



# Projet de Via Guisane

-

## Bilan de la concertation

Version finale, septembre 2019

**Eclectic  
Experience**

Donner du sens  
à la participation

Du 1er février au 30 avril 2019, le SIVM de Serre-Chevalier et la ville de Briançon ont organisé une concertation publique sur le projet de Via Guisane, destiné à relier les communes de la vallée par un cheminement doux.

Dans une première partie, ce document présente la synthèse des échanges tenus au travers des divers moyens d'expression mis en place :

- 4 rencontres publiques, ayant chacune rassemblé entre 60 et 80 participants ;
- un questionnaire mis en ligne sur un site dédié au projet<sup>1</sup>, ayant recueilli 680 réponses ;
- les auditions de deux représentants associatifs et deux représentants d'associations syndicales agréées ;
- 20 avis reçus par courrier électronique.

Sont ainsi retracés les arguments lus et entendus autour de la concertation, ainsi que les réponses qui ont pu leur être apportées. Le document présente les points faisant l'objet d'un consensus et ceux sur lesquels des divergences ont été exprimées, de même que les sujets qui restent à approfondir. Les élus pourront s'appuyer sur ces enseignements pour définir la suite du projet.

Les modalités d'information et de participation sont rappelées en fin de document.

---

<sup>1</sup> <https://www.viaquisane.fr/>



## Les enseignements de la concertation

Les premiers temps de la concertation ont permis au maître d'ouvrage de présenter le projet et de rappeler que la Via Guisane a été largement repensée par rapport au projet initialement présenté en 2014, et qui n'avait pas reçu à l'époque l'approbation des habitants.

La concertation a montré que cette nouvelle version s'annonçait bien mieux partagée avec, à quelques réserves ou oppositions près, un large soutien à la quasi-totalité des objectifs présentés :

- Relier les différentes communes de la vallée par un cheminement doux, longeant la Guisane ;
- Offrir un nouvel itinéraire de promenade, été comme hiver, à pied, à vélo, en roller, en raquettes ;
- Valoriser le patrimoine naturel, bâti et les paysages de la vallée ;
- Sécuriser et encadrer une fréquentation déjà existante, qui traverse actuellement des propriétés privées, des prairies de fauche, des zones qui ne sont pas correctement aménagées.

L'objectif qui consisterait à « proposer une alternative à la voiture pour les déplacements du quotidien et réduire leur empreinte carbone » a été un peu plus discuté. Il est jugé peu crédible selon certains tandis que d'autres soulignent la place croissante des modes doux, notamment du vélo, dans les trajets domicile-travail.

Néanmoins, la concertation a fait émerger de nombreuses questions sur les usages potentiels de la Via Guisane et les tracés.

Les participants ont pu notamment débattre des deux philosophies soumises à la concertation : la création d'une voie qui permette une desserte douce des centres-bourgs, ou bien celle d'un cheminement davantage dédié à la promenade champêtre.

Il a été souligné à plusieurs reprises qu'il ne s'agissait plus d'une "voie verte", classification emportant des normes contraignantes et des coûts importants, mais d'un projet de cheminement doux, juridiquement considéré comme une voie communale aux usages réglementés, dont le coût est estimé entre 5 et 7 millions d'euros.

Les possibilités de variantes et d'adaptations sont donc plus larges que dans la première version. Ce changement de statut autorise aussi une certaine souplesse quant à l'accès des riverains et des agriculteurs en véhicule motorisés, à seule fin de pouvoir rejoindre leur propriété. Il s'agit là d'une réponse à une crainte fortement exprimée en 2014.

Les réunions et surtout les questionnaires ont permis l'expression de très nombreuses voix favorables à un tel projet, certains habitants se déclarant impatients de le fréquenter que ce soit pour se promener ou, dans une moindre mesure, pour leurs déplacements.

Pour ces personnes, la sécurité est un argument fondamental : ne plus fréquenter les routes empruntées par les voitures et disposer d'un parcours aisé et sans danger est une attente largement exprimée, qui va dans l'air du temps et répond aux évolutions récentes des modes de déplacement.

Illustration marquante de ces fortes attentes vis-à-vis du projet, près de deux tiers des répondants au questionnaire se déclarent prêts à fréquenter la voie plusieurs fois par mois, voire davantage.

Certains soulignent aussi que la région manque actuellement d'activités physiques non-sportives : en tant que support de telles activités, la Via Guisane est particulièrement attendue. Ces espoirs sont aussi exprimés concernant des activités très spécifiques, telles que les sorties organisées avec des enfants ou des personnes en situation de handicap, pour lesquelles l'accessibilité de la voie est un atout majeur. Dans le questionnaire notamment, des participants s'appuient sur les succès d'autres voies de ce type en France ou en Europe pour souligner leur intérêt pour le projet.

Le confort, la sécurité et l'attrait des déplacements sont mis en avant par les habitants, qui y voient aussi un facteur d'attractivité pour des visiteurs extérieurs. Des acteurs économiques expriment ainsi leurs espoirs que le projet représente un facteur de développement pour la vallée. D'ailleurs, certains suggèrent dès maintenant des extensions, permettant un succès accru de la voie (départ depuis la cité Vauban, desserte du Lauzet, de Chantoiseau, de l'Argentière, d'Eygliers, prolongement vers le col du Lautaret, liaison avec la route du Chabas-Pramorel...).

La cohérence du projet avec d'autres schémas de déplacements doux a aussi été soulignée : à plusieurs reprises, il a été rappelé que le Département poursuit un projet d'élargissement de la route qui traverse actuellement la vallée pour accueillir une piste dédiée aux vélos de route. Un représentant de l'association Mobilidées a d'ailleurs indiqué réfléchir aux complémentarités entre la Via Guisane et un projet de voie cyclable entre Sisteron et Monétier-les-Bains.

Bien évidemment, le projet soulève aussi des questions, des réserves voire des oppositions, d'autant que la Via Guisane est une idée ayant émergé de longue date, avec une histoire complexe marquée par un premier renoncement. Il paraît important de distinguer deux types d'oppositions :

- les premières fondées sur une crainte particulière liée aux caractéristiques du projet, ou à un aspect localisé du tracé ;
- les secondes, plus marginales, marquant un rejet plus général d'un projet jugé inopportun dans son ensemble.

Les arguments qui sous-tendent ce second type d'opposition portent généralement sur le financement public nécessaire pour concrétiser le projet, jugé trop important par rapport à son

utilité. Sur ce sujet, il a été rappelé par les représentants du projet que cette somme (en baisse par rapport à la première mouture de la Via Guisane) peut sembler importante mais qu'elle est au niveau des investissements que réalisent régulièrement les collectivités. La crainte d'une perte d'authenticité de la vallée, par sa traversée par une « autoroute » à piétons ou à vélos, ou les questions de sécurité liées à la mixité des usages, reviennent aussi régulièrement, que ce soit pour appeler à un amendement du projet ou à son abandon pur et simple.

Des avis ont également été émis au travers des questionnaires, pour dénoncer "l'inutilité" de la Via Guisane. Pour ces personnes, la vallée est largement pourvue en chemins, y compris le long de la Guisane : l'argent public devrait, selon eux, être utilisé pour les entretenir, plutôt que pour créer une nouvelle voie. Les réunions ont permis de rappeler que le fonctionnement du chemin actuel n'était toutefois pas satisfaisant, du fait qu'il traverse des propriétés privées, souvent agricoles, que son entretien est en principe à la charge des propriétaires et non de la collectivité. Cet entretien s'avère dans les faits insuffisant, ce qui incite les promeneurs à contourner nids de poule et ornières et à dégrader les prairies de fauche attenantes. La collectivité a ainsi rappelé qu'il s'agit pour elle, à travers ce projet, de devenir propriétaire des chemins pour régulariser une fréquentation pour l'instant illicite, de pouvoir en assurer le bon entretien et de limiter ainsi les dommages que peuvent subir les exploitants des terres alentours.

Des craintes pour la sécurité des usagers d'un chemin utilisé par des activités variées, marche et vélo notamment, ont alimenté chez certains le rejet du projet. Sur ce point, le porteur de projet a proposé diverses dispositions pour assurer la bonne cohabitation des usages (cf. supra).

Pour autant, malgré ces oppositions, le projet recueille un consentement important. Les doutes et critiques peuvent être entendues comme des appels à garantir, en matière d'aménagement, que l'authenticité de la vallée soit impérativement préservée et que les usages soient correctement régulés et encadrés.

A noter que certains, opposants comme partisans du projet, jugent que celui-ci ne pourra se réaliser sans la fusion des communes concernées.

## **Promenade, trajets du quotidien, travail... des vocations à préciser et à concilier**

Le projet Via Guisane revêt à ce stade deux philosophies ; d'une part celle d'un tracé champêtre, propice à la promenade, et d'autre part une voie desservant les centres-bourgs, mieux adaptée aux déplacements quotidiens vers les commerces, les activités, ou encore aux trajets domicile-travail. En ce qui concerne le questionnaire, c'est la promenade qui remporte la majorité des suffrages. Plus de 600 répondants, soit la quasi-totalité, prévoient en effet de l'emprunter pour ce type d'usage. Les autres usages, quoi que moins soutenus, ne sont pas pour autant négligeables : ainsi, l'utilisation de la voie pour des trajets domicile/travail recueille plus de 100 réponses, et la moitié des répondants se déclarant comme travailleur régulier ou occasionnel dans la vallée prévoient d'utiliser la voie pour se rendre au travail.

Ces différentes vocations sont-elles conciliables ? La concertation apporte en tout cas des éclairages intéressants quant aux arbitrages à apporter dans ce domaine. Le besoin d'une voie douce adaptée aux déplacements domicile-travail a été notamment évoqué par des participants briançonnais, qui soulignent l'importance de remédier à la congestion routière aux abords de leur ville. Nombreux sont ceux, dans le questionnaire notamment, qui demandent à ce que soit particulièrement soignée l'articulation du projet avec les réseaux de déplacements doux de la ville (en travaillent par exemple les connexions avec la ville haute, avec la gare). D'autres doutent en revanche que la Via Guisane puisse apporter une réelle solution à ce problème de congestion.

La traversée ou non du centre des villages et hameaux fait débat. Outre les problématiques locales, c'est une philosophie globale du projet qui a été mise en discussion, sans recevoir de réponse tranchée. Plusieurs personnes déclarent ainsi tout l'intérêt qu'elles trouveraient à emprunter la Via Guisane pour se rendre ponctuellement à diverses activités (commerces, cafés...). Surtout, s'ils ne réclament pas tous un tracé reliant les centres, les participants s'accordent sur la nécessité de particulièrement soigner les connexions entre le projet et les cœurs de villages. S'exprimant au travers de diverses suggestions (parkings d'accès, navettes, cheminements doux de liaison...), il s'agit d'une attente forte dont le projet devra tenir compte. De même, le tracé devra être étroitement connecté avec les arrêts de bus, les dessertes pouvant même se montrer adaptées au projet (en permettant le transport de vélos depuis Briançon, par exemple).

A noter également cette remarque soulevée entre autres par les agriculteurs : si jamais le projet adoptait le tracé "inter-villages", il n'en restera pas moins aux pouvoirs publics à répondre aux difficultés signalées sur le chemin existant : le passage dans les terres cultivées, la nécessité d'entretenir ce chemin, voire d'y adjoindre des clôtures en certains endroits ou de l'interdire. Préserver d'une part les terres agricoles, d'autre part les zones naturelles sensibles (zones humides notamment), est en effet une exigence fréquemment entendue. Pour des raisons similaires liées au souci d'artificialiser le moins possible la vallée, des voix s'élèvent pour que le projet se réalise en utilisant l'existant autant que possible, en limitant les emprises nouvelles, là encore rejoignant les objectifs du projet.

Enfin, on relèvera une demande peu contestée, celle d'une voie réalisée sans discontinuité entre Briançon et le Monétier, seule condition de son attractivité. Certains se montrent ainsi réservés quant à un éventuel phasage du chantier. Si celui-ci devait néanmoins être scindé en plusieurs périodes, des acteurs briançonnais réclament que le tronçon partant de leur ville soit le premier réalisé.

## **Un projet attractif pour des usages très divers : la nécessité d'une régulation**

Le questionnaire révèle qu'une grande partie des répondants prévoient d'emprunter la voie de manière soutenue : deux-tiers d'entre eux environ envisagent de la fréquenter plusieurs fois par mois, voire davantage.

La sécurité de la voie est l'un de ses principaux facteurs d'attrait, couplée à une préoccupation majeure chez de nombreux participants. Cette notion de sécurité peut en effet s'envisager sous deux angles : d'une part le bénéfice qu'apporterait une voie douce excluant les circulations motorisées, et d'autre part les risques liés à la coexistence de pratiques très différentes sur cette voie.

Concernant l'exclusion des circulations motorisées, prévue dans le projet, la concertation confirme qu'il s'agit d'un point de consensus : la Via Guisane devra bien être dédiée aux circulations douces, et c'est bien cette caractéristique qui fonde son attractivité chez les participants. On relèvera néanmoins quelques aspects marginaux pouvant faire débat :

- certains réclament que cette exclusion des véhicules motorisés soit absolue, alors que le projet prévoit des accès - limités - aux véhicules des riverains, engins agricoles notamment. Si de telles exceptions semblent inévitables pour garantir l'accès aux parcelles, elles devront être réduites au strict nécessaire ;
- les aménagements physiques destinés à barrer le passage aux voitures seront les bienvenus, à condition de ne pas gêner le passage des vélos avec remorque, des vélos à quatre roues ou encore des fauteuils roulants ;
- les intersections avec les routes doivent être limitées aux seuls cas où elles s'avèrent inévitables et, dans ce cas, doivent faire l'objet d'une sécurisation renforcée (incluant pour certains la priorité des usagers de la voie douce sur ceux de la route) ;
- faut-il considérer les véhicules à assistance électrique comme des véhicules motorisés devant être exclus ? Certains le réclament, en raison notamment de la vitesse de certains vélos ou trottinettes électriques, d'autres soulignent la nécessité de les tolérer au titre notamment de l'accessibilité de la voie à tous les publics. Il a été rappelé au cours de la concertation que ce sujet des véhicules à assistance électrique est récent, et donc soumis à des règles et des normes encore en cours d'élaboration et évolutives : cette question devra par conséquent faire l'objet d'une attention particulière tout au long de l'élaboration du projet avec l'appui des associations de collectivités gestionnaires de voies douces.

Si le qualificatif de voie douce n'est pas contesté, les questions de sécurité liées à la cohabitation de différents usages sur la voie sont, elles, beaucoup plus débattues. Les propositions n'ont en effet pas manqué pour décrire les multiples usages possibles de la Via Guisane, ce qui ne manquera pas d'imposer des arbitrages relatifs à leur régulation voire, pour certaines pratiques, à leur autorisation ou non.

Sans surprise, la marche et le vélo sont cités de manière récurrente : été comme hiver, le questionnaire révèle une fréquentation qui devrait être avant tout pédestre, venant ensuite le vélo sous ses diverses formes (VTT et VTC, mais aussi vélo de route, vélo électrique, "fatbike", etc.). Or, même en se limitant à ces deux modes de déplacement, les questions émergent. Comment faire cohabiter en toute sécurité des piétons (a fortiori à mobilité réduite ou accompagnés d'enfants, comme cela a été signalé), avec des cyclistes circulant pour un certain nombre d'entre eux à une allure sportive ? Sur ce point, il a été rappelé que les vélos de route ne fréquenteraient pas la Via Guisane du fait d'un revêtement inadapté à cette pratique, mais la question de la vitesse parfois importante des VTTistes est restée un sujet de crainte. S'ajoutent ensuite divers usages, évoqués de manière plus minoritaire : course à pied, rollers et trottinettes, accès des kayakistes à la rivière, raquettes et ski de fond en hiver et, point important, équitation. La possibilité de parcourir la Via Guisane à cheval n'est en effet pas tranchée : certains craignent notamment une dégradation du revêtement (pas forcément, répondent certains cavaliers). Enfin, aux côtés des pratiques individuelles ou familiales, le projet devra également se positionner sur des pratiques encadrées telles que randonnées à vélo, éventuellement courses pédestres, sorties avec des pensionnaires de maisons de retraites ou d'instituts médicaux, etc.

Outre la configuration de la voie, dont il est question dans le paragraphe suivant, cette question cruciale de la cohabitation a suscité plusieurs réflexions et propositions tout au long de la concertation :

- une attitude vis-à-vis de cette problématique consiste à prévoir que les différents usages se réguleront en bonne entente. A l'appui de cet argument, des témoignages montrant que l'entente sur d'autres voies douces en France n'est pas tellement problématique, ont été entendus. Le retour d'expérience des associations de collectivités gestionnaires de voies douces a été présenté : c'est aux abords des voies navigables, ou encore au contact entre les pratiques de performances (vélo de route, VTT sportif...) et celles de loisirs que des frictions ont pu être constatées. Enfin, il a été rappelé que cette cohabitation existe déjà aujourd'hui sur les chemins de la vallée, sans heurts notables ;
- cependant, nombreux sont ceux qui appellent à un certain niveau de réglementation ; parmi les mesures les plus fréquemment évoquées, la limitation de vitesse des cyclistes reste à définir : sur tout le parcours ou seulement à l'abord des zones d'habitations ? Comment ne pas dissuader ceux qui souhaiteraient emprunter la voie pour les trajets domicile-travail, notamment avec un vélo à assistance électrique ? Est-il possible de dissocier les itinéraires destinés aux piétons et aux cyclistes sur certaines sections ?
- la question des chiens appelle également plusieurs requêtes : la principale concerne leur tenue en laisse et l'interdiction de leur divagation, toujours au titre de la sécurité des usagers ; une autre demande vise le ramassage obligatoire des déjections, installation d'équipements adéquats à l'appui ;



- sur la méthode la plus adaptée pour définir cette régulation, un comité d'usagers est évoqué, de même que la sensibilisation des loueurs et des clubs sportifs. Ces échanges permettront de déterminer et faire évoluer si besoin est le règlement de circulation arrêté par les élus.

Qu'elles soient tacites ou affichées, les règles de bonne conduite entre usagers doivent, pour plusieurs participants, se doubler d'aménagements destinés à assurer la sécurité et le confort de la voie.

## **Largeur, revêtement, équipements... un équilibre à trouver entre praticabilité des aménagements et préservation de l'authenticité**

Si quelques participants militent pour un chemin exclusivement piétonnier, la cohabitation des usages nourrit surtout, dans les réunions comme dans le questionnaire, des prises de position sur les caractéristiques techniques de la voie, principalement sa largeur et son revêtement. Ainsi, nombreux sont ceux qui réclament une largeur suffisante pour que tous les usages puissent cohabiter. La séparation des flux, entre une partie de la voie réservée aux cyclistes et l'autre aux piétons, est une revendication récurrente (voire la scission de la voie en plusieurs itinéraires aux passages où la coexistence est trop délicate). Cette demande se heurte néanmoins aux défenseurs d'une voie conservant son caractère "sauvage" et qui, par conséquent, ne saurait être trop aménagée.

Les réunions ont permis de rappeler que le projet consiste en une voie de 3 mètres de large au maximum, une dimension conforme aux habitudes pour une voie douce de ce type. Des participants ont relevé que des élargissements du chemin existant seraient nécessaires, et s'inquiètent des impacts qui en résulteraient sur les prairies de fauche. Ces questions révèlent aussi une attente plus générale, particulièrement exprimée à la réunion du Monétier, concernant les éventuelles emprises et expropriations liées au projet : les propriétaires concernés se déclarent ainsi très en attente de moments d'échanges sur les tracés définitifs. Le respect et la considération de ces propriétaires au moment d'envisager le passage du projet sur leurs terres est une exigence plusieurs fois rappelée, quelle que soit la procédure retenue (rachat négocié, échange de terres, expropriation, négociation de droits de passage...). Le coût d'acquisition foncières nécessaires au projet a plusieurs fois été réclamé, sans qu'il soit possible de l'estimer à ce stade encore trop précoce du projet. L'exigence d'information sur ce point n'en a pas moins été remarquée, à laquelle il faudra répondre en temps voulu.

Outre la largeur, les échanges ont également porté sur le revêtement de la voie. En accord avec l'esprit initial du projet, l'hypothèse d'une voie goudronnée est en grande majorité rejetée. Parfois réclamée, la pratique du vélo de route relève davantage de la création de pistes cyclables en bordure des voies routières.

Derrière ce relatif consensus sur le refus d'une voie goudronnée s'expriment toutefois des conceptions différentes de la voie. L'arbitrage entre « urbain » et « sauvage », « confortable » et « naturelle » se retrouve aussi, comme évoqué plus haut, sur la question du revêtement, avec

toute une gamme d'opinions, de l'absence de revêtement spécifique à un goudronnage de la voie, en passant par divers aménagements plus ou moins importants (simple suppression des obstacles, entretien et rebouchage des nids-de-poule, revêtement en terre damée, enrobé poreux, etc.). De manière similaire, l'absence de forte déclivité réclamée par certains pour que la voie soit facilement accessible peut se heurter à l'exigence d'une adaptation à la topographie naturelle réclamée par d'autres, qui proscrivent de gros travaux de nivellement.

Sur ces sujets, questionnaires et réunions n'ont pas permis de voir un parti-pris s'imposer, quoique de réels enseignements aient néanmoins émergé :

- l'entretien régulier de la voie par les pouvoirs publics, quel que soit le revêtement retenu, a été exprimé comme un impératif absolu, et ce par différentes catégories de participants (agriculteurs, promeneurs et autres usagers potentiels). Des agriculteurs ont à cette occasion exprimé leur mécontentement, dans la situation actuelle, d'être tenus pour responsables de la dégradation de chemins qui ne sont pourtant pas destinés à la promenade. La Via Guisane pourrait résoudre ce problème à condition, donc, que les dégradations du sol éventuellement liées au passage d'engins agricoles voire de cavaliers soient régulièrement réparées.
- en hiver, des avis divers s'expriment en faveur soit du déneigement, soit du damage de la neige ;
- élément plusieurs fois rappelé en réunion : rien n'oblige le projet à adopter les mêmes caractéristiques tout au long de son tracé ; en fonction des zones traversées (naturelles ou habitées), des éventuels secteurs sensibles ou des déclivités, le profil de la voie, son revêtement ou ses aménagements pourront varier.

L'arbitrage sur le niveau d'aménagement adéquat doit aussi prendre en compte un certain nombre de demandes d'équipement. Certains demandent ainsi des parkings aux abords de la voie, parfois au titre de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. D'autres réclament un éclairage, notamment en hiver (sous des procédés éco-responsables, à l'aide par exemple de détecteurs de mouvement). Quelques demandes portent sur des équipements précis, les bancs et tables de pique-nique recueillant un certain succès (de même que parfois des toilettes, des zones ombragées, des jeux pour enfants...). Le mobilier installé devra être, harmonisé tout au long du parcours.

### **Des demandes spécifiques à divers endroits du tracé**

Qu'il s'agisse du questionnaire ou des réunions, la concertation a permis de déterminer des "points chauds" nécessitant une attention particulière. D'une manière générale, si l'on a vu que l'accès aux centres des villages est parfois réclamé, localement de telles traversées pourraient au contraire soulever des oppositions.

La traversée du hameau des Guibertès a ainsi été régulièrement évoquée. La réunion du Mônétier a conduit la mairie de la commune à préciser les tenants et aboutissants des différents tracés proposés, alors que certains participants s'étonnaient de retrouver le passage par le bas du

Hameau, qui avait pourtant amené des réserves du commissaire-enquêteur en 2014. La recherche du moindre impact sur les prairies de fauche est un enjeu essentiel, auquel les agriculteurs sont très attachés et qui a été rappelé à cette occasion. Par ailleurs, le tracé en bord de Guisane se ferait en grande partie sur un terrain propriété de la commune de Monétier et traverserait moins de propriétés différentes, ce qui faciliterait le projet. Pour autant, les participants à cette réunion ont réitéré leur préférence pour le tracé alternatif, le long de la route puis du chemin existant, jugé moins impactant pour le milieu naturel, bénéficiant d'une plus belle vue, moins bruyant que le tracé préférentiel, plus sécurisant, plus ensoleillé et générant moins de risques de congestion dans le village. Il sera donc nécessaire, pour déterminer le choix du tracé définitif, de concilier ces préférences avec les exigences des propriétaires agricoles.

Dans le secteur de Saint-Chaffrey, des participants ont jugé le tracé préférentiel trop étroit entre Pont-Carles et l'Envers. De plus, l'hypothèse d'une passerelle destinée à franchir la Guisane dans le tracé préférentiel est parfois jugée trop coûteuse. À plusieurs reprises, le chemin des Moules a été évoqué comme solution de remplacement, dans la mesure où celui-ci est peu fréquenté par les automobiles (certains jugeant toutefois nécessaire un un élargissement pour séparer les flux, d'autres estimant de chemin trop froid en hiver). Ces participants rejettent par ailleurs le tracé alternatif, qui emprunte des parcelles cultivées et longe des canaux d'irrigation.

Au niveau de Villeneuve, plusieurs participants aux réunions ou au questionnaire considèrent positivement le tracé alternatif. Il dessert en effet selon eux davantage les commerces et activités, est moins cher dans la mesure où il réutilise des voiries existantes, plus praticable parce que comportant moins de dénivelé. On trouve cependant quelques participants soutenant le tracé préférentiel, dans la mesure où il permettrait de régulariser une fréquentation existante sur des chemins privés, ce qui constitue l'un des objectifs du projet. Si le tracé par le centre de Villeneuve (alternatif) était retenu, ces participants s'enquerraient du devenir de ce chemin existant : y aurait-il une interdiction de passage, une forte incitation via la signalétique, etc. ?

Au Monétier, la compatibilité du tracé avec le projet de golf a fait l'objet d'interrogations. Rappelons que ce projet n'en est qu'au stade d'hypothèse, et n'a à ce jour fait l'objet d'aucun commencement officiel. Toujours est-il que s'il se réalisait, la Via Guisane n'induirait aucune incompatibilité majeure d'après la collectivité qui précise qu'il n'est pas rare que des golfs soient traversés par des cheminements. D'une façon plus générale, il a été demandé que la Via Guisane anticipe dans la définition de ses tracés les équipements aujourd'hui en projet et prévoit notamment leur desserte (projet des iscles à la Salle notamment).

Enfin, une problématique particulière émerge au voisinage des canaux d'irrigation, les représentants d'associations syndicales autorisées s'inquiétant d'un risque à la fois pour les usagers de la voie et pour les canaux et leurs abords, qui pourraient se trouver pollués ou dégradés. Sur les terres irriguées par le Canal Vieux, la perspective d'une emprise de la Via Guisane sur d'actuelles prairies de fauche fonde parfois une hostilité au projet.

## **Une signalétique qui doit s'intégrer au paysage, et valoriser le patrimoine**

Plusieurs participants expriment, dans les questions ouvertes, leur attachement à une signalétique claire et efficace, mais aussi intégrée au paysage. Sur la nature des informations à porter sur cette signalétique, le patrimoine est fréquemment cité. Les panneaux d'information doivent ainsi permettre une meilleure connaissance du patrimoine naturel des zones traversées, ainsi que des indications relatives au paysage, aux activités agricoles et, dans une moindre mesure, à l'architecture. Au cours des diverses réunions, des points d'intérêt particuliers ont ainsi été proposés.

Parmi les activités à signaler, ce sont les loisirs qui sont le plus fréquemment réclamés, activités artisanales et commerces venant ensuite. On peut supposer que ces résultats dessinent un projet avant tout inséré dans la nature, moins qu'une desserte des centres d'activités.

On notera que plusieurs participants expriment leur souhait d'une signalétique la moins abondante possible, voire selon certains inexistante ou presque. On retrouve ici principalement le souhait d'un espace préservé autant que possible des aménagements humains, quoiqu'un participant évoque plutôt le coût d'entretien des panneaux et leur dégradation. Considérés comme fragiles, les panneaux interactifs sont jugés peu pertinents ; le cas échéant, un système de QR-codes pourrait apporter cette interactivité.

En matière de signalétique, plusieurs réclament l'indication de distances vers divers villages ou activités, les itinéraires de randonnées, les parcs à vélos, etc. Les panneaux de danger ou l'indication des toilettes sont également suggérés. Certains évoquent enfin des panneaux d'information ludiques pour les enfants.



# Présentation du dispositif de concertation

## Supports d'information

- 1 dépliant diffusé dans plusieurs lieux publics du territoire
- 1 site internet : <https://www.viaguisane.fr/>
- Affichage dans les communes concernées
- Sollicitation de la presse locale

## Modalités de participation

4 réunions publiques, présentant le projet dans sa globalité, permettant de discuter du tracé au sein de la commune qui accueille la réunion, et d'approfondir un thème spécifique :

- à Saint-Chaffrey le 7 février, avec un approfondissement sur le thème "Assurer la compatibilité avec les usages agricoles " ;
- à La-Salle-Les-Alpes le 14 mars, avec un approfondissement sur le thème "Partager la voie, réglementer les usages, assurer la sécurité" ;
- à Briançon le 4 avril, avec un approfondissement sur le thème "Faciliter les déplacements (inter-connexions, stationnement...)" ;
- au Monétier-les-Bains le 18 avril, avec un approfondissement sur le thème "Valoriser le patrimoine, le tourisme, définir la signalétique " ;

1 questionnaire en ligne

1 adresse e-mail : [contact@viaguisane.fr](mailto:contact@viaguisane.fr)

## Comité de pilotage

Le projet est suivi par un Comité de Pilotage composé de deux élus pour chacune des quatre communes concernées. Il s'est réuni à quatre reprises, à partir de septembre 2018, pour préparer et suivre la démarche de concertation.

Le bilan de la concertation a été présenté au Conseil Syndical du SIVM de Serre-Chevalier le 27 juin 2019 et à l'équipe municipale de la ville de Briançon le 27 août 2019.