

Demandes de l'AF3V pour la sécurisation de la RD200 entre Combradet et St-Izaire et l'ouverture de 20km de la Véloroute V85.

Note de synthèse pour la réunion de travail Conseil Départemental de l'Aveyron – AF3V à Rodez le 29 septembre 2015.

10 pages.

= 1- Historique

L'AF3V a transmis au Conseil Départemental trois courriers pour demander la sécurisation pour les cyclistes des 6 tunnels de la RD200 :

Lettre du 13-11-2014 : demande d'éclairage des tunnels ;

Lettre du 29-05-2015 : demande d'éclairage ou de contournement selon les cas ;

Lettre du 01-07-2015 : demande de contournement des 6 tunnels.

Le Conseil Départemental a répondu le 26-01-2015 : interdiction des tunnels aux cyclistes et obligation de contournement.

2- Nos arguments: prendre en compte les besoins réels des cyclistes de tous types, et utiliser des solutions techniques d'éclairage modernes

= 2-1- Un enjeu important : sécuriser les 6 tunnels de la RD200 pour les cyclistes c'est rendre possible l'ouverture d'un magnifique tronçon de 20km de la Véloroute Vallée du Tarn dans l'Aveyron, en continuité avec ce qui existe dans le département du Tarn jusqu'à Trébas

Les habitants de l'Aveyron, les touristes en séjour dans ce Département, et les cyclo-touristes itinérants sont de plus en plus nombreux à parcourir les routes de l'Aveyron, et tout particulièrement celles des vallées du Tarn et du Dourdou qui relient des sites touristiques remarquables.

Cette fréquentation cycliste va augmenter dans les vallées du Tarn et du Dourdou avec la mise en place prévue de la Véloroute V85 ou Véloroute « **Vallée du Tarn - Causse du Larzac - sud Cévennes - Méditerranée** », qui reliera Moissac – Montauban - St-Sulpice-sur-Tarn – Albi - Trébas-Brousse-le-Château-Saint-Izaire-Saint-Affrique-L'Hospitalet du Larzac-Sauclières-Alzon-Le Vigan-Ganges-St-Hippolyte-du-Fort-Quissac.

Cette Véloroute est prévue au Schéma national des Véloroutes et Voies Vertes, et dans les deux Schémas régionaux des Véloroutes et Voies Vertes des régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon.

Cette Véloroute est déjà créée dans le Tarn entre Saint-Sulpice, Albi et Trébas, et continuera dans l'Aveyron, en suivant jusqu'à Saint-Affrique les routes des vallées du Tarn et du Dourdou qui sont idéales pour une Véloroute car plates, souvent peu circulées, et très touristiques.

Entre Trébas et Saint-Izaire l'itinéraire de la Véloroute V85 peut être rapidement ouvert sur 24km (20km jusqu'au carrefour D200-D25) en utilisant la RD200 de Combradet au pont de Girbe (St-Igest), la RD902 entre ce pont et celui du tunnel de St-Cyrice, et la D200 entre ce dernier pont et St-Izaire.

Mais il existe 6 tunnels difficiles à parcourir par les cyclistes car ils sont assez longs (souvent plus de 150m), étroits (chaussée de 4m), en courbe et non éclairés :

Tunnel de Combradet RD200 158m. En courbe.

Tunnel de Lincou RD200 297m. En courbe.

Tunnel de Castellas RD200 91m. Droit.

Tunnel de Saint-Cyrice (ou de Couffoulens) RD200 438m. En courbe.

Le seul à circulation alternée réglée par feux.

Tunnel de Beluguet RD200 227m. En courbe.

Tunnel de Janolles RD200 453m. En courbe.

La sécurisation de ces 6 tunnels est nécessaire.

= 2-2- La présence des tunnels sur la RD200, en réduisant la circulation des véhicules, notamment des poids lourds, facilite la création d'une Véloroute sécurisée (à faible trafic motorisé)

La RD200 est une route qui suit les vallées du Tarn et du Dourdou et qui est plate car elle emprunte l'emprise, d'une ancienne voie ferrée. Elle franchit les barres rocheuses par des tunnels étroits au gabarit ferroviaire, et la platitude du parcours est un facteur positif pour y créer la Véloroute.

Mais c'est aussi la présence même des tunnels étroits (largeur 4m), qui , en interdisant leur usage par les véhicules de plus de 1,80m de large, permet d'ouvrir une Véloroute qui aura plusieurs tronçons avec un nombre très faible, voir nul, de poids lourd, camions légers, camping-car, caravanes, ...

Seul le tronçon sur la RD902 a une circulation plus importante, et il pourrait être mieux sécurisé en ré-ouvrant en Voie Verte des tronçons de l'ancienne voie ferrée parallèles à la route.

3- Nos demandes-propositions : en priorité aménagez des itinéraires de contournement de qualité, plats et touristiques, sur les chemins qui existent en bord du Tarn et du Dourdou, mais éclairez aussi les tunnels pour tous

L'AF3V demande au Conseil Départemental d'avoir une politique ambitieuse en créant entre Combradet et St-Izaire un tronçon de la Véloroute V85 qui satisfasse à la fois toutes les catégories d'usagers cyclistes (familles, débutants, randonneurs chargés et cyclistes sportifs), et les usagers pédestres : promeneurs, joggers, randonneurs pédestres. D'où les 4 demandes :

3-1- Demande prioritaire : aménager des itinéraires de contournement plats et touristiques sur les chemins qui existent déjà en bord du Tarn, avec revêtement de qualité et réservation aux piétons, cyclistes et riverains (si nécessaire).

Cela satisfera la majorité des cyclistes non sportifs (familles, débutants, randonneurs chargés, ...) et cela est nécessaire pour les piétons, promeneurs et randonneurs pédestres.

Les cavaliers pourront aussi emprunter ces chemins de contournement, les tunnels étant très dangereux pour eux.

Pour éviter l'usage de ces chemins par les véhicules à moteur, nous demandons qu'ils soient aménagés en « quasi Voie Verte » : interdits à tous véhicules à moteur, sauf riverains et ayant droits.

Ces chemins de contournement existent pour les 5 tunnels, il suffit que le Conseil Départemental en obtienne la maîtrise foncière (acquisition, contrat de passage et entretien, accord amiable, ...), et améliore la qualité du revêtement pour faciliter un usage par tous types de cyclistes et par tout temps.

= Tunnel de Lincou RD200 297m, et tunnel de Castellas RD200 91m. Contournement de ces deux tunnels par le chemin rural qui existe à Lincou le long du Tarn et qui passe devant le château de Lincou, traverse la D902 au bout du pont, et continue au bord du Tarn et le long des jardins.

Travaux demandés: revêtement en béton blanc du chemin en terre desservant les jardins sur 400m.

Voir photos.

= Tunnel de Couffoulens ou de St-Cyrice RD200 438m. En courbe. Contournement par le chemin rural qui existe sur la rive droite du Tarn, chemin plat et magnifique, actuellement fermé par deux chaînes (2,5km).

Nous demandons au Conseil Départemental d'obtenir le « droit de passage » sur ce chemin, soit par Convention amiable (« prêt à usage »), soit par acquisition amiable, soit par acquisition après DUP.

Travaux demandés : revêtement en dur du chemin empierré ou en terre.

Voir photos.

NB : il serait aussi possible d'aménager un chemin existant sur la rive gauche du Tarn par la D902, le Moulin Bas de Gos, le bord du Tarn jusqu'au hameau les Alvernhes jusqu'à rejoindre la D200 au bord du Dourdou. Cet itinéraire est plus escarpé (pentes) et demande des travaux

plus importants d'amélioration du chemin. Il a été étudié par le Parc des Grands Causses et la Communauté de communes.

Voir photos.

= Tunnel de Beluguet RD200 227m. En courbe.

Contournement par le chemin rural communal qui existe et qui dessert 8 maisons en bordure du Tarn (1km).

Il suffit de débroussailler les bords du chemin, et de poser un revêtement en enrobé, ou en enduit gravillonné, ou en bi-couche, sur 700m, pour disposer d'un magnifique itinéraire de contournement, sans dénivelé.

Voir photos.

= Tunnel de Janolles RD200 453m. En courbe.

Contournement de ce tunnel par le chemin qui existe et descend jusqu'au petit pont de Janolles sur le Dourdou, et rejoint la D25 (1km).

Travaux demandés : revêtement en béton blanc du chemin en terre sur 100m au niveau du pont, et amélioration du reste du chemin. Si nécessaire le Conseil Départemental devrait acquérir la maîtrise foncière du chemin et du pont.

NB : Coût prévisionnel total: contrat ou acquisition pour 2,5km, revêtement en dur (béton et bi-couche) sur 4,5km : environ 200 000€.

3-2- Demande d'éclairage des 6 tunnels pour certains cyclistes et les véhicules motorisés, en utilisant des solutions techniques modernes, économes et peu coûteuses

Certains cyclistes rapides et sportifs, ou très lourdement chargés, refuseront d'emprunter les itinéraires de contournement plus longs que les tunnels. Pour sécuriser leur passage l'AF3V demande l'éclairage des 6 tunnels.

Cet éclairage sécurisera aussi le passage des véhicules motorisés, et permettra de réduire leur vitesse, car le non éclairage incite à augmenter la vitesse.

Un éclairage léger, de type guidage, peut suffire pour une bonne sécurisation de tous.

Des solutions techniques voisines de celle adoptée pour le tunnel de Biounac à Bozouls, peuvent être adoptées : éclairage alimenté par des panneaux solaires, avec lampes de type leds tous les 25m, détecteur de présence tous les 100m. Coût pour le tunnel de Biounac, long de 574m : 17 317 €.

Voir Annexe 1.

Pour satisfaire les normes d'éclairage des tunnels routiers du CETU, les lampes leds pourront être doublées aux entrées-sorties des tunnels.

La présence d'alimentation électrique proche, et d'installations anciennes dans certains tunnels (cf tunnel de Lincou), permettra de réduire les coûts.

NB1- **Le coût total** d'éclairage-guidage des 6 tunnels devrait pouvoir être réduit à 150 000€ (évaluation par l'AF3V après contacts avec des entreprises d'éclairage).

Voir annexes 1 à 3 : cas d'éclairage de tunnels.

NB2- **Les tunnels à éclairer en priorité** seront ceux pour lesquels il sera impossible, ou long, de créer un itinéraire de contournement.

3-3- Demande de non interdiction des tunnels aux cyclistes.

Certains cyclistes rapides et sportifs, ou très lourdement chargés, refuseront d'emprunter les itinéraires de contournement plus longs que les tunnels.

L'AF3V demande que le passage par les tunnels reste autorisé à tous les véhicules, cyclistes compris.

Les itinéraires de contournement des tunnels doivent être conseillés aux cyclistes, mais pas obligatoires..

3-4- Demande de ne pas créer des itinéraires de contournement escarpés, ou pentus.

La Véloroute V85 sera un itinéraire de balade et de randonnée pour le grand public (familles, débutants) et pour les cyclo-randonneurs chargés, avec souvent 10 à 20kg de bagages, voire 30 kg de bagages.

Ces usagers cyclistes refusent les itinéraires pentus et recherchent des itinéraires plats.

Le Cahier des charges des Véloroutes et Voies Vertes limite les pentes à 3%.

L'AF3V demande que ces besoins des usagers de la Véloroute soient pris en compte.

Ainsi la proposition du Conseil Départemental d'un itinéraire de contournement des tunnels de Beluguet et de Janolles par une boucle passant à Broquiès n'est pas acceptable :

= elle introduit dans cette Véloroute de vallée une forte montée de 3km jusqu'à Broquiès, très raide dans les deux sens (pente 5% à 7%) ;

= elle rallonge l'itinéraire.

Les randonneurs cyclistes sont déjà nombreux à parcourir la vallée du Tarn, notamment en faisant Albi-Millau dans cette vallée. Après le tunnel de St-Cyrice, ils restent tous dans la vallée en empruntant la RD200 et ses deux tunnels, puis la D25 et la D200 par Le Truel.

Le passage par Broquiès ne peut constituer qu'une boucle locale, de nature cyclo-sportive.

4- Annexes

Annexe 1

Eclairage léger (« Guidage-balisage ») du tunnel ferroviaire de Biounac (Bozouls) (574m) sur la Voie Verte Bertholène-Espalion, avec lampes leds

Le SIVU qui gère la Voie Verte Bertholène-Bozouls-Espalion, construite sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée à voie unique, a réalisé en Mai 2015 l'éclairage du tunnel de Biounac, long de 574m, et en courbe.

C'est un éclairage léger, type « Guidage-éclairage », réalisé avec hublots à LED de 15W placés sur un côté à 4m de haut, tous les 25m.

Des détecteurs de présence sont placés aux entrées et tous les 100m, l'éclairage ne fonctionnant que si un piéton, un cycliste ou un cavalier traverse. Chaque détecteur déclenche l'allumage de toutes les lampes.

La temporisation est de 45 secondes, ce qui est suffisant pour un piéton (à 6km/h il fait 100m en une minute).

L'alimentation électrique est fournie par des panneaux solaires posés sur le tympan sud du tunnel.

L'indice de protection du matériel est IP 54 au minimum.

La durée de vie des leds est estimée à 50 000h minimum (soit 15/20 ans de fonctionnement à 6h/jour).

Travaux effectués par l'entreprise Eiffage Energie.

Le coût total de l'éclairage a été de 17 317 € TTC, avec une subvention de 5 772 € par le SIEDA (Syndicat Intercommunal d'Energies du Département de l'Aveyron).

Voir photos.

NB 1 : ce type d'éclairage léger est très satisfaisant pour les piétons et cyclistes, les tests et avis des usagers sont positifs.

NB 2 : ce type d'éclairage pourrait être transposé dans les tunnels ferroviaires routiers de la RD200 dans l'Aveyron.

La présence d'alimentation électrique proche, et d'installations anciennes dans certains tunnels (cf tunnel de Lincou), permettrait sans doute de réduire les coûts.

Pour satisfaire les normes d'éclairage des tunnels routiers du CETU, les lampes leds pourraient être doublées aux entrées-sorties des tunnels.

Voir la fiche du site AF3V :

http://www.af3v.org/spip.php?page=rubrique&id_rubrique=9&voie=354

Voir des photos ici: <http://www.vvv-sud.org/demandessaveyron.html>

Annexe 2

Eclairage léger (« Guidage-balisage ») des deux tunnels de Rimont 900m et 350m sur la Voie Verte Foix-St-Girons

Le Conseil Départemental de l'Ariège, qui a créé une Voie Verte entre Saint-Girons et Foix sur une ancienne voie ferrée, a installé en 2013 l'éclairage de deux tunnels ferroviaires de cette Voie Verte à Rimont. Ces tunnels empruntés par la Voie Verte font 900m et 350m de long. L'éclairage par des lampes placées tous les 100mètres, avec détection de présence, est léger. C'est plutôt un « éclairage-guidage », laissant quelques zones d'ombre entre les lampes, mais cela suffit pour les cyclistes.

Coût total : 50 000€.

Entreprise : Société Gabarre à Castelnaud-Durban.

Voir fiche AF3V : voir : <http://www.gazette-ariegeoise.fr/5064-Eclairage-des-tunnels-de-la-voie-verte-Foix-Saint-Girons.html>

Voir article : <http://www.gazette-ariegeoise.fr/5064-Eclairage-des-tunnels-de-la-voie-verte-Foix-Saint-Girons.html>

Voir photos.

Contact Conseil Départemental : M. André Koess. Tél. : 05 61 02 09 09

Annexe 3

Eclairage permanent de 3 tunnels ferroviaires routiers dans la vallée du Tarn (entre St-Juéry et Ambialet, et à St-Affrique)

Le Département du Tarn, dans la vallée du Tarn entre St-Juéry et Ambialet, a éclairé deux tunnels ferroviaires utilisés par une voie routière.

Il s'agit du tunnel de Puech Mergou (965m) et du tunnel de Maillebroc (387m), qui disposent d'un éclairage « classique » permanent de bonne qualité.

Ces tunnels sont autorisés aux véhicules dans les deux sens, avec une limitation de largeur des véhicules à 1,80m et une limitation de vitesse à 30km/h.

Vu le bon éclairage on constate un respect de la limitation de vitesse.

Voir photos.

La ville de Saint-Affrique a aussi installé un éclairage permanent du tunnel ferroviaire utilisé par le chemin de Vaxergues sur sa commune (longueur : 200m).

Il s'agit d'un éclairage permanent « classique ».

Contact Conseil Départemental du Tarn: M. Alexis Viguiier.

Tél. : 05 63 45 64 64 E-mail : mail: alexis.viguiier@tarn.fr

Annexe 4-

Eclairage de tunnels ferroviaires sur les routes ou Voies Vertes dans le sud de la France- Quelques cas.