

## COMPTE-RENDU

### Réunion publique de Nérès-les-Bains

Mardi 18 novembre 2025, 18h-20h

Pavillon du Lac, 24 avenue Marx Dormoy, 03310

Nérès-les-Bains

Nombre de participants : 67

#### EN TRIBUNE

##### ÉLUS:

- > **M. Alain CHAPY**, Maire de Nérès-les-Bains
- > **Mme Marie CARRE**, VP de Commentry-Montmarault-Nérès Communauté
- > **Mme Valérie LASSALLE**, Conseillère Régionale et élue référente du projet

##### ÉQUIPE PROJET RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES:

- > **M. Lionel MARTIN**, Directeur du projet – Région Auvergne-Rhône-Alpes
- > **Mme Aurélie GRÉGOIRE**, Cheffe du projet – Région Auvergne-Rhône-Alpes

##### ÉQUIPE D'ASSISTANCE À MAÎTRISE D'OUVRAGE:

- > **M. Julien WASSERSCHIED**, Directeur de projet Mobilité – INDDIGO
- > **Mme Camille GARREAU**, Paysagiste – INDDIGO

##### ANIMATION DE LA RÉUNION :

- > **Mme Juliette FOURNIL**, Animatrice de la réunion – Groupe Rouge Vif

#### PRÉSENTATION DU PROJET



Après un bref mot d'introduction des élus présents à la tribune, le maître d'ouvrage présente de manière synthétique le projet pour que chaque participant ait un socle commun de compréhension (cf. support de présentation).

## BRISE-GLACE



Photo : A. Bachet, Commentry Montmarault Nérès Communauté

L'animatrice demande aux personnes de lever la main pour mieux connaître la salle. Ainsi, une vingtaine de personnes sont des usagers habituels du vélo, une dizaine ont déjà emprunté des itinéraires et voies vertes. La salle est composée d'un tiers de personnes présentes à titre personnel, d'un tiers de représentants d'organisations et d'un tiers d'élus et personnes travaillant dans une collectivité.

## QUESTIONS-RÉPONSES



Photo : A. Bachet, Commentry Montmarault Nérès Communauté

## **PROJET : TRACE ET PLANNING**

### **Un participant souhaite savoir comment Nérès-les-Bains sera relié à Commentry.**

La maîtrise d'ouvrage explique qu'à la sortie de Commentry, un chemin sera utilisé, c'est l'ancienne voie ferrée qui reliait Commentry à Ferrières. Ensuite la voie verte tourne à gauche pour rejoindre Nérès via des chemins ruraux. Ceux-ci sont peu fréquentés et accueillent pour l'instant surtout de l'activité agricole. Les agriculteurs sont consultés pour que l'aménagement ne gêne pas leur usage.

### **Un participant souhaite savoir comment la voie verte sera raccordée à Moulins.**

La maîtrise d'ouvrage indique que le raccordement se fera via le Pont de fer, d'où il sera ensuite possible de descendre sur les quais nouvellement aménagés.

### **Un participant demande quand la véloroute voie verte sera mise en service.**

La maîtrise d'ouvrage indique que son planning prévisionnel prévoit un début des travaux à la fin de l'année 2027 pour une mise en service du linéaire en 2030.

## **HALTES, ÉQUIPEMENTS ET MISE EN TOURISME**

**Une usagère régulière des véloroutes et voies vertes demande quels aménagements seront installés au niveau des haltes-repos et des aires de service. Elle explique que des points d'eau, poubelles, toilettes et abris sont nécessaires à intervalles réguliers sur le parcours.**

La maîtrise d'ouvrage souhaiterait effectivement mettre à disposition ce genre d'équipement dans ses aires de service. Cependant, la Région ne réalisant par l'entretien de l'ouvrage, la question de l'entretien de ces équipements est essentielle. Elle ajoute que, sur toutes les haltes, il y aura des stationnements vélo (arceaux ou box), tables et bancs.

**Un participant faisant du vélo d'itinérance signale qu'il est très difficile de trouver des accueils de nuit pour les cyclistes en général, et à tarif réduit en particulier. Il y a très peu d'accueil chez les habitants (à Charroux par exemple).**

La maîtrise d'ouvrage note ce point pour le futur exploitant de la voie verte, qui s'occupera de sa mise en tourisme et du jalonnement plus précis des restaurateurs et hébergeurs.

**Un participant indique qu'il serait intéressant de faire ressortir le patrimoine agricole de l'Allier (métayage et bocage) dans l'identité de la voie verte.**

**Un participant indique que le jalonnement doit être de qualité pour relier les autres itinéraires existants (Vagabonde et Via Allier notamment). Il donne en exemple le déficit de signalétique de La Vagabonde.**

La maîtrise d'ouvrage indique que la signalétique et le jalonnement seront intégrés aux études détaillées.

**Un participant pense qu'il serait intéressant de signaler au niveau des haltes les commerces et animations locales disponibles.**

La maîtrise d'ouvrage explique qu'en plus du jalonnement réglementaire, les haltes indiqueront les patrimoines locaux. De plus, des micro-signalisation indiquant les commerces pourront être intégrées, à la charge des communes.

## **COHABITATION DES USAGES**

**Un représentant de l'association française des vélos couchés demande comment le maître d'ouvrage compte empêcher les véhicules thermiques de passer sans entraver les véhicules non motorisés volumineux (sacoches, vélo-couché, poussettes, remorques...). Aussi pour la question du revêtement, la V46 au nord de Montluçon combine plusieurs types de revêtements et cela reste agréable, malgré certains passages moins lisses.**

La maîtrise d'ouvrage indique qu'un plot pourrait être disposé au milieu de la voie, de façon à laisser 1m50 de part et d'autre. Cela permet ainsi de bloquer les automobiles mais pas les deux-roues motorisés. L'idée est de prioriser l'accueil confortable des utilisateurs (sacoches, poussettes, PMR...) et de compter sur le civisme des usagers et une auto-régularisation en premier lieu. Cela fonctionne sur des projets comme le tour du Lac d'Annecy où il y a peu ou pas de système de restriction.

**Une participante agricultrice explique que des plots peuvent gêner le passage des animaux. De plus, en termes de priorité sur les intersections, les troupeaux ne peuvent pas être arrêtés facilement. Elle s'inquiète aussi de la largeur de trois mètres de la voie verte qui est étroite pour les engins agricoles.**

La maîtrise d'ouvrage note la problématique pour les troupeaux. Elle explique que la voie verte présente l'avantage d'utiliser une emprise abandonnée, très embroussaillée au point d'être infréquentable même à pied. Les usages agricoles sont donc quasi inexistantes sur tout le linéaire et resteront inchangés. Le traitement des intersections se fera au cas par cas, s'il elles sont utilisées régulièrement par un agriculteur, la priorité peut être repensée. Enfin la voie verte ne touche pas à la largeur des chemins, il s'agit juste de revêtir une zone restreinte à 3m de largeur.



**Un représentant de l'AF3V (Association française des Véloroutes et Voies Vertes) affirme que les plots doivent être étudiés pour être bien visibles des cyclistes (plus de 1m de hauteur, peinture...). De plus, l'utilisation de la dénomination « Voie verte à usage limité » porte à confusion. Avec le terme « voie verte » on ne s'attend pas à rencontrer d'usager motorisé.**

La maîtrise d'ouvrage note ces éléments et indique que la terminologie « Voie verte à usage limité » peut tout à fait être changée car c'est pour l'instant une simple expérimentation, elle n'est pas encore entrée dans le Code de la Route et n'a donc pas encore de nom défini.

Il est également précisé que les plots seront positionnés sur des petits îlots centraux, favorisant leur visibilité et leur évitement par les cyclistes.

**Un participant s'interroge sur l'avenir du vélorail de Noyant d'Allier.**

La maîtrise d'ouvrage confirme la volonté de maintenir son activité. En effet, l'emprise étant initialement prévue pour deux voies de chemin de fer, il devrait être possible d'insérer la voie verte à côté du vélorail. De plus, au début du parcours, un chemin forestier sera emprunté afin de limiter la cohabitation. Il existe déjà des exemples de cohabitations voie verte / vélorail qui fonctionnent bien.

**Un participant signale que la connexion avec Montluçon doit être ajoutée en projet, car c'est un point noir pour les cyclistes. La jonction ne possède pas de revêtement roulant, en particulier au niveau des viaducs qui sont couverts de sable et de gravier.**

Une participante ajoute que la Commune de Nérès-les-Bains lui a indiqué qu'ils allaient refaire le revêtement de ces viaducs.

Le service technique de Nérès-les-Bains explique que seul le viaduc le plus proche de Nérès-les-Bains est situé dans son périmètre, les deux autres sont sous la responsabilité de la ville de Montluçon. Ce viaduc devait en effet être réhaussé et revêtu en septembre 2025, mais les entreprises n'étaient pas disponibles donc les travaux ont été décalés. Le budget est bien alloué à cette opération.

## **SÉCURITÉ**

**Un participant demande, comment, en cas d'accident, il pourrait signaler à quel niveau de la voie verte il se situe.**

La maîtrise d'ouvrage indique ne pas avoir prévu pour l'instant de jalonner le parcours de bornes kilométriques, mais note l'intérêt de la question en cas de zone blanche sur le trajet ne permettant pas aux services d'urgence de géolocaliser le blessé.

**Une participante s'interroge sur l'accès de la voie aux véhicules de secours, si un plot barre l'accès de la voie verte.**

La maîtrise d'ouvrage explique que le plot pourra être déverrouillé et abaissé, la voie verte est accessible à tout véhicule d'urgence (entretien, secours...).

## **OPPORTUNITÉ DU PROJET**

**Un participant déclare que, bien que le projet soit intéressant, il serait plus urgent d'améliorer la voie SNCF et de refaire circuler les trains entre Moulins et Commeny.**

La maîtrise d'ouvrage indique que SNCF Réseau n'a pas de projet de réouverture de voie ferrée. Comme la Région a un projet d'aménagement, c'est celui-ci qui est soumis à l'avis du public. Cependant, SNCF Réseau reste propriétaire de l'emprise et l'aménagement reste réversible, si elle souhaite à l'avenir réhabiliter les voies pour y faire circuler des trains.

## ATELIERS THÉMATIQUES



Photo : A. Bachet, Commentry Montmarault Nérès Communauté

Pendant 1h, les **67 participants** se sont répartis en deux groupes pour travailler, tour à tour, sur la cohabitation des usages et des revêtements d'une part, et la recherche d'une identité à valoriser de l'autre.

## ATELIER VALORISATION DU TERRITOIRE

Les participants découvrent différents types d'identités (héritage ferroviaire, patrimoine urbain, agriculture et bocage, patrimoine culturel, biodiversité...) et révèlent les éléments du territoire à valoriser autour des haltes et du tracé

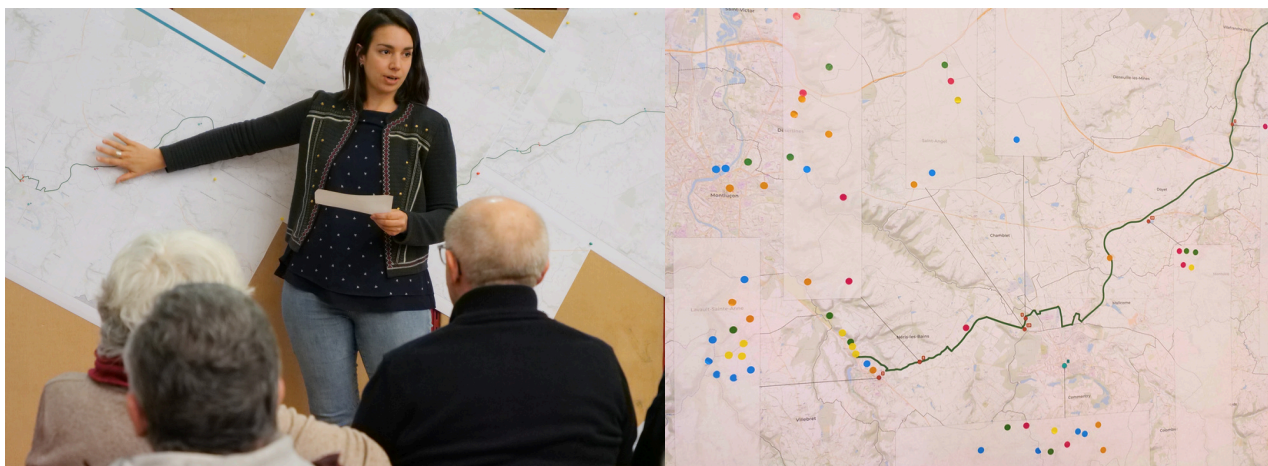
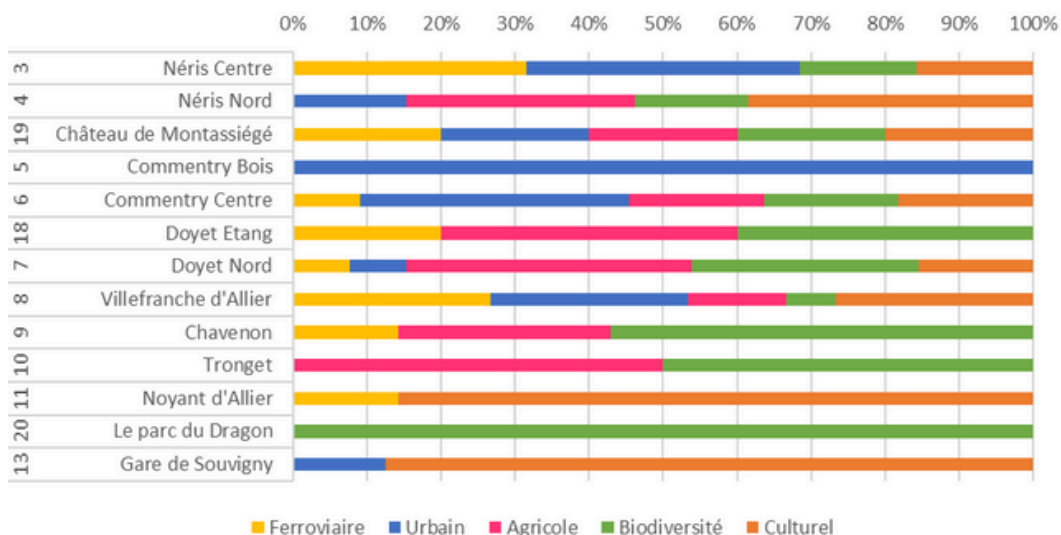


Photo : A. Bachet, Commentry Montmarault Nérès Communauté

## COULEURS DES HALTES

Les participants sont invités à indiquer des points d'intérêts et signaler les points noirs pour chaque halte. Le territoire regorge de points d'intérêts, cependant certaines grandes thématiques à valoriser ressortent pour chaque halte :



Les premiers retours permettent de donner une **tendance affirmée sur l'identité à donner pour certaines haltes (Souvigny, Noyant d'Allier)** tout en révélant la pluri-orientations de nombreux autres points d'arrêts. Cette diversité permettra de rythmer et dynamiser les sujets tout au long de la V75.

Aucun **point noir** dans le paysage n'a été soulevé lors de cet atelier. Les participants étaient d'accord pour dire que le territoire était dans son ensemble à valoriser.

Seul l'emplacement d'une **décharge** d'enfouissement de déchets pollués, notamment avec de l'amiante, située à proximité de la halte 19 a fait réagir. Il a été remarqué que cet espace était cependant non visible aujourd'hui, protégé d'une frange végétale et clôturé.



Photo : A. Bachet, Commentry  
Montmarault Nérès Communauté

### **CHOIX DE LA HALTE DE COMMENTRY**

Entre la halte 5 située à Commentry Bois et la halte 19 située au Château de Montassié. **Les participants préfèrent une halte située à Commentry Bois**, bucolique et ombragée, plutôt que proche d'un domaine privé avec un risque de déranger les propriétaires.

### **REMARQUES DES PARTICIPANTS SUR D'AUTRES POINTS D'INTÉRÊTS HORS HALTES**

- Sur le patrimoine naturel, l'Allier est à valoriser, bien qu'elle soit éloignée de la voie verte
- La halte à Nérès les Bains pourrait s'envisager au niveau du gymnase (sur le parcours)
- Il faudrait favoriser le bivouac et les solutions d'hébergement abordables financièrement
- La Région recense-t-elle les hébergements existants, soutient-elle financièrement ?... Idée de mettre à disposition des dortoirs scolaires lorsqu'ils ne sont pas utilisés en été
- Producteur de fromage de chèvre connu ?
- Valoriser le patrimoine historique du « Tacot »
- Valoriser les fermages et les châteaux
- Valoriser les cours d'eau
- Indiquer la connexion avec la Via Sancti Martini
- Bien signaler la connexion avec la Vagabonde
- Indiquer le Château Ancinet, Roseaie Delbard et pépinière à Malicorne
- Valoriser le parcours Pépit
- Faire le lien avec le passé sidérurgique de Commentry et Montluçon
- Il existe une ancienne maison de garde-barrière actuellement en vente sur la commune de Malicorne. La municipalité s'interroge sur l'opportunité de la restaurer pour être mise à profit en lien avec la voie verte.



Photo : A. Bachet, Commentry  
Montmarault Nérès Communauté





# ATELIER COHABITATION DES USAGES ET REVÊTEMENTS

Les participants réfléchissent aux manières de garantir une bonne cohabitation entre les différents usagers puis au type de revêtement à privilégier, selon plusieurs critères.

## COHABITATION DES USAGES

Des **pistes d'actions** pour favoriser la cohabitation entre les usagers sont évoquées.

### **Campagne de communication aux alentours de la voie verte :**

- Rappel des règles du code de la route, du respect des autres usagers, faire preuve de tolérance et bienveillance
- Rappel de l'obligation de tenir ses animaux en laisse

### **Aménagements à réaliser**

- Elargir la bande de roulement à 4,00 voire 5,00 m sur les sections le plus fréquentées (abords des zones urbaines)
- Mettre en place une séparation des trafics: profiter de l'emprise ferroviaire large pour créer un cheminement parallèle à destination des joggers, randonneurs, voire équestres
- Aménager un accotement enherbé large qui sera progressivement converti en cheminement naturel à force de passage par les piétons et joggers



Photo : A. Bachet, Commeny Montmarault Nérès Communauté

## REVÊTEMENTS

D'après les participants, il faudrait **plusieurs types de revêtements différents** sur le tracé. Par exemple, des sections revêtues en dur sur les tronçons les plus fréquentés par des usagers diversifiés, et favoriser les revêtements plus souples, mais roulants sur les tronçons localisés en zone très rurale avec une pratique plus centrée sur le vélo.

Le revêtement doit aussi tenir compte de la **qualité paysagère** des sites traversées: éviter la pose de l'enrobé noir sur des territoires ruraux. Il est rappelé qu'avec le temps, le noir d'un enrobé s'éclaircit pour tendre vers une couleur plus grise et moins contrastée avec les paysages environnants.

Si le **béton** ne semble pas pertinent sur l'emprise ferroviaire (pas de trafic motorisé à venir), il peut constituer une solution à privilégier sur la **section entre Commeny et Nérès les Bains**, où les chemins empruntés sont utilisés par les véhicules agricoles. Les revêtements souples sont à écarter sur cette section.



L'**entretien de l'infrastructure** est un sujet qui revient beaucoup: les collectivités s'interrogent sur la manière de faire et le coût des opérations. Des revêtements ne nécessitant pas d'interventions trop fréquentes et faciles à entretenir sont à privilégier.

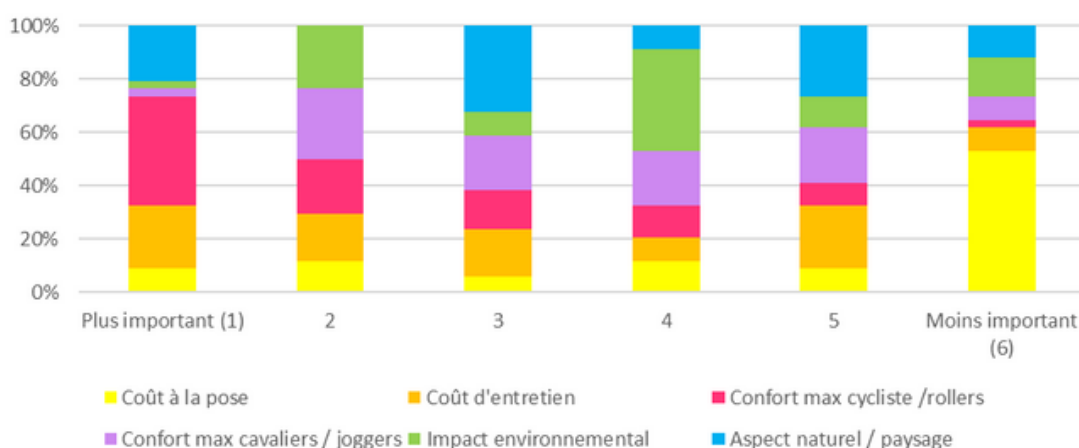
Pour faciliter l'entretien courant de la voie verte, il pourrait être envisagé:

- La création d'une application permettant aux usagers de faire remonter des informations sur des dégradations constatées
- La création de poste d'agent d'entretien, chargé de parcourir l'itinéraire pour identifier les opérations d'entretien à planifier.

Dans le **formulaire de classement des critères de choix des revêtements**, le **confort maximal de tous les usagers** (cyclistes, rollers et PMR comme cavaliers, marcheurs et joggers) est globalement le plus valorisé par les répondants.

Les critères les moins importants pour les répondants sont le coût du revêtement à la pose (financé par la Région) et son aspect naturel et intégration dans le paysage (même si ce critère est aussi très valorisé par certains participants).

Les autres critères sont plutôt également répartis sur le reste de l'échelle.



## REMARQUE DES PARTICIPANTS

- Inquiétudes sur l'entretien à long terme
- Conserver un maximum de végétation dans l'emprise ferroviaire (ombre, préservation de l'environnement).
- Etudier comment les eaux de pluie seront gérées suite à l'installation de la voie verte.
- Usages hippiques : inclure une surlargeur pour les chevaux à côté de la voie verte
- La typologie de revêtement peut avoir un impact sur la vitesse de circulation des vélos et donc sur la sécurité donc les matériaux trop roulants peuvent être au final problématiques (exemple réussi de la V46 au nord de Montluçon - Canal du Berry qui a plusieurs revêtements)
- Cohabitation avec les promeneurs avec des chiens qui doivent être tenus en laisse -> nécessité de mettre en œuvre des panneaux encourageant les bonnes pratiques
- En cas de chute d'arbres sur la voie verte (arbre appartenant à un propriétaire riverain), clarifier qui est responsable et qui doit évacuer l'obstacle.
- La V75, pour séduire, doit être adaptée à tout type d'utilisateur. Un enrobé coloré semble le plus judicieux afin de favoriser l'usage de toutes les pratiques tout en restant assez simple d'entretien et fondu dans le paysage.



- Adapter le revêtement en fonction des zones (chemin de campagne, autour de villes et villes enrobé coloré...).
- Voir avec les communes leur budget pour l'entretien.
- Maintien de la végétation ou plantation pour maintenir l'intimité des habitations à proximité de la voie verte.
- Possibilité de plusieurs revêtements. Roulant pour les "grosses villes" (roller, fauteuils, trottinettes...). Non goudronné pour les zones avec moins de densité de population, passage bucolique.
- Le confort de tous les types d'usagers est prioritaire
- La signalétique devra être importante et lisible (sol et autre support)
- Liaison Montluçon-Néris, de nombreux usagers se plaignent de la difficulté à circuler à vélo sur cette portion.
- Clientèle curiste à Néris : prévoir aménagements PMR
- Sur quelle largeur la plateforme sera-t-elle dévégétalisée ? Garder au maximum la végétation existante.
- Centre équestre à Saint-Sornin
- Idée d'un sentier latéral pour les chevaux
- Il est mentionné la présence d'un stand de tir (Balltrap) entre Villefranche et Murat, utilisé deux à trois fois par an. Il sera nécessaire de s'assurer qu'aucun risque d'accident ne puisse se présenter.
- Le passage à Villefranche d'Allier constitue un point topographique bas, problématique lors d'épisodes pluvieux importants. Les phases d'études de maîtrise d'œuvre devront prendre en compte cette problématique hydraulique et prévoir des systèmes d'évacuation des eaux adaptés.
- Attention au positionnement précis de l'aire d'arrêt n°4 qui risque d'être placée sur un chemin de passage de bétail (un emplacement plus favorable a été vu avec l'agriculteur concerné et repositionné sur la cartographie ci-dessous)



*Repositionnement de l'aire d'arrêt n°4*