Itinéraire sécurisé et scénarisé en Maurienne

Syndicat du Pays de Maurienne

Jeudi 12 octobre 2016

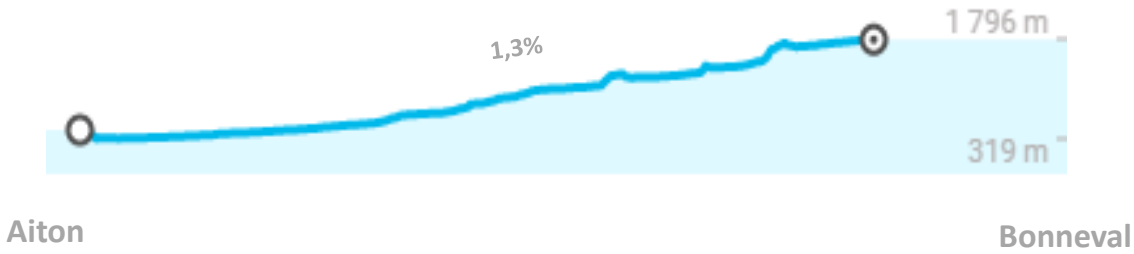
Rencontre Qualité Cyclo Maurienne – 13/10/16

Plan de présentation

- Contexte et objectifs
- Calendrier de la mission
- Tracé retenu et proposition de planification
- Estimations financières
- Etudes environnementales à mener
- Calendrier prévisionnel des tâches
- (Recommandations jalonnement et signalisation
- Les aires d’arrêt et le stationnement)

Contexte et enjeux

Une vallée de 120km, point culminant à 1800m



- Une activité cyclotouristique très marquée
  - Présence de cols mythiques des Alpes, régulièrement empruntés par les étapes du tour de France (Madeleine, Galibier, Croix de fer…)

Contexte et enjeux

- Les enjeux portés par l'étude autour de la pratique du vélo
  - Proposer un itinéraire cyclable sécurisé et accessible autorisant une pratique de type loisir familial ⇨ cible prioritaire
  - Permettre des connexions sécurisées entre les itinéraires cyclosportifs
  - Assurer la continuité de l'itinéraire pour connecter les territoires
  - Favoriser les rabattements cyclables vers les pôles générateurs ⇨ encourager les pratiques utilitaires, valoriser le patrimoine local

Les objectifs

L'étude doit aboutir à la définition d'un itinéraire cyclable sécurisé et accessible en profitant des opportunités offertes en fond de vallée :

- **Chemins non revêtus, sentiers…** Quelle cohabitation avec les pratiques pédestres ?
- **Les berges de l'Arc :** souvent enclavée entre l'autoroute et la RD1006. Quelles opportunités ? Quels accès ? Quelle réglementation ?
- **Les voiries secondaires :** hypothèses de tracé intéressantes. Faibles coûts d'aménagement.
- **Les axes routiers à fort trafic :** solution de repli avec aménagement de site propre

Berges de l'Arc revêtue à Aiguebelle

Route de la Madeleine à Argentine

La RD1006 à Francoz, enclavée entre la retenue d'eau, la voie ferrée et l'A43

Calendrier et méthodologie

Etape 1
Définition des besoins et concertation

Etape 2
Proposition de positionnement

Tranche conditionnelle
Etude de faisabilité détaillée

Juillet – Octobre 2015

- Inventaire des pratiques
- Benchmark national et européen
- Analyses territoriales (déplacements, environnement, paysage, urbanisme…)
- Réunions de concertation

Réunion technique

Octobre – Janvier 2016

- Relevés de terrain détaillés
- Premières estimations financières
- Analyses multicritères
- Préconisations jalonnement et signalisation

Réunion technique

De février à mai 2016

- Confirmation de certains tracés (confrontation TELT)
- Approfondissements environnementaux : études à engager préalablement
- Proposition de planification
- Estimation des coûts de fonctionnement
- Remise du classeur technique de segmentation du tracé

Réunion de lancement

Comité de pilotage

Comité de pilotage

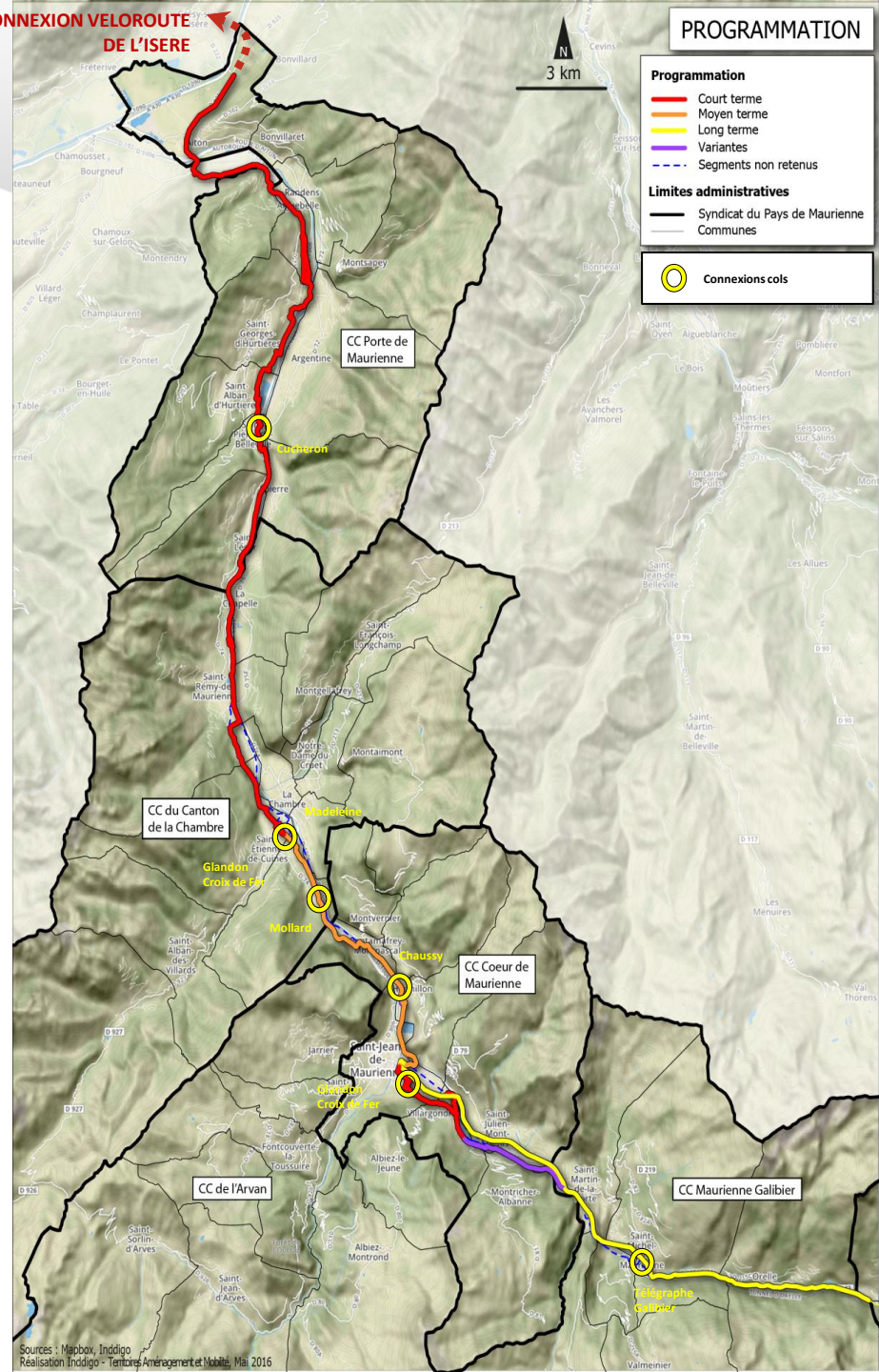
Comité de pilotage

Les critères de planification

- Court terme (2017-2020)
  - Réponse aux besoins de déplacements loisirs
    - Linéaire longue distance
    - Aménagements hors voirie
  - Enjeux territoriaux
    - Desserte de pôles générateurs
    - Aménagements en sortie d'agglomération
- Moyen terme (2021-2024)
  - Liaisons assurant la connexion entre les sections du court terme
- Long terme (2025-2028)
  - Aménagement plutôt dédiés aux pratiques sportives
  - Reprise d'aménagements existants

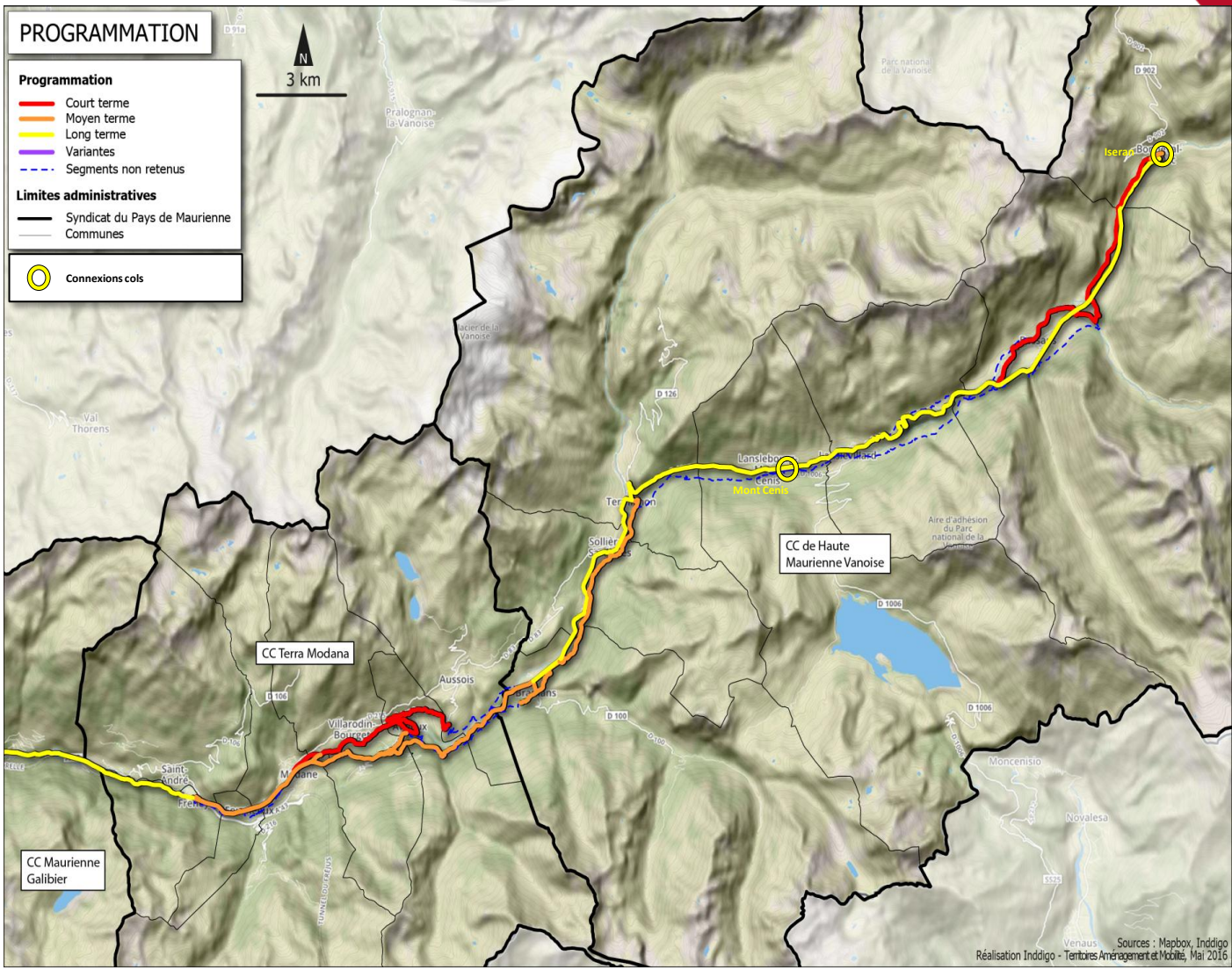
Proposition de planification (est)

- Court terme
  - Itinéraire des cinq Lacs
    - Tracé continu
    - Peu de difficultés techniques
    - Réponse aux besoins loisirs
  - Voie verte de St-Jean de Maurienne
    - Desserte du plan d'eau
- Moyen terme
  - Connexion entre les deux sections court terme
- Long terme
  - Bandes cyclables sur la RD1006 (confortement)
- Variantes
  - Continuité après le plan d'eau : prolongement de l'itinéraire loisirs sur l'ancienne RN6
  - Passage sous la RD906 à Hermillon



Proposition de planification (est)

- Court terme
  - Itinéraire Modane – Forts de l'Esseillon
    - Chemin ONERA puis RD215
  - Voie verte Bessans – Bonneval
    - Le long de l'Arc puis Petit Bonheur
- Moyen terme
  - Equipement de la RD1006 pour le passage de l'Esseillon
  - Chemin du Petit Bonheur jusqu'à Termignon
- Long terme
  - Equipement des RD902 et 1006



Répartition financière

- Investissement plus élevée sur la première phase
  - Possibilité de report sur le moyen terme

- Moyen et long termes équilibrés

- Un investissement global de 1,10M€ /an

	Coût	Coût annuel
Court terme (2017-2020)	5 458 000	1 364 500
Moyen terme (2021-2024)	3 971 000	992 750
Long terme (2025-2028)	3 777 000	944 250
Total	13 206 000	1 100 500

ETUDES environnementales

L'étude d'impact

- Une piste cyclable est considérée comme une infrastructure routière
- EI obligatoire dès lors qu'elle fait plus de 3 km de longueur

Le dossier Loi sur l'eau

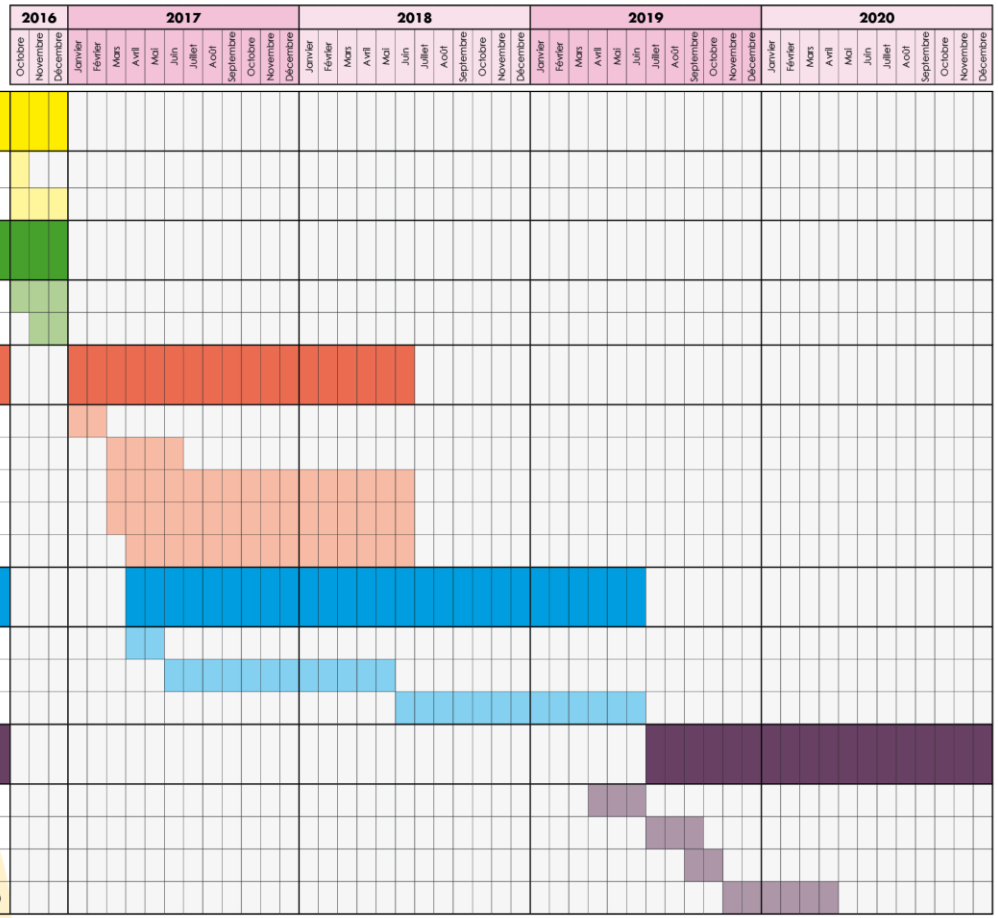
- Principales zones humides concernées, traversées sur chemins existants :
  - St Georges des Hurtières – le Verney
  - Bessans – Chemin du Petit Bonheur
  - Bessans – secteur du Pont Neuf
  - Bonneval-sur-Arc – le Rieu

Risques naturels et notamment risques inondations

Contraintes de la zone rouge : inconstructibilité mais certains aménagements y sont autorisés à condition qu'ils ne fassent pas obstacle à l'écoulement des eaux et n'aggravent pas les risques et leurs effets

PLANNING PRÉVISIONNEL DES TÂCHES POUR LA RÉALISATION DE L'ITINÉRAIRE CYCLABLE MAURIENNE

1	**Validation politique du tracé**	SPM
1.1	Présentation en comité syndical	SPM
1.2	Rencontre des communes concernées par le court terme	SPM
2	**Validation technique du tracé**	SPM
2.1	Parcellaires DDT / SFTRF	SPM
2.2	Environnementales et contraintes naturelles	SPM
3	**Définition de l'avant projet définitif**	AMO
3.1	Consultation/choix du Bureau d'études	SPM
3.2	Définition des aménagements	AMO
3.3	Définition de la maîtrise d'ouvrage des travaux	AMO/SPM
3.4	Acquisition parcellaire	MO
3.5	Finalisation du plan de financement	AMO/SPM
4	**Rédaction des dossiers réglementaires et instruction**	AMO / DDT / DREAL
4.1	Etude au cas par cas	AMO
4.2	Etude d'évaluation environnementale (comptage faune flore)	AMO
4.3	Instruction / Demande de pièces complémentaires	DDT / DREAL
5	**Travaux**	MO
5.1	Choix du maître d'œuvre / consultation	SPM / MO
5.2	Rédaction du DCE	AMO
5.3	Analyse des offres, choix des entreprises	AMO
5.4	Travaux	Entreprises AMO



SYNDICAT
Pays de Maurienne

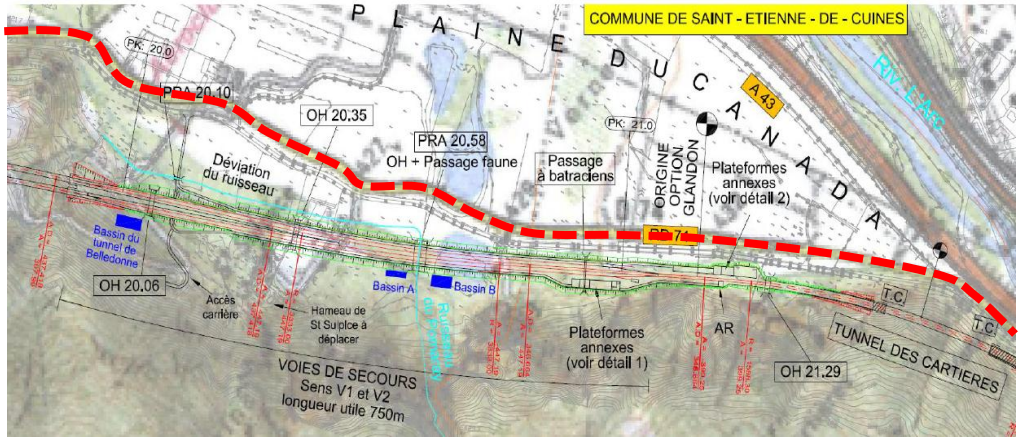
Pays de Maurienne
SAVOIE

Itinéraire sécurisé et scénarisé en Maurienne

MERCI DE VOTRE ATTENTION

Les conséquences pour l'itinéraire cyclable : 1- la plaine du Canada

- Travaux ferroviaires
  - Section aérienne de 3km longeant la RD74
  - Travaux SNCF Réseau
  - Horizon 2050
- Proposition cyclable
  - Piste cyclable le long de la RD74
  - Planification : court terme (4 ans)
  - Estimation financière : 570.000 € pour 2.300m



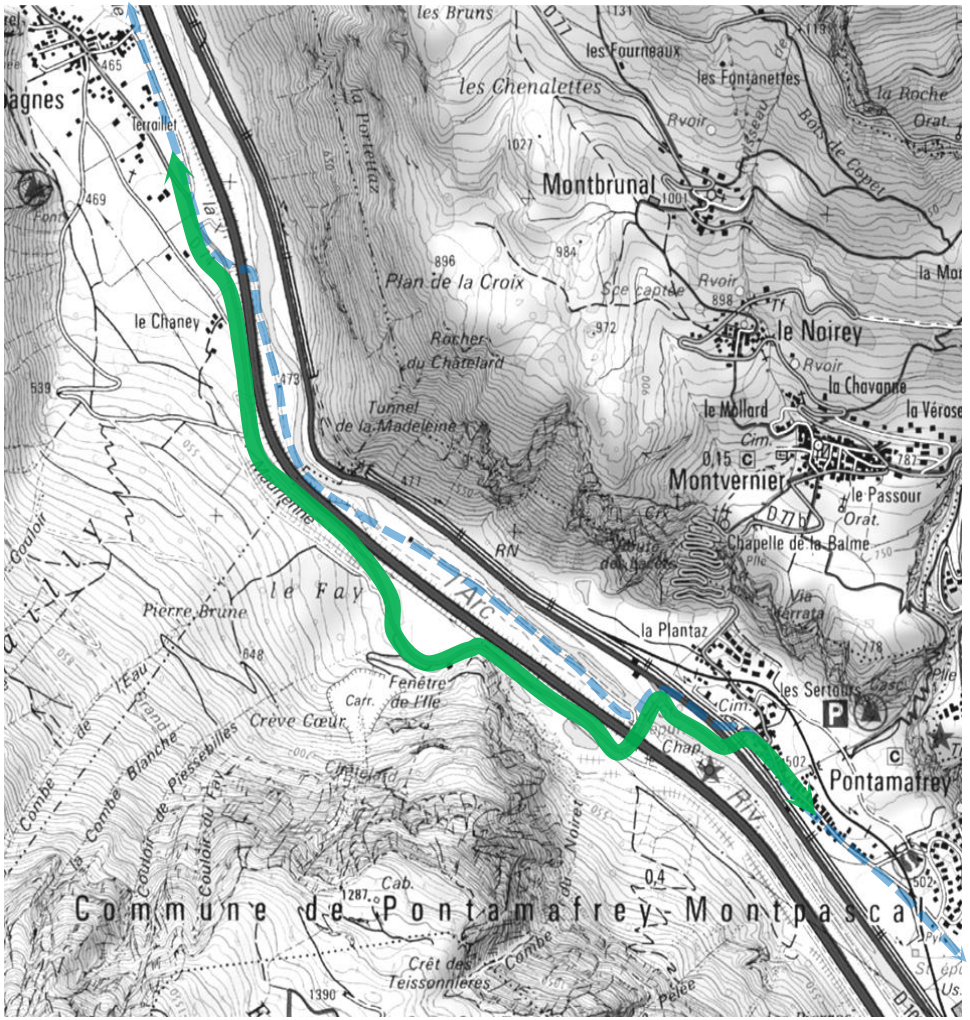
Proposition INDDIGO :
L'aménagement cyclable doit assurer la liaison Aiton – St-Etienne-de-Cuines à échéance 2021.
Les travaux ferroviaires sont programmés pour 2035.

⇨ Réaliser l'aménagement proposé si le foncier CD73 est disponible

Cœur de Maurienne : Pontamafrey

⇨ <u>Proposition INDDIGO</u>

- Option de l'Arc plus attractive et moins chère
- Dépendante de la faisabilité technique d'un terrassement le long de l'autoroute sur terrains SFTRF

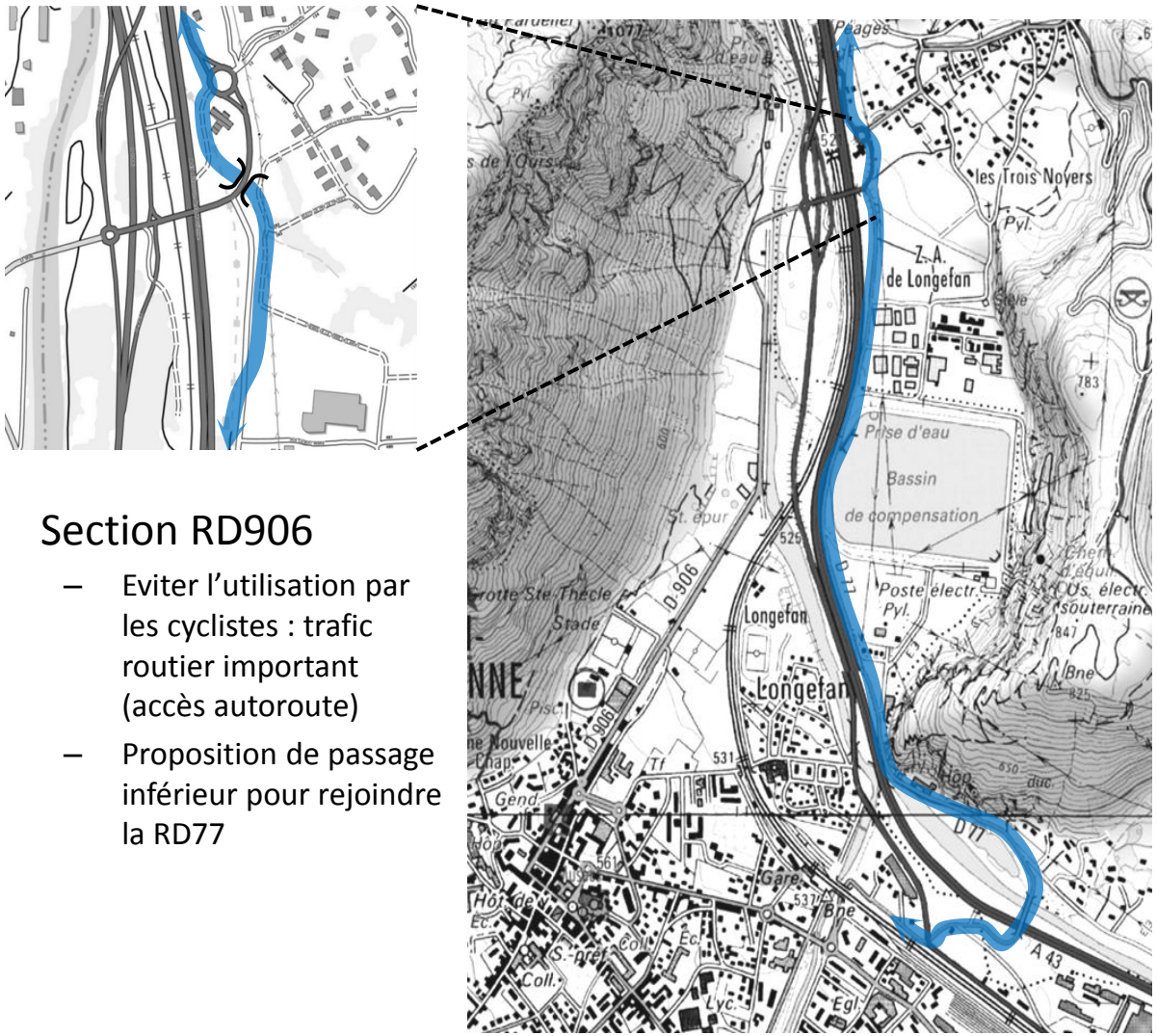


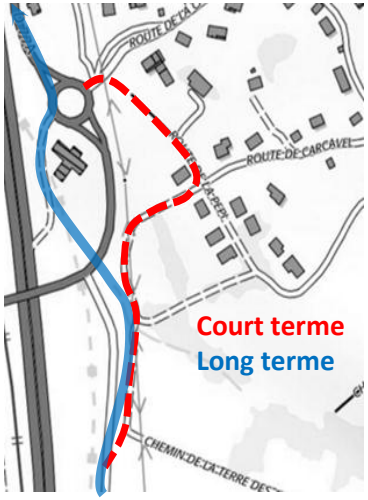
Proposition non retenue en comité de pilotage : section SFTRF inaliénable et située en zone inondable.

⇨ <u>RD74 validée</u> et option Arc conservée en alternative long terme.

Cœur de Maurienne : la RD77

Proposition retenue en comité technique à long terme.
Etudier un passage par le lotissement voisin à court terme.





- Section RD906
  - Eviter l'utilisation par les cyclistes : trafic routier important (accès autoroute)
  - Proposition de passage inférieur pour rejoindre la RD77

Les conséquences pour l'itinéraire cyclable : 2- la traversée de St-Jean-de-Maurienne

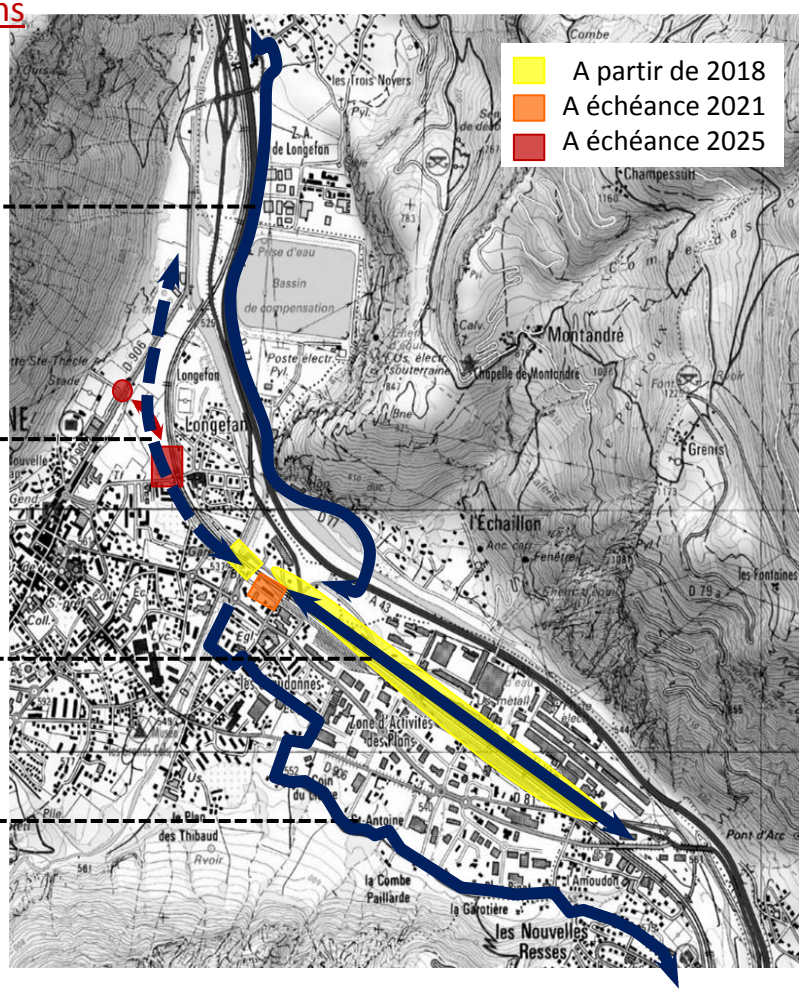
- Impacts sur l'itinéraire cyclable propositions INDDIGO

Maintien de l'aménagement sur la RD77

Réflexion long terme sur la réalisation d'une continuité cyclable sur Longefan *(non chiffré)* :
- Quelle connexion au niveau de l'échangeur autoroutier ?
- Intégrer des aménagements cyclables sur les nouvelles infrastructures
- Prévoir la possibilité d'un encorbellement sur l'ouvrage de l'Arvan

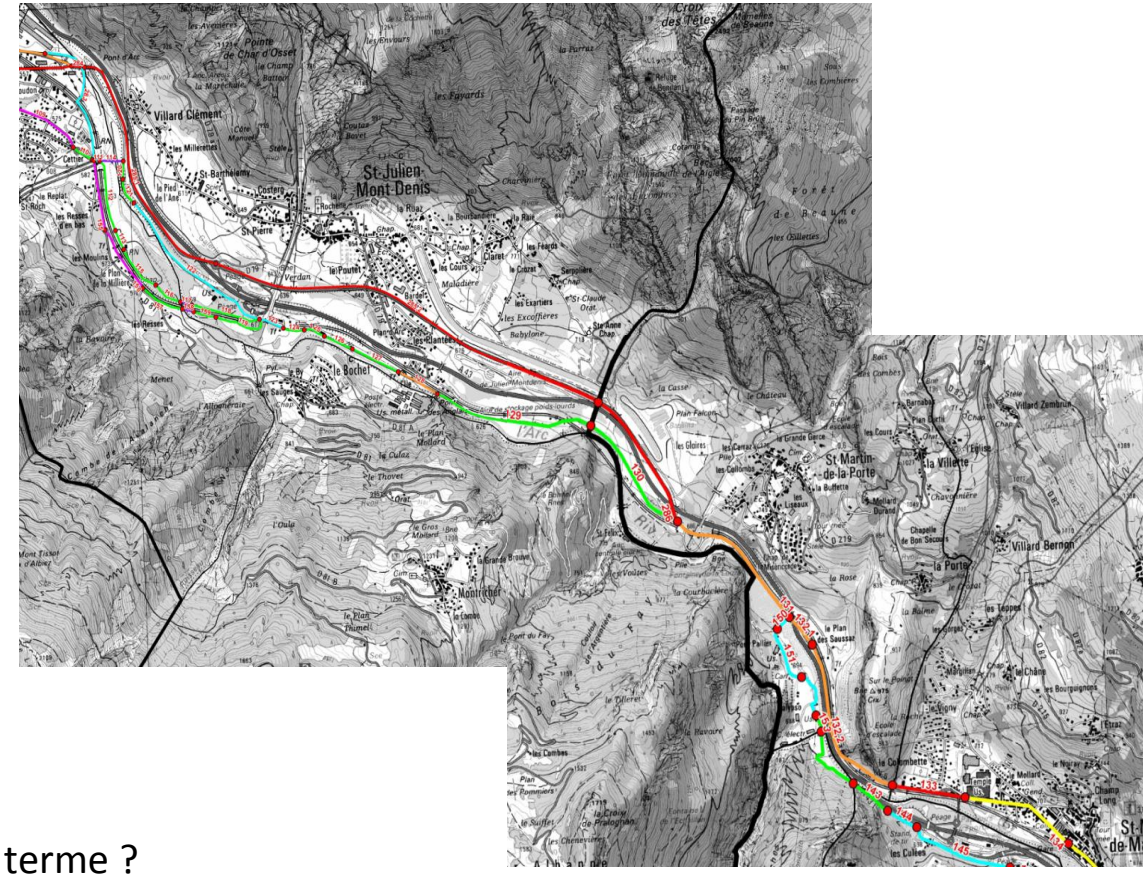
Insertion de bandes cyclables sur la RD1006 dans les travaux programmés (continuité cyclosportive). Réduire la voirie au minimum pour réduire les vitesses

Conservation de l'itinéraire familial jusqu'à la base de loisirs



La RD1006 : St-Jean – St-Michel

- Pas d'opportunité foncière disponible pour assurer la liaison familiale entre les deux communes
- Report du tracé sur la RD1006, en confortant les aménagements en bandes cyclables
  - Réfection peinture (marquages et pictogrammes)
  - Elargissement au détriment de la voirie routière, réduite à 6,50m maximum
  - Programmation à long terme : les aménagements existent déjà, il ne s'agit que de travaux de confortement.
  - Estimations financières : 400.000 € pour 8,5km



- Vers un itinéraire sécurisé à plus long terme ?
  - La proposition d'itinéraire sur l'ancienne RN6, utilisée actuellement pour les travaux du TELT est conservée dans le rendu final
  - Qualifiée en « variante »
  - Points techniques complexes
    - Connexion avec Saint-Michel non identifiée (retour RD1006 à St-Martin-de-la-Porte)
    - Franchissement de l'Arc au niveau de l'ouvrage ferroviaire

Terra Modana : Etude cyclotouristique

- Propositions de l'étude pour un itinéraire « loisir de proximité accessible au plus grand nombre » :

  – Freney-Fourneaux : bande multifonctionnelle le long de la RD1006

  ⇨ Incompatible avec la cible visée

  – Fourneaux-Modane : aménagements variés (bandes cyclables, espace partagé, piste cyclable) sur la RD215 puis trottoir cyclable sur A. Briand

  ⇨ Desserte du collège, beaucoup d'aménagements différents, quelle circulation?

  – Modane jusqu'à Avrieux : voie verte et chaussée partagée (ZI Fréjus)

  ⇨ Section la plus agréable

Terra Modana : Etude cyclotouristique

Propositions INDIGO

Cible principale : cyclos (touristes et sportifs)

- Freney-Fourneaux : bande multifonctionnelle le long de la RD 1006
  - ⇨ Bandes cyclables uniquement pour les cyclos (sportifs et touristes) et réduction de la voirie de la RD1006 pour réduire les vitesses
- Fourneaux-Modane : aménagements variés (BC, espace partagé, PC) sur la RD215 puis trottoir cyclable sur A. Briand
  - ⇨ Pacification de la RD1006 jusqu'au parking de la Rizerie (place du Marché), pas de trottoir cyclable pour les cyclos. Desserte de la gare SNCF en direct
- Modane jusqu'à Avrieux : voie verte et chaussée partagée (ZI Fréjus)
  - ⇨ Idéalement le long de l'Arc (étude foncière à réaliser), possible via RD1006 si difficultés avec la SNCF

Tout public

Terra Modana

- Un tracé pour les cyclos jusqu'à Modane
- Un espace très agréable et tout public entre Modane et Avrieux
- La barrière de l'Esseillon qui limite la pratique, à moins d'utiliser le VAE

- Coûts :
  - Freney-Modane : 370 000 €
  - Modane-Avrieux par l'ancienne VF : 582 430 € (étude Girus)

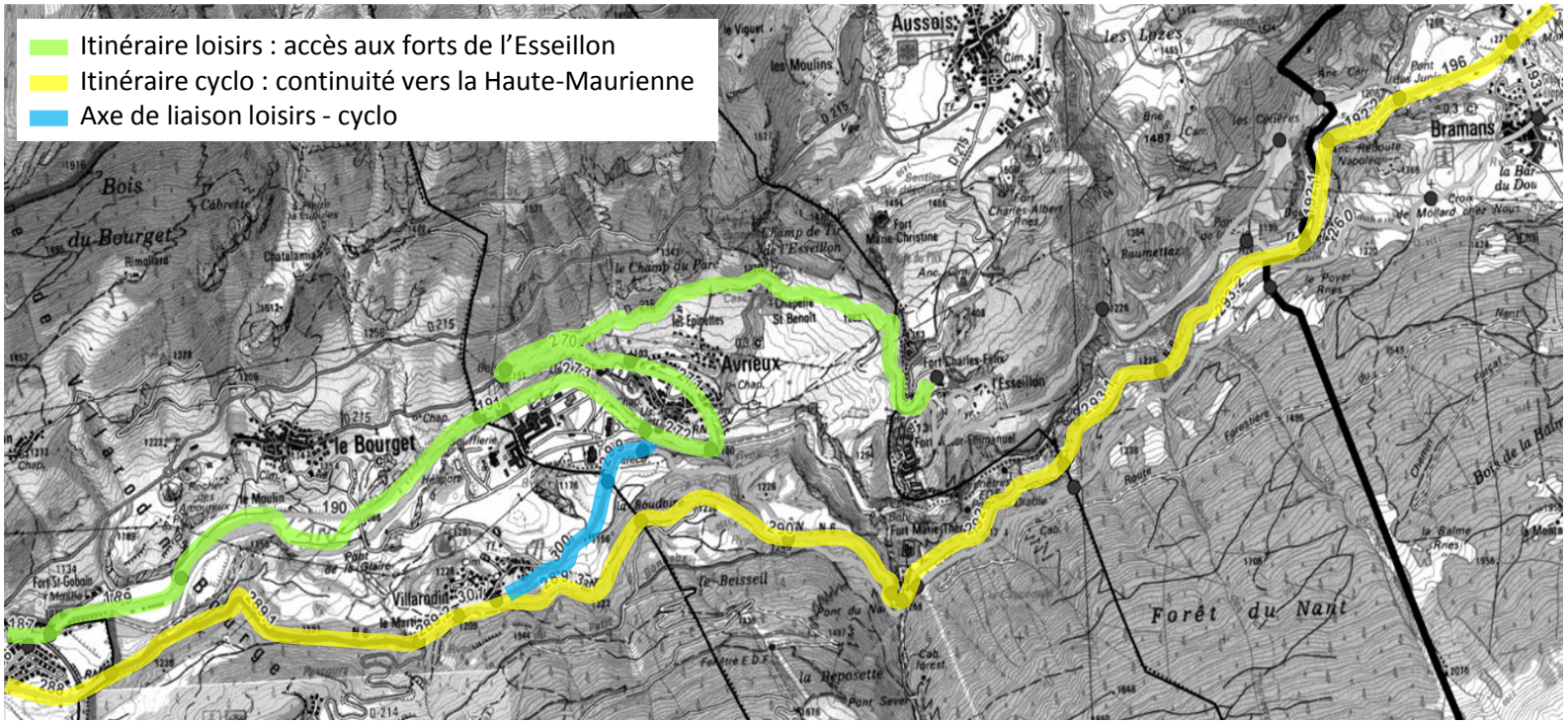
Hte-Maurienne : Modane-Bonneval

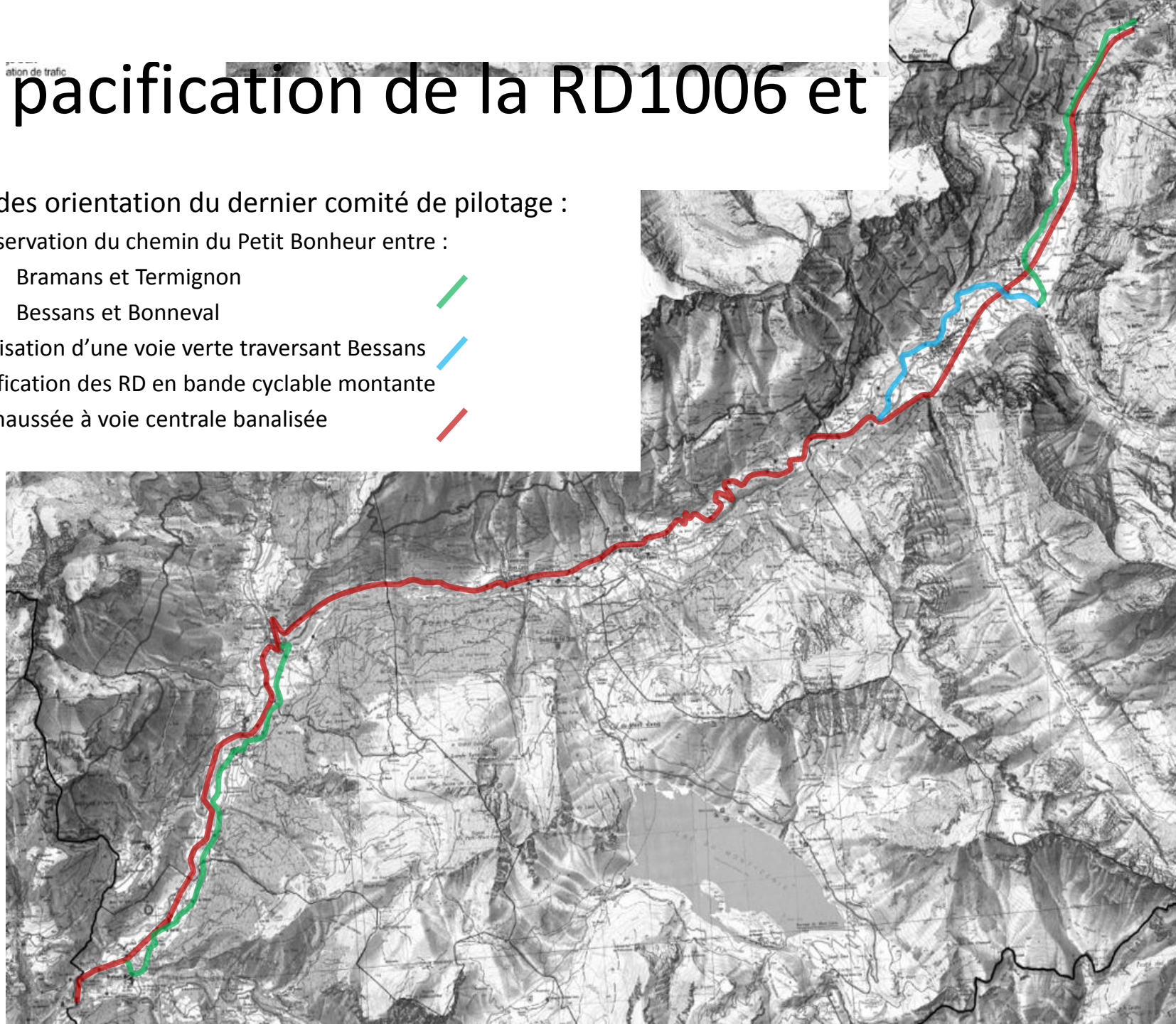
- Logique proposée :
  - Sections sur plateaux : conservation de 2 options : RD et Petit Bonheur pour répondre aux attentes de tous les publics (Cyclos et Tout public)
  - Sections en relief : on ne s'adresse plus qu'aux cyclos (touristes et sportifs) :
    - Simple bande cyclable dans le sens montant (BCM) sur la RD
    - Petit Bonheur conservé en l'état à court terme. Voir pour traitement des sols à long terme (quelle comportement avec la pente ?)

- 4 sections :
  - Barrière de l'Esseillon
  - Bramans-Termignon
  - Termignon-Bessans
  - Bessans-Bonneval

Le Franchissement de l’Esseillon

- Chemin du petit Bonheur non adapté à la pratique loisirs, conservé pour un usage pédestre et VTT
- Continuité à l’est des forts mal assurée (ravine du ruisseau St-Pierre et pont de la Scie)
- Tracé retenu :
  - RD1006, aménagé en bande cyclable montante et chaussée à voie centrale banalisée (avec phase de test préalable et mise en œuvre selon les dispositifs proposés par le CEREMA)
  - Parcours loisirs par chemin de l’ONERA puis RD215 pour desservir les forts (attention PL pendant les travaux TELT)



La pacification de la RD1006 et

- Reprise des orientation du dernier comité de pilotage :
  - Conservation du chemin du Petit Bonheur entre :
    - Bramans et Termignon
    - Bessans et Bonneval
  - Réalisation d'une voie verte traversant Bessans
  - Pacification des RD en bande cyclable montante et chaussée à voie centrale banalisée