

# Voie verte Alba la Romaine – Le Teil : opérer la liaison de la Via Ardèche à la vallée du Rhône

Faire du vélo une alternative crédible à la voiture et à l'autosolisme dans les déplacements  
quotidiens et touristiques



## Table des matières

1	Description sommaire du projet.....	6
1.1	Type de projet.....	6
1.2	Intitulé du projet.....	6
1.3	Description sommaire du projet.....	6
2	Plans de situation .....	10
2.1	Présentation de la politique cyclable dans laquelle s'inscrit le projet (dont le(s) schéma(s) cyclable(s) du territoire) .....	10
2.1.1	Le projet dans la politique cyclable départementale .....	10
2.1.2	Le projet dans les politiques territoriales .....	12
2.2	Plan de localisation du projet dans le schéma cyclable .....	15
2.3	Plan de tracé du projet dans les aménagements cyclables existants .....	16
2.4	Plan de localisation des principaux générateurs de flux de mobilité desservis par l'itinéraire/le projet (zones d'activités, zones d'habitat, équipements scolaires ou universitaires, équipement sportifs, centres commerciaux, quartier cœur de ville, quartier sensible, ...) .....	18
3	Intérêt du projet .....	28
3.1	Utilité de l'itinéraire (pour qui les trajets sont-ils améliorés ? quels pôles générateurs pourraient bénéficier du projet ?) .....	28
3.2	Caractéristiques générales de l'aménagement cyclable (longueur, largeur, type de revêtement, pente, stationnement vélo, points de raccord avec réseaux cyclable notamment en début et fin de l'itinéraire, ...) .....	32
3.3	Analyse des alternatives et leurs inconvénients .....	34
3.4	Conditions d'exploitation et d'entretien des aménagements ou de l'équipement à réaliser .....	37
3.5	Estimation des impacts attendus et le plan de suivi de la fréquentation (hypothèses de fréquentation, modalités de comptage, localisation, référencement cartographique...).....	38
4	Actions de valorisation et communication.....	39
5	Plan de financement prévisionnel .....	40
6	Justification du taux et du montant de subvention souhaité.....	40
7	Calendrier prévisionnel détaillé de l'opération .....	41
8	Description détaillée du projet d'itinéraire cyclable sécurisé .....	41
8.1	Plan général .....	42
8.2	Présentation des aménagements cyclables du projet.....	43
8.2.1	Travaux préliminaires .....	43
8.2.2	Schéma global d'aménagement .....	46

8.2.3	Aménagement de l'espace de circulation .....	47
8.3	Présentation par section homogène d'aménagement comprenant des données de trafic (uvp/j), un plan d'ensemble, et a minima un profil en travers ainsi que le ou les plans de traitement des intersections comprenant la signalisation .....	54
8.3.1	Tronçon 1 : de la place de la gare (PK 665,735) à l'avenue du 11 Novembre 1918 (PK 665,758)54	
8.3.2	Tronçon 2 : de l'avenue du 11 Novembre 1918 (PK 665,758) à l'accès à la ZAC Rhône-Helvie (approx. PK 666,200) .....	56
8.3.3	Tronçon 3 : de la ZAC Rhône-Helvie (PK 666,200) au chemin de Mallaure (PK 667,731) .....	62
8.3.4	Tronçon 4 : du chemin de Mallaure (PK 667,731) à l'aire d'accueil du Pontet (PK 669,400) .....	65
8.3.5	Tronçon 5 : de l'aire d'accueil du Pontet (PK 669,400) au tunnel d'Aubignas (PK 672,488) .....	66
8.3.6	Tronçon 6 : le tunnel d'Aubignas (du PK 672,488 au PK 673,381) .....	67
8.3.7	Tronçon 7 : du tunnel d'Aubignas (PK 673,381) au chemin d'Aunas (PK 674,250) .....	68
8.3.8	Tronçon 8 : du chemin d'Aunas (PK 674,250) au viaduc de Vobiscon (PK 676,395) .....	70
8.4	Présentation des traitements des points de raccord avec les aménagements existants, notamment en début et fin d'itinéraire .....	72
8.5	Nature des revêtements .....	73
8.6	Équipements de confort .....	73
8.6.1	Les aires d'arrêt .....	73
8.6.2	Les aires d'accueil .....	74
8.7	Situation actuelle et la situation cible au regard du foncier (domanialité, propriété, superposition d'affectation ou de gestion) .....	75
8.8	Liste des autorisations nécessaires et/ou obtenues pour répondre aux contraintes liées à l'environnement, aux sites protégés ou interdits ainsi qu'aux contraintes d'exploitation des voies franchies .....	76
9	Toutes annexes jugées utiles .....	76

## Table des illustrations

CARTE 1 : LA COMMUNAUTE DE COMMUNES ARDECHE RHONE COIRON	7
CARTE 2 : VOIES VERTES DU TERRITOIRE DE LA CC ARC	8
CARTE 3 : ITINERAIRE DE LA VIA ARDECHE	9
CARTE 4 : LES ITINERAIRES CYCLABLES EN ARDECHE	11
CARTE 5 : REFLEXION POUR LE DEVELOPPEMENT DES MOBILITES ACTIVES AU SEIN DE LA COMMUNE DU TEIL	14
CARTE 6 : ÉTAT D'AVANCEMENT DES AMENAGEMENTS SUR LES VOIES DOUCES D'ARDECHE	15
CARTE 7 : LES AMENAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS AUTOUR DU PROJET	16
Appel à projets Aménagements cyclables 2021	
Candidature CC ARC : Voie verte Alba la Romaine – Le Teil	

CARTE 8 : TRACE DE LA VOIE VERTE ALBA LA ROMAINE – LE TEIL ET PROJETS DE LIAISONS VERS ALBA LA ROMAINE, AUBIGNAS ET INTERNES AU TEIL	17
CARTE 9 : NOMBRE D’EMPLOIS AU LIEU DE TRAVAIL, 2018	18
CARTE 10 : LA MOBILITE DES ACTIFS	19
CARTE 11 : NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL DEPUIS ET VERS LE TEIL	20
CARTE 12 : NOMBRE DE RESIDENCES PRINCIPALES DE LA CC ARC	21
CARTE 13 : LA MOBILITE SCOLAIRE	23
CARTE 14 : NAVETTES DOMICILE – ETUDES DEPUIS ET VERS LE TEIL	24
CARTE 15 : COMMERCE ALIMENTAIRES, 2020	26
CARTE 16 : PRINCIPAUX POLES GENERATEURS DE FLUX DE LA COMMUNE DU TEIL ET RESEAU CYCLABLE ENVISAGE	31
CARTE 17 : LE TEIL – ALBA PAR LA RN 102 : 12 KM	34
CARTE 18 : LE TEIL – ALBA PAR LA RD 107 : 20 KM	34
CARTE 19 : LE TEIL – ALBA LA ROMAINE VIA LE CHEMIN ALTERNATIF DE SAINT GIRARD : 361M DE DENIVELE POSITIF	36
CARTE 20 : LE TEIL – ALBA LA ROMAINE VIA LA RN 102 : 225M DE DENIVELE POSITIF	37
CARTE 21 : PLAN GENERAL DE LA VOIE VERTE ENTRE ALBA LA ROMAINE ET LE TEIL	42
CARTE 22 : LOCALISATION DES INTERVENTIONS NECESSAIRES A LA REMISE EN ETAT DES OUVRAGES – PARTIE EST	43
CARTE 23 : LOCALISATION DES INTERVENTIONS NECESSAIRES A LA REMISE EN ETAT DES OUVRAGES – PARTIE EST	44
CARTE 24 : SCHEMA GLOBAL D’AMENAGEMENT – PARTIE EST	46
CARTE 25 : SCHEMA GLOBAL D’AMENAGEMENT – PARTIE OUEST	47
CARTE 26 : PROPOSITION DE CREATION D’UN ACCES A LA ZAC RHONE-HELVIE DEPUIS LA VOIE VERTE	59
CARTE 27 : TRONÇON 8 DU CHEMIN D’AUNAS AU VIADUC DE VOBISCON	70
CARTE 28 : PROPOSITION DES AIRES D’ACCUEIL PRINCIPALES ET COMPLEMENTAIRES	75
GRAPHIQUE 1 : ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET DE LOISIR DE LA CC ARC	24
GRAPHIQUE 2 : VALEURS LIMITEES DE PENTES EN FONCTION DE LA HAUTEUR DU DENIVELE A FRANCHIR	50
PHOTO 1 : TRANCHEE ROCHEUSE NECESSITANT LA PURGE DES PAROIS ET LE SURCREUSEMENT DES PISTES POUR FORMER DES PIEGES A CAILLOUX	44
PHOTO 2 ET PHOTO 3 : EXEMPLES D’OPERATIONS DE DEFERRAGE EN VUE DE CREATION D’UNE VOIE VERTE	45
PROFIL 8 ET PHOTO 4 : PROPOSITION D’AMENAGEMENT DE LA VOIE VERTE AUX ABORDS DE LA GARE DU TEIL	55
PHOTO 5 : APERÇU DE L’EMPRISE RFF ET DE LA PLACE RENE CASSIN	57
PHOTO 6 ET VUE AERIENNE 5 : PROPOSITION D’ACCES A L’AVENUE DU 8 MAI 1945	58
PROFIL 9, PHOTO 7 ET PHOTO 8 : PROPOSITION D’AMENAGEMENT SUR LE TRONÇON 2	61
PHOTO 9 : PROPOSITION DE SECURISATION DE L’INTERSECTION AVEC LE CHEMIN DE MALLAURE	64
PHOTO 10, PHOTO 11 ET VUE AERIENNE 9 : PROPOSITION D’AMENAGEMENT DE L’AIRE D’ACCUEIL DU PONTET	65
PHOTO 12 : EXEMPLE DE VUE SUR LE TRONÇON LE PONTET – TUNNEL D’AUBIGNAS	66
PHOTO 13 : VISITE DU TRONÇON LE PONTET – TUNNEL D’AUBIGNAS LE 24/02/2021	67
PHOTO 14 ET PHOTO 15 : ENTREE DU TUNNEL D’AUBIGNAS – VISITE DU 24/02/2021	68
PHOTO 16 : PROPOSITION D’AMENAGEMENT DE L’AIRE D’ACCUEIL DE LA GARE D’AUBIGNAS	70
PHOTO 17 : VIADUC DE VOBISCON	71
PHOTO 18 ET PHOTO 19 : TETE EST DU TUNNEL DE TEOULEMALE ET PILE DU VIADUC DE VOBISCON	72
PHOTO 20 ET PHOTO 21 : EXEMPLES D’AIRES D’ARRET	73
PROFIL 1 : AMENAGEMENT TYPE DE LA VOIE VERTE	48
PROFIL 2 : PROFIL TYPE D’UNE RAMPE D’ACCES A LA VOIE VERTE	49
PROFIL 3 : RAMPE CONTINUE DE 4%. EN PARCOURANT 25 M, ON MONTE D’1 M.	50
PROFIL 4 : RAMPES DE 5% ET PALIERS DE REPOS TOUS LES 10 M. EN PARCOURANT 25 M, ON MONTE D’1,10 M.	50

PROFIL 5 : RAMPES DE 8% ET PALIERS DE REPOS TOUS LES 2 M. EN PARCOURANT 25 M, ON MONTE D'1,24 M.	51
PROFIL 6 : PRINCIPE D'ÉCLAIRAGE DES TUNNELS	52
PROFIL 7 : PRINCIPE DE SECURISATION D'UN OUVRAGE AERIEN	53
PROFIL 8 ET PHOTO 4 : PROPOSITION D'AMENAGEMENT DE LA VOIE VERTE AUX ABORDS DE LA GARE DU TEIL	55
PROFIL 9, PHOTO 7 ET PHOTO 8 : PROPOSITION D'AMENAGEMENT SUR LE TRONÇON 2	61
TABLEAU 1 : ÉQUIPEMENTS ET EFFECTIFS SCOLAIRES	22
TABLEAU 2 : ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET DE LOISIR DE LA COMMUNE D'ALBA LA ROMAINE	25
TABLEAU 3 : ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET DE LOISIR DE LA COMMUNE D'AUBIGNAS	25
TABLEAU 4 : ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET DE LOISIR DE LA COMMUNE DU TEIL	25
TABLEAU 5 : COMMERCE ALIMENTAIRES DE LA CC ARC	26
TABLEAU 6 : AMENAGEMENT CYCLABLE A ENVISAGER – TABLEAU D'AIDE A LA DECISION	35
TABLEAU 7 : NIVEAU D'ENTRETIEN, D'EXPLOITATION ET DE REPARATION PREVUS	37
TABLEAU 8 : CALCUL DES IMPACTS ATTENDUS VIA LA METHODE ANALYTIQUE	38
TABLEAU 9 : PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL	40
TABLEAU 10 : JUSTIFICATION DU TAUX ET DU MONTANT DE SUBVENTION SOUHAITE	40
TABLEAU 11 : CALENDRIER DETAILLE PREVISIONNEL DE L'OPERATION	41
TABLEAU 12 : RESPECT DES RECOMMANDATIONS DU CEREMA	42
TABLEAU 13 : CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU TRONÇON 1	54
TABLEAU 14 : CARACTERISTIQUES DU TRONÇON 2	56
TABLEAU 15 : CARACTERISTIQUES DU TRONÇON 3	62
TABLEAU 16 : CARACTERISTIQUES DU TRONÇON 4	65
TABLEAU 17 : CARACTERISTIQUES DU TRONÇON 5	66
TABLEAU 18 : CARACTERISTIQUES DU TRONÇON 6	67
TABLEAU 19 : CARACTERISTIQUES DU TRONÇON 7	68
TABLEAU 20 : CARACTERISTIQUES DU TRONÇON 8	71
TABLEAU 21 : PROPOSITION D'IMPLANTATION ET D'EQUIPEMENT DES AIRES D'ACCUEIL PRINCIPALES	74
TABLEAU 22 : PROPOSITION D'IMPLANTATION ET D'EQUIPEMENT DES AIRES D'ACCUEIL COMPLEMENTAIRES	74

## 1 Description sommaire du projet

### 1.1 Type de projet

Il s'agit d'un projet de type « **itinéraire sécurisé** » de **10,66 km en site propre**, avec l'**ambition d'accompagner le développement des mobilités actives quotidiennes et touristiques**. Il empruntera une voie ferrée non exploitée en parallèle de la route nationale 102, qui constitue l'un des trois principaux axes routiers traversant la Communauté de communes Ardèche Rhône Coiron et qui permet de relier la vallée du Rhône aux Cévennes et au Massif Central.

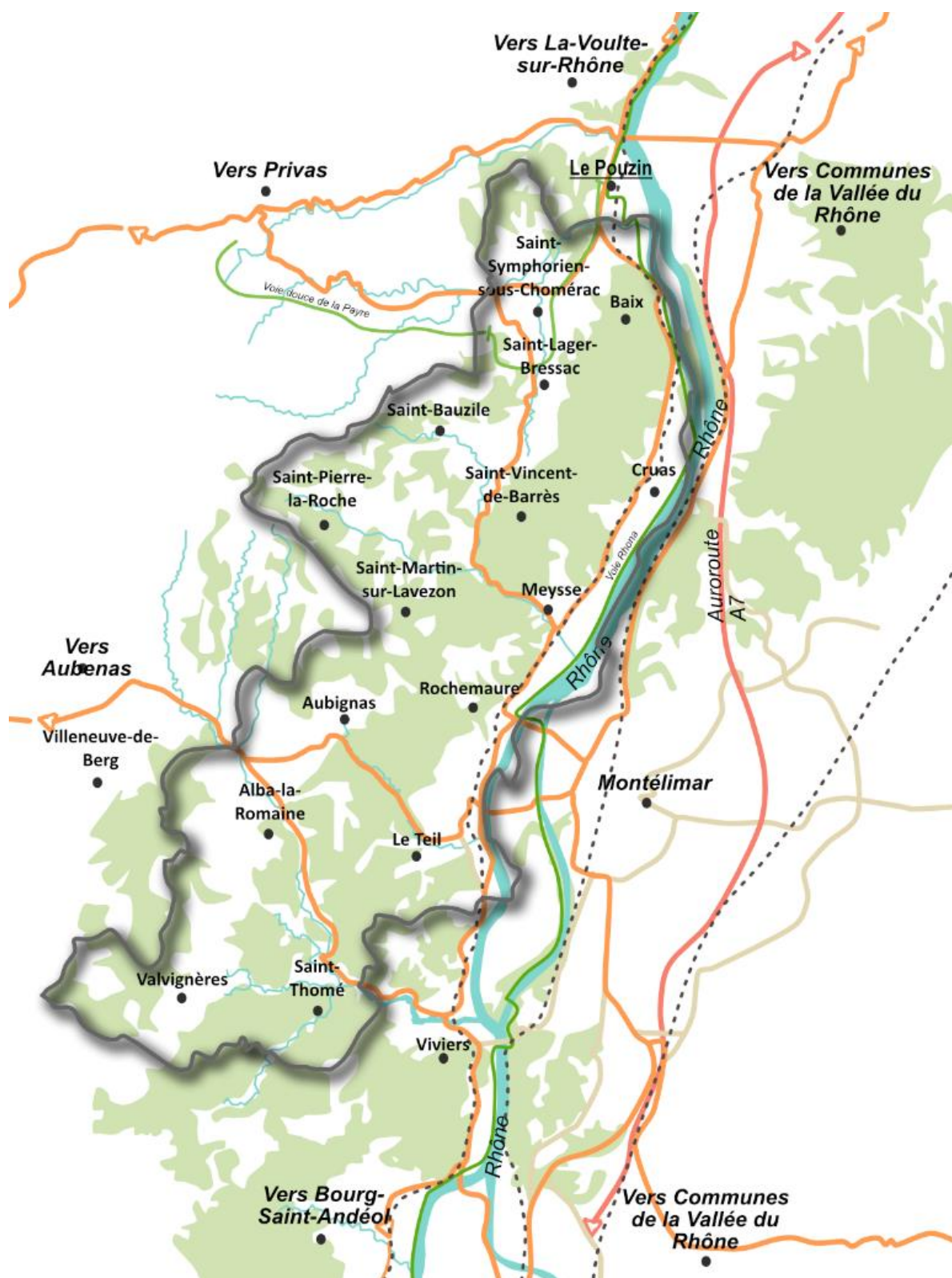
### 1.2 Intitulé du projet

**Voie verte Alba la Romaine – Le Teil : opérer la liaison de la Via Ardèche à la vallée du Rhône**

### 1.3 Description sommaire du projet

La Communauté de communes Ardèche Rhône Coiron (CC ARC) est située au Sud-Est du département de l'Ardèche, en région Auvergne Rhône Alpes, à proximité de Montélimar et de Privas.



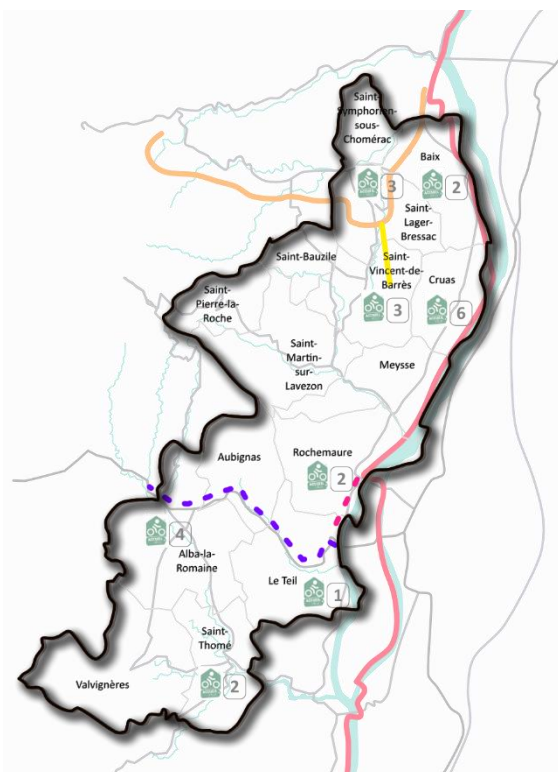


Carte 1 : La Communauté de communes Ardèche Rhône Coiron  
 Source : CC ARC

Bien que disposant d'atouts importants en matière de mobilités actives, le territoire n'offre pas d'itinéraires sécurisés en nombre suffisant pour faire du vélo une alternative crédible à la voiture et à l'autosolisme.

Il est traversé par la ViaRhôna et par la voie douce de la Payre, qui relie Le Pouzin à Privas. La CC ARC a aménagé et exploite les tronçons de ces deux voies vertes sur son territoire. D'autres projets de connexion sont envisagés pour favoriser la pratique quotidienne du vélo et le cyclotourisme :

- **poursuite de la Via Ardèche d'Alba-la-Romaine au Teil afin de connecter la Via Ardèche à la ViaRhôna,**
- liaison de la voie douce de la Payre à Saint-Vincent-de-Barrès par Saint-Lager-Bressac,
- liaison entre Rochemaure et Le Teil,
- liaison entre Le Teil et Montélimar,
- Liaison entre Le Teil et Viviers.



- ViaRhôna
- Voie douce de la Payre
- Liaison voie douce de la Payre – St Lager
- Liaison Rochemaure – Le Teil
- Via Ardèche (objet de la candidature)

Carte 2 : Voies vertes du territoire de la CC ARC  
Source : CC ARC

Le territoire reste cependant trop marqué par la domination de la voiture et de l'autosolisme dans les déplacements quotidiens<sup>1</sup>, notamment en raison du manque d'informations et de la faiblesse perçue de l'offre de transports en commun et du manque d'infrastructures adaptées permettant la pratique des mobilités actives en sécurité (cf. diagnostic mobilité de la CC ARC en annexe 1).

Le projet objet de la présente candidature consiste à **aménager une voie verte sur une voie ferrée non exploitée, en parallèle de la route nationale 102**, et dont le tracé est très adapté à la pratique du vélo avec une pente n'excédant pas 2,5%. **Une convention de transfert de gestion est en préparation entre la SNCF et la CC ARC** avec pour objectif une signature avant fin 2021.

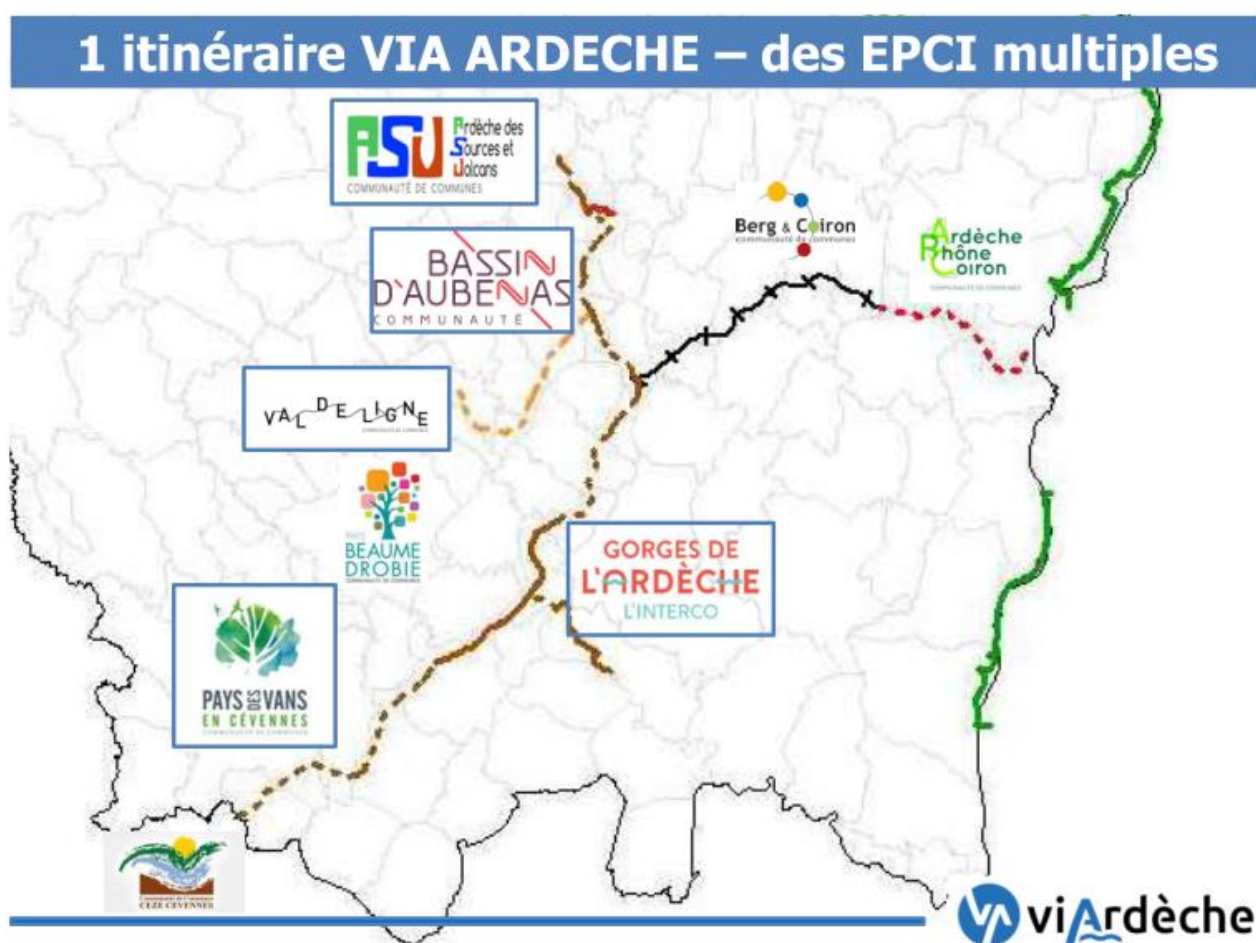
**Ce projet d'aménagement a bénéficié d'une étude de faisabilité en 2012 (cf. annexe 2) et il est inscrit dans le schéma vélo départemental révisé et approuvé en 2020 (cf. 2.1.1 et annexe 3). Il figure aussi dans les statuts de la CC ARC** depuis sa création en 2017, témoignant de son importance ainsi que du soutien politique dont il bénéficie.

<sup>1</sup> 89% des trajets domicile-travail sont effectués en voiture individuelle (INSEE, 2017).



Cette liaison de la Via Ardèche à la vallée du Rhône constituera, avec la ViaRhôna et la voie douce de la Payre, l'ossature du réseau cyclable de la Communauté de communes. De plus, **desservant le futur pôle d'échanges multimodal du Teil** (cf. 3.1), **cette voie verte sera également un élément important du maillage avec les territoires voisins et contribuera à diversifier l'offre d'alternatives à la voiture individuelle en permettant de combiner plus facilement transports en commun et vélo pour les mobilités quotidiennes et touristiques**. Son extrémité Est constituera aussi l'axe autour duquel va s'articuler la politique de développement des mobilités actives de la Commune du Teil (cf. 2.1.2).

En tant que maître d'ouvrage de ce projet d'aménagement de voie verte, **la CC ARC est désormais membre du comité d'itinéraire de la Via Ardèche**, dont la construction se fait par tronçons successifs avec l'ambition de devenir un réseau de voies vertes phare du sud de la France. 40 km sont déjà aménagés et les 9 intercommunalités concernées ont décidé de fédérer leurs actions au sein d'un comité d'itinéraire, créé en 2020. Les objectifs prioritaires sont l'harmonisation des outils de signalisation et de communication ainsi que l'échange d'expériences et le travail en commun en matière de mise en sécurité de l'infrastructure. Desservant les principaux pôles d'activités du sud de l'Ardèche et situé dans des secteurs touristiques, **ce réseau de voies vertes permettra d'offrir des solutions de mobilités actives pour les déplacements quotidiens et touristiques**.



Carte 3 : Itinéraire de la Via Ardèche  
 Source : Comité d'itinéraire de la Via Ardèche

La Communauté de communes voisine de Berg & Coiron projette elle aussi de prolonger la ViaArdèche à l'ouest pour rejoindre le tronçon déjà construit sur la Communauté de communes du Bassin d'Aubenas.

**Le tronçon Le Teil – Alba la Romaine permettra de relier ce réseau à fort potentiel à une des seules gares SNCF d'Ardèche : Le Teil, qui réouvrira début 2025 aux voyageurs et constituera un pôle d'échanges multimodal** très attendu entre le Sud de l'Ardèche, le Sud de la Drôme et la vallée du Rhône (cf. 3.1).

Par ailleurs, la CC ARC a récemment sollicité un accompagnement du Cerema dans le cadre du dispositif Petites villes de demain pour la réalisation d'une liaison cyclable entre Le Teil et Rochemaure, qui est aussi une liaison manquante identifiée dans le schéma vélo départemental révisé (cf. 2.1.1). Elle complètera la voie verte entre Alba la Romaine et le Teil et permettra de relier la ViaRhôna à la Via Ardèche, conformément à l'engagement pris par la Communauté de communes et le Département de l'Ardèche dans le cadre du schéma vélo départemental (cf. annexe 3).

Une phase de concertation avec les habitants sera également proposée par la CC ARC, notamment pour définir les différents points d'accès à la voie verte et s'assurer qu'ils correspondent à leurs besoins.

Des rencontres élargies sont déjà envisagées avec l'Agglomération de Montélimar, les départements de l'Ardèche et de la Drôme, la Région et la direction inter-régionale des routes Sud-Est pour étudier les liaisons cyclables entre la CC ARC et l'Agglomération de Montélimar : Rochemaure – Ancône et Le Teil – Montélimar.

La Commune du Teil va également travailler avec le Cerema pour la révision de son plan de circulation : il est d'ores et déjà prévu de coupler les démarches de la Commune et de la CC ARC, le Cerema en a été prévenu.

## 2 Plans de situation

### 2.1 Présentation de la politique cyclable dans laquelle s'inscrit le projet (dont le(s) schéma(s) cyclable(s) du territoire)

#### 2.1.1 Le projet dans la politique cyclable départementale

**Le projet est une des trois liaisons majeures identifiées et définies dans le schéma vélo départemental** révisé et adopté en décembre 2020 (cf. annexe 3), réalisé par le bureau d'études Inddigo en maîtrise d'ouvrage partagée entre le Département de l'Ardèche et la quasi-totalité des intercommunalités du département, dont Ardèche Rhône Coiron.

Il constitue donc un élément important de ce schéma et permettra de répondre à deux de ses enjeux :

- **Finaliser le réseau ossature** en réalisant la liaison entre la Via Ardèche et la ViaRhôna.
- **Desservir les pôles touristiques majeurs** : le site archéologique d'Alba la Romaine se situe à proximité immédiate du tracé.

Ces deux projets sont particulièrement importants pour la CC ARC mais aussi pour l'Ardèche et la Drôme en raison de la position géographique stratégique qu'occupe Le Teil en tant que carrefour entre la Via Ardèche et la vallée du Rhône.


Le nouveau schéma vélo départemental (cf. annexe 3) prévoit la réalisation des liaisons manquantes au niveau du Teil vers le Nord, le Sud et l'Ouest.

## Itinéraires cyclables en Ardèche

### Les voies douces

-  Via Rhône en Ardèche
-  Voies douces (réalisées)
-  Voies douces (en projet)

### Les itinéraires balisés

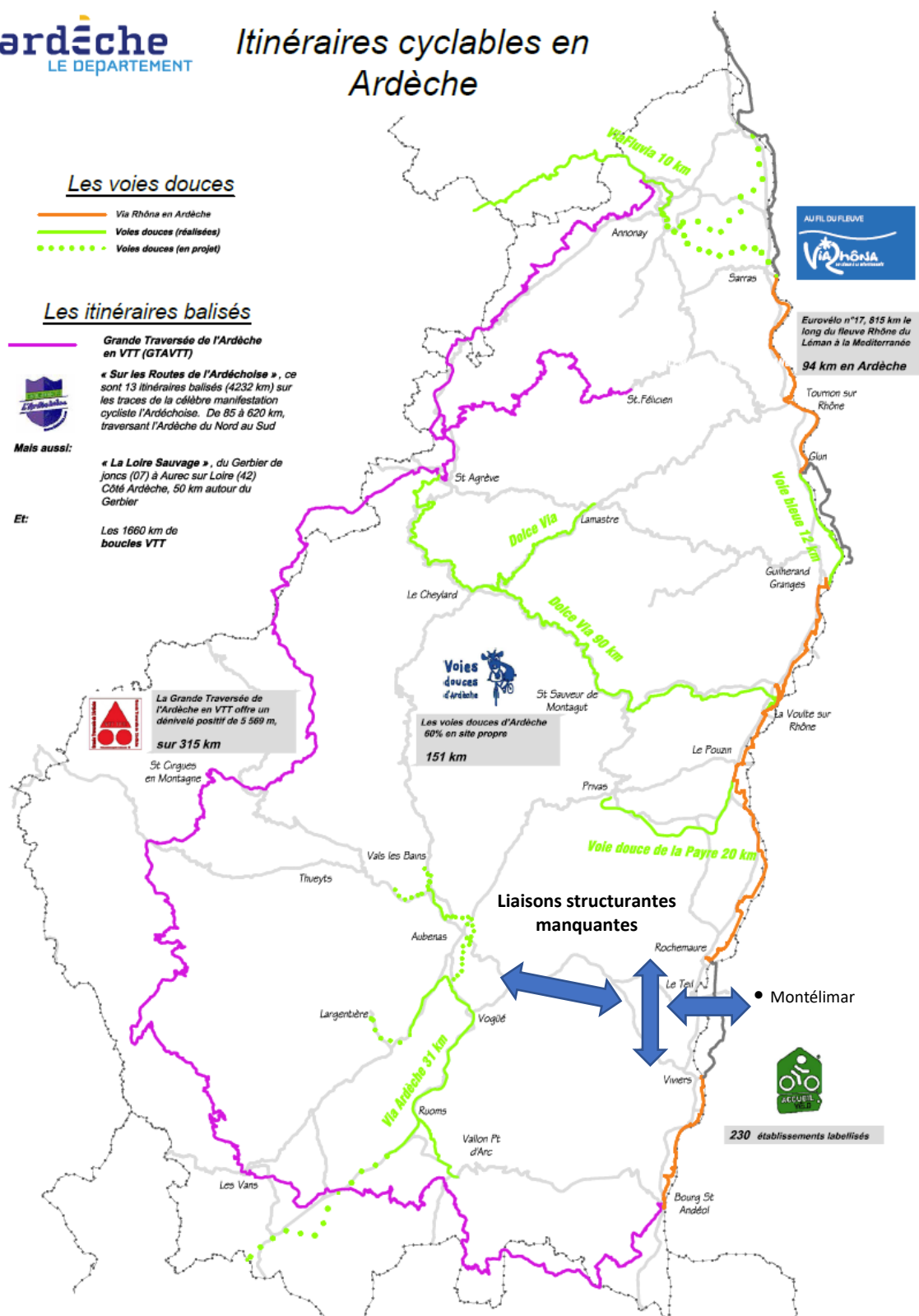

**Grande Traversée de l'Ardèche en VTT (GTAVTT)**  
 « Sur les Routes de l'Ardéchoise », ce sont 13 itinéraires balisés (4232 km) sur les traces de la célèbre manifestation cycliste l'Ardéchoise. De 85 à 620 km, traversant l'Ardèche du Nord au Sud

Mais aussi:

« La Loire Sauvage », du Gerbier de Joncs (07) à Aurec sur Loire (42)  
 Côte Ardèche, 50 km autour du Gerbier

Et:

Les 1660 km de boucles VTT



Carte 4 : Les itinéraires cyclables en Ardèche

Source : Département de l'Ardèche

### 2.1.2 Le projet dans les politiques territoriales

Devenue autorité organisatrice de la mobilité depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021, la CC ARC a entrepris des démarches pour être accompagnée dans l'élaboration de sa stratégie mobilité (cf. ci-dessous : « Réalisation d'un plan des mobilités simplifié »). Sans attendre, elle a commencé à travailler sur deux projets de mobilités actives prioritaires qui bénéficient déjà d'un soutien politique et s'inscrivent dans différents dispositifs et démarches :

- L'**aménagement d'une voie verte en site propre entre Alba la Romaine et Le Teil** pour relier le sud Ardèche à la vallée du Rhône.
- Le **traitement des discontinuités cyclables par la réalisation d'un véritable maillage** permettant de faire du vélo une alternative crédible et sécurisée à la voiture dans les déplacements quotidiens et touristiques.

### Plan climat air énergie territorial (PCAET)

L'élaboration du PCAET, à partir de 2018, est venue renforcer l'intérêt et la légitimité de ces projets de mobilités actives : le diagnostic réalisé à cette occasion a en effet révélé que **le transport est responsable d'environ 50% des émissions de gaz à effet de serre (GES) hors industrie du territoire**, soulignant la nécessité d'agir prioritairement sur ce secteur pour réduire durablement les émissions de GES (cf. annexes 4 et 5).

Le projet d'aménagement d'une voie verte entre Alba la Romaine et Le Teil est inscrit dans la fiche « Favoriser la pratique du vélo par la création et l'amélioration du maillage des infrastructures » du plan d'actions validé du PCAET, définitivement adopté en mai 2021.

### Réalisation d'un diagnostic mobilité

Début 2020, suite à la parution de la loi d'orientation des mobilités, la Communauté de communes a décidé de réaliser un diagnostic complet des mobilités sur son territoire afin d'accompagner et d'éclairer la décision sur l'opportunité de se saisir de cette compétence. Ce diagnostic, reposant en partie sur une enquête, a permis d'identifier les principaux enjeux du territoire et les attentes des habitant·e·s en matière de mobilités :

- Optimiser les transports collectifs.
- **Développer les mobilités actives (piétons et cyclistes).**
- Accompagner le développement des usages partagés de la voiture.
- Réduire les déplacements.
- Informer, communiquer et accompagner aux changements de comportement.

L'importance de ces attentes a également été confirmée lors de la consultation publique du PCAET (02/02 au 05/03/2021) : la mobilité est le sujet qui a fait l'objet du plus grand nombre de contributions.

## Schéma de cohérence territoriale (SCoT)

Le schéma de cohérence territorial (SCoT) Rhône Provence Baronnies, auquel est rattaché la CC ARC et qui a été prescrit lors du comité syndical du 27 avril 2021, souligne la forte domination de la voiture individuelle dans les déplacements domicile/travail : sa part représente 84,3% de ces déplacements sur l'ensemble du territoire concerné. **Le SCoT, en cohérence avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité territoriale (SRADDET), ambitionne le développement des mobilités et des liaisons douces** : ces ambitions sont donc partagées par la CC ARC et répondent aux attentes exprimées lors de la réalisation du diagnostic mobilités et de la consultation publique du PCAET.

## La CC ARC choisit de devenir autorité organisatrice de la mobilité (AOM)

**L'ensemble de ces éléments a amené la CC ARC à décider de se saisir de la compétence d'organisation des mobilités** afin de se donner les moyens d'agir sur cette thématique importante et donc, notamment, de pouvoir réaliser le projet de liaison entre la Via Ardèche et la vallée du Rhône. **Elle est la seule communauté de communes d'Ardèche à avoir fait le choix de devenir AOM et aussi une des rares de la région Auvergne-Rhône-Alpes.** Cette décision va permettre d'envisager le développement d'infrastructures et de services de mobilité sur notre territoire à dominante rurale en complémentarité des solutions proposées par les deux agglomérations AOM voisines de Montélimar et Privas, avec qui des discussions ont déjà été entamées notamment pour envisager des extensions de lignes de bus.

## Réalisation d'un plan des mobilités simplifié

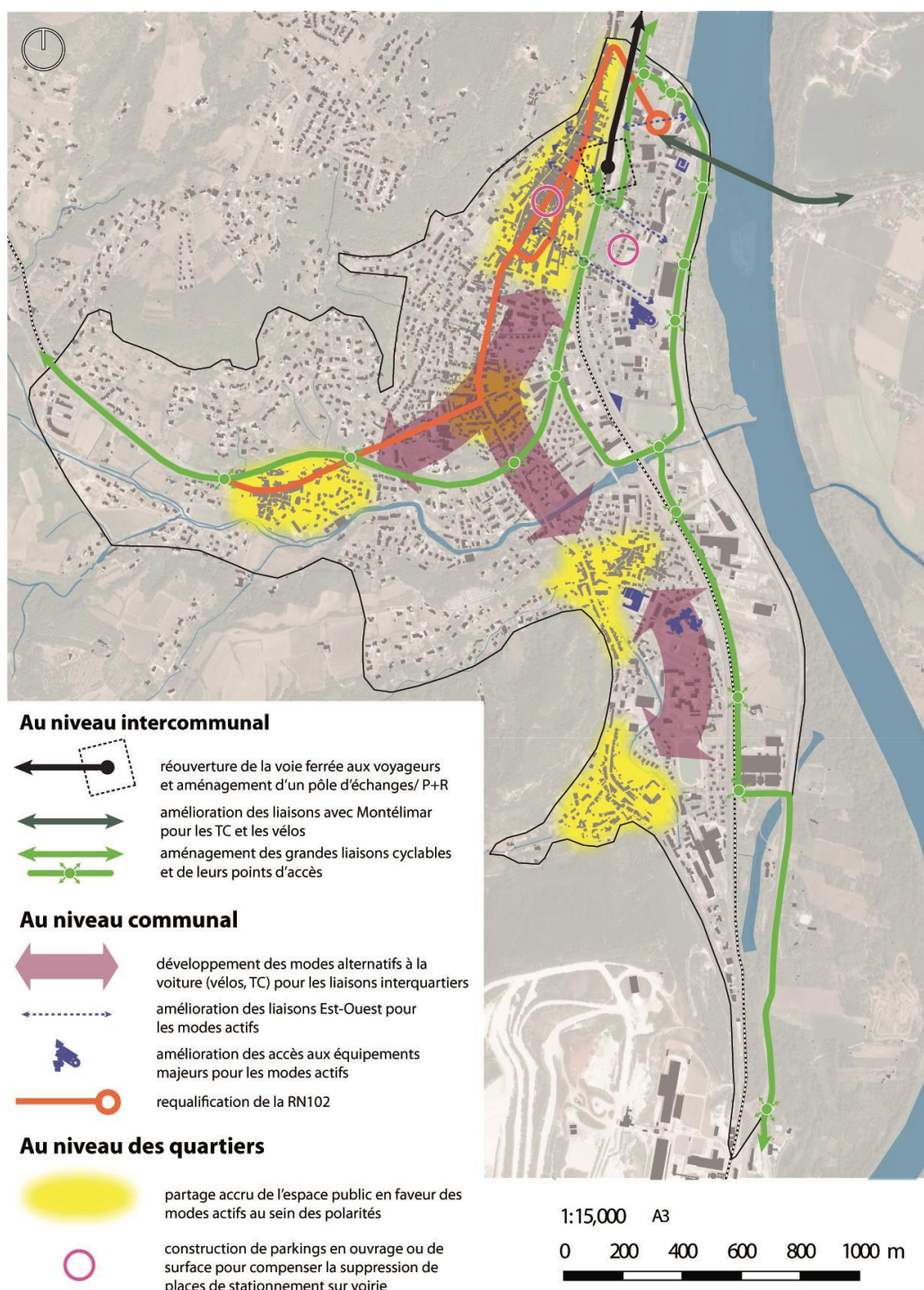
La CC ARC souhaite être accompagnée dans l'élaboration de sa stratégie mobilités en vue de l'exercice effectif de cette nouvelle compétence : c'est pourquoi **elle a candidaté à l'appel à manifestation d'intérêt territoires de nouvelles mobilités durables (TENMOD) pour la réalisation d'un plan des mobilités simplifié (PDMS), qui serait alors le premier d'Ardèche.** La réponse est attendue pour septembre 2021 avec l'objectif de finaliser le PDMS au deuxième trimestre 2022.

## Révision du plan de circulation de la ville du Teil

La ville du Teil a été lourdement impactée par le séisme qui l'a touchée en 2019. Dans le cadre d'un plan partenarial d'aménagement, la CC ARC a engagé une étude urbaine ensemblière d'aménagement en vue de la reconstruction de la ville. Cette étude est l'occasion de s'interroger sur son plan de circulation, que la Commune souhaite réviser pour rendre la ville plus attractive et agréable. **Un de ses objectifs à travers la révision du plan de circulation est de réduire la part de l'espace public consacrée aux voitures pour l'affecter aux modes actifs ou à d'autres vocations (espaces verts, terrasses, jeux, ...).**

Le projet de voie verte entre Alba la Romaine et Le Teil contribuera grandement à l'atteinte de cet objectif en constituant l'axe principal autour duquel s'articulera la politique communale en faveur des mobilités actives, avec notamment un point de départ/arrivée sur la place principale de la ville : la place Pierre Séward, parvis de la gare SNCF.



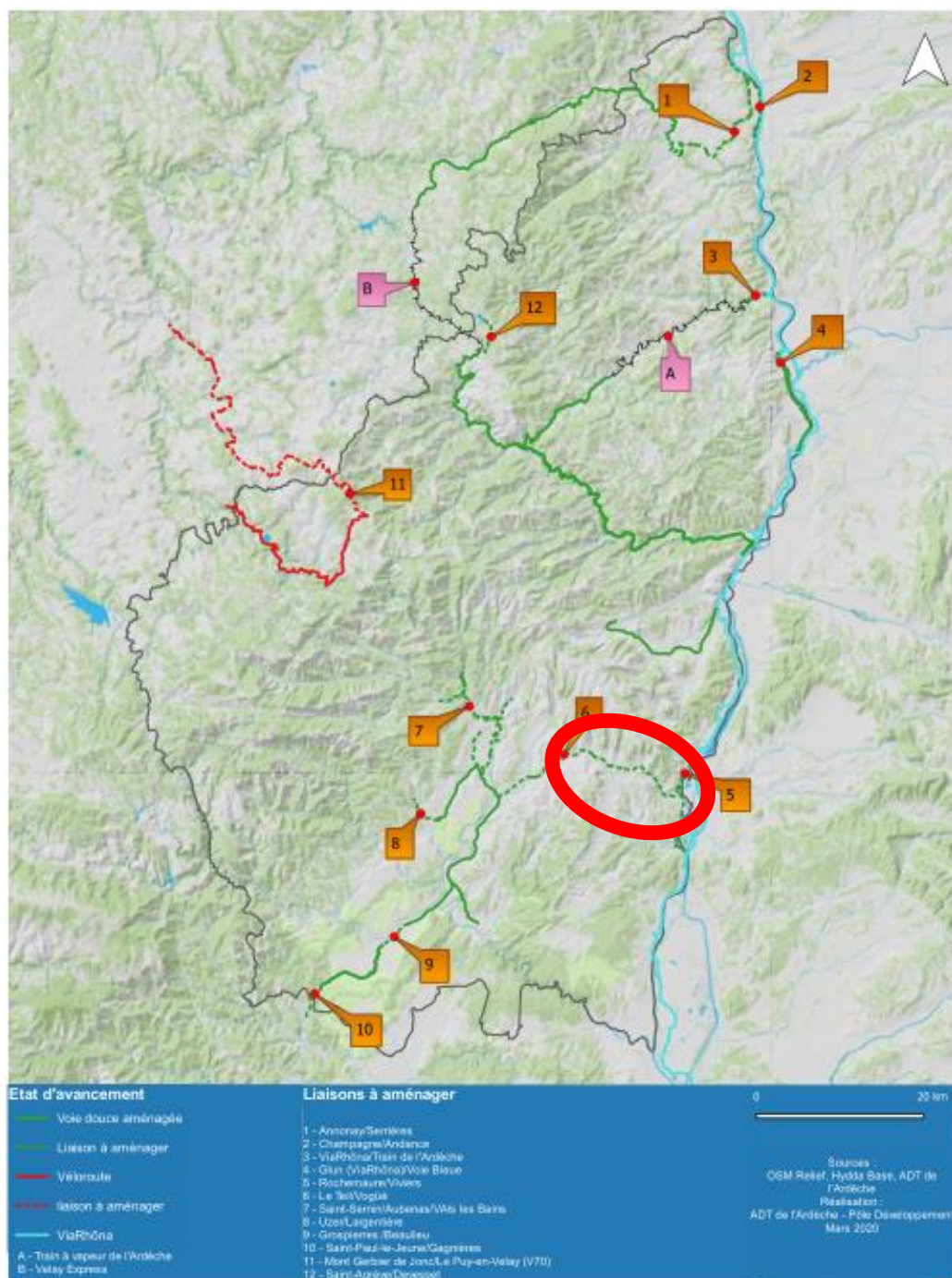


Carte 5 : Réflexion pour le développement des mobilités actives au sein de la commune du Teil  
 Source : Étude urbaine ensemble d'aménagement de la Commune du Teil

Au regard de ces enjeux, il a paru important pour les deux collectivités d'être accompagnées dans la démarche par des experts : c'est pourquoi elle a fait appel au Cerema.

## 2.2 Plan de localisation du projet dans le schéma cyclable

Le projet constitue un maillon essentiel du réseau ossature du schéma vélo départemental révisé en 2020 (cf. annexe 3). Il permettra de relier la ViaRhôna à la Via Ardèche, et à plus long terme la voie verte des Cévennes (à Sainte Cécile d'Andorge). Il est prévu en site propre, sur la voie ferrée non exploitée entre Le Teil et Alba la Romaine, en parallèle de la N 102.



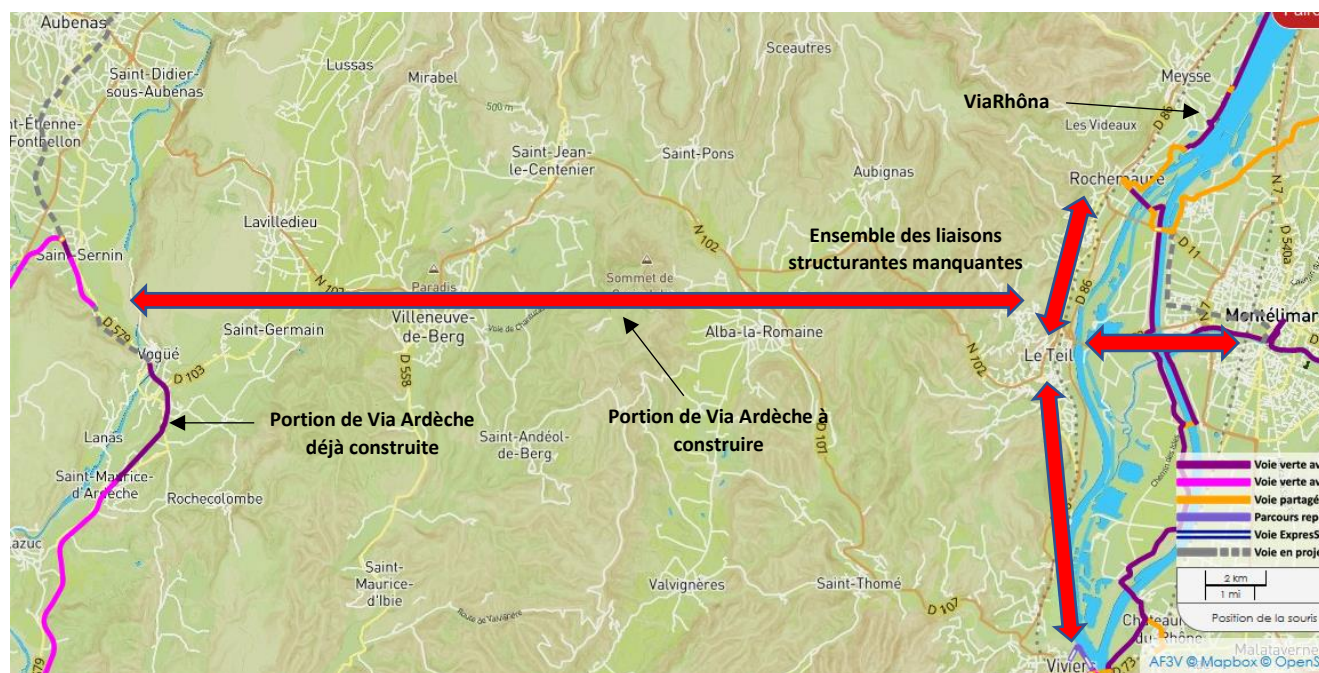
Carte 6 : État d'avancement des aménagements sur les voies douces d'Ardèche  
 Source : Schéma vélo départemental révisé (2020-2025)



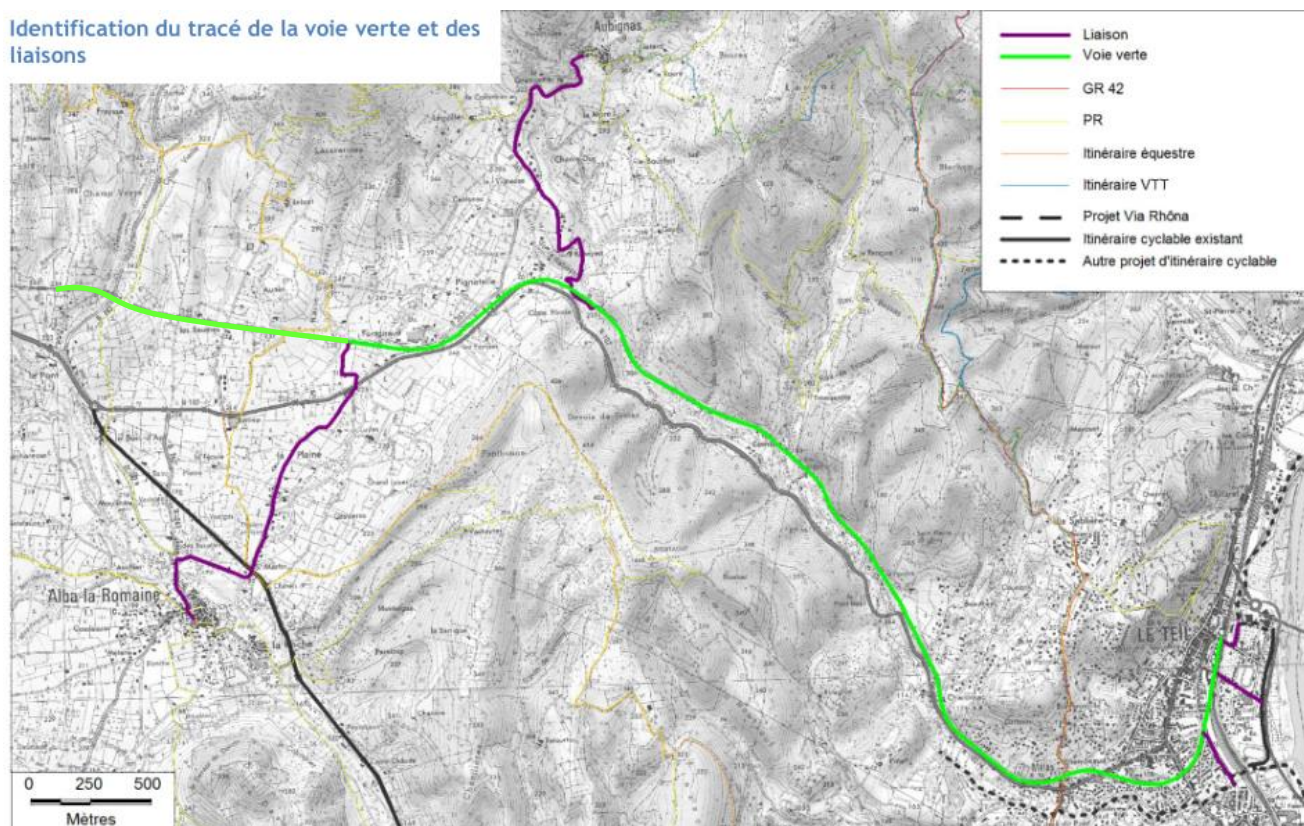
### 2.3 Plan de tracé du projet dans les aménagements cyclables existants

Comme l'indiquent les cartes précédentes (cf. carte 4 et carte 6), le projet constitue une liaison structurante manquante qui permettra de relier la via Ardèche à la vallée du Rhône.

**Il permettra à terme de relier la Via Ardèche à la ViaRhôna avec trois liaisons possibles vers cette dernière : Rochemaure, Montélimar et Viviers.**



#### Identification du tracé de la voie verte et des liaisons



Carte 8 : Tracé de la voie verte Alba la Romaine – Le Teil et projets de liaisons vers Alba la Romaine, Aubignas et internes au Teil

Source : Étude de faisabilité relative à l'aménagement de l'ancienne voie ferrée du Teil à Alba la Romaine, Sécheresse Consultants, 2012<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Appelée « Étude de faisabilité 2012 » dans la suite du document.



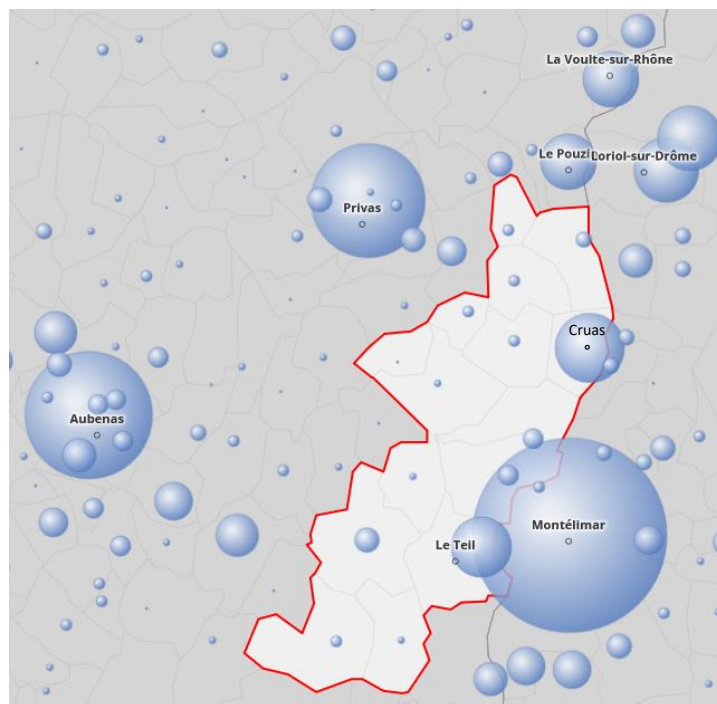
2.4 Plan de localisation des principaux générateurs de flux de mobilité desservis par l'itinéraire/le projet (zones d'activités, zones d'habitat, équipements scolaires ou universitaires, équipement sportifs, centres commerciaux, quartier cœur de ville, quartier sensible, ...)

### Zones d'activités et mobilité des actifs

Le territoire a un profil plutôt résidentiel avec 78 emplois pour 100 actifs ayant un emploi : il compte **7 212 emplois**, soit 6,7% des 107 172 emplois ardéchois alors qu'il représente 6,9% de la population du département.

**Les principales communes pourvoyeuses d'emploi de la CC ARC sont Cruas et Le Teil avec respectivement 2 942 et 2 393 emplois, soit 74% des emplois du territoire.** Bien que la CC ARC accueille le centre nucléaire de production d'électricité (CNPE) de Cruas Meyssse, principal générateur de flux au sein de et vers son territoire, la Communauté de communes est cependant sous l'influence directe de la zone d'emploi de Montélimar, et dans une moindre mesure de celles de Privas et La Voulte-Le Pouzin-Loriol : plus de 25% des actifs résidant sur le territoire de la CC ARC travaillent sur le bassin montilien, principal pourvoyeur de flux de mobilité quotidienne devant l'agglomération privadoise. Au total, deux tiers des actifs travaillent à l'extérieur du territoire intercommunal. Ces zones concentrent également la majorité des plus gros équipements générateurs des flux liés aux soins ainsi qu'aux achats et aux loisirs : équipements sportifs, base de loisirs, piscines, cinémas, centres commerciaux, ...

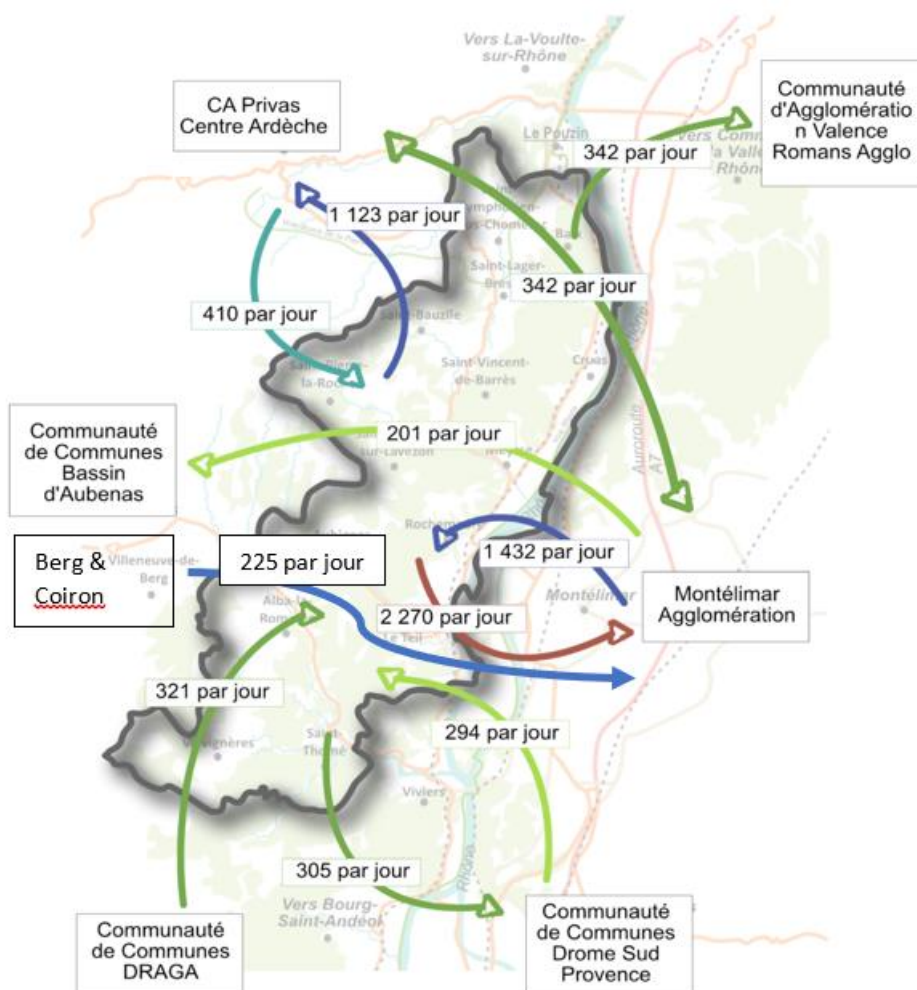
Commune	Emplois au lieu de travail
Cruas	2861
Le Teil	2385
Alba-la-Romaine	341
Meyssse	341
Rochemaure	315
Baix	218
Valvignères	116
Saint-Symphorien-sous-Chomérac	103
Saint-Vincent-de-Barrès	99
Saint-Lager-Bressac	91
Saint-Bauzile	90
Saint-Thomé	57
Saint-Martin-sur-Lavezon	53
Aubignas	51
Saint-Pierre-la-Roche	8



Carte 9 : Nombre d'emplois au lieu de travail, 2018

Source : INSEE, statistiques-locales.insee.fr

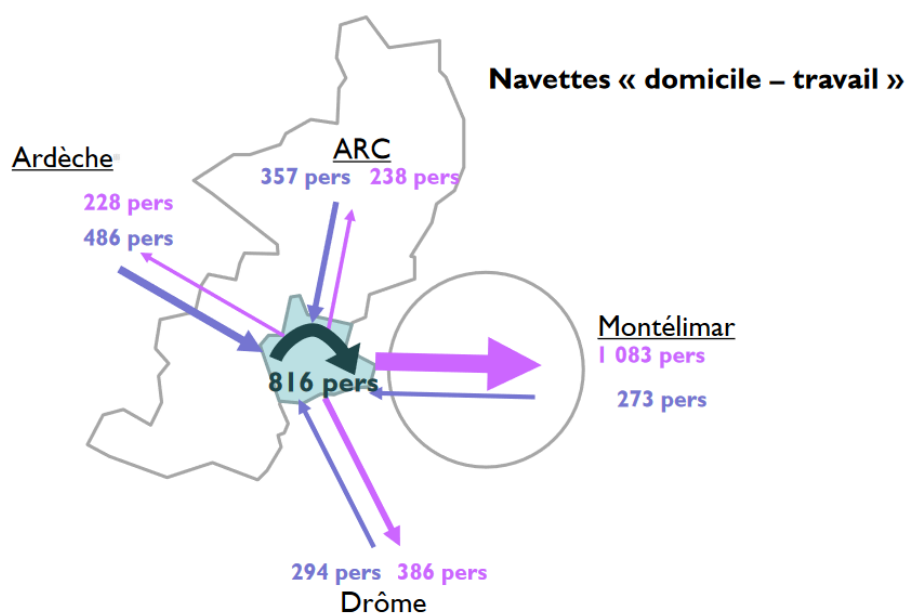




Carte 10 : La mobilité des actifs  
 Source : CC ARC via les données de l'INSEE

Le Teil, principal générateur de flux sur le tracé de la voie verte, appartient au bassin de vie de Montélimar. 38% des actifs du Teil travaillent à Montélimar, qui est le 1er pôle d'emploi des Teillois, alors que seulement 12% des emplois du Teil sont occupés par des Montiliens.

Cependant, les navettes domicile-travail avec les autres communes de la Communauté de communes et, plus généralement, avec les communes de l'Ardèche, affichent un solde positif pour le Teil qui apparaît comme un pôle d'appoint pour l'emploi, les équipements intermédiaires et les commerces.



Carte 11 : Navettes domicile-travail depuis et vers Le Teil  
 Source : Étude urbaine ensemble d'aménagement de la Commune du Teil

Les atouts que représentent les différentes zones d'emplois du territoire et à proximité sont cependant contrebalancés par le choix restreint de moyens d'accès : le déficit d'infrastructures adaptées aux mobilités actives ainsi que l'absence de réseaux de transport en commun de type urbain rendent souvent incontournable l'utilisation de la voiture individuelle. En conséquence, **environ 89% des trajets domicile-travail se font seul en voiture individuelle** (INSEE, 2017).

**Le projet de voie verte entre Le Teil et Alba la Romaine ainsi que le maillage en réflexion vers Rochemaure et Montélimar Agglo offriront donc des alternatives intéressantes à la voiture** en matière de mobilités quotidiennes, mais aussi touristiques. **Le futur pôle d'échanges multimodal du Teil et la réouverture des trains de voyageurs sur la rive droite du Rhône permettront quant à eux des trajets combinés vélo – transport en commun.**

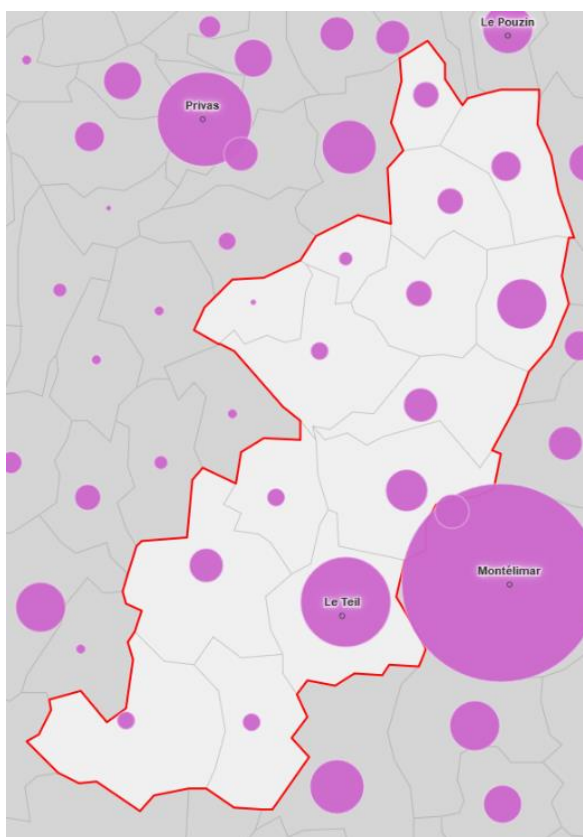
De plus, **les projets de maillage vers Rochemaure et Montélimar Agglo dans un premier temps, puis vers Viviers au sud dans un second temps permettront de relier de nouveaux générateurs de flux au cœur d'un véritable réseau de mobilités actives structuré autour du pôle d'échanges multimodal du Teil :**

- Le CNPE de Cruas-Meyssse.
- Les usines Lafarge de Cruas et Le Teil.
- Les zones d'activités de Drahay et de la Chevière à Meyssse.
- La zone d'activités les Basaltines à Aubignas, friche industrielle pour laquelle la CC ARC effectue un travail de réactivation.
- La zone d'activités Rhône Helvie à Le Teil.

## Zones d'habitat

La Communauté de communes compte 11 780 logements dont **9 642 résidences principales** pour 22 588 habitants. La Commune du Teil, avec 3 895 résidences principales, en concentre à elle seule 40%. Alba la Romaine est quant à elle la quatrième commune de la Communauté de communes avec 613 résidences principales, soit 6% du total. Avec les 183 résidences principales que compte Aubignas, **48% des résidences principales de la CC ARC se trouvent sur ou à proximité du tracé de cette future voie verte.**

Commune	Résidences principales
Le Teil	3895
Cruas	1243
Rochemaure	956
Alba-la-Romaine	613
Meysse	568
Baix	471
Saint-Lager-Bressac	348
Saint-Vincent-de-Barrès	333
Saint-Symphorien-sous-Chomérac	324
Valvignères	202
Saint-Thomé	188
Saint-Martin-sur-Lavezon	184
Aubignas	183
Saint-Bauzile	111
Saint-Pierre-la-Roche	23



Carte 12 : Nombre de résidences principales de la CC ARC  
 Source : INSEE, 2017

## Équipements scolaires

La mobilité scolaire représente des flux quotidiens importants : la CC ARC compte environ 5 175 élèves dont 3 852 scolarisés sur le territoire et 1 323 à l'extérieur (INSEE, 2018).

Commune	Écoles	Effectifs écoles	Collèges	Effectifs collèges	Lycées	Effectifs lycées
Alba-la-Romaine	3	173				
Aubignas	1	49				
Baix	1	119				
Cruas	3	369	1	283		
Meysse	2	187				
Rochemaure	2	208				
Saint-Bauzile	1	39				
Saint-Lager-Bressac	1	60				
Saint-Martin-sur-Lavezon	1	50				
Saint-Pierre-la-Roche						
Saint-Symphorien-sous-Chomérac	1	82				
Saint-Thomé	1	19				
Saint-Vincent-de-Barrès	1	70				
Le Teil	10	997	2	905	1	210
Valvignères	1	32				
<b>Total</b>	<b>29</b>	<b>2454</b>	<b>3</b>	<b>1188</b>	<b>1</b>	<b>210</b>

Tableau 1 : Équipements et effectifs scolaires

Source : INSEE, 2017

Toutes les communes à l'exception de Saint Pierre la Roche disposant d'une école, les déplacements pour accompagner les élèves de la maternelle et du primaire sont de courte distance.

Des flux convergents importants sont générés vers les trois collèges et les deux lycées du territoire, ainsi que vers Montélimar, Privas et Le Pouzin.

D'après les données transmises par la Région, 1 046 élèves fréquentent quotidiennement les lignes de transport scolaire qu'elle organise à destination des établissements du territoire de la CC ARC, soit 75% des 1 398 élèves inscrits dans les collèges et lycées du territoire. Des infrastructures adaptées aux mobilités actives pourraient représenter une solution alternative intéressante pour les 25% restants ainsi que pour une partie des élèves utilisant actuellement les transports en commun.

## LA MOBILITE SCOLAIRE

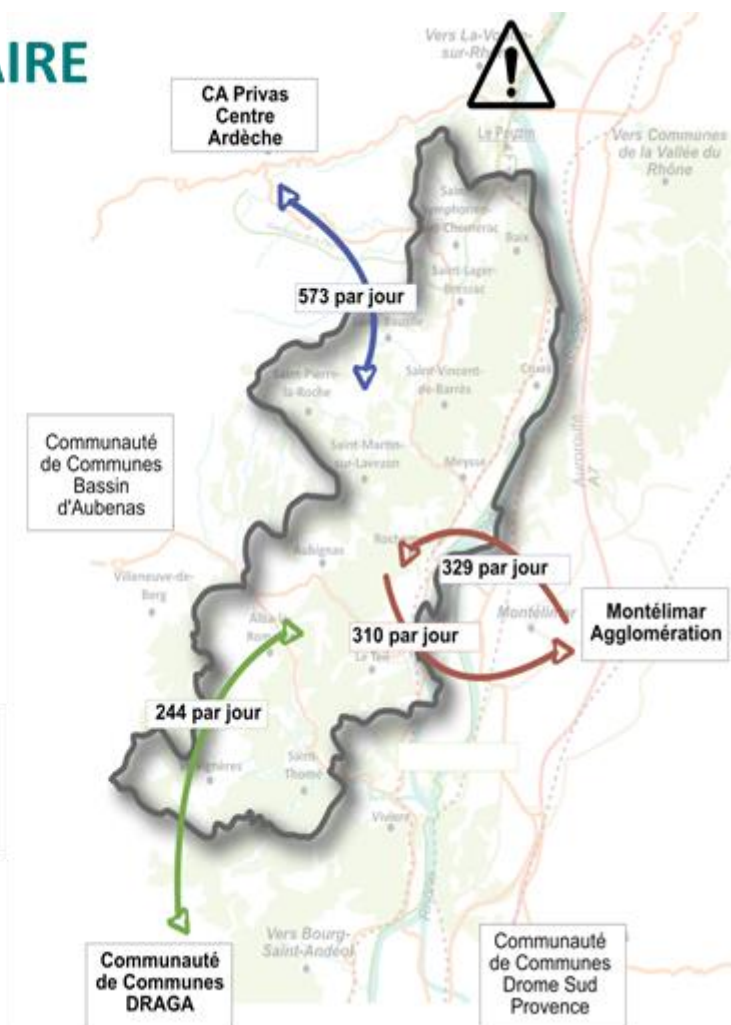
**5 175** personnes scolarisées

**3 882** personnes scolarisées **sur le territoire** de la CC ARC

**1 323** personnes scolarisées **hors** du territoire de la CC ARC

Des flux concentrés entre 3 EPCI : CC ARC, CA Privas Centre Ardèche et Montélimar Agglomération.

Les déplacements vers **Valence et Aubenas** **ne sont pas comptabilisés** car les flux sont inférieurs à 100 personnes scolarisées



Carte 13 : La mobilité scolaire

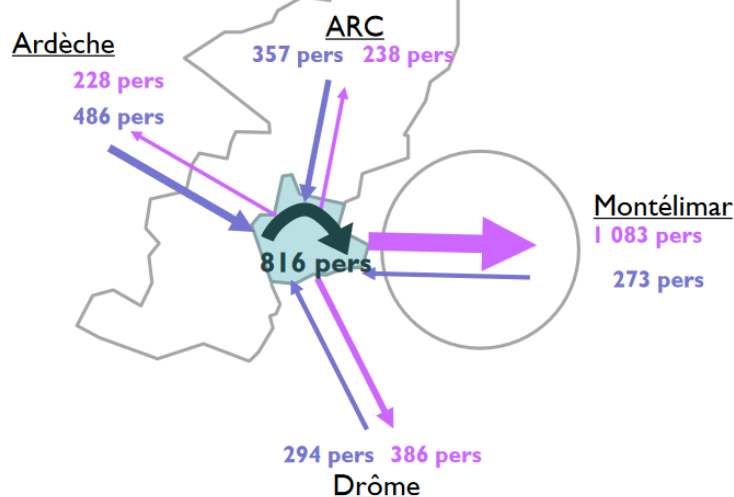
Source : Diagnostic mobilité CC ARC, données INSEE 2017

Avec un collège privé et un collège public, un lycée polyvalent (avec section BTS) et un lycée professionnel privé, le Teil est très attractive sur le plan de la scolarité.

44% des élèves scolarisés au Teil habitent une autre commune tandis que 81% des élèves du Teil sont scolarisés sur la commune.



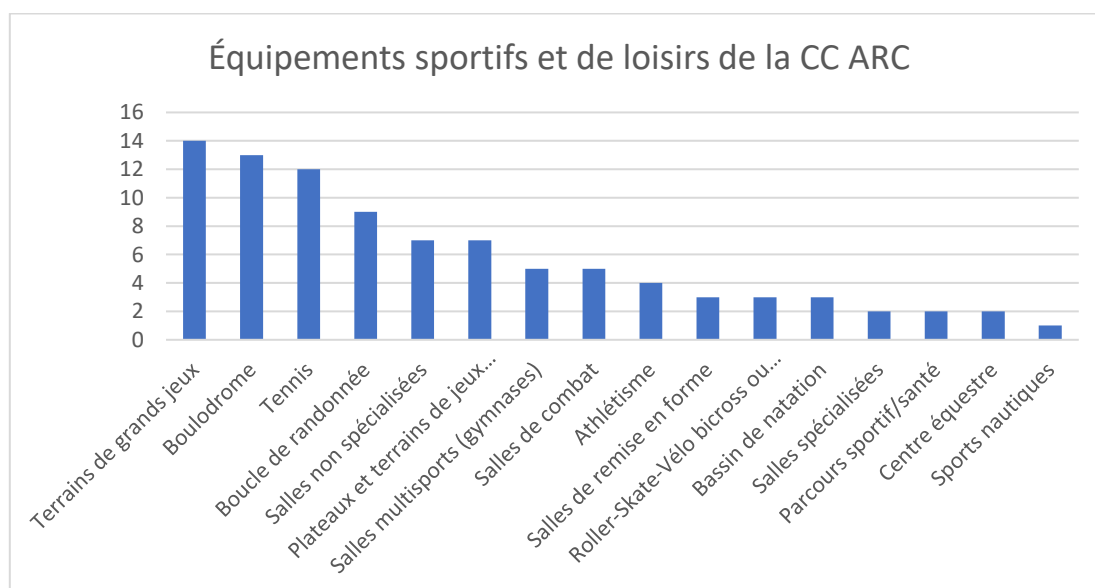
### Navettes « domicile – études »



Carte 14 : Navettes domicile – études depuis et vers Le Teil  
 Source : Étude urbaine ensemble d'aménagement de la Commune du Teil

### Équipements sportifs et de loisir

La Communauté de communes compte 92 équipements sportifs et de loisirs d'après les données de l'INSEE 2020.



Graphique 1 : Équipements sportifs et de loisir de la CC ARC  
 Source : INSEE, 2020

Parmi ces 92 équipements, 27 sont situés à proximité de l'itinéraire de la future voie verte entre Le Teil et Alba la Romaine, dont 17 pour la Commune du Teil :

#### **Alba la Romaine**

Bassin de natation	1
Boulodrome	1
Tennis	1
Centre équestre	1
Terrains de grands jeux	1
Salles de remise en forme	1

Tableau 2 : Équipements sportifs et de loisir de la Commune d'Alba la Romaine  
Source : INSEE, 2020

#### **Aubignas**

Boulodrome	1
Tennis	1
Terrains de grands jeux	1
Salles non spécialisées	1

Tableau 3 : Équipements sportifs et de loisir de la Commune d'Aubignas  
Source : INSEE, 2020

#### **Le Teil**

Boulodrome	1
Tennis	2
Athlétisme	3
Parcours sportif/santé	1
Plateaux et terrains de jeux extérieurs	1
Terrains de grands jeux	4
Salles de combat	1
Roller-Skate-Vélo bicross ou freestyle	1
Salles multisports (gymnases)	3

Tableau 4 : Équipements sportifs et de loisir de la Commune du Teil  
Source : INSEE, 2020

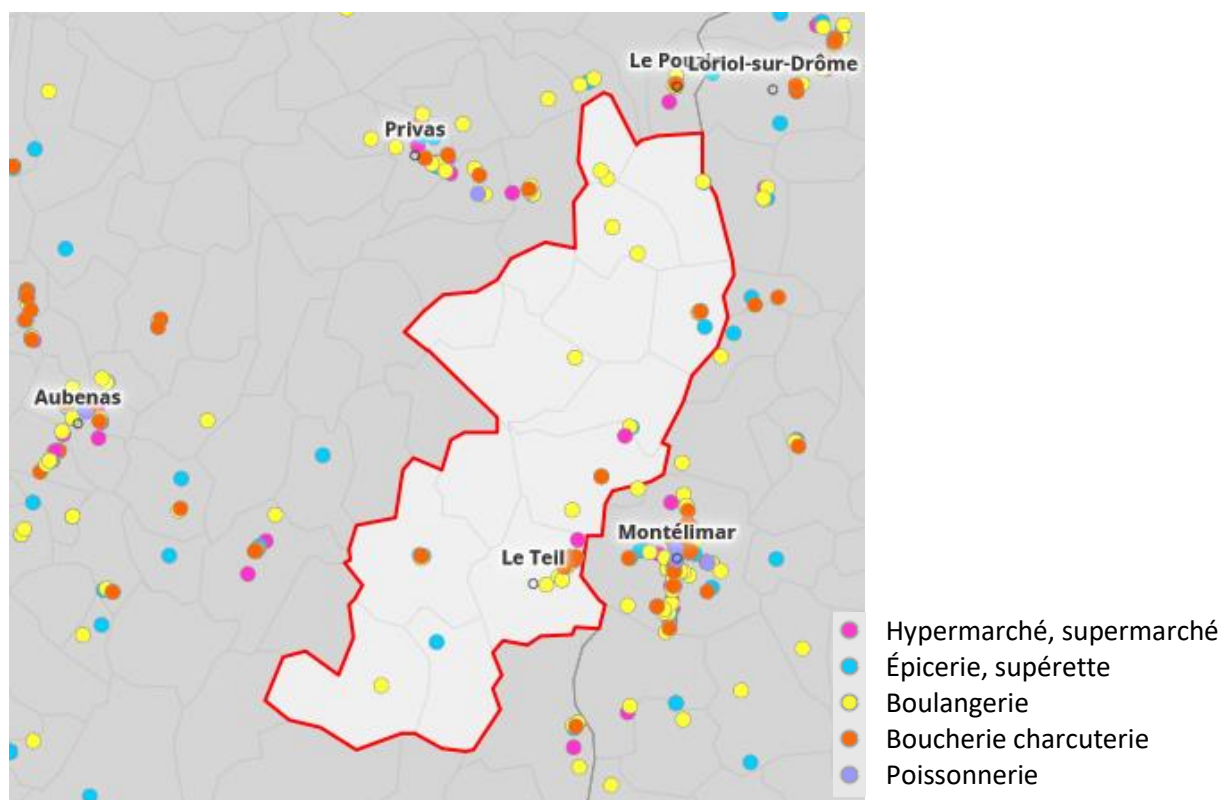
### **Centres commerciaux**

L'essentiel des 45 commerces alimentaires du territoire est concentré le long de la vallée du Rhône, notamment sur la commune du Teil qui en compte 18 et dispose d'une offre complète en commerces de proximité spécialisés et supermarchés. Viennent ensuite Alba la Romaine et Cruas avec 6 commerces alimentaires chacune.

Commune	Hypermarché Supermarché	Supérette Épicerie	Boulangerie	Boucherie charcuterie	Total
Alba-la-Romaine		3	2	1	6
Aubignas					
Baix		1	1		2
Cruas		3	2	1	6
Meysse		1	1		2
Rochemaure	1		2	1	4
Saint-Bauzile					
Saint-Lager-Bressac			3		3
Saint-Martin-sur-Lavezon			1		1
Saint-Pierre-la-Roche					
Saint-Symphorien-sous- Chomérac			1		1
Saint-Thomé		1			1
Saint-Vincent-de-Barrès					
Le Teil	2	2	10	4	18
Valvignères			1		1
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>24</b>	<b>7</b>	<b>45</b>

Tableau 5 : Commerces alimentaires de la CC ARC

Source : INSEE, 2020



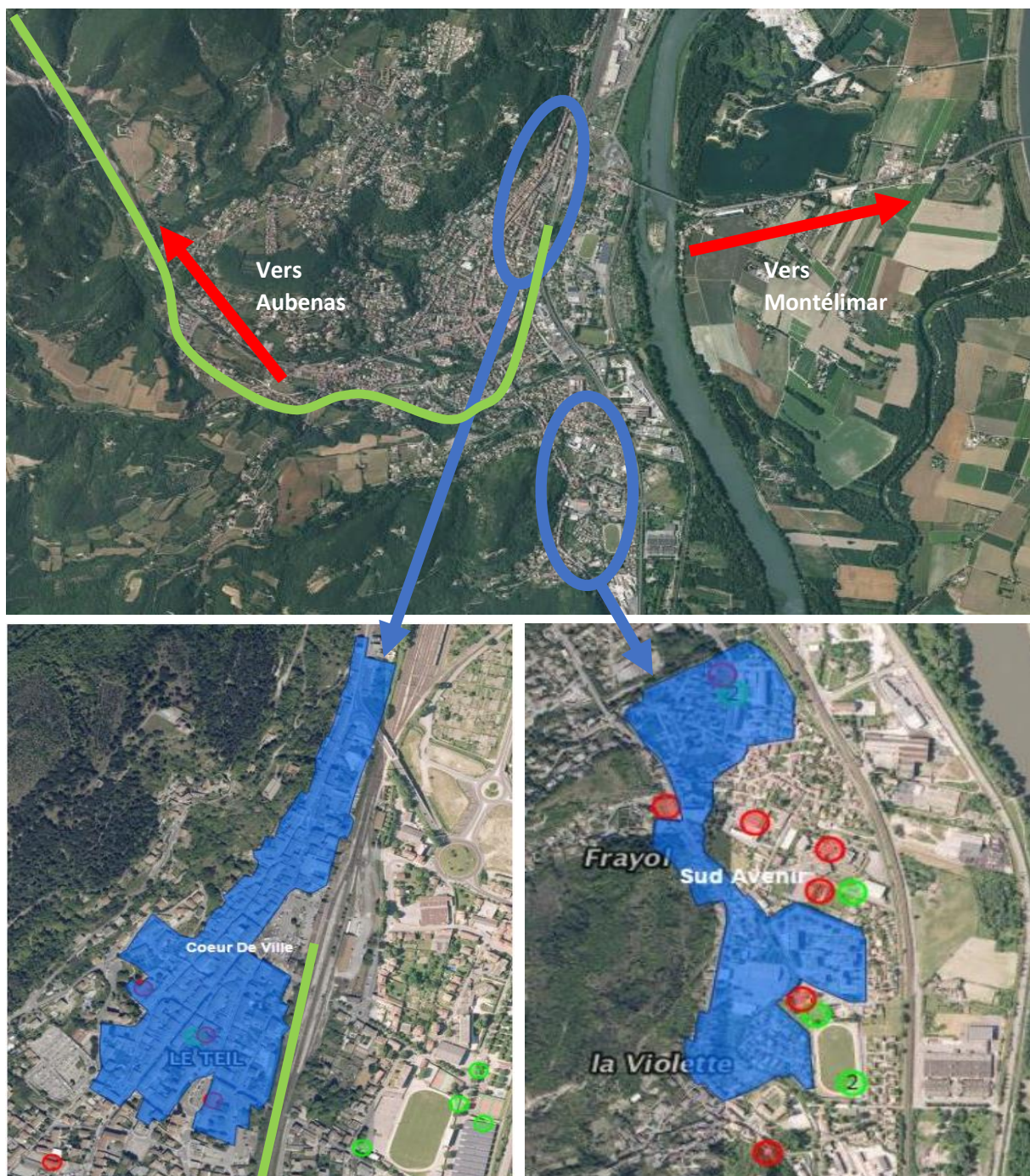
Carte 15 : Commerces alimentaires, 2020

Source : INSEE, statistiques-locales.insee.fr



### Quartiers cœur de ville, quartiers sensibles

La voie verte desservira un quartier « politique de la ville » et passera à proximité du second que compte la Commune du Teil. Ces quartiers, Cœur de ville et Sud avenir, comptent 2 412 personnes, soit 28% de la population teilloise.



Vue aérienne 1 : Quartiers politique de la ville Cœur de ville et Sud avenir de la Commune du Teil  
 Source : Avenant au contrat de ville de la Commune du Teil 2020-2022

### 3 Intérêt du projet

#### 3.1 Utilité de l'itinéraire (pour qui les trajets sont-ils améliorés ? quels pôles générateurs pourraient bénéficier du projet ?)

La voie verte aura un intérêt majeur en termes de desserte urbaine du Teil, qui concentre l'essentiel des pôles générateurs de flux de la Communauté de communes (cf. 2.4), dont elle est le bourg centre. **Couplée au projet de pôle d'échanges multimodal du Teil** qui pourrait proposer d'une part des liaisons en train vers Valence-Romans et vers Nîmes et d'autre part des navettes interurbaines vers l'Agglomération de Montélimar, **cette voie verte offrira aux habitants du sud-est de l'Ardèche (autour de l'axe Aubenas-Vogüé-Le Teil) une alternative pour rejoindre la vallée du Rhône par des modes actifs de mobilité.**

Elle représente aussi, en complément de son intérêt pour les mobilités quotidiennes, un enjeu économique et touristique fort pour les communes traversées :

- Elles deviendront un lieu d'étape possible (des liaisons cyclables de la voie vers les villages sont déjà en réflexion) pour les itinérants qui se dirigent vers les sites touristiques majeur du Sud de l'Ardèche comme Vallon Pont d'Arc et la caverne du Pont d'Arc.
- Le panier moyen des touristes itinérants à vélo étant supérieur à la moyenne tout type de touristes confondus, les commerces locaux s'en trouveront dynamisés.
- La voie verte pourrait être motrice pour mener à bien le projet de la Commune d'Aubignas d'accompagner l'ouverture d'un commerce, voire d'un restaurant labellisé Bistrot de Pays.
- Alba la Romaine, déjà labellisée « accueil vélo », pourrait à l'avenir proposer des prestations plus adaptées aux cyclistes.
- La commune de Valvignères, déjà très fréquentée par les cyclistes, pourrait connaître une augmentation de fréquentation bénéfique à ces commerces de bouche et d'hébergement, ainsi qu'au développement de l'œnotourisme.

Le récent essor du vélo à assistance électrique rend cette alternative encore plus crédible pour les déplacements quotidiens : **le trajet Alba la Romaine – Le Teil demandera seulement 20 à 25 minutes et Villeneuve de Berg sera ainsi à 45 minutes environ du Teil.**

**Cette voie verte permettra aussi de desservir le pôle archéologique départemental MuséAl** qui réunit le site archéologique d'Alba la Romaine et son musée, contribuant ainsi à l'atteinte d'un des objectifs du schéma vélo départemental révisé (cf. annexe 3).

Il est également important de souligner que le contournement routier du Teil, dont la construction devrait s'achever en 2024, permettra de fortement diminuer le problème d'engorgement de la commune en raison de l'important trafic motorisé qu'elle connaît : environ 18 000 uvp<sup>3</sup>/jour (14 000 voitures + 2 000 camions) sur la route nationale 102, ce qui n'est pas propice au développement des mobilités actives. La réalisation du

---

<sup>3</sup> uvp : unité de véhicule particulier. Cette unité de mesure du trafic tient compte de l'impact plus important de certains véhicules, en particulier les poids lourds en leur affectant un coefficient multiplicateur de deux.



contournement routier du Teil constitue une excellente occasion de repenser les flux sur l'ensemble du secteur et de donner plus de place aux modes actifs.

Enfin, **l'essor considérable de la pratique du vélo** depuis la crise sanitaire du covid 19<sup>4</sup> **fait des voies vertes des atouts considérables en matière de mobilité quotidienne et touristique pour les territoires qui en sont équipés.**

**Cet équipement profitera donc aux habitants du territoire et des territoires voisins soucieux de se déplacer autrement qu'en voiture individuelle ou simplement désireux de se promener, ainsi qu'aux nombreux cyclotouristes attendus** qui bénéficieront d'une liaison agréable et sécurisée entre les Cévennes et la vallée du Rhône.

**La réouverture de la rive droite du Rhône aux trains de voyageurs et le projet de pôle d'échanges multimodal du Teil renforceront l'attractivité de cet équipement structurant pour le territoire.**

---

<sup>4</sup> + 28% en 2020 toutes pratiques confondues hors périodes de confinement, tendance qui semble se confirmer en 2021  
Appel à projets Aménagements cyclables 2021  
Candidature CC ARC : Voie verte Alba la Romaine – Le Teil

### Zoom sur Le Teil : peu d'aménagements en faveur des cyclistes sur la commune

La commune du Teil, en sa qualité de ville centre de la Communauté de communes, est celle qui concentre le plus grand nombre de générateurs de flux du territoire.



Vue aérienne 2 : Zoom sur Le Teil  
Source : Étude de faisabilité 2012

Elle dispose de quelques aménagements cyclables mais leur relative confidentialité et l'absence de liens entre eux n'incitent pas à la pratique des mobilités actives.

La voie verte sur la digue (1), qui constitue un équipement de premier ordre, confortable, sûr et desservant notamment un collège, manque cependant de points d'accès intermédiaires et de liens avec le centre-ville.

Une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) sur l'avenue de l'Europe Unie (2) a été aménagée pour esquisser une continuité avec la voie verte de la digue mais elle est interrompue, insuffisamment signalée, relativement longue pour ce type d'équipement et manifestement mal comprise par les automobilistes qui roulent par défaut sur les bandes multifonctionnelles.

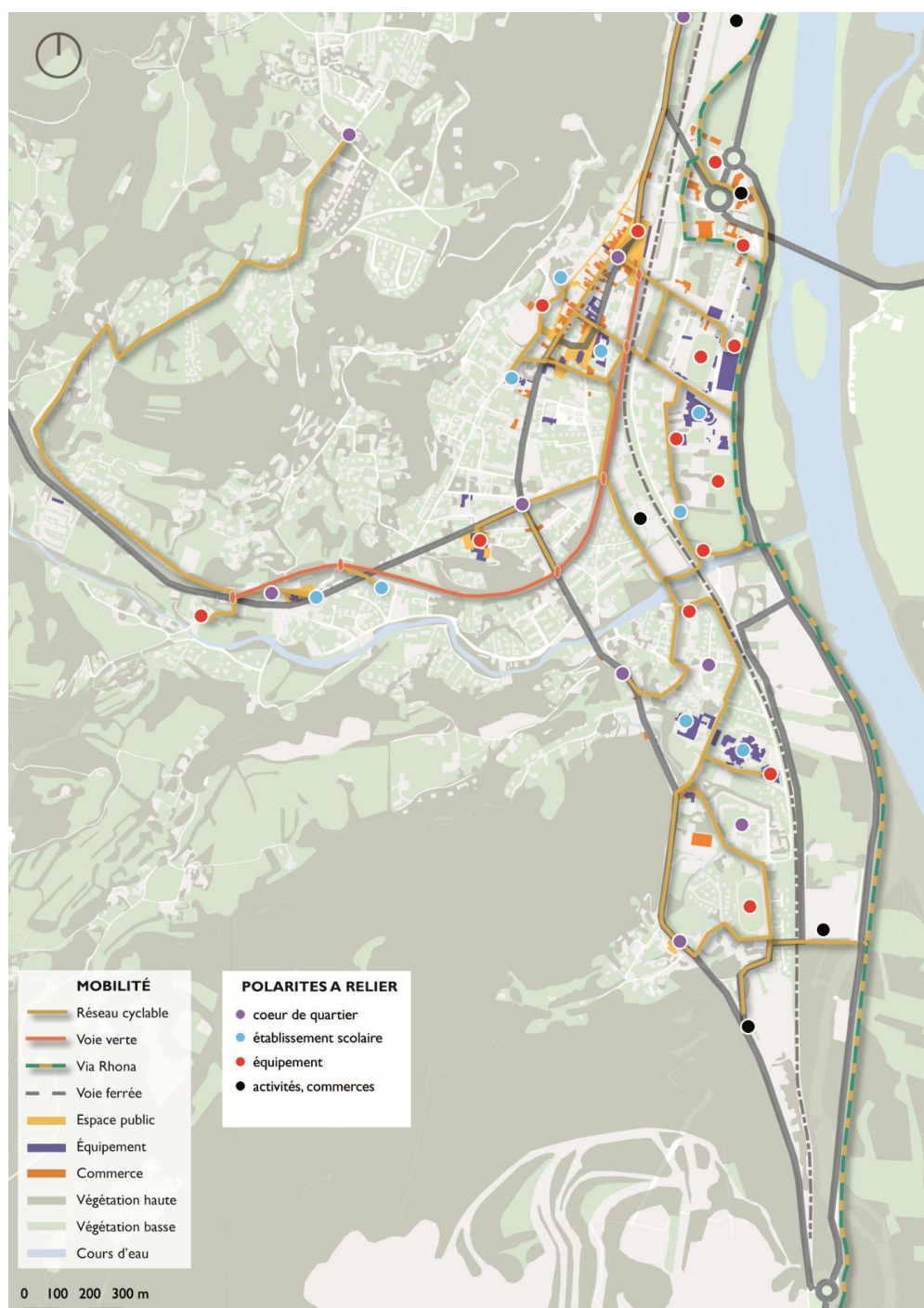
Une bande cyclable est présente dans la zone d'activité entre Pont et Rhône (3) mais elle est anecdotique et ne comporte que très peu de garde-cycles.

Ces équipements sont clairement insuffisants pour restaurer la place du piéton et des mobilités actives, qui constitue un des objectifs que s'est fixé la Commune dans son projet de rénovation urbaine faisant suite au séisme de novembre 2019.

Il y a de plus très peu de dispositifs de stationnement public des vélos au Teil, ce qui contraint les cyclistes à trouver des points d'accroche non prévus à cet effet, par toujours pratiques ou sûrs, gênant parfois les piétons. Cette situation peut ainsi avoir un effet dissuasif à la pratique du vélo.

La voie verte entre Alba la Romaine et Le Teil (dont le départ/arrivée est matérialisé en vert sur la carte ci-contre) est ainsi envisagée, pour sa partie teilloise, comme la colonne vertébrale du futur réseau cyclable de la ville qui permettra de relier entre elles les polarités de la commune et de créer une dynamique vélo dans toute la ville.

La création de ce réseau est en réflexion dans le cadre de l'étude ensemble pour l'aménagement de la commune du Teil, dans le but de développer les mobilités actives pour les liaisons interquartiers et pour desservir les pôles générateurs de flux. L'accompagnement du Cerema dans le cadre du dispositif Petites villes de demain permettra de valider le tracé de ce réseau.



Carte 16 : Principaux pôles générateurs de flux de la commune du Teil et réseau cyclable envisagé  
Source : Étude urbaine ensemble d'aménagement de la Commune du Teil

Ces liaisons feront l'objet d'études d'aménagement cyclable pour comparer les différents tracés possibles et proposer des solutions d'aménagement adaptées. Selon les cas, ces solutions pourront prendre la forme de :

- Pistes ou bandes cyclables permettant de séparer les cyclistes des automobilistes.
- Voies vertes pour traiter tout à la fois les piétons et les cyclistes.
- Traitement des rues peu circulées en voie partagée quand il y a peu de piétons ou en zone de rencontre.

Ce réseau urbain proposera également des liaisons avec les autres voies vertes et pistes cyclables locales existantes ou à venir vers Rochemaure, Montélimar et Viviers. Là aussi l'accompagnement du Cerema, sollicité par la Communauté de communes et la Commune, permettra de coordonner les actions avec l'ensemble des partenaires impliqués (cf. 1.3).

L'élaboration d'un plan de mobilités simplifié à l'échelle intercommunale, envisagé pour début 2022, permettra quant à elle de hiérarchiser et prioriser l'ensemble des actions à mettre en œuvre en matière de mobilités, notamment celles en faveur du développement des mobilités actives qui viendront compléter la construction de la voie verte entre Alba la Romaine et Le Teil.

### 3.2 Caractéristiques générales de l'aménagement cyclable (longueur, largeur, type de revêtement, pente, stationnement vélo, points de raccord avec réseaux cyclable notamment en début et fin de l'itinéraire, ...)

Cette voie verte concerne un tronçon de **10,66 km en site propre sur l'ancienne voie ferrée reliant Le Teil à Alès, entre Le Teil et Alba la Romaine**. Elle passera d'une altitude de 71 m (gare du Teil) à 240 m (gare d'Aubignas) en 8,3 km environ, soit **une pente moyenne de 2% avec des rampes allant jusqu'à 2,5%**. Cette déclivité est parfaitement compatible avec les recommandations techniques du Cerema d'éviter les pentes supérieures à 3%.

Elle comprend un nombre important d'ouvrages d'art :

- 4 tunnels :
  - Charonsac : 110 m *Tronçon 4*
  - Saint Pierre : 135 m *Tronçon 5*
  - Aubignas : 893 m *Tronçon 6*
  - Téoulemale : 102 m *Tronçon 8*
- 4 viaducs :
  - Le Frayol : 11 arches, 110 m *Tronçon 5*
  - Champestève : 13 arches, 146 m *Tronçon 5*
  - Avents : 4 arches, 38 m *Tronçon 5*
  - Téoulemale : 6 arches, 86 m *Tronçon 8*
- 19 ponts-rails d'une ouverture supérieure à 2 mètres
- 6 ponts-routes
- 16 aqueducs



D'une manière générale, ces ouvrages présentent un état globalement satisfaisant compte-tenu de l'absence d'entretien depuis la fermeture de la ligne. Quelques désordres sont toutefois à constater et devront faire l'objet de travaux de remise en état qui seront estimés précisément à l'occasion de l'expertise sur ces ouvrages d'art :

- Des garde-corps manquants sur le viaduc du Frayol.
- Le viaduc du Frayol présente également une fissure au niveau d'une de ses piles.
- Le tunnel d'Aubignas présente quelques avaries : végétation aux têtes, avaries sur les tympans, nombreuses arrivées d'eau en voûte, absence de drainage au niveau de l'entrée côté Le Teil.
- Les garde-corps nécessitent une mise aux normes générale pour l'accueil du public (hauteur 1m à 1,20m - 1,40m sur les ouvrages de grande hauteur).
- Plusieurs murs et perrés doivent faire l'objet d'une remise en état (rejointoiement, bouchage de fissures, débroussaillage, purge de parois).
- Les fossés en terre ou maçonnés doivent tous faire l'objet d'un curage afin de rétablir l'écoulement et l'évacuation des eaux de ruissellement, et préserver ainsi la stabilité de la plateforme.

**La largeur de la voie verte respectera elle aussi les recommandations techniques du Cerema pour une piste cyclable bidirectionnelle avec un trafic attendu de moins de 1 500 cyclistes par jour, soit au minimum 3 m.** L'utilisation d'une ancienne voie ferrée est particulièrement adaptée à la création d'une voie verte de 3 m ou plus de largeur.

Le revêtement préconisé dans l'étude de faisabilité de Sécheresse Consultants en 2012 (cf. annexe 2) est l'enrobé : ce choix sera rediscuté avec les habitant-e-s, les élu-e-s et l'équipe de maîtrise d'œuvre retenue par la CC ARC pour tenir compte des usages ainsi que des coûts de réalisation et d'entretien. Néanmoins, un des objectifs de cette voie verte étant de proposer une solution la plus adaptée possible à la mobilité quotidienne, les revêtements roulants seront privilégiés.

La voie verte sera raccordée à l'Est à la ViaRhôna par Rochemaure, ainsi qu'à Montélimar et Viviers. Elle sera prolongée à l'Ouest en direction de Vogüé par la Communauté de communes de Berg & Coiron, qui a déjà réalisé une expertise sur les ouvrages d'art et un relevé topographique du tracé qui emprunte la même voie de chemin de fer.

Une attention particulière sera également portée aux équipements connexes, qui contribueront à la qualité du service apporté aux usagers et donc à la garantie d'une fréquentation élevée de l'infrastructure :

- Points d'accès à la voie
- Accès aux services et aux générateurs de flux
- Stationnements vélo sécurisés
- Aires de stationnement voiture
- Information, signalétique
- Accès à des sanitaires
- Aires de repos, de rafraîchissement

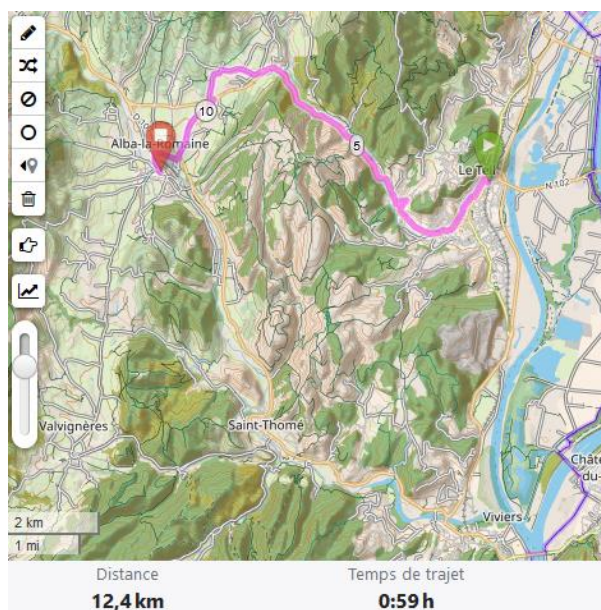


Le type et l'implantation définitive des points d'accès, des points de raccordement aux autres voies cyclables et des équipements de stationnement vélo et voiture seront définis en concertation avec les habitants, avec l'aide du Cerema et de l'équipe de maîtrise d'œuvre retenue par la CC ARC.

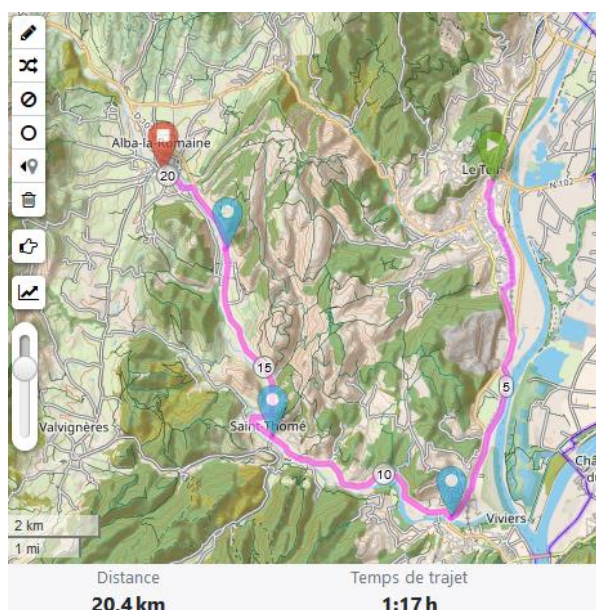
### 3.3 Analyse des alternatives et leurs inconvénients

La vallée d'implantation du projet étant relativement étroite, elle est occupée par seulement deux infrastructures principales : la voie ferrée non exploitée et la RN 102. Comme le précise l'étude de faisabilité réalisée par Sécheresse Consultants en 2012 (cf. annexe 2), **il n'existe pas d'alternative offrant des conditions de sécurité, de déclivité et de distance aussi avantageuses que la voie ferrée.**

Les deux seules alternatives techniquement réalisables sur voies carrossables sont la RN 102 et la RD 107. Elles sont cependant toutes les deux inenvisageables du point de vue de la sécurité des cyclistes.



Carte 17 : Le Teil – Alba par la RN 102 : 12 km



Carte 18 : Le Teil – Alba par la RD 107 : 20 km

Source : brouter.de

#### Route nationale 102

La RN 102 ne peut en effet être une alternative à l'ancienne voie ferrée en raison de son trafic d'environ 18 000 uvp/jour, de sa vitesse réglementée à 80 km/h et de l'absence d'emprises exploitables. Le Cerema recommande une piste cyclable en site propre dès lors que le trafic dépasse 4 000 uvp/jour avec une vitesse limitée 80 km/h : c'est la solution envisagée par la CC ARC.

V85 (vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules libres)	Trafic motorisé en unités de véhicule particulier par jour (addition dans les deux sens)	Débit cycliste (en nombre de vélos par jour)		
		Réseau cyclable secondaire (trafic cycliste souhaité inférieur à 750 cyclistes/jour)	Réseau cyclable principal (trafic cycliste souhaité compris entre 500 et 3000 cyclistes/jour)	Réseau cyclable à haut niveau de service (trafic cycliste souhaité > 2000 cyclistes/jour)
30 km/h ou moins	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue
	2000-4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 km/h	< 1500	Trafic mixte		
	1500- 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70 km/h - 80 km/h	<1000	Trafic mixte	Piste cyclable / voie verte / bande cyclable / bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000-4000	Piste cyclable / voie verte / bande cyclable / bande dérasée de droite	Piste cyclable / voie verte	
	> 4000			
Régime de priorité		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Tableau 6 : Aménagement cyclable à envisager – Tableau d’aide à la décision

Source : [Note de recommandations techniques du Cerema](#)

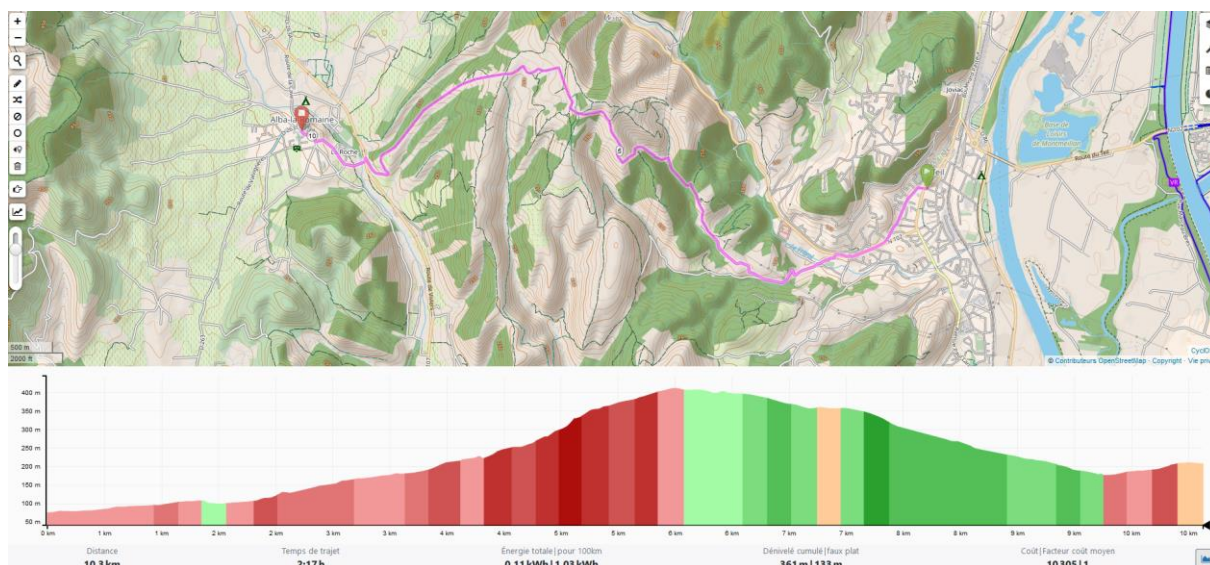
## RD 107

Malgré un trafic moindre d'environ 5 000 uvp/jour en temps normal, la RD 107 ne peut constituer une alternative acceptable pour les cyclistes : les surlargeurs n'offrent pas des conditions de sécurité suffisantes et les vitesses élevées contribuent au sentiment d'insécurité.

De plus, cette alternative par la RD 107 conduit à une augmentation de 65% de la distance du parcours avec 20 km contre 12 km par la RN 102 (cf. cartes 17 et 18).

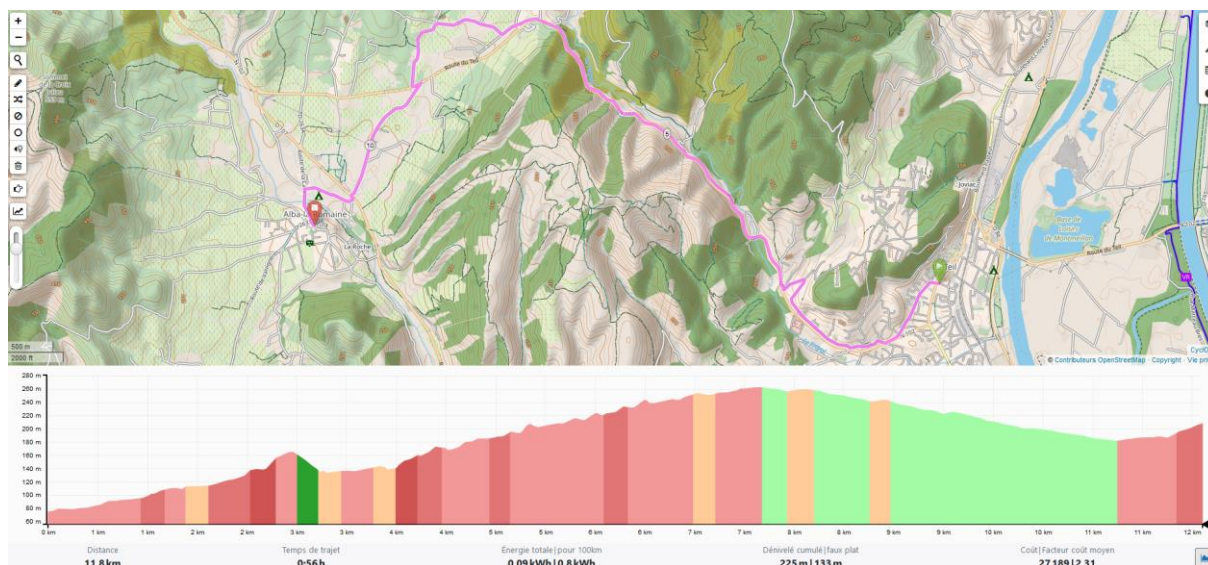
## Chemin DFCI entre Alba la Romaine et Le Teil

Il existe également un chemin forestier de défense de la forêt contre l'incendie (DFCI), le chemin de Saint Girard, permettant de relier Alba la Romaine au Teil. Cette alternative n'est cependant pas envisageable pour une pratique quotidienne ou cyclotouriste : le revêtement n'est pas adapté (nombreuses pierres de grande taille) et elle conduit à une augmentation de 60% du dénivelé positif avec de nombreux passages à plus de 10% de pente, réservant son usage à la pratique sportive du VTT.



Carte 19 : Le Teil – Alba la Romaine via le chemin alternatif de Saint Girard : 361m de dénivelé positif  
 Source : brouter.de





Carte 20 : Le Teil – Alba la Romaine via la RN 102 : 225m de dénivelé positif  
Source : brouter.de

La voie ferrée constitue donc la seule possibilité pour la réalisation d'un itinéraire adapté aux mobilités actives entre la vallée du Rhône et Alba la Romaine pour relier la Via Ardèche à la vallée du Rhône.

### 3.4 Conditions d'exploitation et d'entretien des aménagements ou de l'équipement à réaliser

La CC ARC exploite et entretient déjà deux voies vertes traversant son territoire : la voie douce de la Payre et la ViaRhôna. Elle dispose donc du savoir-faire et de l'expérience nécessaires pour l'exploitation de cette nouvelle voie verte, pour laquelle elle appliquera le même niveau de service.

<b>Milieu urbain</b>	<b>Entretien</b>	Ramassage régulier des déchets	Au besoin
	<b>Exploitation</b>	Balayeuse aspiratrice	4 / an
		Balayeuse / Soufflage	1 / 15 j
		Mise en sécurité en cas d'incident ou d'accident	Au besoin
	<b>Petites réparations</b>	Réparation nids de poule et petits dommages	Au besoin
<b>Hors milieu urbain</b>	<b>Entretien</b>	Maintenance mobilier et signalisation	Au besoin
		Fauchage, ambroisie	2 / an
		Débroussaillage, lamier	1 / 2 ans
		Patrouillage, ramassage des déchets en saison	2 / mois
	<b>Exploitation</b>	Patrouillage, ramassage des déchets hors saison	1 / mois
		Balayage	3 / an
		Balayeuse aspiratrice	1 / an
		Intervention après crue ou forte intempérie	Au besoin
	<b>Petites réparations</b>	Mise en sécurité en cas d'incident ou d'accident	Au besoin
		Réparation nids de poule et petits dommages	Au besoin
		Maintenance mobilier et signalisation	Au besoin

Tableau 7 : Niveau d'entretien, d'exploitation et de réparation prévus

### 3.5 Estimation des impacts attendus et le plan de suivi de la fréquentation (hypothèses de fréquentation, modalités de comptage, localisation, référencement cartographique...)

Une estimation des impacts attendus a été réalisée dans l'étude de faisabilité de 2012 via la méthode analytique, qui consiste à évaluer la fréquentation en appliquant à l'équipement étudié un taux de pénétration par segments d'utilisateurs sur la zone de chalandise de l'équipement. Cela permet de déterminer le nombre de d'utilisateurs attendus par segment. Le taux de pénétration réunit quatre composantes :

- **Taux d'usage potentiel**

Il permet d'apprécier le nombre de personnes concernées rapporté à la population totale dans la zone de chalandise du service étudié : c'est par exemple pour la population résidente une correction de 30%, cette part de la population n'étant pas considérée comme des usagers potentiels parce que trop jeune, trop âgée ou inapte à se déplacer en modes actifs.

- **Taux d'information**

Il permet d'estimer le nombre de personnes informées de l'existence de l'équipement.

- **Taux d'intérêt**

Il concrétise les motivations a priori des usagers.

- **Taux d'accessibilité**

Ce taux est fonction de l'éloignement en temps. Il estime la part d'utilisateurs potentiels qui disposent du temps et des moyens de locomotion nécessaires pour se rendre sur le site en fonction des accès existants, sur un temps d'accès et d'usage jugé acceptable.

Avec une zone de chalandise établie à environ 20km de l'équipement et les hypothèses détaillées dans le tableau qui suit pour les différentes composantes du taux de pénétration, la **fréquentation de l'équipement a été estimée à environ 150 000 passages/an.**

	Résidents scolaires	Résident actifs	Touristes	Résidents secondaires
Taux d'usage potentiel	80%	80%	80%	80%
Taux d'information	80%	70%	60%	60%
Taux d'intérêt	60%	40%	50%	60%
Taux d'accessibilité	80%	80%	70%	80%
<b>Taux de pénétration</b>	<b>31%</b>	<b>18%</b>	<b>17%</b>	<b>23%</b>
<b>Population de base</b>	<b>25 000</b>	<b>100 000</b>	<b>60 000</b>	<b>18 000</b>
Usagers potentiels	7 680	17 920	10 080	4 150
Coefficient de retour	3	2	1	2
Fréquentation prévisionnelle	23 040	35 840	10 080	8 300
<b>Total général</b>	<b>77 260</b>			

Tableau 8 : Calcul des impacts attendus via la méthode analytique

Source : Étude de faisabilité 2012



Cette fréquentation prévisionnelle est un objectif qui semble réaliste au vu de la situation géographique privilégiée de cette voie verte, qui permettra aux actifs de rejoindre les pôles générateurs d'emploi de la vallée du Rhône et aux touristes d'atteindre des sites touristiques majeurs comme Vallon Pont d'Arc. Le nombre important d'ouvrages d'art remarquables, qui pourraient devenir des emblèmes du territoire, contribuera également à augmenter l'attrait et la fréquentation de cette voie verte.

Des compteurs vélo automatiques seront installés et inscrits dans la plate-forme nationale des fréquentations de Vélo & Territoires. La CC ARC envisage l'installation de deux compteurs :

- Le premier au Teil, sur un lieu stratégique à définir entre les tronçons 2 et 4 pour mesurer l'impact de la voie verte sur les mobilités quotidiennes internes à la commune.
- Le second à la sortie du tunnel d'Aubignas en allant vers Le Teil pour mesurer l'impact de la voie sur les mobilités quotidiennes pour les habitants d'Alba la Romaine et d'Aubignas ainsi que sur la mobilité touristique.

#### 4 Actions de valorisation et communication

Cette voie verte étant envisagée comme un outil au service du développement des alternatives à la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens, des actions de promotion en ce sens seront menées avec l'appui de partenaires locaux comme l'agence locale de l'énergie et du climat de l'Ardèche (ALEC07) et l'association Mobilité 07-26 et en complément des actions de sensibilisation déjà menées par ces structures sur le territoire de la CC ARC (atelier de remise en selle, animation du dispositif « ma ville à vélo au Teil », promotion de l'autostop organisé, ...).

Sur le volet Tourisme, la promotion de la voie se fera dans le cadre du réseau de voies vertes en cours de constitution sous le nom déposé « Via Ardèche ». Un travail coopératif entre 9 intercommunalités et leur Office de tourisme a débuté au sein d'un Comité d'itinéraire et les premières actions dans le domaine de la promotion se mettent en place : définition d'un identifiant commun, de publics cibles, outil de cartographie touristique, préparation d'un site dédié. Ainsi, dès l'ouverture du tronçon Le Teil – Alba la romaine, la stratégie collective et les outils de promotion seront en place.

Plus globalement, la valorisation touristique passera par la communication déjà faite à l'échelle départementale dans le cadre de « l'Ardèche à vélo » portée par l'agence de développement touristique de l'Ardèche.

Les nombreux ouvrages d'art présents entre Le Teil et Aubignas constituent des atouts importants pour les utilisateurs de vélo. Des campagnes photo seront à prévues afin de les valoriser à travers les actions de communication de l'office de tourisme Porte Sud Ardèche et la [plateforme France Vélo Tourisme](#).

## 5 Plan de financement prévisionnel

	Dépenses (€ HT)	Recettes					
			Envisagées		Sollicitées		Obtenues
Étude d'impact potentielle	100 000 €	État : Fonds mobilités actives	1 447 016 €	40%	1 447 016 €	40%	
Expertise ouvrages d'art	76 100 €	État : DSIL	1 085 262 €	30%			
Relevé topographique	10 000 €	Autres : Département, SDE 07...	357 000 €	10%			
Maîtrise d'œuvre	307 036 €	CC ARC	728 262 €	20%			
Débroussaillage	54 040 €						
Travaux	3 070 364 €						
<b>Total</b>	<b>3 617 540 €</b>		<b>3 617 540 €</b>	<b>100%</b>			

Tableau 9 : Plan de financement prévisionnel

La subvention pourrait être versée en deux temps :

- **75%** à la notification des premiers marchés de travaux au **1<sup>er</sup> trimestre 2023**
- **25%** à la réception des travaux au **2<sup>ème</sup> trimestre 2024**

## 6 Justification du taux et du montant de subvention souhaité

Coût total du projet	Assiette éligible	Taux de subvention souhaité	Montant de subvention souhaité
3 617 140 €	3 617 140 €	40 %	1 447 016 €

Tableau 10 : Justification du taux et du montant de subvention souhaité

La Communauté de communes Ardèche Rhône Coiron compte 22 588 habitants (INSEE 2018) et appartient à l'unité urbaine de Montélimar, qui se situe dans la tranche de 50 000 à 99 999 habitants : elle est donc éligible au taux de subvention de 40%.

## 7 Calendrier prévisionnel détaillé de l'opération

	2021				2022				2023				2024			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Relevé topographique																
Expertise des ouvrages d'art																
Consultation et désignation du maître d'œuvre																
Signature d'une convention de transfert de gestion avec SNCF Réseau																
Études d'avant projet + concertation																
Rédaction des marchés de travaux + consultation																
Notification des marchés de travaux																
Travaux d'aménagement de la voie, des accès et des aires																
Réception des travaux et inauguration																
Exploitation																

Tableau 11 : Calendrier détaillé prévisionnel de l'opération

**La notification du premier marché de travaux est prévue au premier trimestre 2023**, soit 12 à 15 mois après l'annonce des lauréats (sous réserve que celle-ci intervienne bien début 2022 au plus tard).

**La mise en service est quant à elle prévue pour le deuxième trimestre 2024**. Dans la mesure du possible et de l'avancement réel des travaux, **la CC ARC envisage une inauguration pour la fête du vélo de 2024, soit le 1<sup>er</sup> juin 2024**.

## 8 Description détaillée du projet d'itinéraire cyclable sécurisé

La description détaillée des travaux et des aménagements est issue de l'étude de faisabilité réalisée en 2012 par le bureau d'études Sécheresse Consultants (cf. annexe 2) : il s'agit donc d'orientations solides mais qui resteront à valider avec l'équipe de maîtrise d'œuvre retenue pour la réalisation de la voie verte et avec les habitants et futurs usagers qui seront concertés.

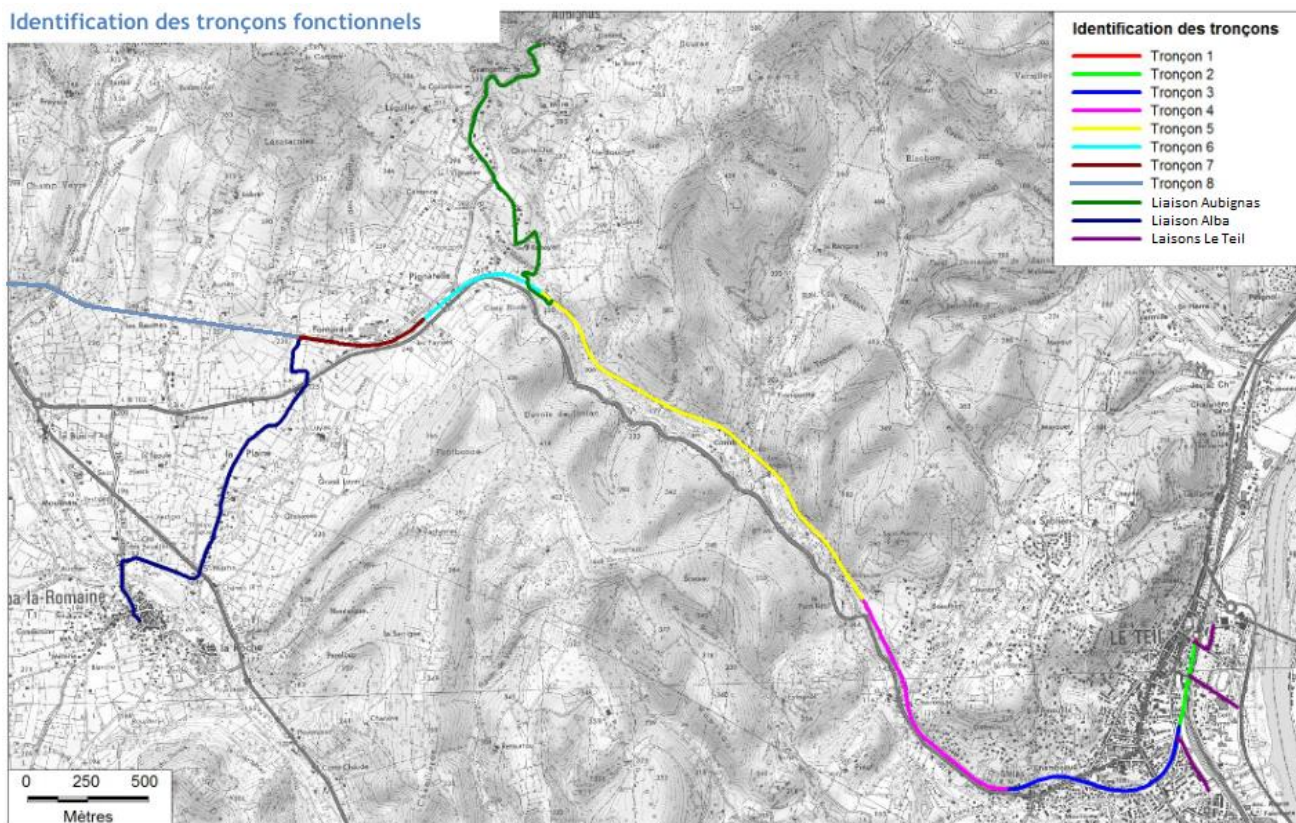
L'aménagement du tronçon d'entrée/sortie du Teil dépendra aussi du foncier qui sera réellement mis à disposition par SNCF Réseau aux abords de la gare du Teil.

Choix d'aménagements (tronçons 1 à 8 )	Respect des recommandations du Cerema	Justification en cas de non-respect
Respect du type d'aménagement cyclable en fonction des trafics (piste cyclable, bande cyclable, zone de rencontre, ...)	Oui	
Respect des dimensions en fonction des usages attendus (largeur, type de séparation, ...)	Oui	
Respect des recommandations de pente	Oui	

Tableau 12 : Respect des recommandations du Cerema

## 8.1 Plan général

### Identification des tronçons fonctionnels



Carte 21 : Plan général de la voie verte entre Alba la Romaine et Le Teil

Source : Étude de faisabilité 2012



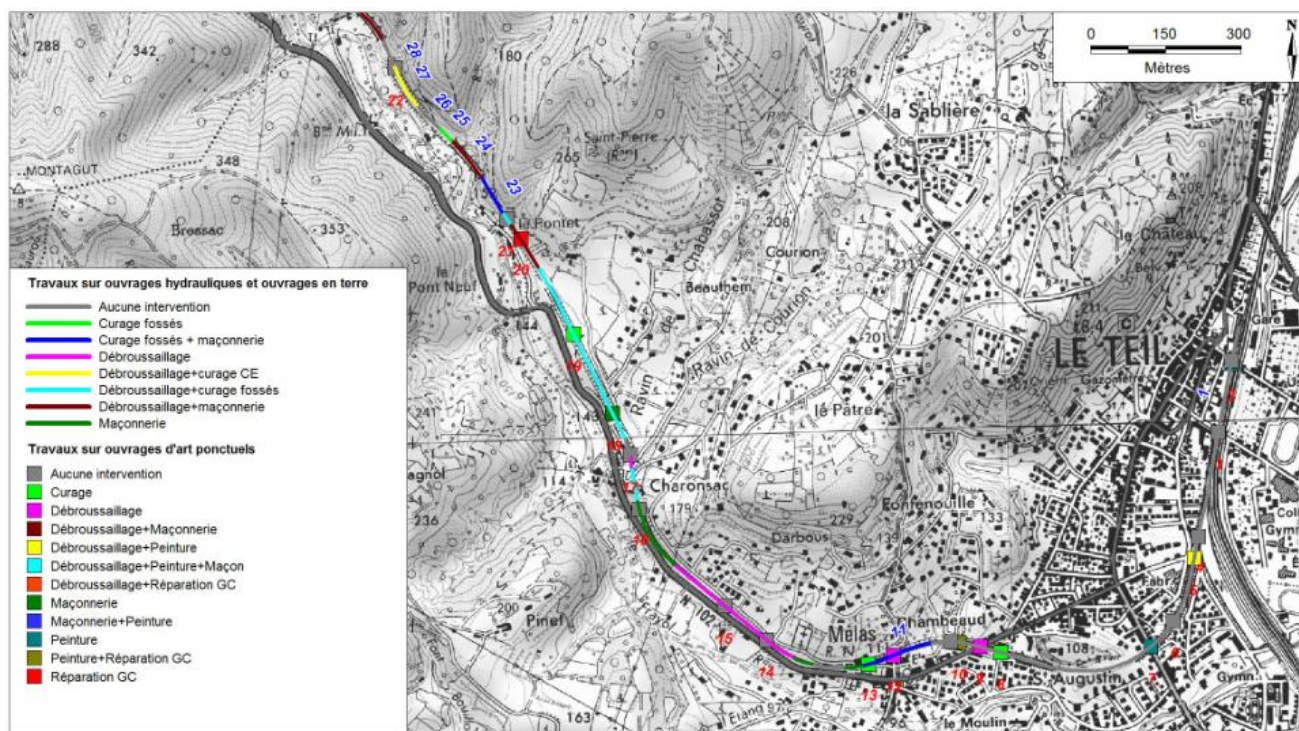
## 8.2 Présentation des aménagements cyclables du projet

### 8.2.1 Travaux préliminaires

Une expertise réalisée en 2007 par les services de la SNCF (Délégation Régionale Infrastructure) permet de disposer d'un inventaire complet des travaux préliminaires à réaliser sur l'ensemble des 10,66 km de la future voie verte (du PK 665,735, gare du Teil, au PK 676,395, viaduc de Vobiscon).

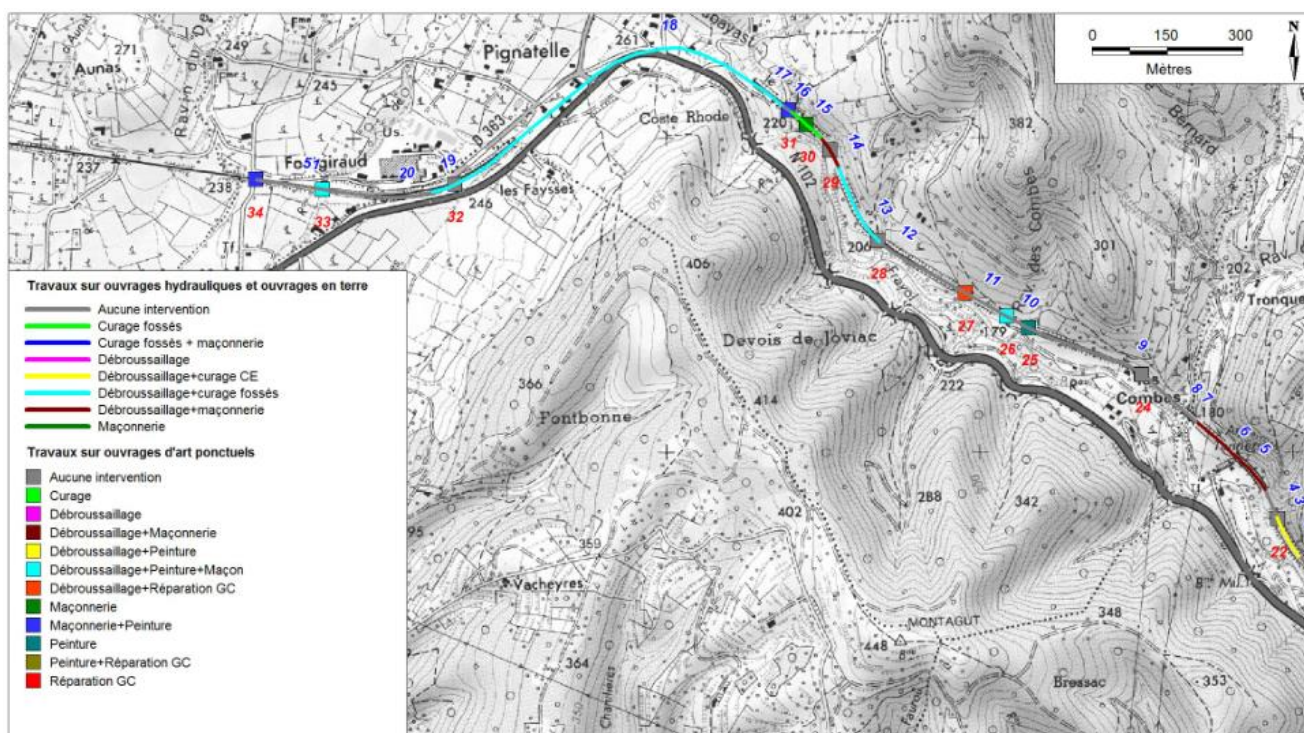
Deux visites d'état des lieux ont également été réalisées par SNCF Réseau en 2021 : la première le 28/05/2021 du PK 665,800 au PK 669,350 (de la rue du 11 Novembre 1918 au quartier Le Pontet), la seconde le 30/06/2021 du PK 675,300 au PK 676,395 (cf. annexes 6 et 7). Elles viennent compléter les préconisations de travaux faites en 2007.

L'état des lieux de la section manquante (du PK 669,350 au PK 675,300) est prévu d'ici la fin de l'année 2021 préalablement à l'établissement d'une convention de transfert de gestion au bénéfice de la CC ARC pour la réalisation de la voie verte.



Carte 22 : Localisation des interventions nécessaires à la remise en état des ouvrages – Partie Est

Source : Étude technique SNCF 2007



Carte 23 : Localisation des interventions nécessaires à la remise en état des ouvrages – Partie Est

Source : Étude technique SNCF 2007

#### 8.2.1.1 Remise en état des ouvrages en terre

Les ouvrages en terre (tranchées rocheuses, remblais et déblais) représentent une part très importante du linéaire de cette voie ferrée de montagne car ils ont permis le nivellement général de la ligne en l'adaptant au relief.



Photo 1 : Tranchée rocheuse nécessitant la purge des parois et le surcreusement des pistes pour former des pièges à cailloux

Source : Étude de faisabilité 2012

Les principaux travaux préconisés concernent :

- le débroussaillage des talus,
- le reprofilage de talus,
- la purge de parois,
- le curage des fossés.



#### 8.2.1.2 Réactivation des ouvrages hydrauliques

L'expertise de 2007 concluait que « la pérennité et la bonne tenue de [l'infrastructure] imposent sur plusieurs sites de réels besoins d'entretien (...) [qui] consistent essentiellement à réactiver dans les déblais d'infrastructure les fossés terre ou maçonnés existants (déblaiement, curage, réhabilitation) et assurer la protection des pieds de remblai formant berge ». Ces travaux seront effectués

#### 8.2.1.3 Remise en état des ouvrages d'art

Les principaux travaux préconisés concernent sur les ouvrages d'art de la ligne concernant :

- la reprise de maçonneries
- des opérations de débroussaillage
- la réparation de garde-corps
- le curage des fossés et caniveaux.

#### 8.2.1.4 Démantèlement de la ligne

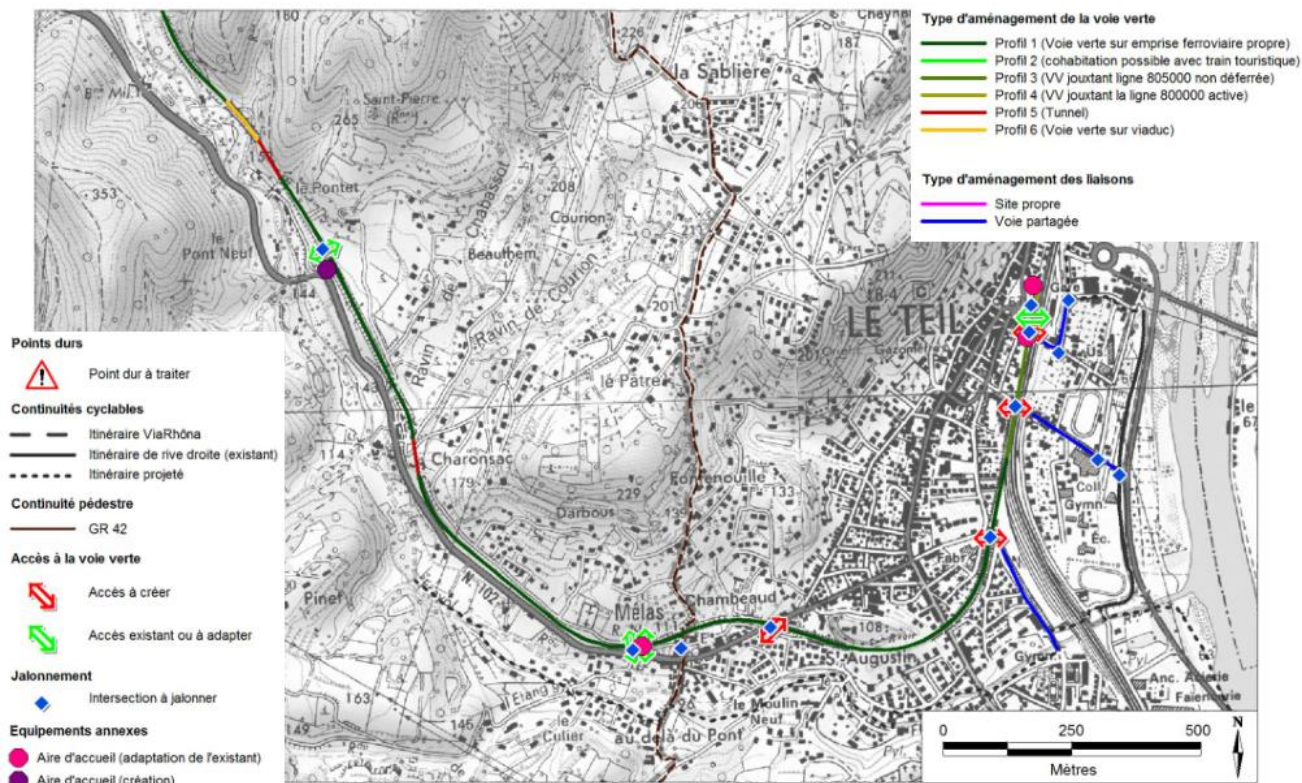
SNCF Réseau étudie actuellement l'opportunité de procéder au déferage de la ligne préalablement à l'établissement de la convention de transfert de gestion. Sa position devrait être connue au plus tard au quatrième trimestre 2021 : il en sera tenu compte dans les modalités définitives de la convention et les travaux de déferage seront assurés par la CC ARC dans le cas où SNCF Réseau ne souhaiterait pas l'assurer.

Une attention particulière devra être portée au traitement des traverses en bois, nombreuses sur le tracé. En effet, traitées aux créosotes, ces traverses sont considérées comme des déchets dangereux qui, à ce titre, doivent faire l'objet d'un traitement particulier selon une filière spécifique.



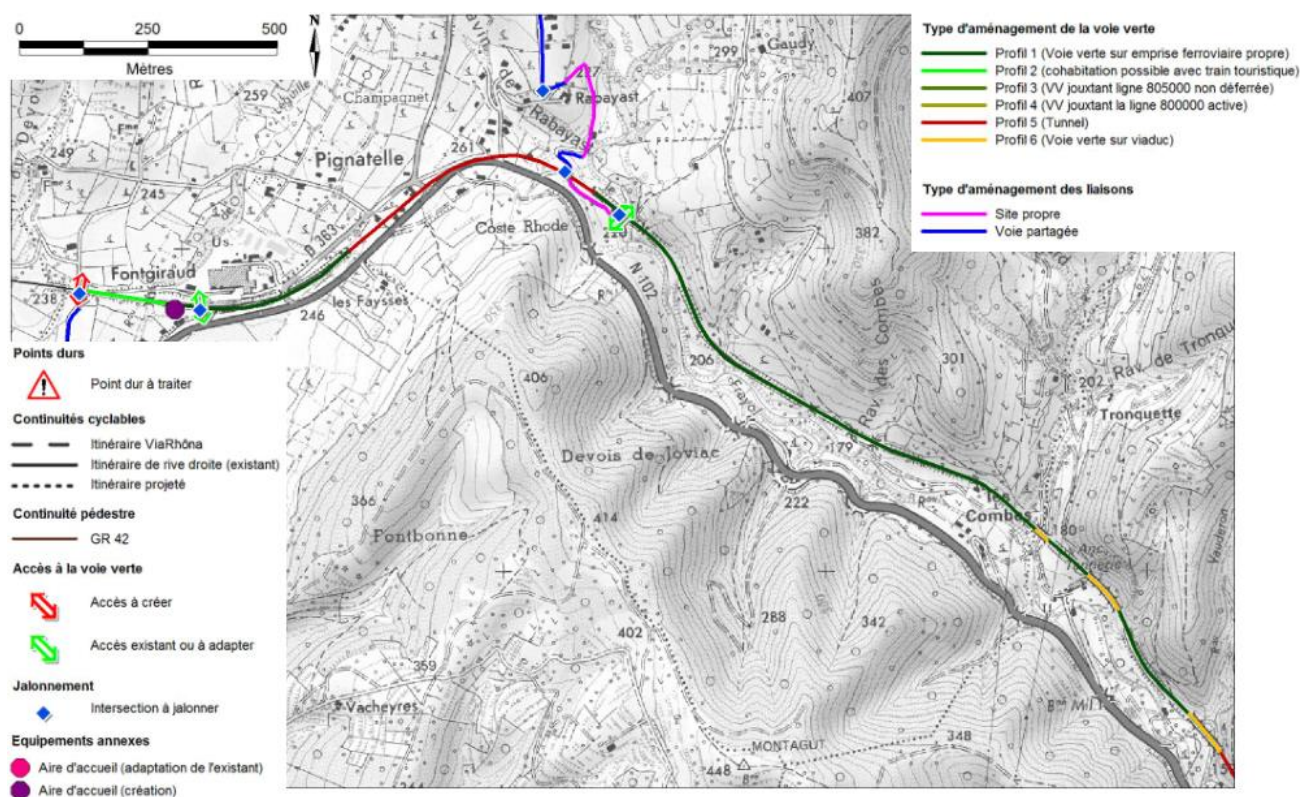
Photo 2 et Photo 3 : Exemples d'opérations de déferage en vue de création d'une voie verte  
Source : Étude de faisabilité 2012

## 8.2.2 Schéma global d'aménagement



Carte 24 : Schéma global d'aménagement – Partie Est  
 Source : Étude de faisabilité 2012





Carte 25 : Schéma global d'aménagement – Partie Ouest  
 Source : Étude de faisabilité 2012

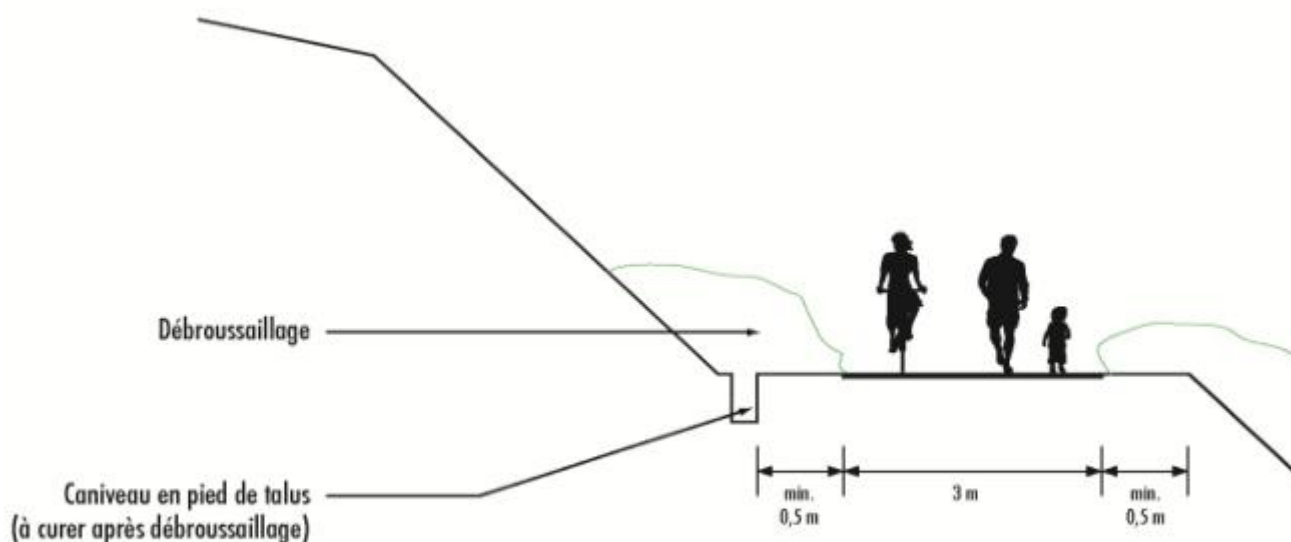
Le tronçon 8 (cf. carte 27) n'était pas inclus dans l'étude de faisabilité de 2012, qui s'arrêtait au chemin d'Aunas. La cohabitation avec un train touristique n'étant plus d'actualité (dissolution de l'association qui en assurait l'exploitation), le type d'aménagement de Pignatelle (sortie du tunnel d'Aubignas) jusqu'au viaduc de Vobiscon sera une voie verte sur emprise ferroviaire propre.

## 8.2.3 Aménagement de l'espace de circulation

### 8.2.3.1 Profil type

Conformément aux recommandations techniques du Cerema, la voie verte présentera une largeur de 3 mètres permettant de bonnes conditions de cohabitation entre les différentes pratiques accueillies (cyclistes, piétons, éventuellement rollers en fonction du choix du revêtement).

Le profil ci-dessous présente l'aménagement-type de la voie verte sur l'emprise ferroviaire entre Le Teil et Alba-la-Romaine. Des exceptions à cette règle sont présentées dans les pages suivantes.



Profil 1 : Aménagement type de la voie verte  
 Source : Étude de faisabilité 2012

### 8.2.3.2 Signalisation de l'itinéraire

Le Code de la Route s'appliquant de plein droit aux voies vertes, un strict respect des règles en vigueur sera observé en matière de signalisation de police. La signalisation des accès/sorties de la voie et des intersections avec les chemins communaux feront l'objet d'une attention particulière pour garantir la sécurité des futurs usagers.

### 8.2.3.3 Accès à la voie verte

Au même titre qu'une autoroute, une voie verte ne permet de valoriser les territoires qu'elle traverse que si des accès sont aménagés. Or, la voie verte Le Teil – Alba-la-Romaine étant aménagée sur une infrastructure ferroviaire caractérisée par une multitude d'ouvrages (remblais, déblais...), la création d'accès se traduira inévitablement par l'aménagement de rampes et d'escaliers sur les talus. Les rampes constituent l'aménagement le plus favorable, mais leur mise en œuvre suppose le respect de règles précises (voir page suivante) visant à assurer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (y compris les poussettes) ; les escaliers présentent le double avantage d'une mise en œuvre plus aisée et des coûts d'aménagement moindres.

Ces aménagements doivent être implantés en fonction des pôles à desservir ou des connexions à opérer avec d'autres itinéraires le long de la voie verte.

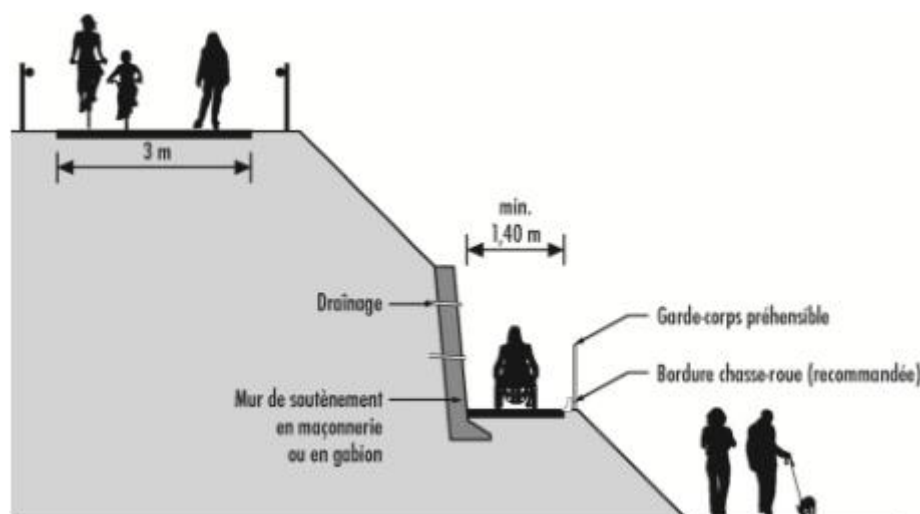
## Rampes

La mise en place de rampes d'accès à la voie verte, permettant d'entrer et de sortir de l'axe pour en faire un véritable axe de desserte urbaine suppose le respect des dispositions réglementaires relatives aux conditions d'accessibilité de la voirie et des espaces publics définies par la Loi n°2005-102 du 11 février 2005 (notamment l'article 45) relative à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Des critères précis seront notamment respectés pour l'accessibilité des fauteuils roulants et des poussettes :

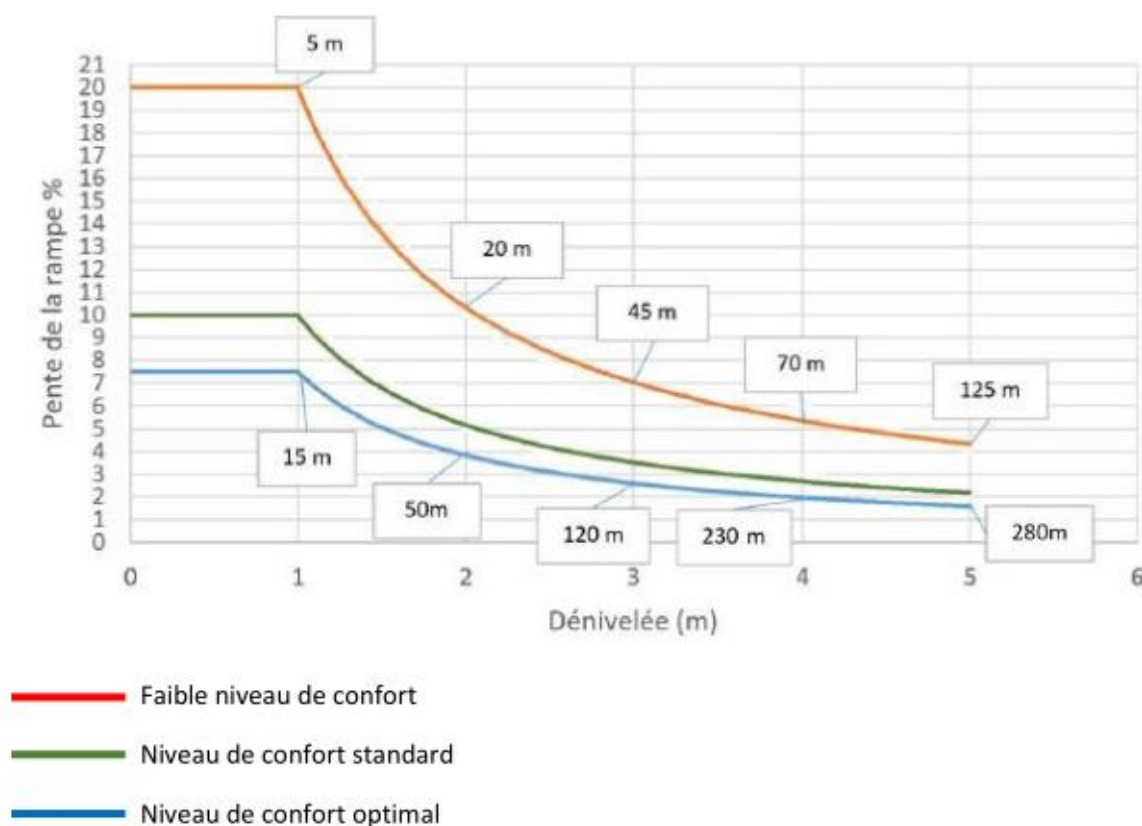
- Cheminement présentant une largeur d'au moins 1,40 m libre de tout obstacle (mobilier, bordure...)
- Revêtement non meuble et bien roulant.
- Pente < 5% avec création de paliers de repos tous les 10 m, si la pente est > 4 %. Des pentes de 8 % avec des paliers de repos tous les 2 mètres sont tolérées.

Des adaptations de voirie seront réalisées là où elles seront rendues nécessaires pour assurer la continuité de l'accessibilité entre les différents équipements ainsi reliés.

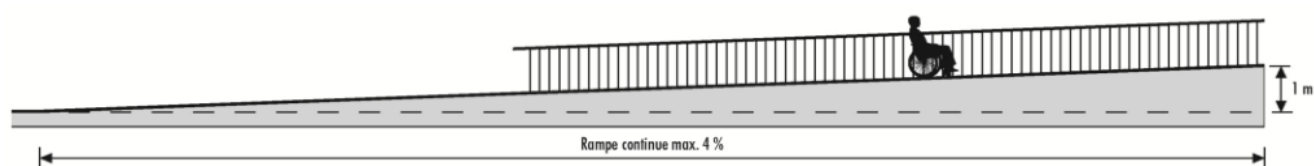


Profil 2 : Profil type d'une rampe d'accès à la voie verte  
 Source : Étude de faisabilité 2012

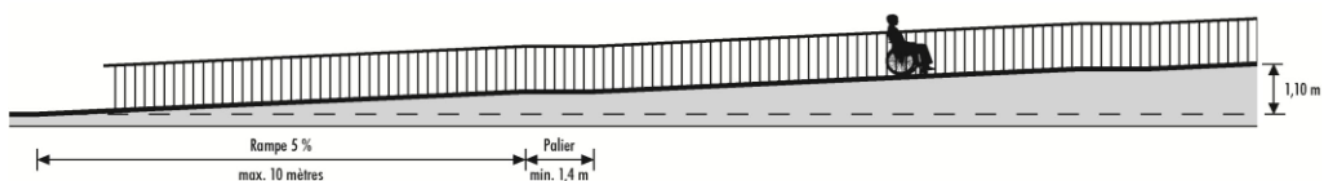
Le niveau de confort optimal des recommandations techniques du Cerema sera systématiquement recherché et privilégié dans la conception et la mise en œuvre des rampes d'accès à la voie verte.



Graphique 2 : valeurs limites de pentes en fonction de la hauteur du dénivelé à franchir  
 Source : Recommandations techniques du Cerema

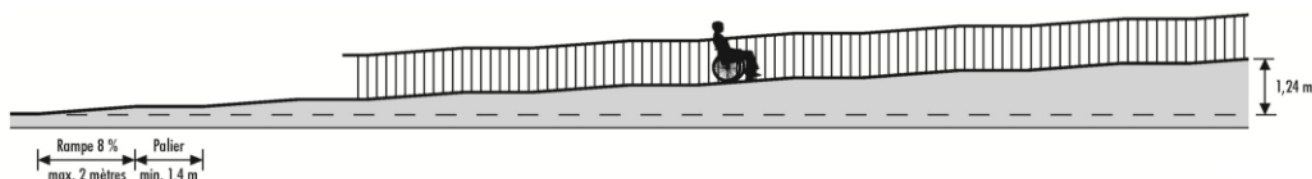


Profil 3 : Rampe continue de 4%. En parcourant 25 m, on monte d'1 m.  
 Source : Étude de faisabilité 2012



Profil 4 : Rampes de 5% et paliers de repos tous les 10 m. En parcourant 25 m, on monte d'1,10 m.  
 Source : Étude de faisabilité 2012





Profil 5 : Rampes de 8% et paliers de repos tous les 2 m. En parcourant 25 m, on monte d'1,24 m.

Source : Étude de faisabilité 2012

## Escaliers

Pour assurer le confort de tous les usagers, la mise en œuvre d'escaliers respectera aussi les règles définies par la loi n° 2005-102 relative à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics :

- Emmarchement > 1,40 m
- Hauteur de marche < 16 cm
- Giron > 28 cm
- Présence d'une main courante.

Par ailleurs, pour faciliter la montée et la descente des personnes à vélo, un rail de guidage ou une rampe sera mis en place sur le côté non équipé de main courante.

### 8.2.3.4 Tunnels

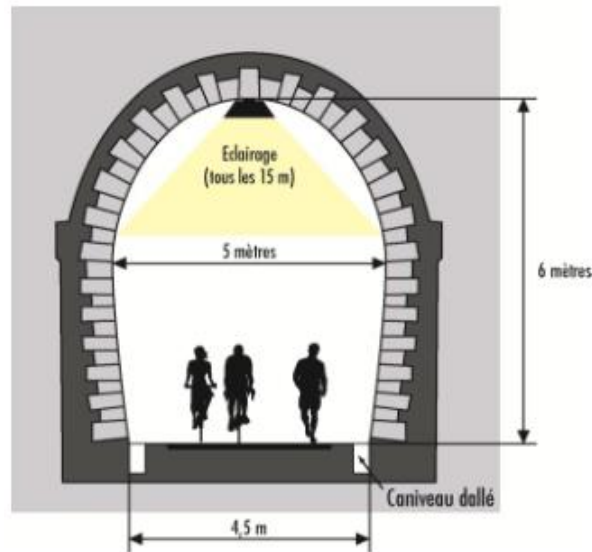
La sécurisation des tunnels, en dehors des interventions sur la structure de l'ouvrage, consiste pour l'essentiel en la mise en place d'un éclairage visant à la fois à apporter sécurité, confort, voire réconfort aux usagers de la voie verte lors de la traversée de ces lieux particuliers qui peuvent s'avérer stressants pour certains promeneurs.

Conformément aux recommandations techniques du Cerema, la largeur de circulation sera augmentée pour atteindre 3,50 m dans les tunnels.

Les quatre tunnels qui jalonnent le parcours présentent des longueurs très variables qui induisent des traitements différenciés :

- Long de 893 mètres, le tunnel d'Aubignas doit évidemment être éclairé sur toute sa longueur. Des éclairages seront positionnés tous les 15 mètres environ pour éviter les zones d'ombre.
- Longs respectivement de 135, 110 et 102 mètres, les tunnels de St-Pierre, Charonsac et Téoulemaie ne doivent pas nécessairement être éclairés dans la mesure où dès l'entrée, l'utilisateur perçoit nettement la sortie. Néanmoins, ils peuvent être éclairés pour éviter la zone d'ombre au centre du tunnel et ainsi « rassurer » les usagers les moins rapides c'est-à-dire les piétons, en particulier lorsque les conditions de luminosité extérieure ne sont pas optimales (temps couvert, crépuscule...).

Dans tous les cas des précautions particulières seront prises afin de ne pas nuire aux espèces animales éventuellement présentes, notamment les chiroptères.



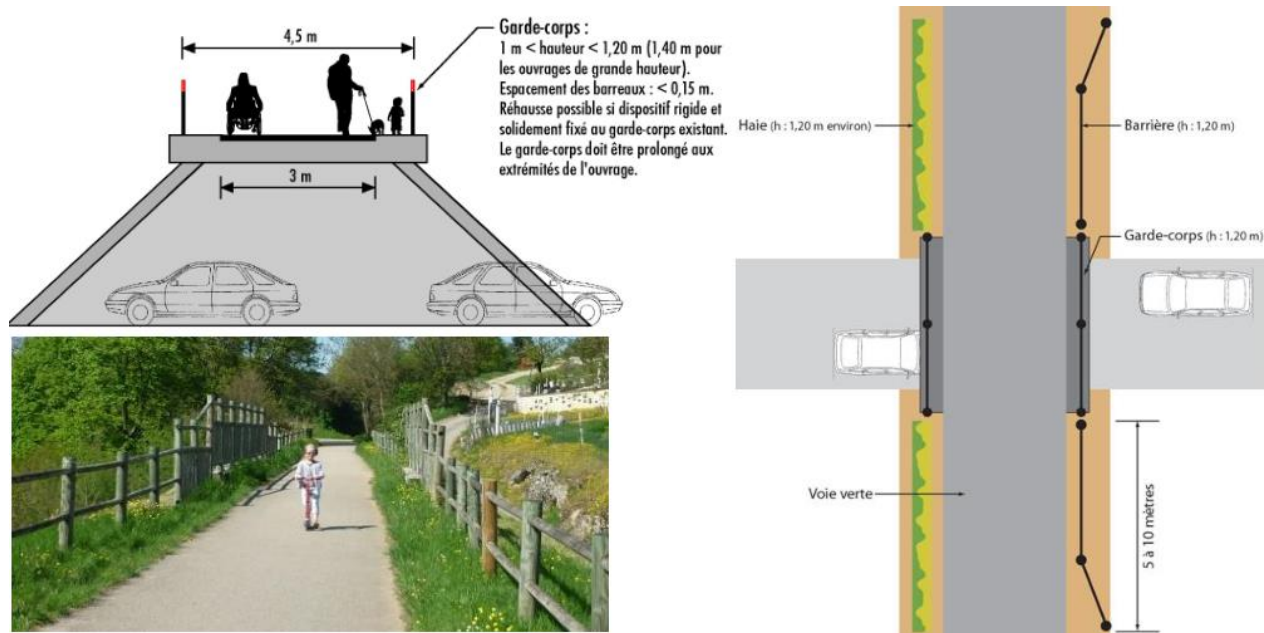
Profil 6 : Principe d'éclairage des tunnels  
Source : Étude de faisabilité 2012

#### 8.2.3.5 Ouvrages aériens

Les ouvrages aériens (ponts-rails) sont déjà équipés de garde-corps. Or, ceux-ci ont été conçus pour un usage ferroviaire avec circulation exceptionnelle de personnels à pied. Ils ne répondent donc pas aux critères de sécurité qui prévalent pour l'accueil du public : hauteur insuffisante, mailles trop espacées...

Les garde-corps seront donc adaptés pour assurer la sécurité des promeneurs, en respectant les règles suivantes :

- Hauteur entre 1,00 m et 1,20 m voire 1,40 m pour les ouvrages de grande hauteur conformément aux recommandations techniques du Cerema. Des rehausses peuvent être mises en place pour adapter la hauteur des garde-corps, celles-ci devront être rigides et solidement fixées au dispositif existant).
- Espacement des barreaux < 0,15 m.



Profil 7 : Principe de sécurisation d'un ouvrage aérien  
 Source : Étude de faisabilité 2012

Dans la mesure du possible, les garde-corps existants seront maintenus pour conserver le caractère ferroviaire des ouvrages. Pour plus de sécurité, ils seront prolongés sur quelques mètres (5 à 10 mètres) en amont et en aval de l'ouvrage afin de canaliser les promeneurs à l'approche du pont. Ce prolongement pourra s'opérer soit par la mise en place de barrières bois, soit par la mise en place de haies denses.

Les zones de remblais devront également être sécurisées dans les cas de figure suivants :

- Hauteur de remblai importante (> 5 m).
- Espace de sécurité inférieur à 1 m entre le bord de la bande de roulement et le talus.

#### 8.2.3.6 Liaisons

Le type d'aménagement pour les liaisons entre la voie verte et les pôles extérieurs dépendra de la nature de l'emprise (route, chemin, chemin à usage agricole, ...) et des conditions de circulation (fort trafic routier ou non, vitesses élevées).

- Sur les axes routiers, on privilégiera le partage de la route. Pour cela, des routes à faibles trafics (moins de 1000 uvp / jour) ont été sélectionnées en priorité lors de la définition des itinéraires. Dans ce cas de figure, aucun aménagement spécifique n'est à prévoir, les cyclistes cohabitant avec les autres usagers de la route sur la chaussée. Selon les cas, des dispositifs de ralentissement pourront être mis en place pour « pacifier » les conditions de circulation : ralentisseurs, coussins berlinois, ...

- Sur les chemins non concernés par un usage agricole, une bande roulante de 3 mètres sera mise en place, celle-ci pouvant présenter un caractère plus « rustique » que la voie verte proprement dite : revêtement stabilisé, mise en place d'un tout venant ou chemin enherbé bien drainé.
- Sur les chemins à usage agricole, la largeur de la bande roulante pourra atteindre 4 mètres (selon la largeur initiale du chemin). Des surlargeurs (bermes enherbées) d'au moins 50 centimètres seront maintenues pour permettre de bonnes conditions de cohabitation entre les usages agricoles et les modes doux. Afin d'assurer la durabilité des bonnes conditions de roulement (en particulier pour les cyclistes) et éviter la création d'ornières, la structure du chemin devra être adaptée au passage d'engins (mise en place d'une sous-couche de grave bitume).

Dans tous les cas, un jalonnement permettra aux usagers de s'orienter.

### 8.3 Présentation par section homogène d'aménagement comprenant des données de trafic (uvp/j), un plan d'ensemble, et a minima un profil en travers ainsi que le ou les plans de traitement des intersections comprenant la signalisation

8.3.1 Tronçon 1 : de la place de la gare (PK 665,735) à l'avenue du 11 Novembre 1918 (PK 665,758)  
D'une longueur de 25 mètres, ce tronçon correspond aux abords immédiats de la gare du Teil et ne peut être mis en place qu'à condition qu'une passerelle en encorbellement soit créée sur l'avenue du 11 Novembre 1918.

Longueur	25 m
Trafic routier	Nul (site propre)
Type d'aménagement cyclable	Enrobé (à valider)
Largeur de l'aménagement cyclable	3 m
Autres indications utiles	1 aire d'accueil : Place Pierre Séward (place de la gare) 1 passerelle en encorbellement

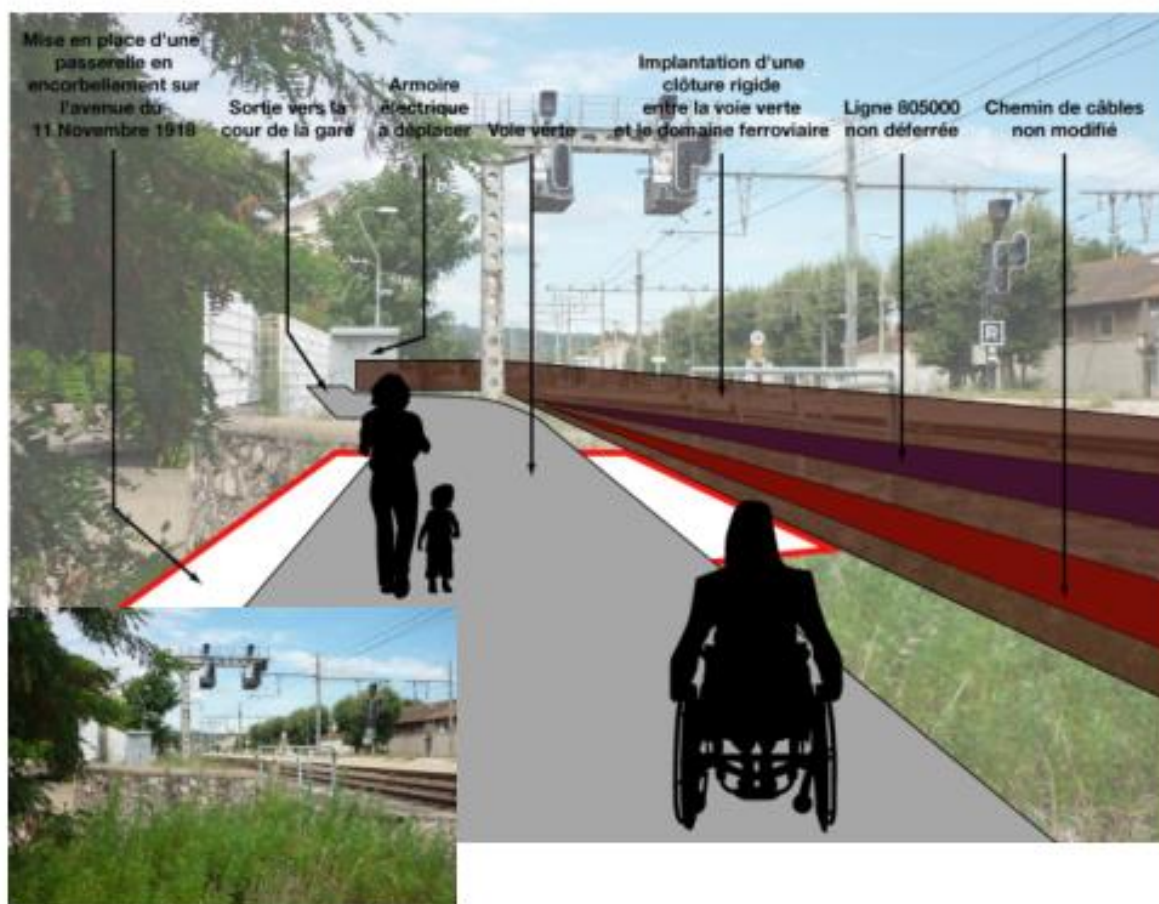
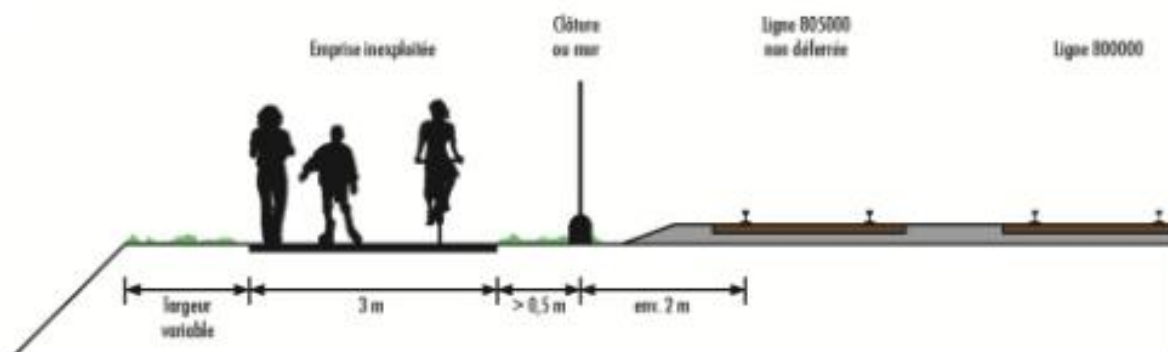
Tableau 13 : Caractéristiques principales du tronçon 1

#### Liaison entre la voie verte et la gare du Teil



Vue aérienne 3 : Schéma de principe pour la création de la liaison entre la voie verte et la gare du Teil  
Source : Étude de faisabilité 2012





Profil 8 et Photo 4 : proposition d'aménagement de la voie verte aux abords de la gare du Teil  
 Source : Étude de faisabilité 2012

Ce tronçon de départ/arrivée de la voie verte comportera donc obligatoirement une aire d'accueil sur la place Pierre Sépard et une passerelle en encorbellement au-dessus de l'avenue du 11 Novembre 1918. Les configurations définitives seront décidées en concertation avec la Commune du Teil dans le cadre de son projet partenarial d'aménagement.

Pour le reste, il conviendra de tenir compte des contraintes d'exploitation actuelle du site ainsi que de celles liées au projet de réouverture aux voyageurs et de création d'un pôle d'échanges multimodal. Les solutions adoptées seront définies avec l'équipe de maîtrise d'œuvre et en concertation avec la Commune du Teil dans le cadre de son projet partenarial d'aménagement. Il conviendra notamment de veiller à organiser le cheminement de façon à ce que les flux de promeneurs n'interfèrent pas avec les flux piétons liés au service ou à l'accueil de passagers.

### 8.3.2 Tronçon 2 : de l'avenue du 11 Novembre 1918 (PK 665,758) à l'accès à la ZAC Rhône-Helvie (approx. PK 666,200)

D'une longueur d'environ 450 mètres, ce tronçon est marqué par l'organisation de la cohabitation entre la voie verte et les lignes ferroviaires actives.

Longueur	450 m
Trafic routier	Nul (site propre)
Type d'aménagement cyclable	Enrobé (à valider)
Largeur de l'aménagement cyclable	3 m
Autres indications utiles	<p>1 aire d'accueil : place René Cassin</p> <p>3 rampes d'accès :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Place René Cassin : 67,50 m / 3,00 m de dénivelé</li> <li>Avenue du 8 Mai 1945 : 85,00 m / 3,80 m de dénivelé</li> <li>ZAC Rhône-Helvie : 67,5 m / 3,00 m de dénivelé</li> </ul> <p>1 escalier : avenue du 8 Mai 1945, 3,80 m de dénivelé</p>

Tableau 14 : Caractéristiques du tronçon 2

### Accès à l'avenue du 11 Novembre 1918

La place René Cassin est occupée par un parking automobile desservant le centre-ville du Teil. Cette place constitue l'une des deux aires d'accès à créer en centre-ville (avec la place Pierre Sépard, tronçon 1).

L'aménagement proposé se compose (voir repères sur le plan ci-contre) :

1. D'une rampe d'accès vélos – personnes à mobilité réduite (longueur de 60 à 75 m pour une dénivellation de 3 m).
2. De la suppression de quelques places de stationnement sur la Place René Cassin pour création du débouché de la rampe.
3. (D'une passerelle en encorbellement, tronçon 1)



Vue aérienne 4 : Schéma de principe pour la création d'un accès depuis la place René Cassin  
 Source : Étude de faisabilité 2012

La rampe d'accès vélos et personnes à mobilité réduite aura une longueur de 60 à 75 m pour une dénivellation de 3 m. Quelques places de stationnement seront supprimées sur la place René Cassin pour créer le débouché de la rampe.



Photo 5 : Aperçu de l'emprise RFF et de la place René Cassin



### Accès à l'avenue du 8 Mai 1945

L'accès à l'avenue du 8 Mai 1945 est fondamental puisque cet axe permet la desserte d'un des collèges du Teil, du stade municipal, du boulodrome et de la piste cyclable aménagée le long du Rhône (itinéraire de rive droite).

L'aménagement pourrait être composé :

1. D'une rampe d'accès vélos – personnes à mobilité réduite (longueur de 75 à 95 m pour un dénivelé de 3,80 m).
2. En complément, d'un escalier pour accès piéton (longueur : env. 8 m).

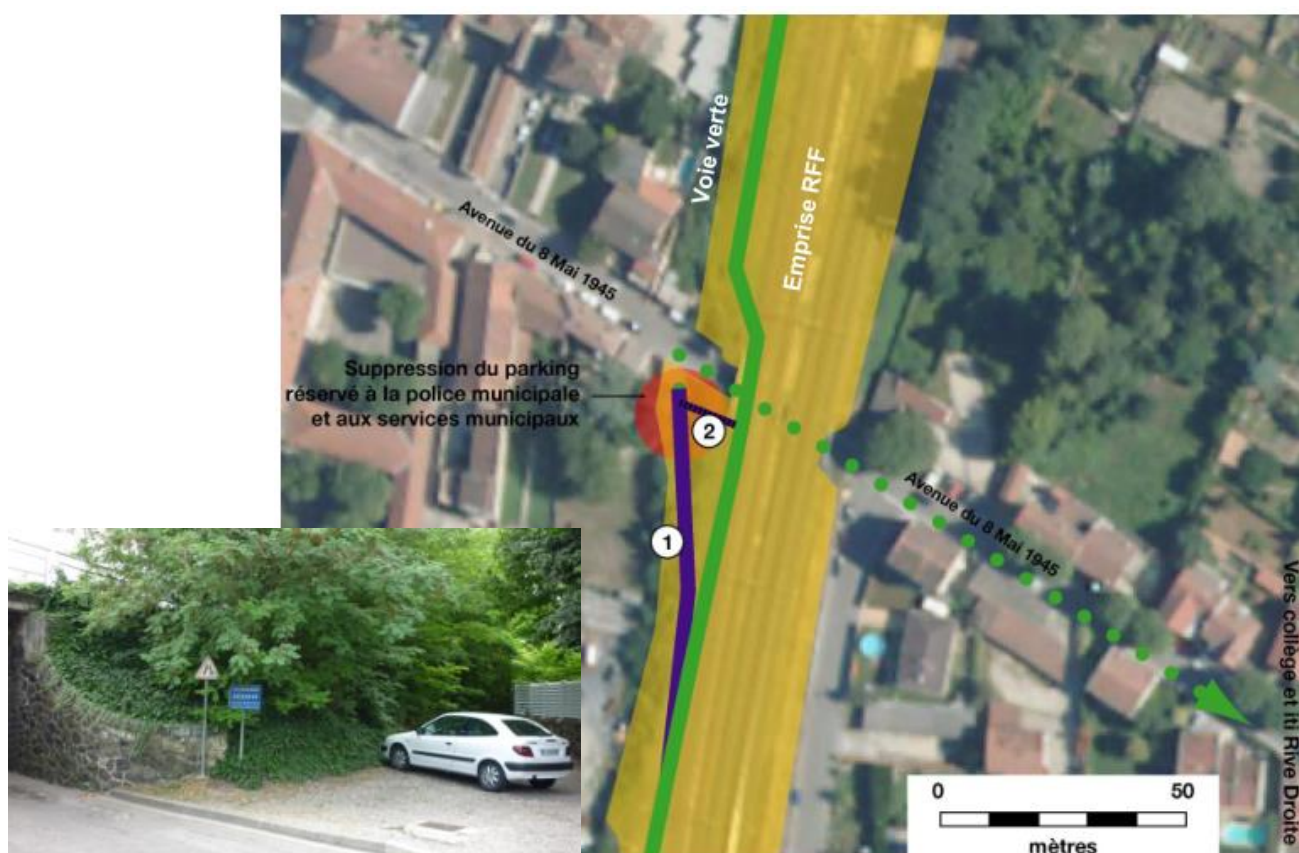


Photo 6 et Vue aérienne 5 : Proposition d'accès à l'avenue du 8 Mai 1945

Source : Étude de faisabilité 2012

### Accès à la ZAC Rhône-Helvie

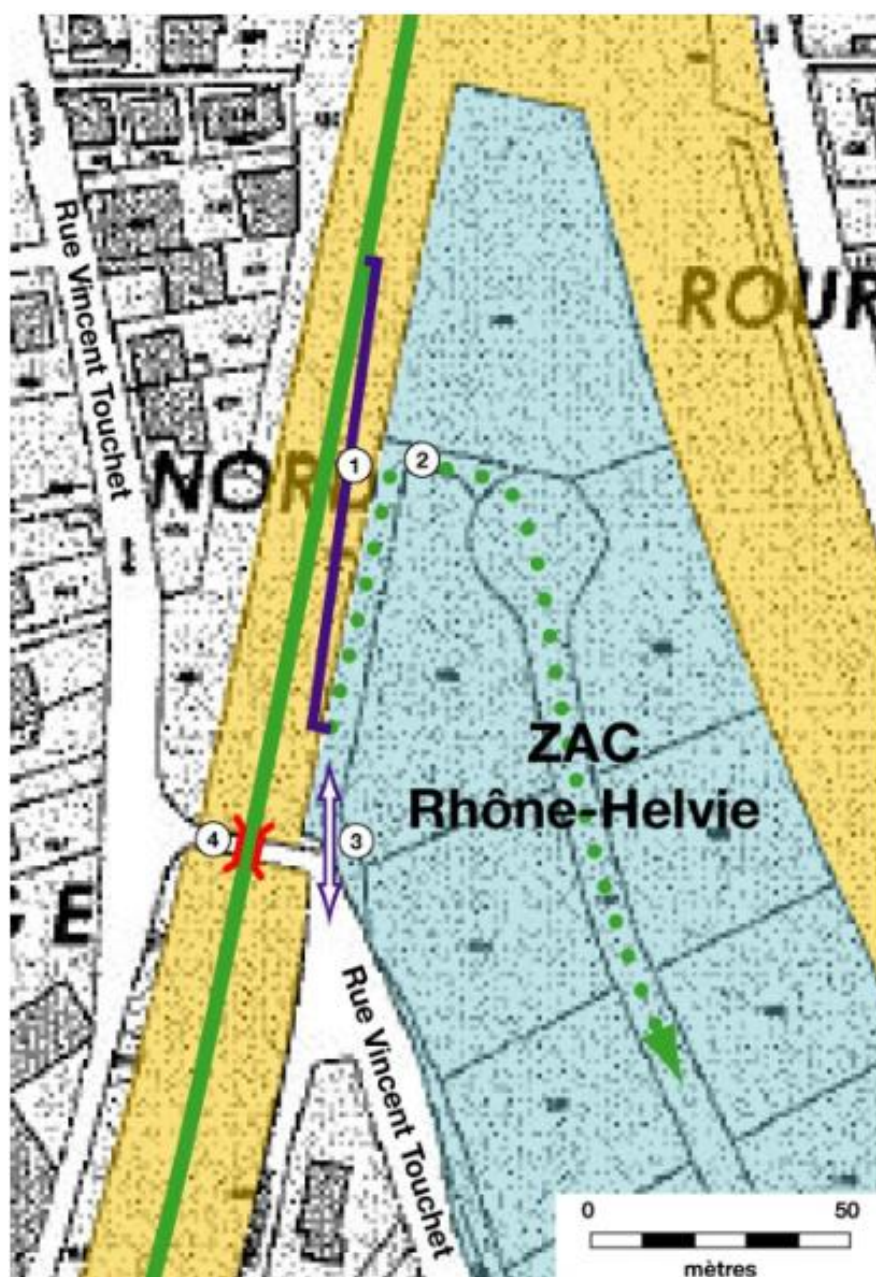
La zone d'activités Rhône-Helvie, aménagée par la CC ARC, se situe sur une ancienne emprise ferroviaire (ex-Faisceau Sud). Cette ZAC constitue une polarité importante de la commune du Teil et doit à ce titre être desservie par la voie verte.

Une rampe d'accès pourrait ainsi être créée à l'endroit où la différence de niveau entre la voie verte et les terrains de la ZAC est la plus faible. La présence d'une réserve foncière située le long de l'emprise ferroviaire pourrait être mise à profit pour sa création.

Appel à projets Aménagements cyclables 2021

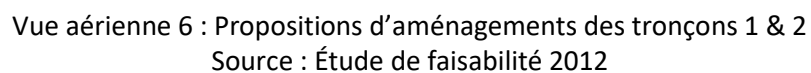
Candidature CC ARC : Voie verte Alba la Romaine – Le Teil



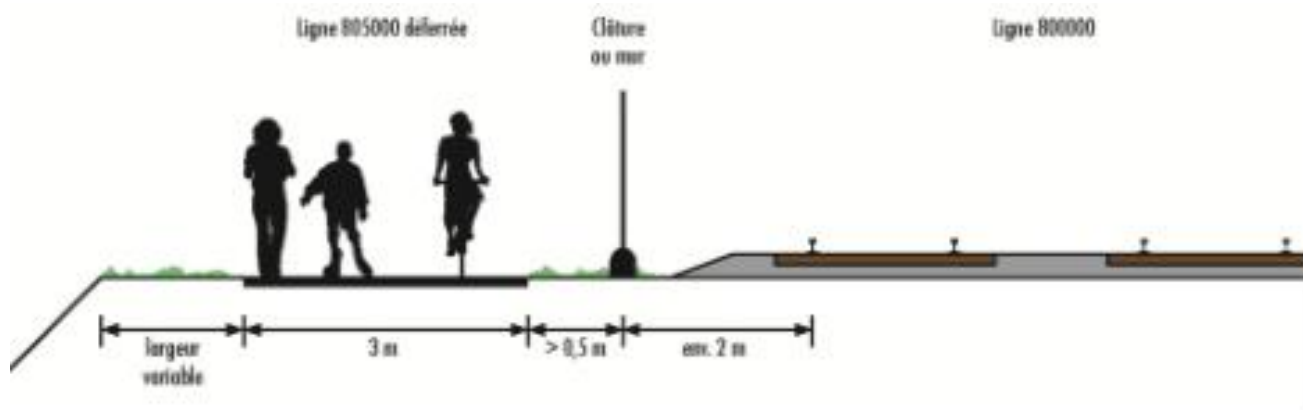


1. Création d'une rampe d'accès (longueur de 60 à 75 m pour une dénivellation de 3 mètres).
2. Cheminement cycliste dans la zone d'activités.
3. Accès piétons : escalier existant => modification de la clôture en place pour assurer un accès permanent.
4. Pont-rail à sécuriser (garde-corps).

Carte 26 : Proposition de création d'un accès à la ZAC Rhône-Helvie depuis la voie verte  
 Source : Étude de faisabilité 2012







Profil 9, Photo 7 et Photo 8 : Proposition d'aménagement sur le tronçon 2  
 Source : Étude de faisabilité 2012

### 8.3.3 Tronçon 3 : de la ZAC Rhône-Helvie (PK 666,200) au chemin de Mallaure (PK 667,731)

D'une longueur de 1 531 mètres, ce tronçon permet d'assurer les liaisons intra-urbaines au Teil. En outre, le passage à niveau constitue un accès privilégié des engins dans le cadre des travaux.

Longueur	1 531 m
Trafic routier	Intersection avec chemin de Mallaure, desserte locale
Type d'aménagement cyclable	Enrobé (à valider)
Largeur de l'aménagement cyclable	3 m
Autres indications utiles	2 accès à la RN 102 via : <ul style="list-style-type: none"> <li>la rue Henri Michel</li> <li>la rue de la Résistance</li> </ul> 1 intersection à sécuriser : chemin de Mallaure 1 aire d'accueil : place de l'Amitié (parking existant)

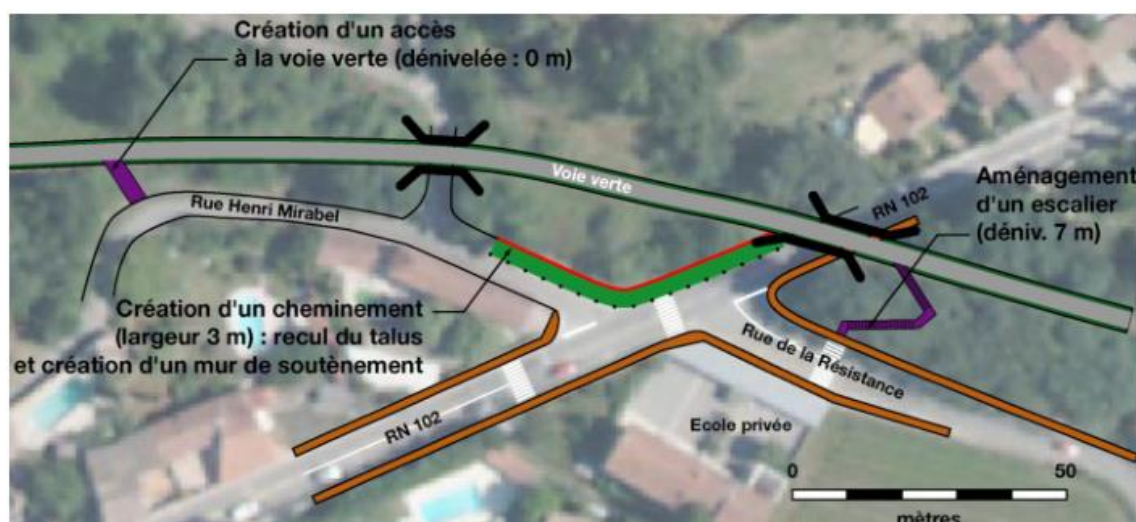
Tableau 15 : Caractéristiques du tronçon 3

#### Accès à la RN 102 via la rue de la Résistance et la rue Henri Mirabel

La présence d'une école privée, dont les élèves peuvent venir de l'ensemble de la commune du Teil, et les divers équipements publics présents le long de la RN 102 (une école publique, un centre de loisirs, l'espace Aden, ...) imposent la création d'un accès à la voie verte.

Afin d'éviter la création d'une rampe trop coûteuse entre la voie verte et la RN 102 qu'elle surplombe d'environ 7 mètres, il est proposé de tirer parti de la topographie pour aménager un accès vélos et personnes à mobilité réduite à l'endroit où l'emprise ferroviaire et la voirie (rue Henri Mirabel) sont au même niveau. En complément, pour éviter un détour trop important aux piétons, un escalier d'une longueur d'environ 14 mètres pourra être créé sur le talus situé face à l'école privée de Mélas.

Enfin, un cheminement mixte sécurisé pourra être aménagé le long de la RN 102 et à l'amorce de la rue Henri Mirabel pour canaliser les flux de piétons et de cyclistes sur cette intersection peu sécurisée. Pour cela, il est nécessaire de modifier le talus et de créer un mur de soutènement de l'ouvrage en terre.

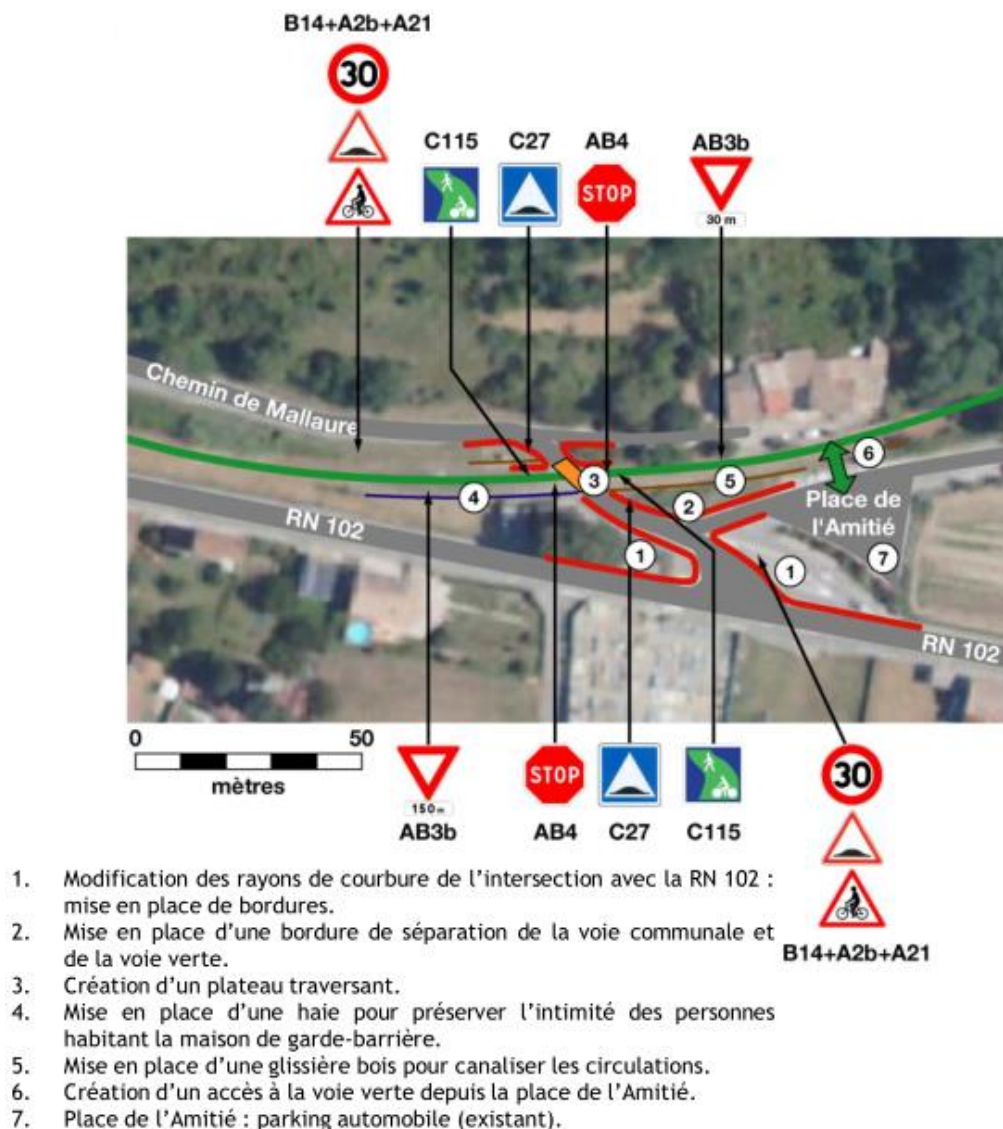


Vue aérienne 7 : Proposition d'aménagement des accès à la voie verte depuis la RN 102 au Teil



Source : Étude de faisabilité 2012

### Sécurisation de l'intersection avec le chemin de Mallaure



Vue aérienne 8 : Proposition de sécurisation de l'intersection avec le chemin de Mallaure

Source : Étude de faisabilité 2012

Le chemin de Mallaure est une voie communale présentant un trafic relativement faible lié à la desserte locale. Néanmoins, il convient de sécuriser l'intersection avec la voie verte en intervenant sur la visibilité, la vitesse des véhicules et sur la définition des régimes de priorité.

La configuration actuelle du carrefour favorise la prise de vitesse des véhicules. Il est donc proposé de redessiner cette intersection en augmentant les angles de giration pour favoriser une réduction des vitesses et libérer des espaces à paysager.

Un plateau traversant pourrait également être mis en place au niveau de l'intersection avec la voie verte pour imposer un ralentissement aux véhicules et rendre les piétons et les cyclistes plus visibles lors de la traversée.

Les opérations complémentaires suivantes pourraient aussi être envisagées :

- Implantation de barrières de contrôle d'accès aux entrées de la voie verte.
- Implantation de la signalisation de police sur la voie verte et sur la voirie.
- Mise en place d'un masque végétal le long de l'ancienne maison de garde-barrière pour préserver l'intimité des occupants.
- Débroussaillage des haies existantes pour améliorer les conditions de visibilité à l'approche de l'intersection (élargissement du cône de vision).

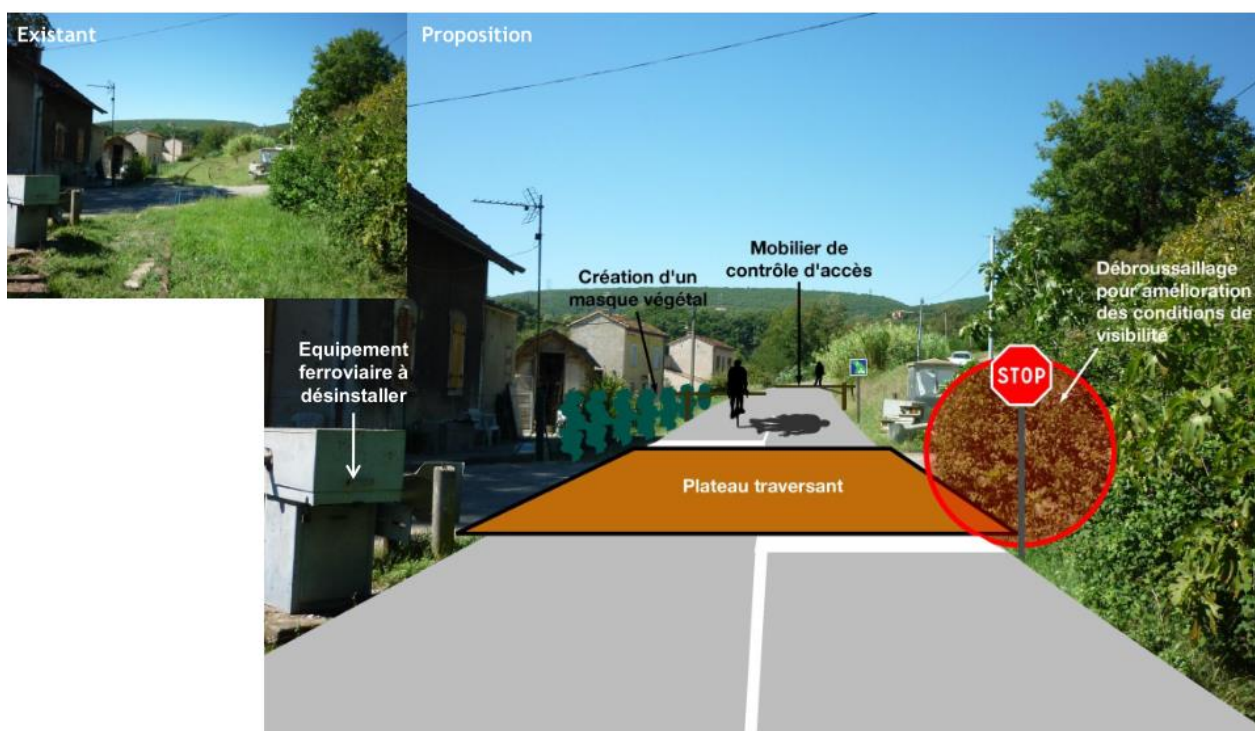


Photo 9 : Proposition de sécurisation de l'intersection avec le chemin de Mallaure  
Source : Étude de faisabilité 2012

La réalisation de travaux de sécurisation pourrait aussi être l'occasion de requalifier ce secteur en renforçant la qualité des aménagements de voirie et ainsi contribuer à améliorer la visibilité de la voie verte dans le paysage urbain.

#### 8.3.4 Tronçon 4 : du chemin de Mallaure (PK 667,731) à l'aire d'accueil du Pontet (PK 669,400)

Long de 1 669 mètres, ce tronçon se justifie par la présence, aux deux extrémités, d'accès aisés d'engins de chantier et par les possibilités de liaisons entre le centre-ville du Teil et le quartier du Pontet, très excentré.

Longueur	1 669 m
Trafic routier	Nul (site propre)
Type d'aménagement cyclable	Enrobé (à valider)
Largeur de l'aménagement cyclable	3 m
Autres indications utiles	1 aire d'accueil : le Pontet 1 tunnel : Charonsac

Tableau 16 : Caractéristiques du tronçon 4

#### Aire d'accueil du Pontet

Située en bordure de la RN 102, cette emprise offre des espaces suffisants pour l'implantation d'un parking automobile d'une quinzaine de places. En fonction des besoins constatés au cours du fonctionnement, des espaces supplémentaires sont disponibles pour adapter l'offre de stationnement.

Une aire de pique-nique, composée de 3 à 4 tables, d'une poubelle et d'un panneau RIS complétera l'aménagement.

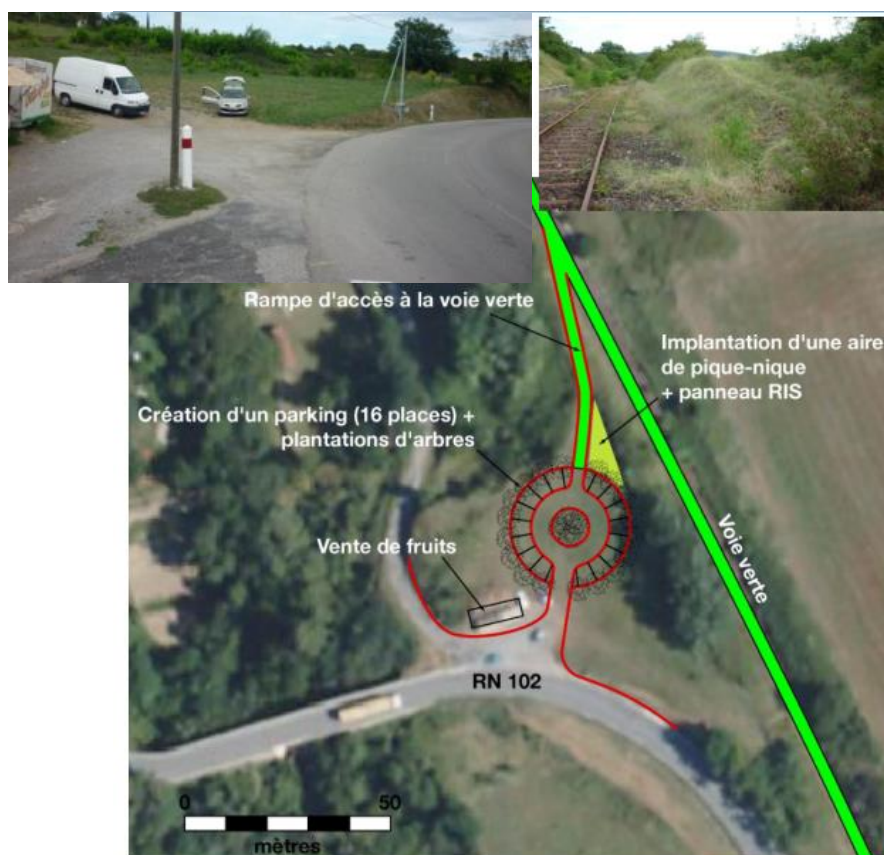


Photo 10, Photo 11 et Vue aérienne 9 : Proposition d'aménagement de l'aire d'accueil du Pontet  
Source : Étude de faisabilité 2012



### 8.3.5 Tronçon 5 : de l'aire d'accueil du Pontet (PK 669,400) au tunnel d'Aubignas (PK 672,488)

Sur 3 088 mètres, ce tronçon est marqué par la présence des grands ouvrages aériens (viaducs du Frayol, de Champestève et des Avents) et par le cadre paysager le plus remarquable de la future voie verte. Il ne disposera cependant d'aucun accès ni aire.

Longueur	3 088 m
Trafic routier	Nul (site propre)
Type d'aménagement cyclable	Enrobé (à valider)
Largeur de l'aménagement cyclable	3 m
Autres indications utiles	3 viaducs : Frayol, Champestève, Avents 1 tunnel : Saint Pierre

Tableau 17 : Caractéristiques du tronçon 5



Photo 12 : Exemple de vue sur le tronçon Le Pontet – Tunnel d'Aubignas  
Source : CC ARC





Photo 13 : Visite du tronçon Le Pontet – Tunnel d'Aubignas le 24/02/2021  
 Source : CC ARC

### 8.3.6 Tronçon 6 : le tunnel d'Aubignas (du PK 672,488 au PK 673,381)

Le tunnel d'Aubignas, long de 891 m, fera l'objet d'un travail soigné de mise en valeur par l'éclairage, tout en veillant à la préservation et à la tranquillité des éventuelles espèces animales présentes (chiroptères notamment).

Longueur	891 m
Trafic routier	Nul (site propre)
Type d'aménagement cyclable	Enrobé (à valider)
Largeur de l'aménagement cyclable	3 m
Autres indications utiles	1 tunnel (intégralité du tronçon) : Aubignas Mise en valeur du tunnel par l'éclairage. Communication touristique particulière pour en faire un attrait.

Tableau 18 : Caractéristiques du tronçon 6



Le tunnel d'Aubignas présente quelques avaries légères : végétation aux têtes, avaries sur les tympans, arrivées d'eau en voûte, absence de drainage au niveau de l'entrée côté Le Teil. Les travaux de sécurisation et d'aménagement nécessaires seront précisément définis suite à l'expertise sur les ouvrages d'art et avec l'équipe de maîtrise d'œuvre.



Photo 14 et Photo 15 : Entrée du tunnel d'Aubignas – Visite du 24/02/2021  
Source : CC ARC

### 8.3.7 Tronçon 7 : du tunnel d'Aubignas (PK 673,381) au chemin d'Aunas (PK 674,250)

Long de 869 mètres, ce tronçon permettra de relier Aubignas et Alba la Romaine. Il sera ensuite prolongé à chacune de ses extrémités par des liaisons permettant de rejoindre les deux villages.

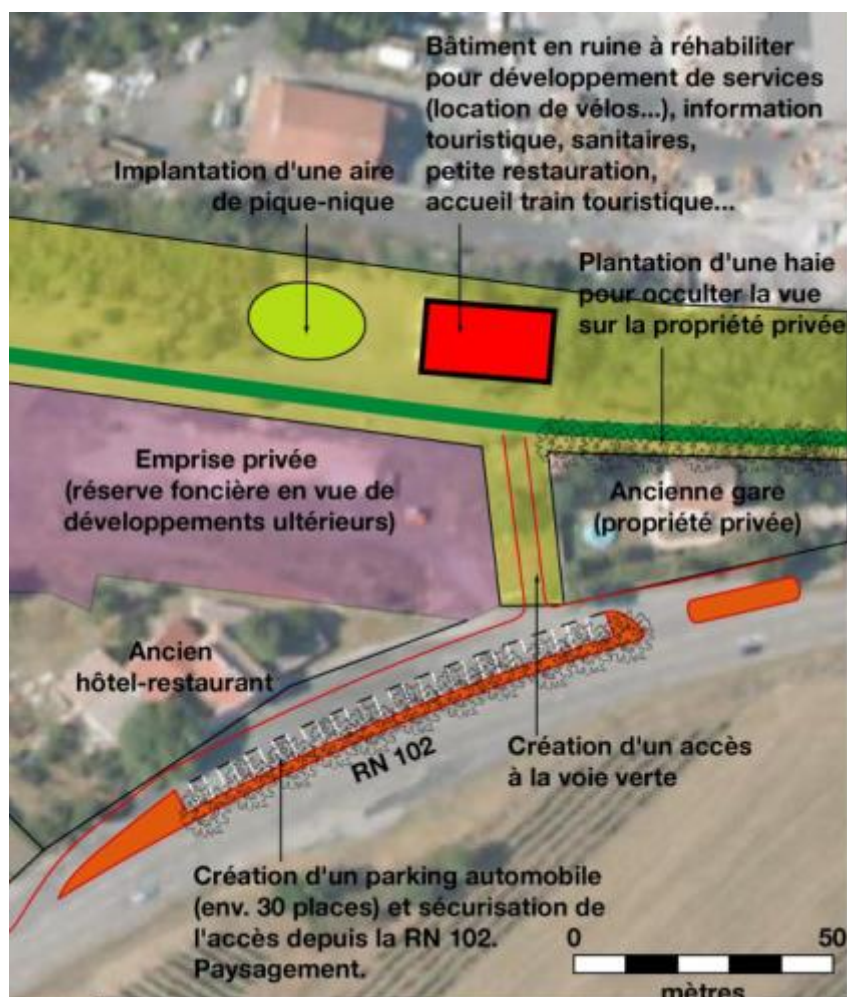
Longueur	869 m
Trafic routier	Nul (site propre)
Type d'aménagement cyclable	Enrobé (à valider)
Largeur de l'aménagement cyclable	3 m
Autres indications utiles	1 aire d'accueil : ancienne gare d'Aubignas

Tableau 19 : Caractéristiques du tronçon 7

## Aménagement de l'aire d'accueil de la gare d'Aubignas

Localisée sur un site stratégique à proximité de l'ancienne gare, au bord de la RN 102, l'équipement de cette aire devra être envisagé en conséquence. Les propositions de l'étude de faisabilité de 2012 sont les suivantes :

- Créer un espace de stationnement le long de la RN 102, sur le large accotement (15 mètres environ) bordant l'ancienne gare et l'ancien hôtel-restaurant. L'espace disponible permet de créer une trentaine de places, dont deux places pour personnes handicapées.
- Réhabiliter le bâtiment en ruine pour y installer des services et des équipements utiles aux usagers de la voie verte.
- Planter une aire de pique-nique (5-6 tables).



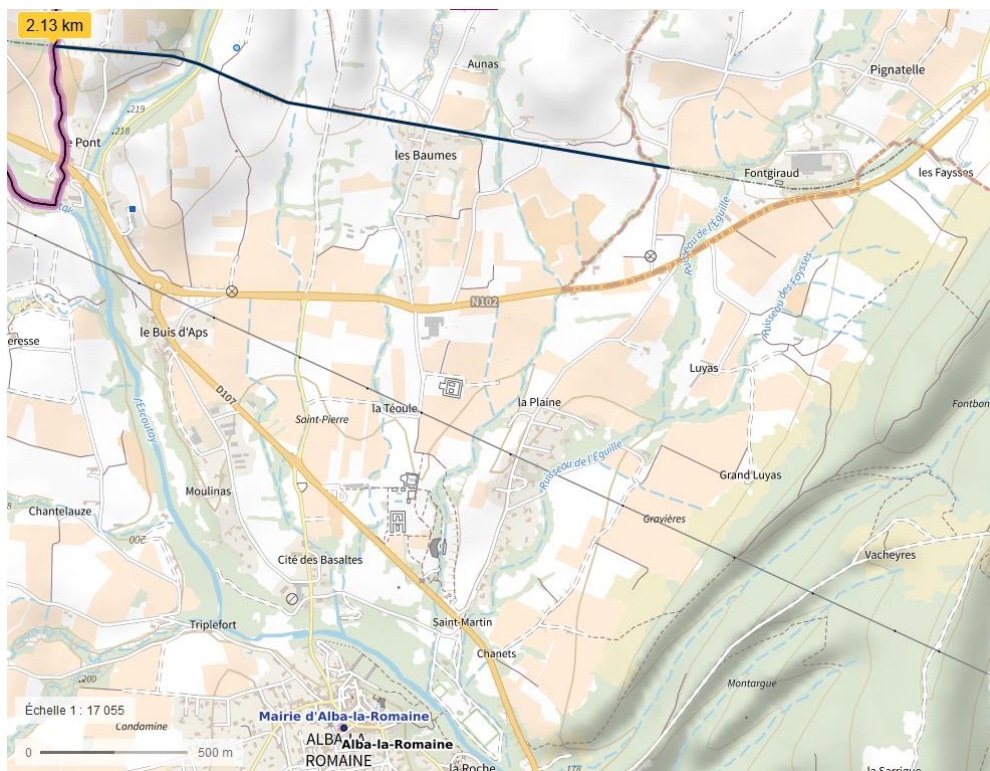
Vue aérienne 10 : Proposition d'aménagement de l'aire d'accueil de la gare d'Aubignas  
 Source : Étude de faisabilité 2012





Photo 16 : Proposition d'aménagement de l'aire d'accueil de la gare d'Aubignas

8.3.8 Tronçon 8 : du chemin d'Aunas (PK 674,250) au viaduc de Vobiscon (PK 676,395)  
 Long de 2 135 m, ce tronçon constituera la jonction avec la partie de la Via Ardèche située sur le territoire de la Communauté de communes voisine de Berg & Coiron.



Carte 27 : Tronçon 8 du chemin d'Aunas au viaduc de Vobiscon

Source : geoportail.fr



Longueur	2 135 m
Trafic routier	Nul (site propre)
Type d'aménagement cyclable	Enrobé (à valider)
Largeur de l'aménagement cyclable	3 m
Autres indications utiles	1 traversée de chemin : 1 viaduc : Téoulemale (+ le viaduc de Vobiscon en fin de tronçon, en commun avec la Communauté de communes Berg & Coiron) 1 tunnel : Téoulemale

Tableau 20 : Caractéristiques du tronçon 8

Ce tronçon n'était pas inclus dans l'étude de faisabilité de 2012, qui s'arrêtait au chemin d'Aunas en raison du projet de vélorail entre Saint Jean le Centenier et Alba la Romaine et de l'éventuel prolongement d'un train touristique jusqu'à Aubignas. Le train touristique a depuis cessé toute activité (l'association en assurant la gestion et l'exploitation a été dissoute), et la Commune d'Alba la Romaine ne prolongera pas sa convention avec l'entreprise qui exploite le vélorail au-delà de 2024, date envisagée pour l'ouverture de la voie verte.

Les éventuels traitements spécifiques à prévoir sur les ouvrages d'art et celui de la traversée du chemin communal d'Aunas seront définis suite à l'expertise sur les ouvrages d'art et avec l'équipe de maîtrise d'œuvre.



Photo 17 : Viaduc de Vobiscon

Source : État des lieux du 30/06/2021 avec SNCF Réseau



Photo 18 et Photo 19 : Tête Est du tunnel de Téoulemale et Pile du viaduc de Vobiscon  
Source : État des lieux du 30/06/2021 avec SNCF Réseau

#### 8.4 Présentation des traitements des points de raccord avec les aménagements existants, notamment en début et fin d'itinéraire

**Le point de raccord à l'Ouest sera traité de manière à offrir une continuité d'aspect et de revêtement avec la suite du parcours de la Via Ardèche**, sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté de communes voisine Berg & Coiron. Nos deux collectivités se concerteront dans le cadre du Comité d'itinéraire de la Via Ardèche pour l'aménagement de ce point de raccord.

**À l'Est, il s'agira d'assurer une liaison fluide avec le pôle d'échanges multimodal du Teil qui devra permettre un passage aisé du vélo aux transports en commun et vice versa.** Les liaisons vers Rochemaure et Viviers permettront quant à elles de rejoindre la ViaRhôna et seront envisagées de manière à offrir la meilleure continuité possible avec cet axe important.



## 8.5 Nature des revêtements

Le choix du revêtement conditionne très fortement les usages d'une voie verte. En effet, toutes les activités ne sont pas soumises aux mêmes exigences de qualité de roulement : si les vététistes peuvent s'accommoder d'un chemin de terre, les rollers et personnes à mobilité réduite ont besoin d'un revêtement très roulant.

De plus, des études récentes ont montré que les niveaux de fréquentation pouvaient varier d'un facteur de 5 à 10 selon que le revêtement choisi est très roulant (enrobé, par exemple) ou peu roulant (sables stabilisés ou compactés).

Un revêtement roulant de type enrobé sera donc privilégié, le choix définitif sera fait avec l'appui de l'équipe de maîtrise d'œuvre et après concertation avec les habitants et futurs usagers.

## 8.6 Équipements de confort

Plusieurs sites ont été identifiés comme sites d'accueil potentiels des équipements de confort de la voie verte. Le niveau d'équipement de ces sites pourra varier selon leur positionnement et leur potentiel. Pour des raisons pratiques liées à l'entretien, tous les sites repérés sont directement accessibles depuis la route.

Les solutions les plus simples à mettre en œuvre et ne nécessitant pas d'acquisition foncière seront systématiquement privilégiées.

### 8.6.1 Les aires d'arrêt

Les aires d'arrêt seront constituées de petites unités au bord de la voie verte, tous les 500 mètres environ, soit pour l'ensemble du parcours environ 20 stations composées d'un ou deux bancs, voire d'une table de pique-nique, et d'une lice pour l'appui des vélos. Les sites présentant un cadre agréable seront privilégiés.



Photo 20 et Photo 21 : Exemples d'aires d'arrêt  
Source : Étude de faisabilité 2012

Elles disposeront toutes à minima de bancs et de mobilier d'appui des vélos, et de manière optionnelle en fonction de l'espace disponible et de la nécessité de tables, poubelles, panneaux d'information et mobilier d'interprétation.

### 8.6.2 Les aires d'accueil

Les aires d'accueil sont des aires d'arrêt « améliorées », qui devront comporter en complément des aires de stationnement des véhicules, du mobilier de stationnement vélo, des sanitaires, des informations touristiques plus complètes, de la petite restauration (au minimum vente de boissons) et éventuellement des aires de jeux.

Elles seront au nombre de 5 sur le tracé.

Aire n° ...	Commune	Localisation	Equipements	Remarques
1	Le Teil	Place de la gare	Panneau d'info touristique Stationnement de vélos	Parking existant. Office du tourisme à proximité. Commerces et services sur la place Séward.
2	Le Teil	Place René Cassin	Panneau d'info touristique Aire de pique-nique Stationnement de vélos	Parking existant.
3	Le Teil	Place de l'Amitié	Panneau d'info touristique	Parking existant.
4	Le Teil	Le Pontet	Parking (env. 16 places) Panneau d'info touristique Aire de pique-nique	Vente de fruits sur place. Parking déjà possible. Vérifier le statut de la parcelle.
5	Aubignas	Ancienne gare	Parking (env. 30 places) Panneau d'info touristique Aire de pique-nique	Présence d'un bâtiment à réhabiliter pour accueil de services divers.

Tableau 21 : Proposition d'implantation et d'équipement des aires d'accueil principales  
Source : Étude de faisabilité 2012

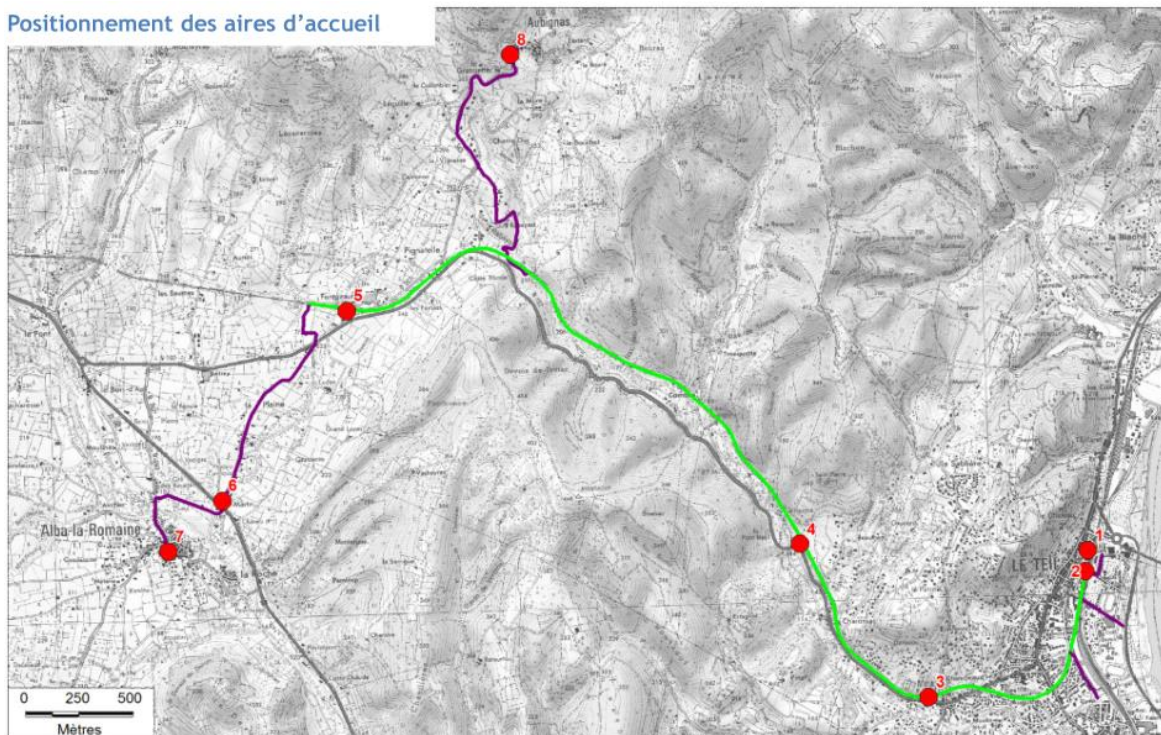
Des aires d'accueil complémentaires pourront être mise en œuvre par les communes sur les itinéraires de liaison, notamment à Aubignas (aire d'accueil des camping-cars) et Alba la Romaine (place Neuve et site antique).

6	Alba-la-Romaine	Entrée est du site antique	Stationnement de vélos Panneau d'info touristique	Adaptation du projet d'aménagement du site. Stationnement de longue durée (visite du site) et mobilier qualitatif
7	Alba-la-Romaine	Place Neuve	Stationnement de vélos Panneau d'info touristique	Parking existant. Office du tourisme à proximité. Commerces et services à proximité.
8	Aubignas	Aire d'accueil des camping-cars	Panneau d'info touristique	Parking existant.

Tableau 22 : Proposition d'implantation et d'équipement des aires d'accueil complémentaires  
Source : Étude de faisabilité 2012



Positionnement des aires d'accueil



Carte 28 : Proposition des aires d'accueil principales et complémentaires<sup>5</sup>  
 Source : Étude de faisabilité 2012

### 8.7 Situation actuelle et la situation cible au regard du foncier (domanialité, propriété, superposition d'affectation ou de gestion)

L'emprise foncière de la future voie verte se situe intégralement sur une voie ferrée non exploitée (ligne 805 000) propriété de SNCF Réseau, avec qui la CC ARC signera une convention de transfert de gestion début 2022 au plus tard.

Des états des lieux contradictoires ont déjà été effectués aux deux extrémités de cette future voie verte :

- 28/05/2021 : de l'avenue du 11 Novembre au quartier Le Pontet au Teil, soient les tronçons 2 à 4 (cf. annexe 6).
- 30/06/2021 : environ 1,1 km de l'extrémité Ouest de la voie verte, soit la partie Ouest du tronçon 8. Il s'agit d'une portion dont la gestion a déjà été transférée par convention à la Commune d'Alba la Romaine et sur laquelle est actuellement exploité un vélorail (jusqu'en 2024, cf. 8.3.8 et annexe 7).

L'état des lieux des tronçons 1, 5 à 7 et de la partie manquante du tronçon 8 sera réalisé avant fin 2021. **La signature de la convention de transfert de gestion avec SNCF Réseau est prévue pour début 2022, permettant ainsi à la CC ARC de réaliser et exploiter cette voie verte en site propre sur une emprise foncière dont elle aura la maîtrise totale.**

<sup>5</sup> Ne pas tenir compte des aires 6 à 8 qui ne sont pas situées sur le tracé de la voie verte mais sur les futures liaisons entre la voie et les communes d'Alba la Romaine et Aubignas : elles ne sont pas incluses dans le budget prévisionnel de la voie verte.

## 8.8 Liste des autorisations nécessaires et/ou obtenues pour répondre aux contraintes liées à l'environnement, aux sites protégés ou interdits ainsi qu'aux contraintes d'exploitation des voies franchies

La CC ARC entreprendra toutes les démarches administratives préalables nécessaires pour la prise en compte des impacts environnementaux de la future voie verte. Les tunnels seront notamment étudiés avec attention afin de prendre en compte la présence éventuelle de chiroptères.

**Des contacts ont déjà été pris avec les services compétents de la direction départementale des territoires de l'Ardèche (DDT 07) afin de procéder à des vérifications préalables, notamment sur l'existence d'éventuels risques environnementaux et de patrimoine naturel à préserver.** Ces premiers échanges nous ont confirmé l'absence de zones Natura 2000 et de zones humides sur le tracé, qui jouxte cependant une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) sur quelques dizaines de mètres au niveau du tronçon 5 : la CC ARC prendra toutes les éventuelles mesures nécessaires découlant de la présence de cette zone sur le tracé de la voie verte.

**Ces vérifications préalables vont se poursuivre en concertation avec la DDT 07. La CC ARC effectuera notamment, immédiatement après le dépôt de la présente candidature, une demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale.**

## 9 Toutes annexes jugées utiles

1. Diagnostic mobilité réalisé par la CC ARC en 2020
2. Étude de faisabilité relative à l'aménagement de l'ancienne voie ferrée du Teil à Alba-la-Romaine
3. Schéma départemental en faveur du vélo révisé en 2020
4. Diagnostic du PCAET de la CC ARC
5. Stratégie du PCAET de la CC ARC
6. État des lieux SNCF Réseau des tronçons 2 à 4
7. État des lieux SNCF Réseau de la partie Ouest du tronçon 8