

**Les travaux de la Via Fluvia avancent :
le tunnel de l'Homme est contourné à Burdignes**

Cette nouvelle tranche de travaux de la Via Fluvia, qui devrait se terminer fin juin 2022, permettra de faire la jonction entre la Loire et l'Ardèche à St-Marcel-les-Annonay (446 m d'alt).

Cette portion de 3,5 km rejoindra ensuite le hameau des Bénévis (605 m d'alt.), par Moulin Ferrand, et Dovezet.

Afin de contourner le Tunnel de l'Homme, reliant la Voie Ferrée à la Gare de Bourg-Argental/Burdignes, la CCMP a dû créer ex-nihilo un tracé de jonction de 360m de longueur, assez pentu, permettant de rejoindre le parking au lieu-dit Les Bénévis, sur la Commune de Burdignes.

En effet, la voie ferrée initiale (cf doc 1 ci-joint) faisait une boucle de 3 km pour corriger un relief particulièrement accidenté (cf doc 2 ci-joint) : à savoir un dénivelé de 75 mètres environ entre les deux points de la boucle historique que faisait le chemin de fer à cet endroit précis, soit l'entrée du tunnel de L'Homme (côté est) et le lieu-dit Les Bénévis (côté ouest).

Il est aujourd'hui impossible matériellement de reprendre le tracé de la « boucle » pour corriger ce dénivelé : l'emprise foncière a été partiellement transformée en une zone d'activité communautaire il y a près de 30 ans ; La question des chauves-souris, si elle peut être une des causes environnementales à enjeux en d'autres points de l'itinéraire, n'est pas le sujet ici. En effet, le seul intérêt de l'emprunt du tunnel de l'Homme résidait dans le maintien d'une boucle, mais celle-ci n'est plus possible pour les raisons évoquées plus haut.

Les problématiques dans ce secteur sont le relief, contrainte à laquelle s'ajoute une nécessaire conciliation de l'itinéraire vélo avec les usages et les activités, notamment agricoles, existantes, et celle du foncier.

L'addition de celles-ci explique ce tracé, tout autant accidenté que l'est le relief sur ce secteur.

Le cahier des charges des VVV prévoit d'ailleurs que la déclivité puisse être plus importante, « exceptionnellement sur de très courtes distances où on peut admettre une déclivité plus forte (pour franchir un obstacle), et dans les zones de montagne. »

La priorité de la CCMP est d'assurer la liaison sur cet itinéraire, car c'est par cette continuité que la Via Fluvia pourra pleinement s'inscrire dans le schéma des voies vertes d'intérêt national, cette portion accidentée constituant l'exception autorisée en cas de franchissement d'un obstacle.

Document n°1 :

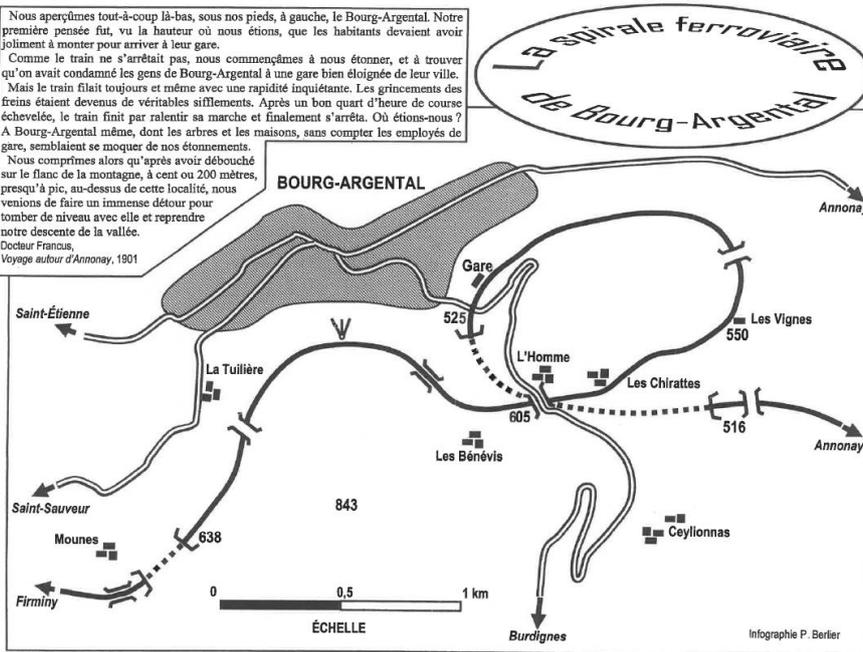
Nous aperçûmes tout-à-coup là-bas, sous nos pieds, à gauche, le Bourg-Argental. Notre première pensée fut, vu la hauteur où nous étions, que les habitants devaient avoir joliment à monter pour arriver à leur gare.

Comme le train ne s'arrêtait pas, nous commençâmes à nous étonner, et à trouver qu'on avait condamné les gens de Bourg-Argental à une gare bien éloignée de leur ville.

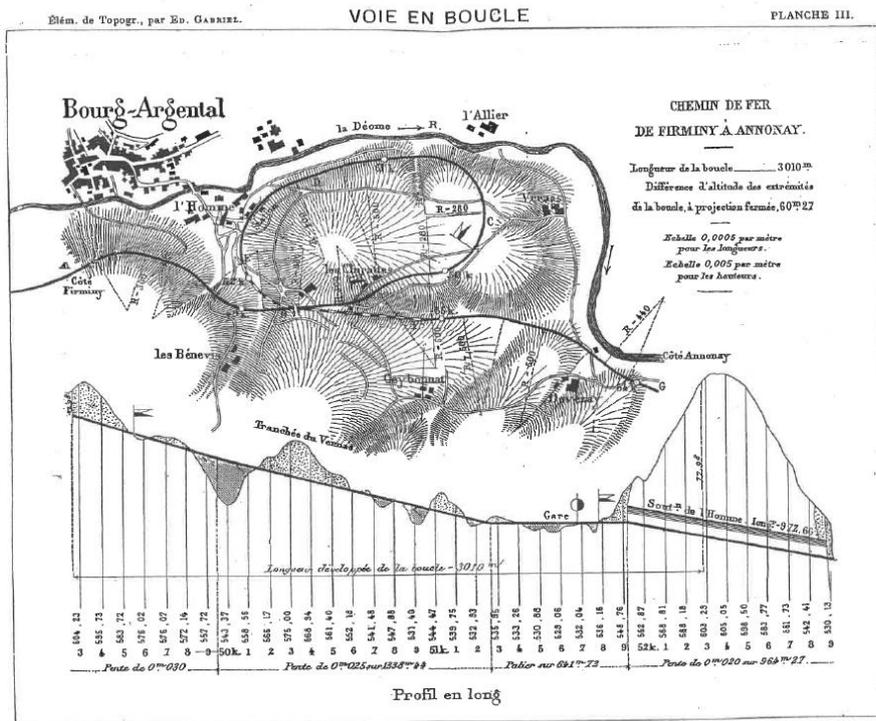
Mais le train filait toujours et même avec une rapidité inquiétante. Les grincements des freins étaient devenus de véritables sifflements. Après un bon quart d'heure de course échevelée, le train finit par ralentir sa marche et finalement s'arrêta. Où étions-nous ? A Bourg-Argental même, dont les arbres et les maisons, sans compter les employés de gare, semblaient se moquer de nos étonnements.

Nous comprîmes alors qu'après avoir débouché sur le flanc de la montagne, à cent ou 200 mètres, presque à pic, au-dessus de cette localité, nous venions de faire un immense détour pour tomber de niveau avec elle et reprendre notre descente de la vallée.

Docteur Francis,
Voyage autour d'Annonay, 1901



Document n°2 :



Contact Presse :
 Patricia SALA
psala@cc-montsdupilat.fr
 04 77 39 69 21