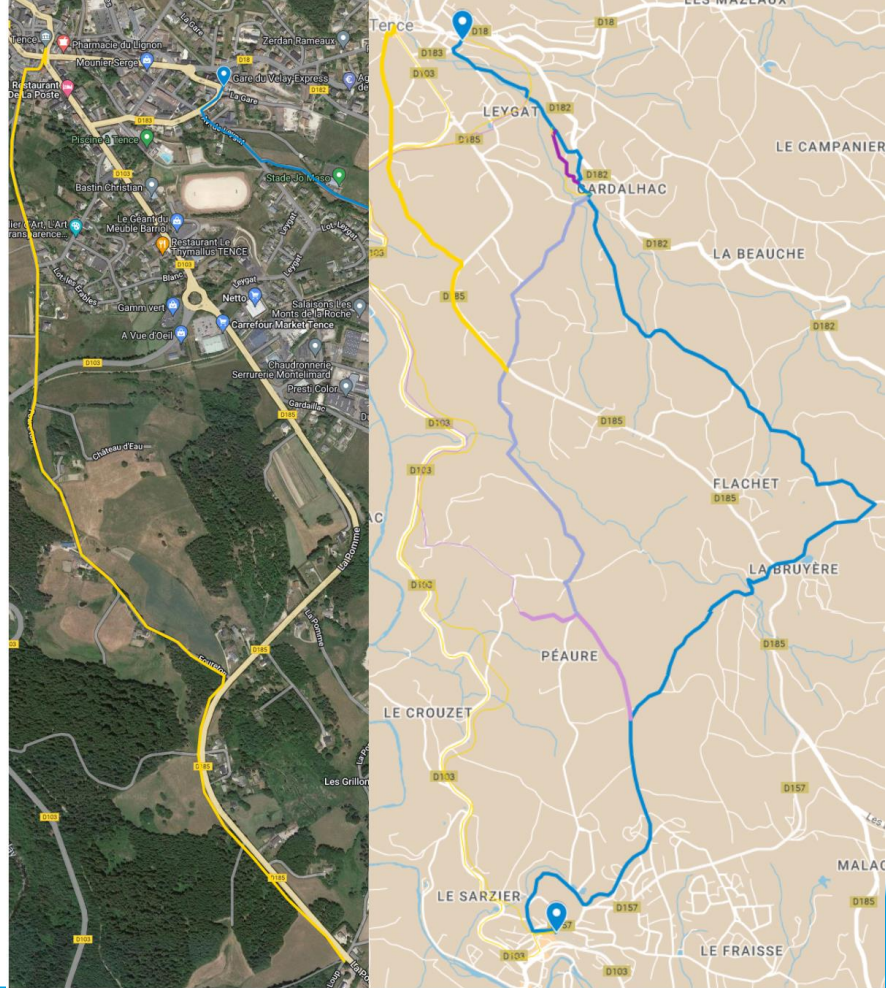
- Les pentes assez raides et la longueur des dénivelés
- Le franchissement de la RD 185 à Maria considéré comme un carrefour dangereux difficile à sécuriser
- Le franchissement de la Sérigoule via un ouvrage dégradé (végétaux, face amont, voûtes, etc.) et non sécurisé (absence de garde-corps) > expertise à réaliser
- Chemin de PR (petite randonnée) au sud de Maria à préserver en l'état

Avis sur le tracé : Tracé non retenu suite à l'analyse multicritères

Proposition E : Par la mairie et Foureton

Contourner Gardalhac en partant de la Mairie de Tence et éviter un croisement dangereux de la RD185.

- **Pourquoi ?** Eviter les voies empruntées par les engins forestiers et donc éliminer le souci de revêtement / cohabitation des usages, plus de sécurité car traversée uniquement de la route touristique, éloigné des habitations, plus de retombées économiques commerçants Tence
- **Alternative :** Partir de la mairie de Tence par la rue du Besset (peu fréquentée), traverser la route touristique et longer la RD185 jusqu'à l'ancien tracé 2



Proposition E : Par la mairie et Foureton

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Tence : Problématique du **stationnement** vers la mairie en particulier si les usagers de la voie verte partent pour plusieurs jours.

Le chemin de la Meyre et la rue du Besset sont à double sens, **très étroits avec du stationnement**.

La rue du Besset a un passage **très pentu**.

- Il faudra réaliser une traversée commune de la RD103 et de la voie ferrée car côte à côte avec deux difficultés majeures : la sécurisation et le dénivelé.

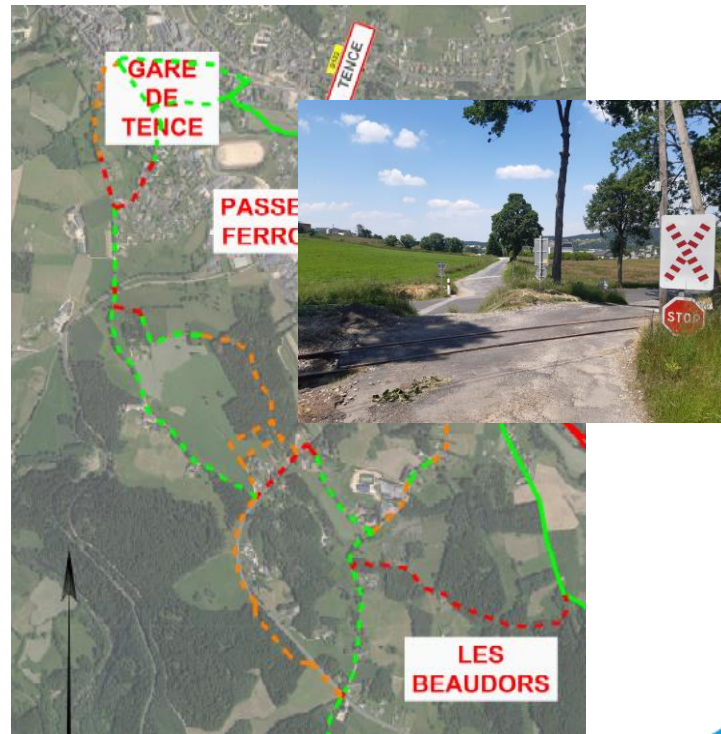
- **Longement de la RD185 sur 850 mètres** ; avec emprises nouvelles à trouver pour aménager la voie verte en surlargeur en site propre.

Nombreuses acquisitions foncières à prévoir sans certitude d'accord amiable.

Interactions avec les exploitants à gérer

- Chemin de PR (petite randonnée) au sud de Maria à préserver en l'état
- Tracé peu ombragé

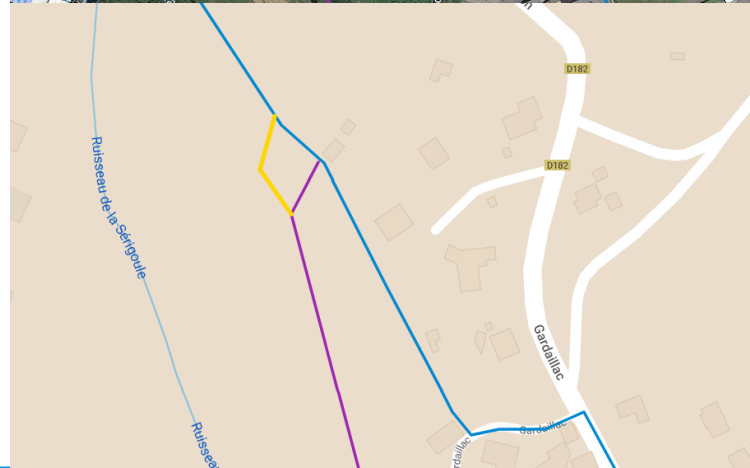
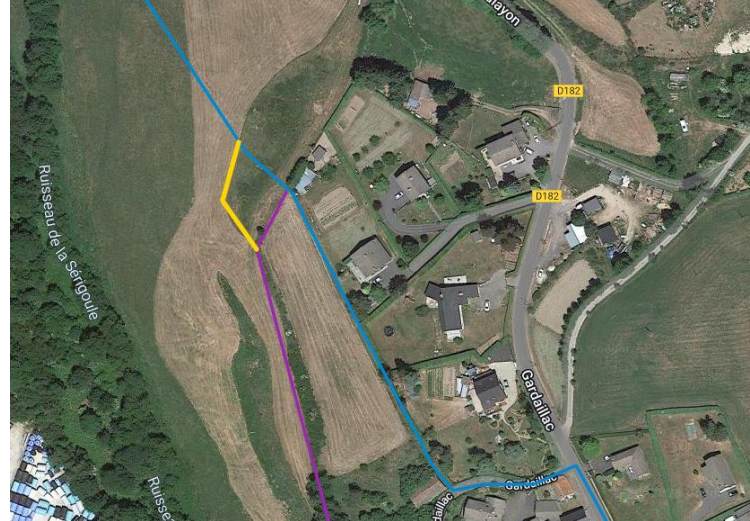
Avis sur le tracé : Tracé non retenu suite à l'analyse multicritères



Proposition F : Sous Gardalhac à travers les prés

Ecart supplémentaire proposé sur la variante 1 du CCHL afin d'éviter toutes les limites des parcelles habitées.

- **Pourquoi ?** Sécurité et intimité / nuisances sonores
- **Alternative :** Passer en dessous des parcelles 102, 241, 103, 244... Eviter de passer au milieu des parcelles 102 et 104 qui sont au même propriétaire



Proposition F : Sous Gardalhac à travers les prés

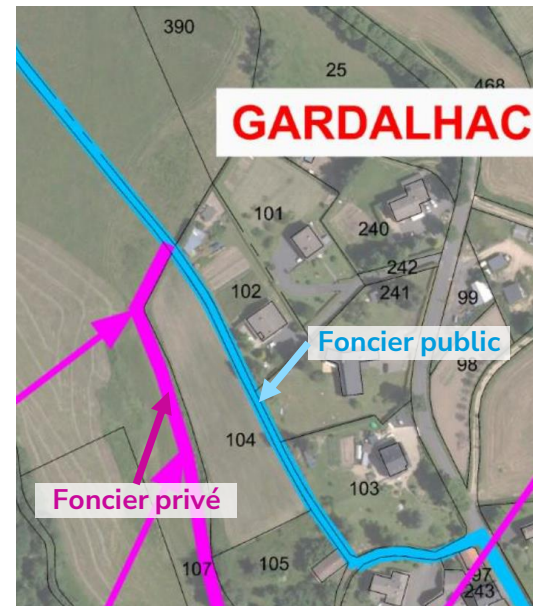
RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- S'écarter des habitations est aussi s'écarter de l'emprise publique existante et exige d'acquérir du foncier privé sans certitude d'accord amiable
- Une zone humide est présente dans ce secteur elle devra être délimitée pour la contourner
- Interactions avec les exploitants à gérer

Zone humide



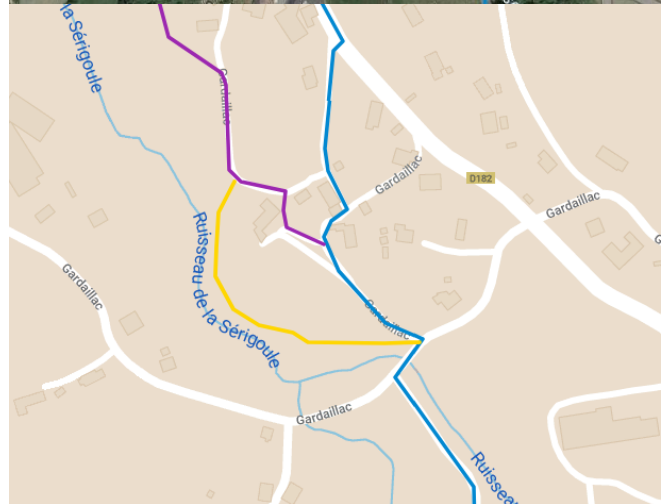
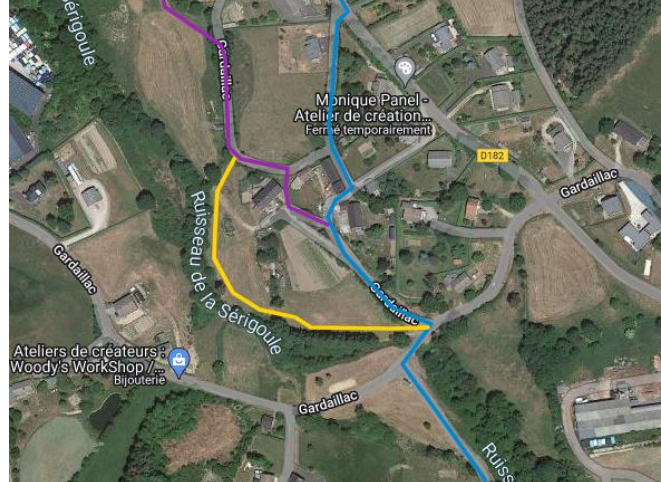
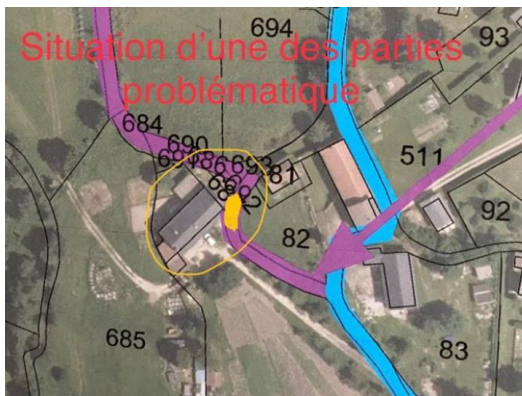
Étude en cours



Avis sur le tracé : tracé possible à condition de pouvoir acquérir le foncier nécessaire, contourner la zone humide et gérer l'interaction avec les exploitants agricoles

Proposition G : Rive droite de la Sérigoule à Gardallac

- **Pourquoi ?** Sécurité et intimité du riverain dont la cour est traversée, crainte des nuisances sonores, mise à profit d'une servitude de passage sur une partie du tracé (parcelle 685)
- **Alternative :** Passer en rive droite de la Sérigoule comme peuvent le faire d'autres voies vertes



Proposition G : Rive droite de la Sérigoule à Gardalhac

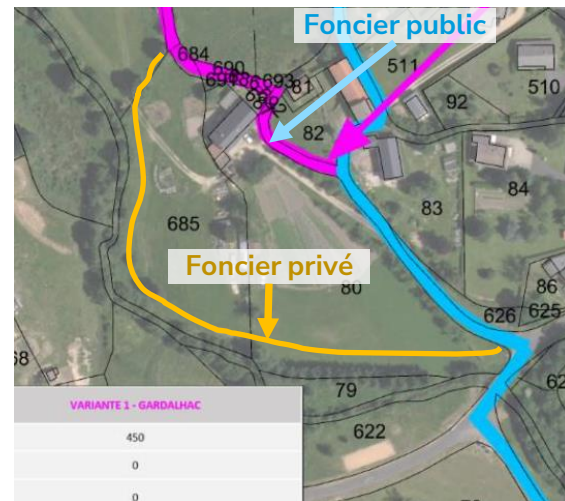
RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le tracé initial est sur voirie ou chemin existant et sur emprises publiques.

Le tracé proposé impose d'aménager une nouvelle infrastructure le long de la Sérigoule,

- Augmente les impacts sur le milieu naturel (zones humides, dérangement d'espèces présentes dans les arbres ou au bord de Sérigoule, **Loutre d'Europe**) : nécessité de s'écarter de la Sérigoule
- Impose l'acquisition de foncier privé sans certitude d'accord amiable
- Zone rouge du PPRi (plan prévention des risques d'inondation)
- Interactions avec les exploitants à gérer

Zone humide



Avis sur le tracé : projet risqué, plus coûteux et complexe à mener, avec des incidences fortes sur l'environnement, le foncier et dossiers réglementaires plus lourds

Proposition H : Passage à gué de la Sérigoule à Gardalhac

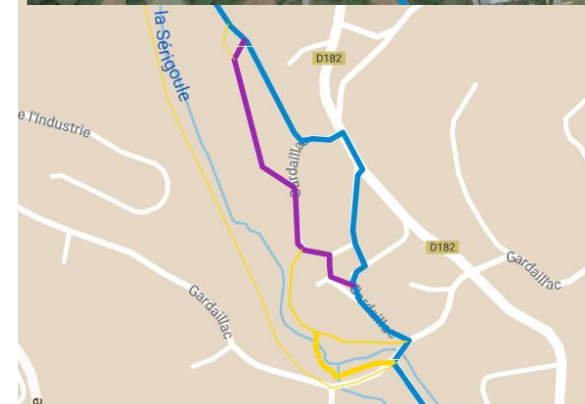
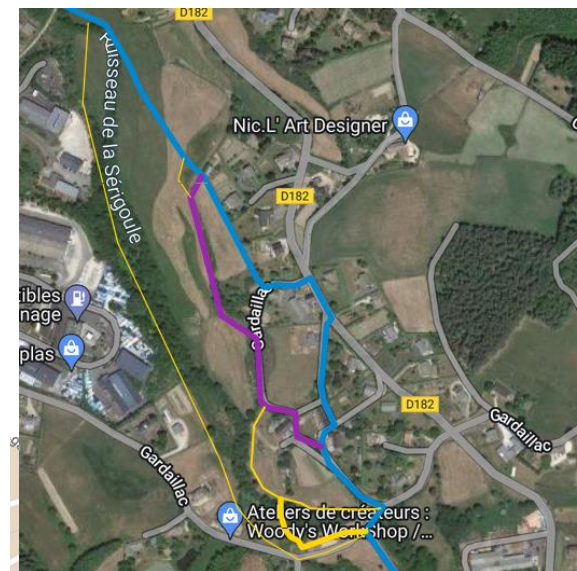
Contourner les habitations de Gardalhac et passer la Sérigoule à gué.

- **Pourquoi ?**

Qualité de vie des résidents, ne pas surcharger le pont, charme du tracé

- **Alternative :**

Passer par les prés au-dessus de la Sérigoule et la mise à profit d'une servitude de passage sur une partie du tracé (parcelle 685, passage à gué, parcelle 622 qui est un bien de section)



Proposition H : Passage à gué de la Sérigoule à Gardalhac

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le tracé initial est sur voirie et sur emprises publiques.

- Le tracé proposé impose d'aménager une infrastructure le long de la Sérigoule avec une traversée de cours d'eau (coûts) : étude hydraulique à mener
- Augmente les impacts sur le milieu naturel (zones humides, ripisylve, dérangement d'espèces présentes dans les arbres ou au bord de Sérigoule, **impact sur la Loutre d'Europe**)
- Impose l'acquisition de foncier privé
- Impose l'accord de tous les habitants de Gardalhac pour la mise à contribution du bien de section (parcelle 622)
- Zone rouge du PPRi (plan prévention des risques d'inondation) : étude hydraulique à mener
- Interactions avec les exploitants à gérer

Avis sur le tracé : projet risqué, plus coûteux et complexe à mener (technique, foncier), avec des incidences fortes sur l'environnement, le foncier et dossiers réglementaires plus lourds (Loutre d'Europe)

Proposition I : Rive gauche de la Sérigoule à Gardalhac

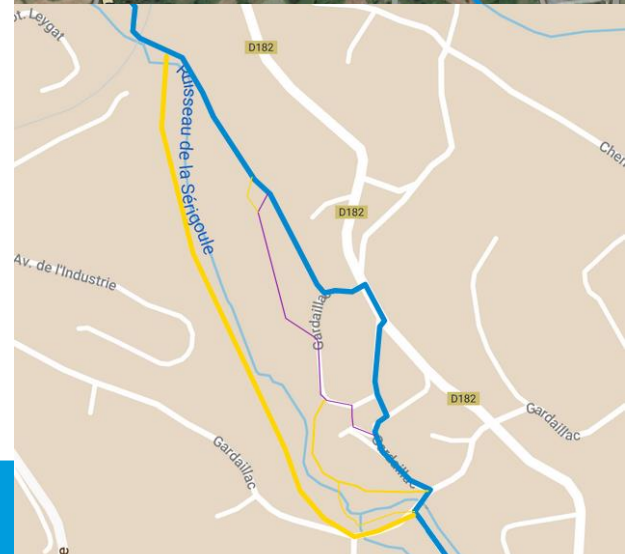
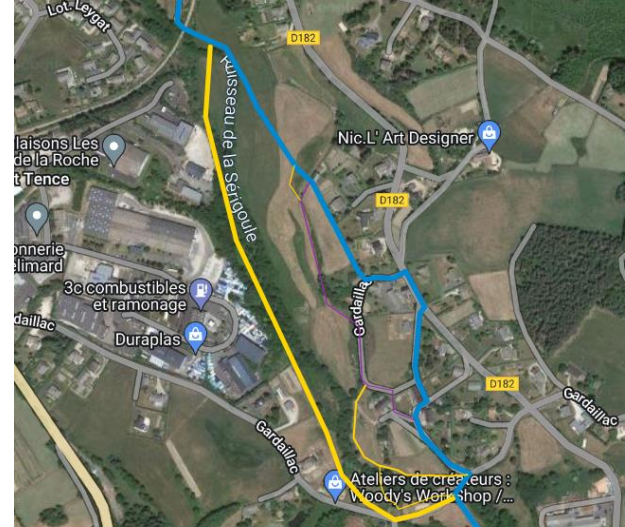
Passer sous la Sérigoule pour éviter toutes les habitations de Gardalhac tout en ne déviant pas trop du tracé préférentiel.

- **Pourquoi ?**

Éviter les habitations de Gardalhac, nuisances des riverains.

- **Alternative :**

Passer en rive gauche de la Sérigoule dans un terrain communal et un bien de section (parcelles 716 et 622) puis des terrains privés (parcelles 509 et 619 voire 111 et 620), du terrain de rugby au pont de Gardalhac



Proposition I : Rive gauche de la Sérigoule à Gardalhac

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le tracé initial est sur voirie et sur emprises publiques.

Aménager une infrastructure le long de la Sérigoule

- Impose la création d'un nouvel ouvrage sur la Sérigoule : étude hydraulique à mener
- Impose des remaniements de sol importants en bord de Sérigoule et des soutènements, du fait du dénivelé de la parcelle 716 (talus de la ZA)
- Augmente sensiblement les impacts sur le milieu naturel (zones humides, ripisylve, dérangement d'espèces présentes dans les arbres ou au bord de Sérigoule, **impact sur la Loutre d'Europe**)
- Impose l'acquisition de foncier privé sans certitude d'accord amiable
- Zone rouge du PPRi (plan prévention des risques d'inondation)

Avis sur le tracé : projet risqué, plus coûteux et complexe à mener (technique, foncier), avec des incidences fortes sur l'environnement et dossiers réglementaires plus lourds

Proposition J : Par la Beauche

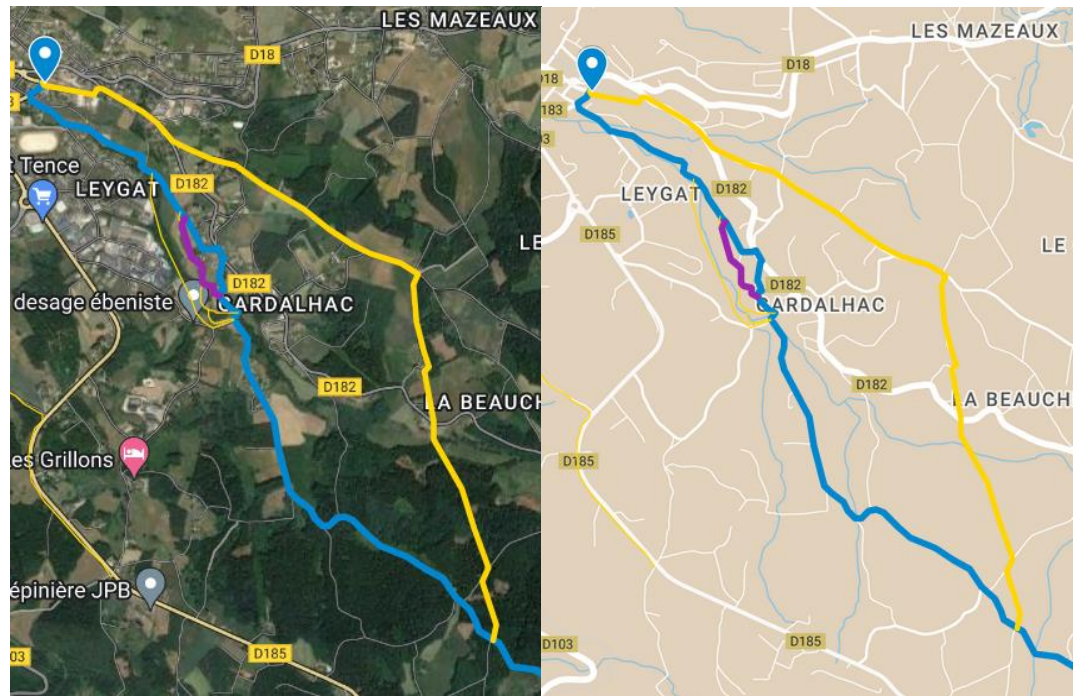
Ne pas passer par le village de Gardalhac ni à travers les Beaudors en passant plus au Nord du hameau.

- **Pourquoi ?**

Sécurité des usagers (cavaliers, cyclistes, promeneurs), qualité de vie des résidents

- **Alternative :**

Tracé parcourant des espaces en domaine public tout en limitant les passages à proximité des habitations



Proposition J : Par la Beauche

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le tracé initial est sur voirie et sur emprises publiques.

Le projet :

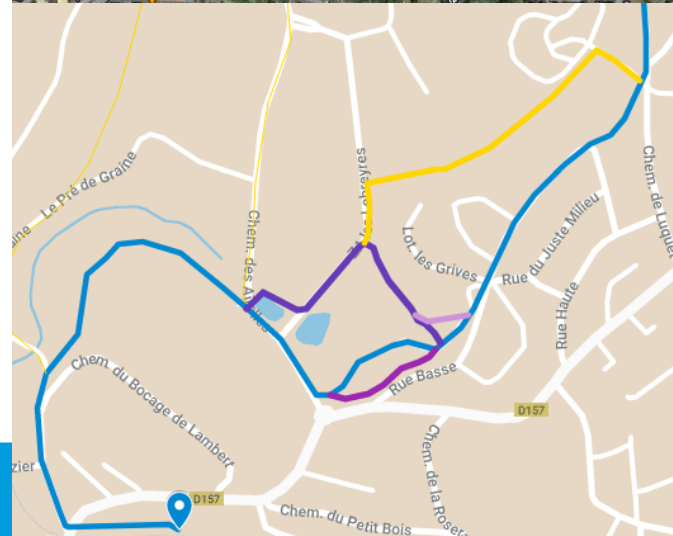
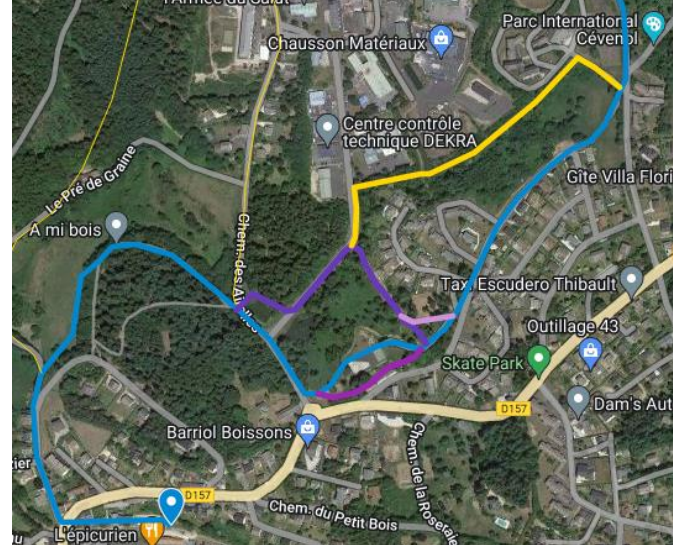
- N'évite pas les Beaudors (il faut toujours traverser vers le sud pour rejoindre Le Chambon sur Lignon)
- Des passages à forte pente
- Augmente sensiblement les impacts sur le milieu naturel (ripisylve, dérangement d'espèces présentes dans les arbres)
- Impose la création d'un nouvel ouvrage de franchissement sur la Sérigoule
- De nombreux chemins à rétablir, à élargir entre la route des Champs au premier croisement côté Beaudors (chemins quasiment à l'abandon) avec un gros travail de nettoyage en prévision y compris dans les parcelles adjacentes, avec de l'abattage de sécurisation
- Parcours rallongé

Avis sur le tracé : projet à exclure, davantage de travaux et d'impacts sur le milieu naturel pour un tracé qui doit toujours traverser les Beaudors

Proposition K : Derrière le futur écoquartier

Contourner le quartiers des Castors au Chambon sur Lignon, pour éviter la circulation et les entrées et sorties des véhicules des riverains.

- **Pourquoi ?**
- Plus de sécurité (évite sorties de véhicules des lotissements et la seule route qui mène à la zone industrielle).
- **Alternative :**
Passer sous la ZA des Lebreyres pour faire la jonction entre la zone des étangs et les bois de Peybrousson
Proposition également faite par l'Épage Loire-Lignon



Rappel du projet d'écoquartier au Chambon sur Lignon qui intègre la voie verte

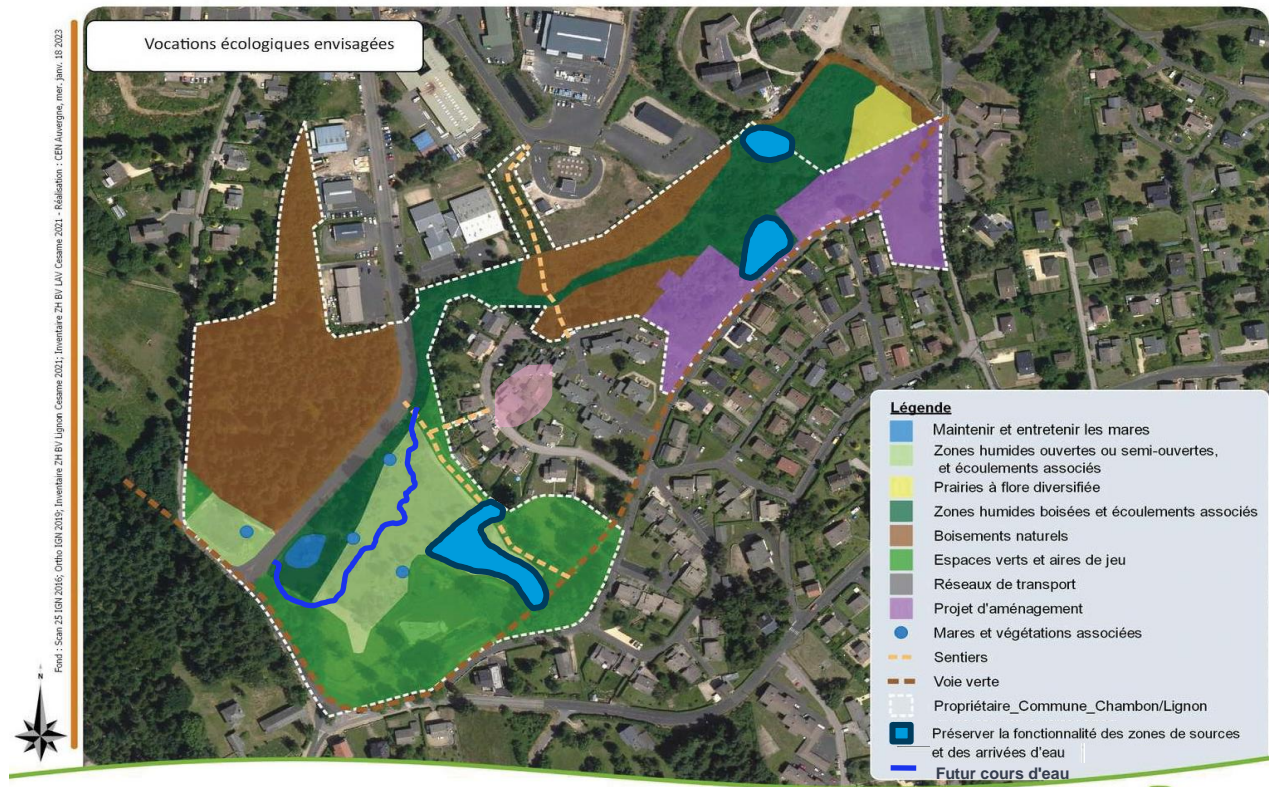


Voie verte intégrée au projet

LISTE DES LOTS	
NUMEROS LOTS	SURFACE
131	132
133	134
135	136
137	138
139	140
141	142
143	144
145	146
147	148
149	150
151	152
153	154
155	156
157	158
159	160
161	162
163	164
165	166
167	168
169	170
171	172
173	174
175	176
177	178
179	180
181	182
183	184
185	186
187	188
189	190
191	192
193	194
195	196
197	198
199	200



Rappel du projet de l'Épage au Chambon sur Lignon



Les Castors - Le Chambon sur Lignon

Proposition K : Derrière le futur écoquartier



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le tracé initial est le long d'une voirie existante, en sur largeur de cette dernière dans le domaine privé de la commune. Soit dans les espaces verts qui longe cette dernière.

Le tracé proposé, impose la création d'une infrastructure nouvelle et coûteuse sur un terrain présentant de nombreuses contraintes :

- Travaux en zone humide avec une végétation plus ou moins dense > impact fort sur les espèces
- La prise en compte du ruisseau existant sur lequel il faudra créer à minima un ouvrage de franchissement
- 1ère partie, petite longueur à l'Ouest, zone avec une emprise réduite, car comprise entre les talus du ruisseau et ceux du lotissement existant
- 2ème partie, grande longueur au Nord, emprise contrainte par le ruisseau et sa ripisylve à l'Ouest, puis par une butte avec un forte dénivelé au centre et enfin par des sources à l'Est
- 3ème partie, petite longueur à l'Est, emprise contrainte par des sources et par une zone marécageuse
- Interactions fortes avec le milieu naturel

Avis sur le tracé : projet risqué et non pertinent, ne dessert pas l'écoquartier et incompatibilité avec ce projet et celui de l'EPAGE, sensibilité environnementale forte, incompatibilité avec le projet de l'Epague

Proposition L : A l'Ouest de la ZA les Labreyres

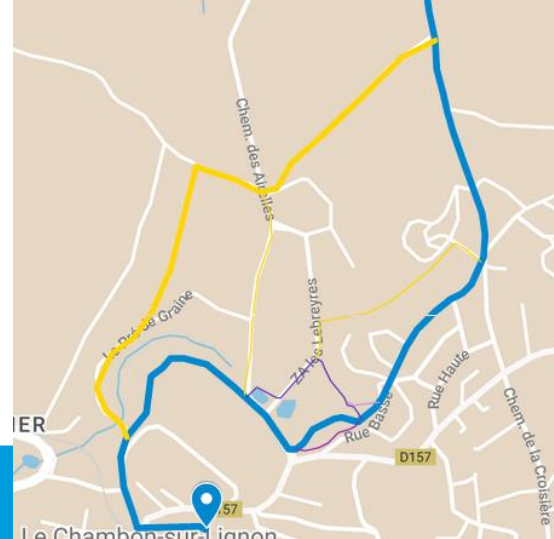
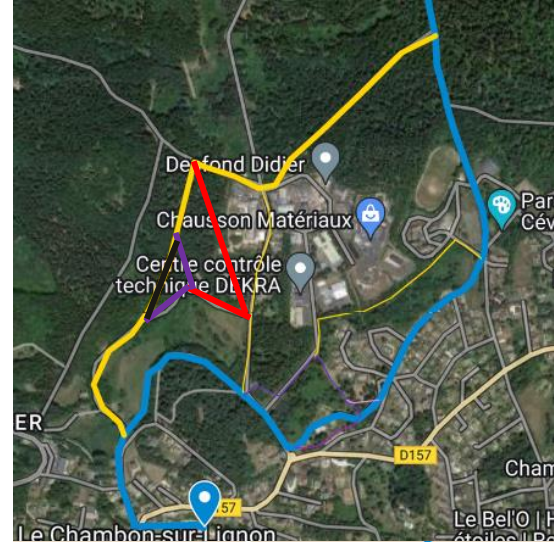
Contourner le quartiers des Castors au Chambon sur Lignon, pour éviter la circulation et les entrées et sorties des véhicules des riverains.

- **Pourquoi ?**

Plus de sécurité pour les usagers, moins de nuisances pour les résidents des Castors, évite la ZA

- **Alternative :**

Bifurquer en amont de la ZA pour la contourner par l'Ouest pour rejoindre le chemin du Pré de Graine



Proposition K : A l'Ouest de la ZA les Labreyres

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le tracé proposé évite l'écoquartier et toute une zone bâtie ; les résidents ne pourront pas utiliser cette nouvelle infrastructure.

- Passage au bord de la zone d'activité
- Le tracé proposé impose la création d'une infrastructure nouvelle
- Le chemin pré de graine : majoritairement en propriété privée, passage au pied des constructions
- Impose l'acquisition de foncier privé sans certitude d'accord amiable
- Nettoyage et abattage à prévoir
- Un passage à forte pente pour se raccorder sur le chemin Pré de Graine

Avis sur le tracé : Ce tracé répond peu aux objectifs de la voie verte (utile aux résidents à l'année)

Proposition M : Traversée de la ZA

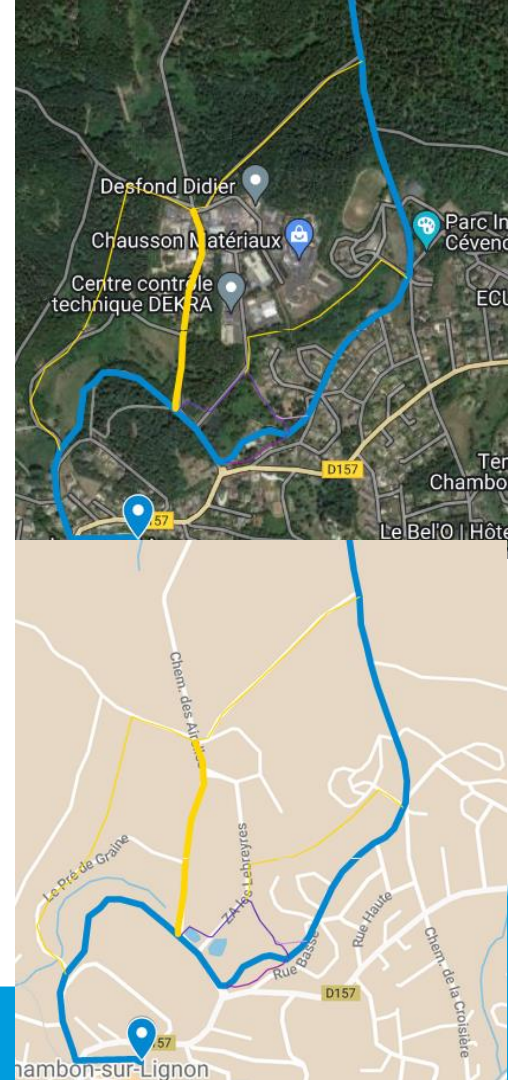
Contourner le quartiers des Castors à Chambon, pour éviter la circulation et les entrées et sorties des véhicules des riverains.

- **Pourquoi ?**

Plus de sécurité pour les usagers, moins de nuisances pour les résidents des Castors, évite la ZA

- **Alternative :**

Bifurquer sur le chemin des Airelles pour rejoindre le tracé préférentiel vers les étangs actuels, mise à profit de cette voie majoritairement à sens unique sur le tronçon étudié



Proposition L : Traversée de la ZA

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Le tracé proposé évite la zone bâtie « nord » du Chambon → les résidents ne pourront pas utiliser cette nouvelle infrastructure.
- Cadre industriel ne colle pas avec une vision "bucolique" de la voie verte
- Parcours en mixité peu sécurisée : pas de possibilité de site propre pour la voie verte (foncier bâti), les usagers partagent la voirie
- Interactions avec les usagers de la ZA (trafic, présence de camions,...)
- Voisinage chemin des aires
- Pentes

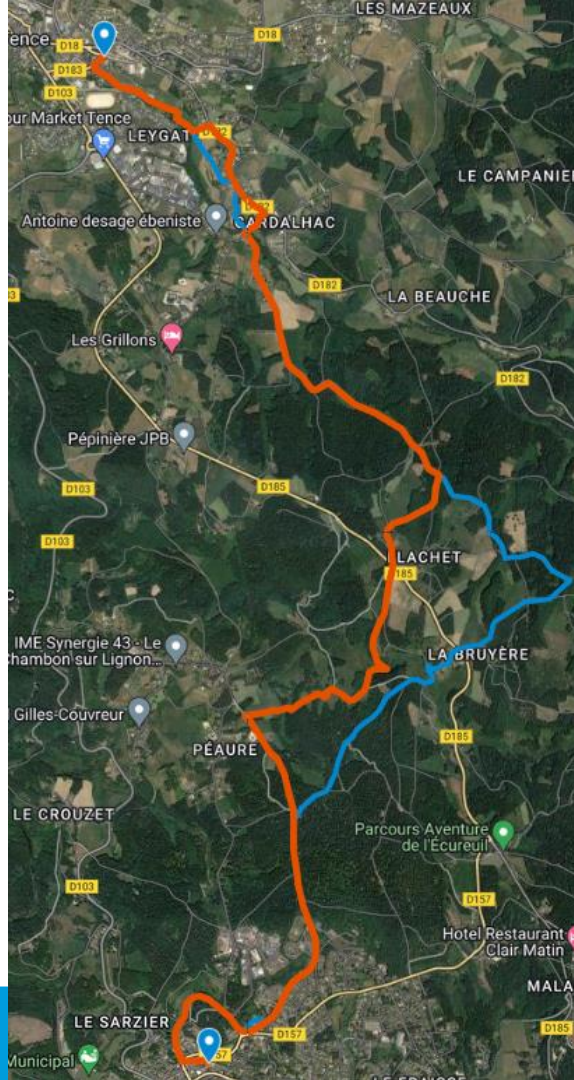
Avis sur le tracé : Ce tracé répond peu aux objectifs de la voie verte (utile aux résidents à l'année)

Nouveau tracé proposé

Tracé proposé par la Région

Un nouveau tracé est proposé par la Région, il tient compte au maximum :

- De la qualité paysagère du trajet
- Des remarques et propositions des publics
- De la sécurité et du confort des usagers
- Des impacts sur l'environnement



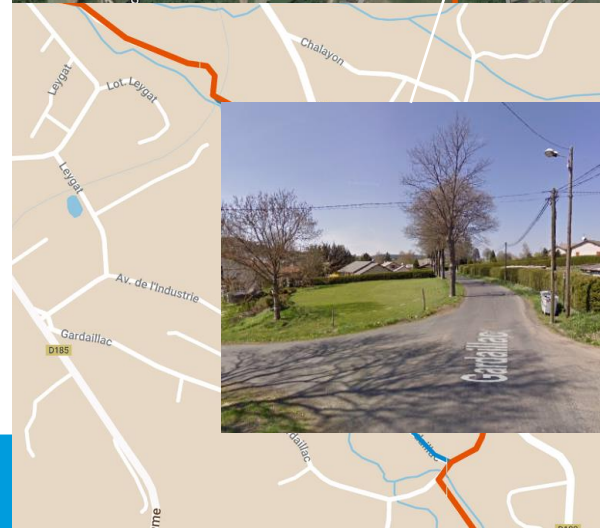
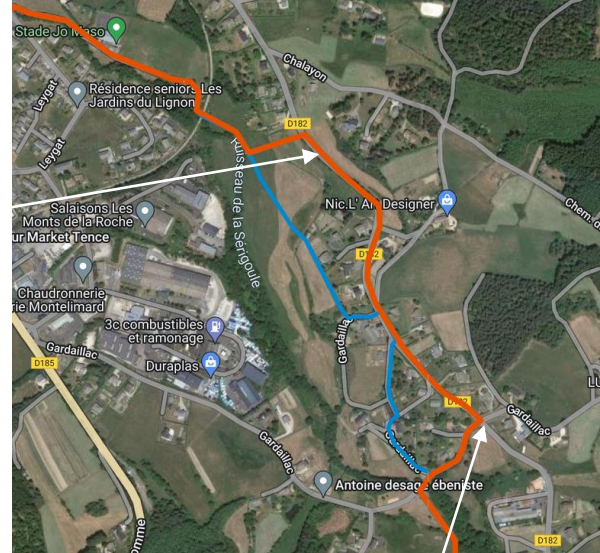
Tracé proposé : Zoom sur Gardalhac



Si la plupart des tracés proposés dans le secteur Gardalhac par le public ne pouvaient être réalisés du fait de la sensibilité écologique du secteur, du foncier à acquérir, le MOA propose un nouveau tracé qui éviterait les nuisances crainées par les riverains.

Cette section de la D182 peut être aménagée et sécurisée :

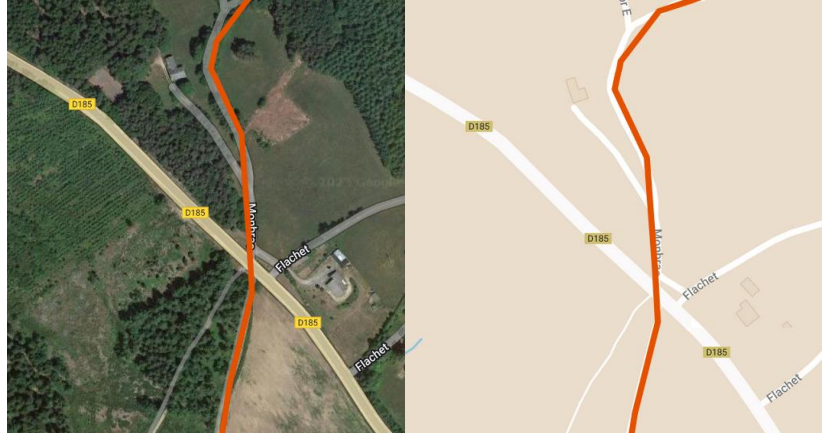
- Abaissement de la limitation de vitesse à 50
- Bandes rugueuses
- Revêtement coloré, marquage au sol et signalétique



Tracé proposé : Zoom sur le carrefour de Flachet

Comme on peut le voir sur la carte cadastrale, des aménagements sont possibles grâce aux emprises foncières :

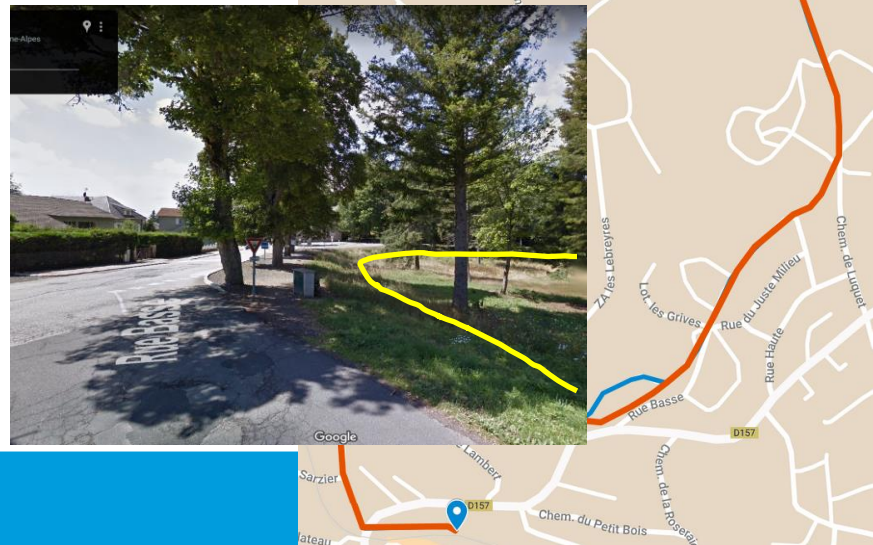
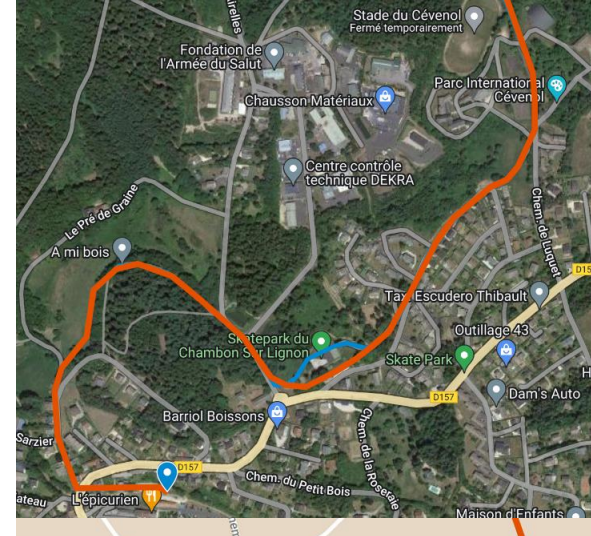
- îlot central pour traverser en deux temps
- limitation de vitesse
- signalétique



Tracé proposé : Zoom sur le Chambon

Passage par la variante 5, sous le skate-park, le long de la rue basse puis de la RD157

- évite la zone remaniée par l'EPAGE et qui comprend des sensibilités écologiques,
- Permet en parallèle le développement d'équipements de loisir dans la zone du skate park





Merci