

RAPPORT AU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE SAÔNE-ET-LOIRE

Direction des routes et des infrastructures

Pôle ingénierie et environnement routier

Réunion du 16 décembre 2021

N° 312

POLITIQUE EN FAVEUR DES DEPLACEMENTS DOUX

Schéma directeur des Voies vertes et bleues : faisabilité et perspectives de programmation

OBJET DE LA DEMANDE

- **Rappel du contexte**

La première Voie verte entre Cluny et Givry a été réalisée en 1997, une première en France. Fort de ce savoir-faire et d'une volonté affichée de promouvoir les richesses locales par de nouvelles formes d'attractivité touristique, le Département n'a dès lors cessé de développer son réseau. Au cours des années suivantes, d'autres sections ont été ouvertes et depuis 2011, 3 Schémas directeurs ont été successivement adoptés pour poursuivre le développement de ce réseau, chacun étant assorti d'une autorisation de programme. Ainsi, près de 11 M€ ont été investis pour développer environ 110 km d'itinéraires. En 2020, le réseau départemental des Voies vertes et de la Voie bleue représente un maillage complet des grands axes structurants d'itinérance sur 280 km.

Aujourd'hui, ces infrastructures dont la fréquentation globale avoisine chaque année le million de passages sont unanimement reconnues et fortement plébiscitées.

C'est pourquoi, par délibération du 20 décembre 2019, l'Assemblée départementale a adopté un rapport prévoyant la poursuite du développement de son réseau avec la volonté d'assurer la maîtrise d'ouvrage de projets ayant un intérêt stratégique départemental. Trois nouveaux axes ont ainsi été retenus :

- **Une liaison Cluny/Charolles/Paray-le-Monial (passant par Saint-Point et Tramayes)** qui permettra d'assurer une jonction directe entre la Saône et la Loire, toutes deux dotées d'itinéraires interrégionaux (V50 - Voie bleue Moselle Saône à Vélo et Destination Loire Itinérances) faisant chacun l'objet d'une mise en tourisme partagée,
- Depuis le précédent axe, une ramification passant par Gibles, La Clayette et Saint-Edmond dans la perspective d'une connexion au département de la Loire,
- Un itinéraire reliant Autun à Digoin dans le secteur du Val d'Arroux.

En cumulé, ces trois axes représentent environ **167 km** qui ont fait l'objet, depuis 2020, d'une étude approfondie de recherche d'itinéraires et de faisabilité.

- Présentation de la demande

Concertation avec les collectivités

Lors de réunions organisées en 2020 avec les Communautés de communes concernées par les tracés, un premier tri des variantes avait été effectué permettant ainsi de préciser le périmètre global du nouveau Schéma directeur avec pour objectif d'établir un projet de programmation. Néanmoins, certains secteurs ont nécessité de faire l'objet d'une étude de faisabilité complémentaire afin que des choix d'itinéraires puissent être opérés sur l'intégralité du linéaire. Le bilan de cette étude a été présenté en réunion de l'Assemblée départementale du 18 décembre 2020.

Les éléments de faisabilité complémentaire étudiés en 2021 sont les suivants :

| Axe | Section | Sujet de faisabilité complémentaire 2021 |
|--------------------------------------|--|---|
| Cluny /Charolles/ Paray-le-Monial | Paray-le-Monial/Charolles | Traversée de la RCEA dans le secteur de Charolles |
| | Charolles/Gibles | Secteur d'approche de Gibles |
| | Gibles/Dompierre-les-Ormes | Passage des tunnels de Longverne et Longuebise dans le secteur de Montmelard et Dompierre-les-Ormes |
| | Dompierre-les-Ormes/Trambly (Pari-Gagné) | Section non concernée par la faisabilité complémentaire |
| | Trambly (Pari-Gagné)/Tramayes | Section non concernée par la faisabilité complémentaire |
| | Tramayes/Cluny | Traversée de la RCEA dans le secteur de Cluny |
| Gibles/Saint-Edmond | Gibles/La Clayette | Secteur d'approche de Gibles |
| | La Clayette/Saint-Edmond | Passage du tunnel du Gothard |
| Autun/Digoin | Autun/Etang-sur-Arroux | Liaison Autun/Etang-sur-Arroux (tri de variantes sur tout le tracé) |
| | Etang-sur-Arroux/Toulon-sur-Arroux | Liaison Etang-sur-Arroux/Gueugnon (tri de variantes sur tout le tracé) |
| | Toulon-sur-Arroux-Gueugnon | Liaison Toulon-sur-Arroux/Gueugnon (tri de variantes sur tout le tracé) |
| | Gueugnon/Digoin | Section non concernée par la faisabilité complémentaire |

Ainsi, dans la continuité de la première phase de concertation, le Département a de nouveau rencontré les Communautés de communes concernées par ces itinéraires. Six réunions spécifiques ont été organisées courant octobre 2021 au sein des Communautés de communes suivantes : Grand Autunois Morvan, Entre Arroux Loire et Somme, Grand Charolais, La Clayette et Chauffailles en Brionnais, **Saint-Cyr-Mère-Boëtier**, **Clunisois**.

Les cartes, jointes en annexe à ce rapport, illustrent concrètement la conclusion de ce travail partagé et des discussions entretenues sur les sujets étudiés en faisabilité complémentaire.

En résumé, la plupart des secteurs qui, à l'issue de la concertation de 2020 présentaient encore des variantes, ont fait l'objet d'un choix d'itinéraire. Néanmoins, certaines spécificités ont été recensées et retranscrites dans la version finale de l'étude, à savoir :

- **Les passages par les tunnels** (du Gothard au sud de La Clayette, **de Longverne et Longuebise à Montmelard**) sont par défaut associés à un itinéraire de substitution qui doit être retenu dans l'éventualité d'un contournement lors de fermetures temporaires imposées **ou s'il s'avérait que ces infrastructures ne peuvent être aménagées en Voie verte**. A ce titre, les enjeux environnementaux notamment vis-à-vis des chiroptères, doivent être précisés par des inventaires faunistiques qui seront a priori à conduire sur plusieurs cycles de vie de espèces.

RAPPORT AU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE SAÔNE-ET-LOIRE

+++++

- Aux environs de Cluny, dans le secteur de franchissement de la RCEA initialement envisagé via un passage à faune inférieur déjà existant, la Communauté de communes a souhaité qu'une variante complémentaire suivant le tracé de la Route départementale 22 soit ajoutée au corpus de l'étude.
- Sur la liaison reliant Etang-sur-Arroux à Toulon-sur-Arroux, l'itinéraire n'est pas précisé dans le secteur des communes de Saint-Didier-sur-Arroux et Saint-Nizier-sur-Arroux. La Communauté de communes du Grand Autunois Morvan se fera le relais auprès du Département de la décision qui sera prise localement.
- Entre Autun et Toulon-sur-Arroux, la Communauté de communes du Grand Autunois Morvan précise qu'elle a engagé des discussions avec SNCF Réseau et la Région Bourgogne-Franche-Comté afin d'envisager le déploiement sur la voie ferrée existante d'un projet de mobilités innovantes (navettes autonomes) adossé, si l'emprise et la réglementation le permettent, d'une Voie verte. A l'heure actuelle, le Département ne dispose pas d'éléments de garanties suffisants permettant de considérer ce tracé comme variante. Néanmoins, il est identifié en option qui pourrait se substituer à l'itinéraire de la faisabilité départementale si une emprise suffisante pouvait être mise à disposition par SNCF Réseau.

En complément, un nouveau point d'information a été effectué auprès de la Chambre d'agriculture de Saône-et-Loire et de la Société d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER). Par ailleurs, une rencontre a été organisée avec les services de l'Etat, Direction départementale des territoires de Saône-et-Loire (DDT) et Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bourgogne-Franche-Comté (DREAL) afin d'évoquer le sujet des procédures d'autorisations préalables qui seront à envisager en amont des phases de réalisation.

Programmation opérationnelle

Compte tenu des éléments issus de l'étude de faisabilité mais aussi de la prise en compte de la connexion des futures sections au réseau existant, la programmation opérationnelle pour le déploiement du nouveau Schéma directeur se décomposerait en trois phases successives listées dans le tableau en annexe 3 et la carte en annexe 4.

Les études préalables et les opérations liées à la maîtrise foncière d'une phase seront lancées en temps masqué, au cours de la phase précédente.

ÉLÉMENTS FINANCIERS

Le volume financier correspondant à la réalisation des 167 km du nouveau Schéma directeur serait compris entre 33 M€ TTC et 40,5 M€ TTC (études comprises), ce qui correspondrait à des ratios minimum et maximum en coûts d'aménagement au kilomètre de l'ordre de 198 000 € TTC à 242 000 € TTC (soit 165 000 € HT à 200 000 € HT).

La première phase de réalisation de ce Schéma directeur de 2022 à 2028 permettrait la réalisation de 5 nouvelles sections représentant 74,5 km supplémentaires d'itinéraires. Elle est estimée entre 12,5 et 14,5 M€ TTC pour les travaux et 0,3 à 0,35 M€ TTC pour les études.

Les crédits pour poursuivre les études sont proposés au projet de budget primitif 2022 du Département sur le programme « Voies vertes et espaces naturels », l'opération « Voies vertes 2020-2027 », l'article 2031.

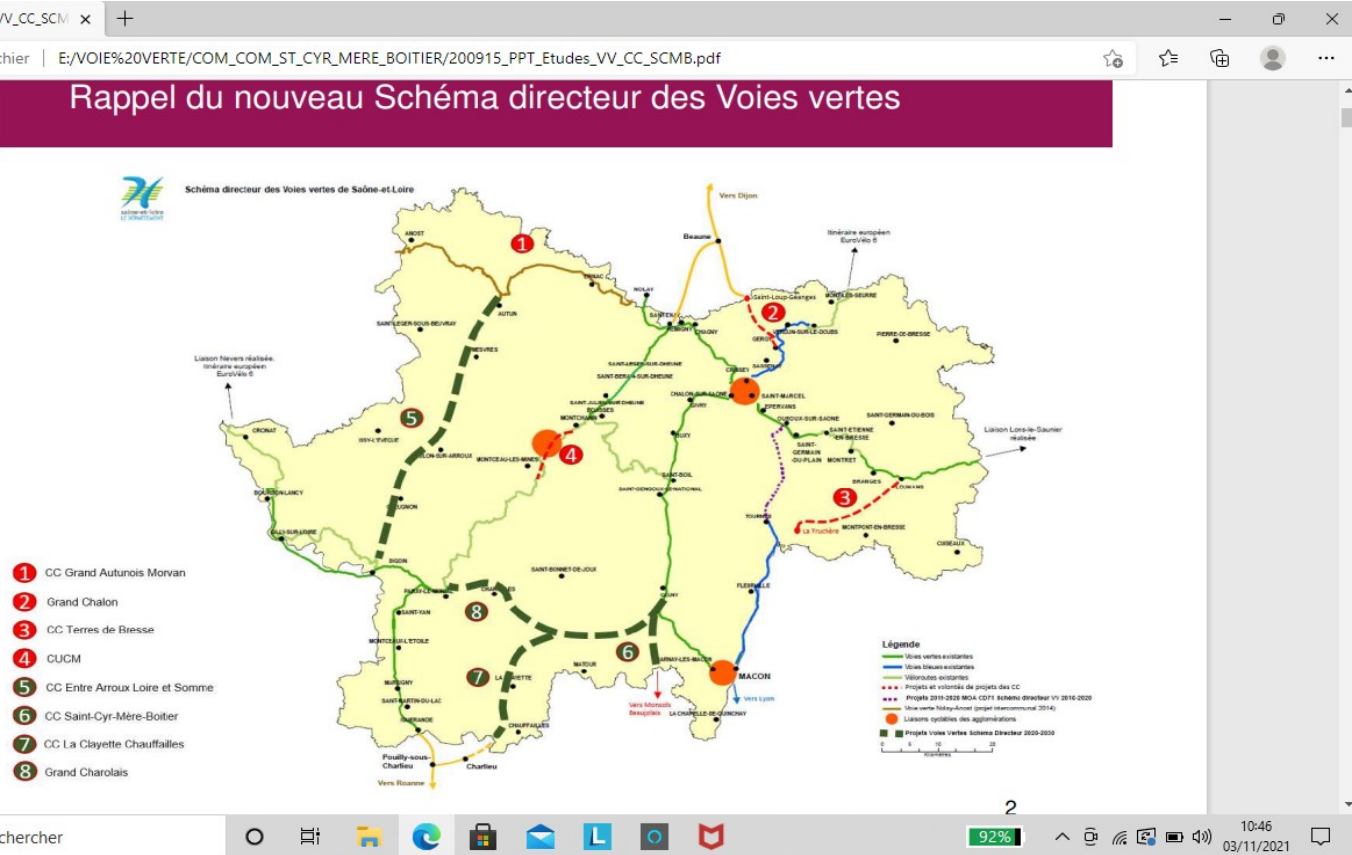
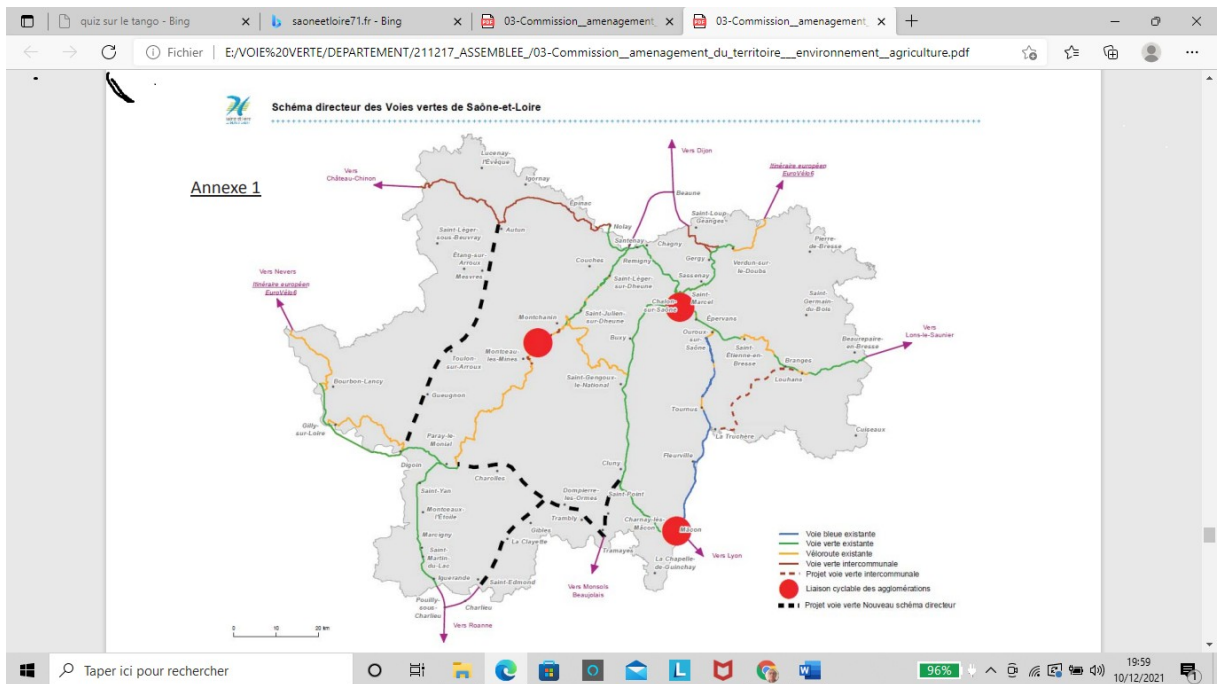
Les aménagements proposés feront l'objet d'échanges et de collaboration avec les collectivités locales traversées (communes et EPCI) qui reconnaissent souvent elles-mêmes l'intérêt de disposer d'un tel équipement tant en termes d'attractivité touristique que de services proposés aux usagers locaux. C'est pourquoi, dans une logique partenariale d'aménagement du territoire, une participation des collectivités locales sera recherchée tant sur les investissements liés à la construction des infrastructures (surcoût lié à la mise en œuvre d'un revêtement en enrobé s'il est souhaité) que sur leur entretien courant.

Je vous demande de bien vouloir : - approuver les projets d'itinéraires et de tracés retenus figurant en annexe, - adopter la poursuite du Schéma directeur selon les priorités de programmation énoncées dans ce rapport, - m'autoriser à solliciter les cofinancements correspondants et à lancer les procédures permettant la réalisation de ces projets.

Le Président,

André ACCARY

ANNEXE 1



Annexe 3

Tableau de programmation

| | Phase 1 : 2022 / 2028 | Phase 2 : 2029 / 2034 | Phase 3 : 2035 / 2040 | |
|--------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------------------|------------------------|
| | Gueugnon / Digoin | Dompiere-les-Ormes / Trambly | Gibles / Dompiere-les-Ormes | |
| | Autun / Etang-sur-Arroux | Trambly / Tramayes | La Clayette / Saint-Edmond | |
| | Charolles / Gibles | Gibles / La Clayette | Etang-sur-Arroux / Toulon-sur-Arroux | |
| | Paray-le-Monial / Charolles | Toulon-sur-Arroux / Gueugnon | | |
| | Tramayes / Cluny | | | TOTAUX |
| Kilométrage cumulé | 74,5 | 44,5 | 48 | 167 |
| Coûts travaux | 12,5 - 14,5 METTC | 7,5 - 10 METTC | 12 - 15 METTC | 32 - 39,5 METTC |
| Coûts études | 0,30 - 0,35 METTC | 0,18 - 0,25 METTC | 0,3 - 0,4 METTC | 0,78 - 1 METTC |

ANNEXE 4

Annexe 4

— Phase 1 - 2023 / 2028
— Phase 2 - 2029 / 2034
— Phase 3 - 2035 / 2040

Voie brève existante
 Voie verte existante
 Véloroute existante
 Voie verte intercommunale
 Projet voie verte intercommunale
 Liaison cyclable des agglomérations

quiz sur le tango - Bing x saoneetloire71.fr - Bing x 03-Commission_aménagement x 03-Commission_aménagement x +

Fichier | E:\VOIE%20VERTE\DEPARTEMENT\211217_ASSEMBLEE_03-Commission_aménagement_du_territoire__environnement__agriculture.pdf

Vision détaillée des choix de variantes opérés en faisabilité complémentaire (octobre 2021)

Traversée de la RCEA dans le secteur de Cluny

Section Tramayes / Cluny

⊗ Variante écartée en concertation d'octobre 2020
⊗ Variante écartée en concertation d'octobre 2021

Etude Compl 4: Tramayes-Cluny
Tronçon 5 Tramayes-Cluny

- Trajet de base Tramayes-Cluny Propre
- Variante 1 Tramayes-Cluny Partagé
- Variante 3 Tramayes-Cluny Partagé
- Variante 4 Tramayes-Cluny Propre
- Variante 5 Tramayes-Cluny Partagé

ZONE 4: RCEA/CLUNY

- Solution_1_RCEA_Cluny_zone4_Propre
- Solution_1_RCEA_Cluny_zone4_Partagé
- Solution_2_RCEA_Cluny_zone4_Propre
- Solution_2_RCEA_Cluny_zone4_Partagé

Variante Ajoutée

- Solution_3_RCEA_Cluny_Zone4_Partagé
- Solution_3_RCEA_Cluny_Zone4_Propre

Piste cyclable existante

Taper ici pour rechercher

96% 20:01 10/12/2021

quiz sur le tango - Bing x saoneetloire71.fr - Bing x 03-Commission_aménagement x 03-Commission_aménagement x +

Fichier | E:\VOIE%20VERTE\DEPARTEMENT\211217_ASSEMBLEE_03-Commission_aménagement_du_territoire__environnement__agriculture.pdf

Tracés retenus suite à la deuxième phase de concertation octobre 2021

Traversée de la RCEA dans le secteur de Cluny

Section Tramayes / Cluny

Etude Compl 4: Tramayes-Cluny
Tronçon 5 Tramayes-Cluny

- Trajet de base Tramayes-Cluny Propre
- Variante 2 Tramayes-Cluny Partagé
- Variante 4 Tramayes-Cluny Propre
- Variante 5 Tramayes-Cluny Partagé

ZONE 4: RCEA/CLUNY

- Solution_2_RCEA_Cluny_zone4_Propre
- Solution_2_RCEA_Cluny_zone4_Partagé

Variante Ajoutée

- Solution_3_RCEA_Cluny_Zone4_Partagé
- Solution_3_RCEA_Cluny_Zone4_Propre

Piste cyclable existante

Taper ici pour rechercher

96% 20:00 10/12/2021

quiz sur le tango - Bing | saoneetloire71.fr - Bing | 03-Commission_amenagement_ | 03-Commission_amenagement_ | +

Fichier | E:/VOIE%20VERTE/DEPARTEMENT/211217_ASSEMBLEE_/03-Commission_amenagement_du_territoire__environnement__agriculture.pdf

Vision détaillée des choix de variantes opérés en faisabilité complémentaire (octobre 2021)

Passage des tunnels de Longvernie et Longuebise dans le secteur de Montmelard et Dompierre-les-Ormes

Section Gibles / Dompierre-les-Ormes

- ⊗ Variante écartée en concertation d'octobre 2020
- ⊗ Variante écartée en concertation d'octobre 2021

Etude Compli 3: Gibles-Pari Gagné

Tronçon 3 Variante Gibles-Pari Gagné

- Pari-Gibles Site Propre
- Pari-Gibles Site Partagé
- Gibles-Pari Solution 2-Propre
- Gibles-Pari Solution 2-Partagé
- Gibles-Pari Solution 3bis-Propre
- Gibles-Pari Solution 3bis-Partagé
- Gibles-Pari Solution 4-Propre
- Gibles-Pari Solution 4-Partagé
- Gibles-Pari Solution 5-Propre
- Gibles-Pari Solution 5-Partagé

ZONE 3: TUNNELS

- Gibles-Pari Solution 1-Propre
- Gibles-Pari Solution 1-Partagé

Taper ici pour rechercher

96% 20:00 10/12/2021