



PROGRAMME DE L'AMENAGEMENT DE LA VOIE VERTE DE DESCARTES A TOURNON-SAINT-MARTIN

ANNEXE 1

MAÎTRISE D'OUVRAGE



Communauté de Communes
Loches Sud Touraine

12 avenue de la Liberté
37600 Loches
Tél. : 02 47 91 19 20
accueil@lochessudtouraine.com

www.lochessudtouraine.com

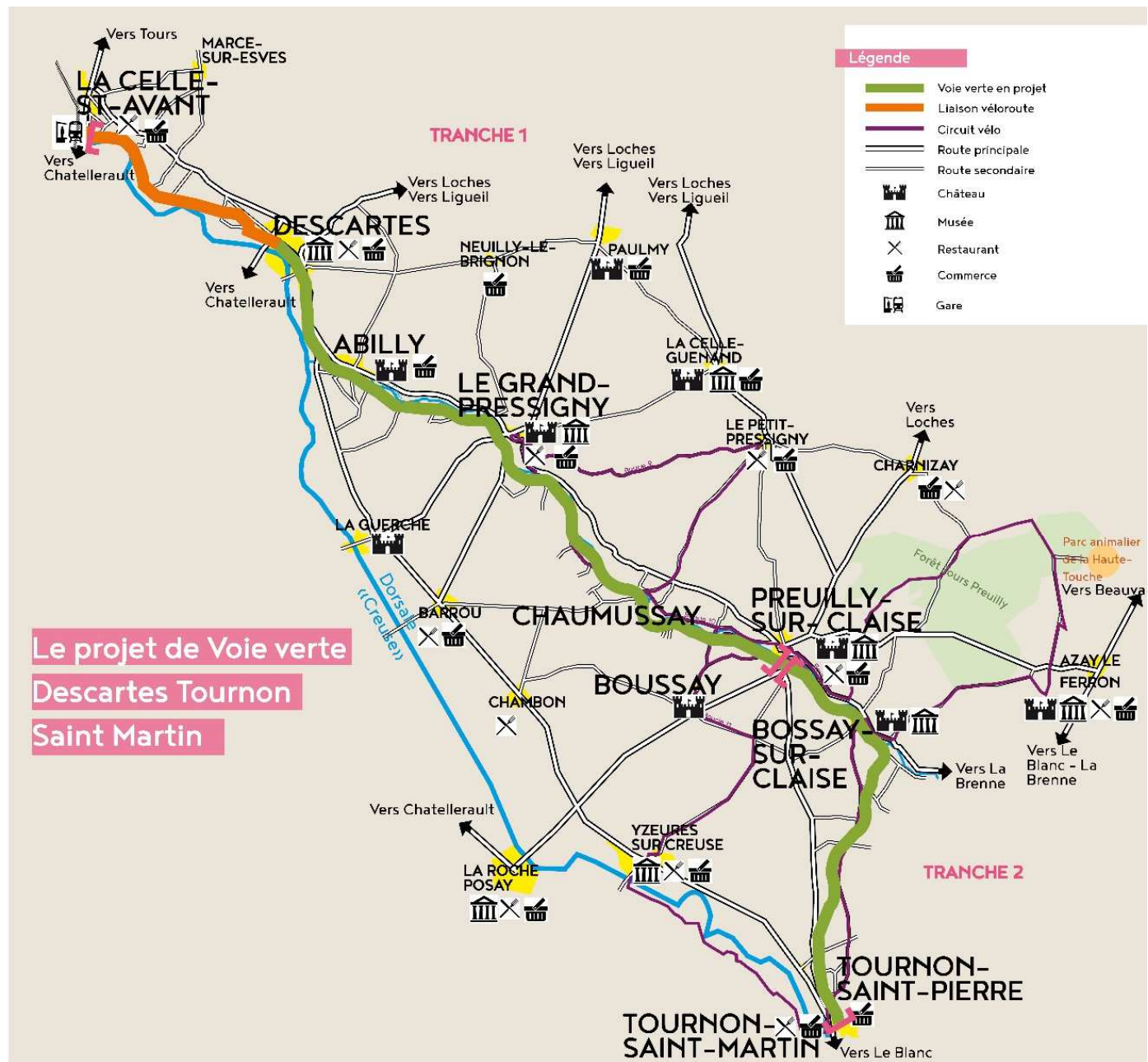
Avril 2018

Sommaire

ARTICLE 1.	CONTEXTE DU PROJET.....	2
1.1.	LOCALISATION DU PROJET.....	2
1.2.	OBJECTIFS DU PROJET	3
1.3.	ETAT DES LIEUX.....	5
1.3.1.	Les quatre profils types rencontrés.....	5
1.3.2.	Les ouvrages d'art et points singuliers rencontrés	5
1.4.	PROGRAMME DE L'OPERATION	6
1.4.1.	A – Aménagement de la bande roulante de la voie verte : Choix des revêtements	6
1.4.2.	B – Franchissement et Sécurisation des ouvrages d'art.....	7
1.4.3.	C – Mobilier / Signalétique	8
1.4.4.	D – Traitement des intersections	10
1.4.5.	E – Gestion des Eaux Pluviales de la Voie Verte selon les 4 profils rencontrés	13

ARTICLE 1. CONTEXTE DU PROJET

1.1. LOCALISATION DU PROJET



Le projet de Voie Verte consiste à aménager une voie destinée aux déplacements doux, sur l'ancienne voie ferrée reliant Port-de-Piles à Argenton-sur-Creuse. Le tronçon concerné par le projet est celui entre Descartes (gare) et Tournon-Saint-Martin (36) (gare).

L'aménagement de cette Voie Verte s'étend sur 40,9 kilomètres :

- **Départ : Gare de Descartes**
- **Arrivée : Gare de Tournon-Saint-Martin (36)**

La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par la Communauté de Communes Loches Sud Touraine sur l'intégralité du tracé sachant que la propriété de la voie restera à la SNCF (acte de transfert de gestion seulement).

La Voie Verte passe sur les communes de **Descartes, Abilly, Le Grand-Pressigny, Chaumussay, Boussay, Preuilly-sur-Claise, Bossay-sur-Claise, Tournon-Saint-Pierre et Tournon-Saint-Martin (36).**

Cette voie douce à aménager, de 3 mètres de large, repose sur la couche de forme de l'ancienne infrastructure ferroviaire. Cette voie est désaffectée depuis plus de 10 ans.

La ligne a été ouverte aux voyageurs jusqu'en 1940, puis utilisée pour la circulation de fret jusqu'en 2005.

En date du 02/06/2017, Réseau ferré de France a déclaré la fermeture de la section Descartes à Tournon-Saint-Martin.

La Voie Verte a été démantelée en 2017 par Loches Sud Touraine et comporte sur son parcours de nombreux ouvrages d'arts et mobiliers vestiges du réseau ferré.

1.2. OBJECTIFS DU PROJET

Cet itinéraire est reconnu par la Région dans son schéma régional des véloroutes et voies vertes et par l'Europe comme faisant partie de l'Euro-vélo route Touraine - Berry à vélo.



Ce projet revêt un enjeu fort et structurant pour le territoire dans une perspective stratégique à moyen et long termes. Il est à visée transversale en participant au développement de la mobilité douce et durable des habitants, au développement également économique, touristique, sportif, culturel et patrimonial du territoire ainsi qu'à l'amélioration de sa notoriété et de son attractivité.

Ce projet est conçu comme un axe de déplacement doux pour les habitants : un véritable service à la population. Reliant les bourgs entre eux, la Voie Verte va faciliter l'accès aux commerces, aux services (maison de santé pluridisciplinaire, micro-crèche, relais assistants maternel, Maison des Services aux Publics...), aux collèges (au nombre de 3 : Descartes, Le Grand-Pressigny, Preuilly-sur-Claise), aux zones d'activités, aux espaces de loisirs (gymnases, terrains sportifs, cinéma, bibliothèques, piscines, ...), ...

La Voie Verte permettra de répondre aux enjeux écologiques et climatiques actuels, face auxquels nous devons trouver des réponses satisfaisantes pour tous.

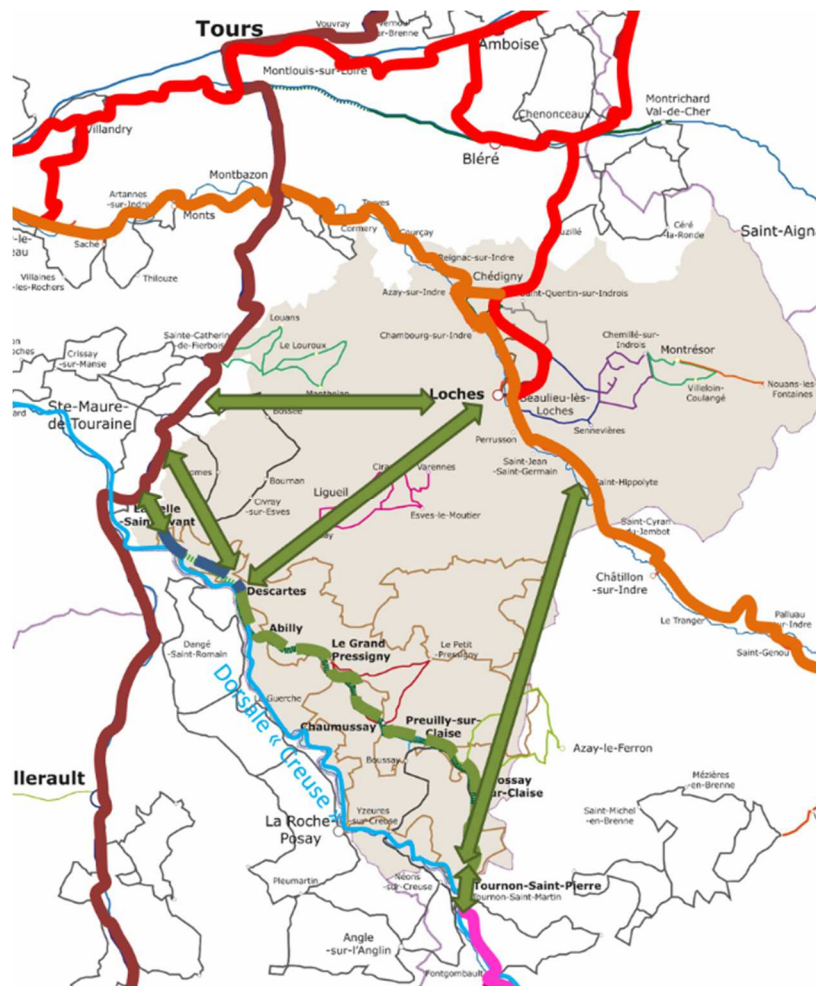
Le projet est également pensé comme un produit touristique innovant et structurant permettant de se démarquer des autres propositions « Voie Verte », afin de générer des retombées économiques sur cette partie reculée du territoire. En effet, le cyclotourisme est une thématique importante du schéma de développement touristique de la Communauté de communes Loches Sud Touraine qui participe à l'image et produits « art de flâner ». Ce choix de valoriser et renforcer la vocation itinérance de notre destination touristique est complémentaire à l'importante offre d'itinérance cyclo touristique présente sur le Département d'Indre et Loire (La Loire à Vélo, Saint Jacques à vélo, l'Indre à Vélo, Cher à vélo, ...). Elle contribue également à l'identité touristique « slow-tourisme » développée par la Région Centre-Val de Loire à travers sa signature « En roue libre ».

La Voie Verte Descartes - Tournon avec la vélo route entre La Celle-Saint-Avant et Descartes permettra de continuer l'itinéraire européen « Touraine Berry à vélo » sur la Communauté de Communes Loches Sud Touraine, déjà réalisé dans l'Indre entre Argenton, le Blanc et Tournon-Saint-Martin.

La carte ci-après présente les grands itinéraires régionaux, les boucles vélo et la future Voie Verte (en pointillés sur la carte). **Sur le territoire Loches Sud Touraine, l'objectif est de finaliser l'offre vélo par :**

- La création de liaisons cyclables entre les bourgs pour faciliter l'accès aux commerces, loisirs, services, ...
- Le développement des services cyclo

L'objectif est de se connecter aux grands axes pour capter leurs clientèles, tels que Touraine Berry à Vélo, La Loire à Vélo, Saint-Jacques à pied et à Vélo et L'Indre à Vélo.



La Voie Verte est donc une réponse à de nombreux objectifs en termes de développement économique, touristique et de services à la population :

- Créer un axe de mobilité douce à l'usage des habitants (mobilité domicile-travail / domicile-collège)
- Créer un produit touristique innovant alternatif aux autres voies vertes existantes
- Participer à la continuité de l'itinéraire européen Euro-véloroute Touraine-Berry à vélo
- Faire de la Voie Verte un outil de développement économique du territoire
- Dynamiser et mieux valoriser l'offre touristique et de services à la population du Sud Touraine
- Participer à la stratégie touristique, à l'image « Art de flâner »
- Mettre en valeur les points d'intérêt touristiques, patrimoniaux et culturels, en lien avec les acteurs du territoire

1.3. ETAT DES LIEUX

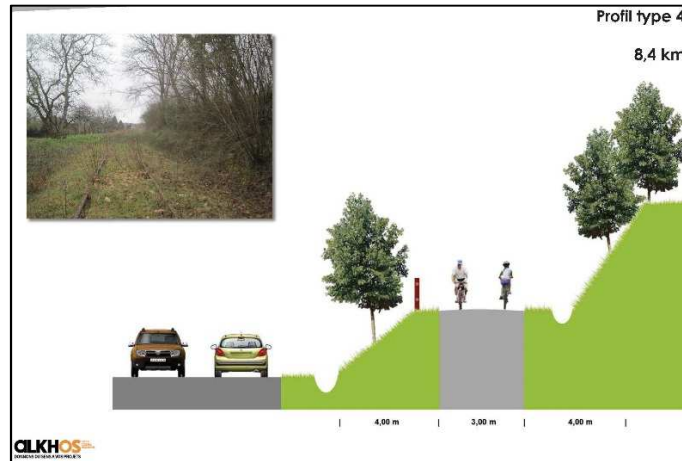
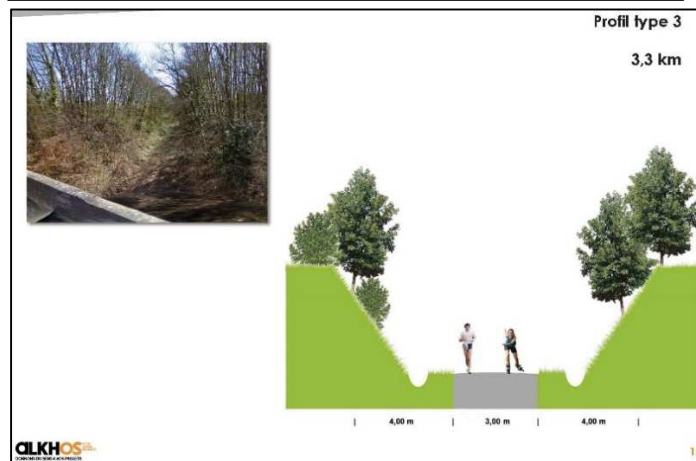
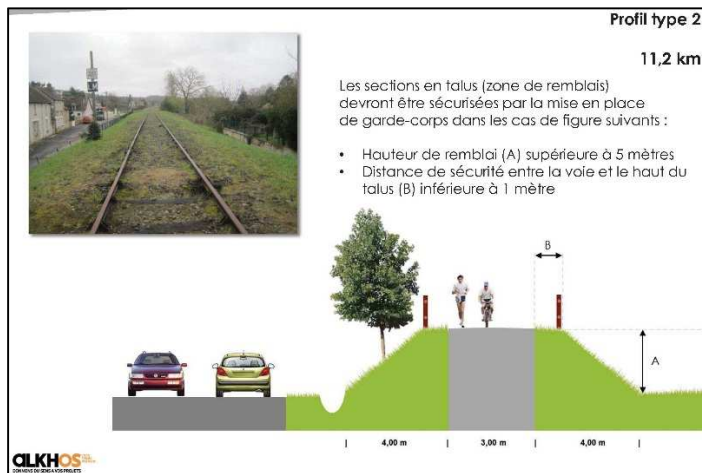
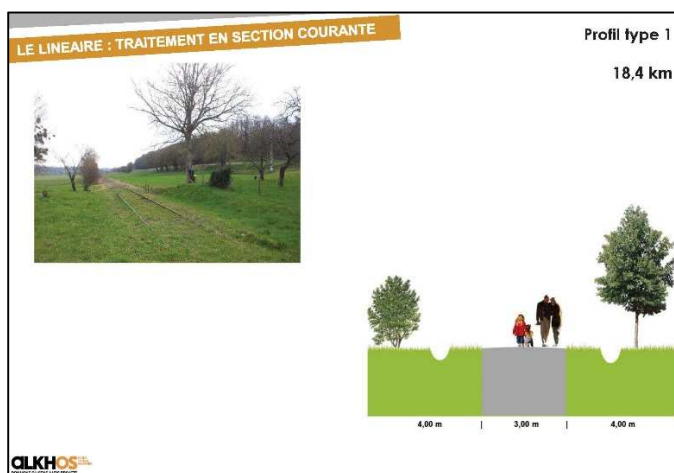
1.3.1. LES QUATRE PROFILS TYPES RENCONTRES

Le projet d'aménagement de la Voie Verte sera réalisé sur une emprise ferroviaire existante constituée d'une couche de forme formée de matériaux de remblais et constituant un milieu déjà artificialisé.

L'itinéraire de la voie verte est constitué de pentes très faibles. Le profil en long de la Voie Verte respectera le profil de la voie ferrée existante.

Quatre profils types sont rencontrés sur le parcours :

- Voie au niveau du terrain naturel, sans terrassement,
- Voie en remblai
- Voie en déblai (« Tranchée »)
- Voie à flanc de coteau



1.3.2. LES OUVRAGES D'ART ET POINTS SINGULIERS RENCONTRES

De nombreux ouvrages d'art sont rencontrés sur le parcours, permettant à la ligne ferroviaire de franchir les obstacles (rivière, ruisseau, fossé).

Sont répertoriés sur le parcours de la Voie Verte :

- 47 passages à niveau avec des traversées de route :
 - Routes Départementales,
 - Voies Communales,

- Chemins Ruraux,
- des maisons de gardes-barrières,
- des ouvrages d'arts :
 - 26 ponts rails métalliques,
 - 21 ponts rails maçonnés (voûtes plein cintre),
 - 3 ponts routes,
 - 1 mur et perré,
 - 52 petits ouvrages (buses en béton armé),



Quelques ouvrages d'arts rencontrés sur la Voie Verte

1.4. PROGRAMME DE L'OPERATION

Les travaux d'aménagement de la Voie Verte en section courante comprennent :

- A. La réalisation d'une bande roulante de 3 m de largeur et de 2 accotements enherbés d'une largeur de 3 m maximum.
- B. La sécurisation des ouvrages d'art qui seront franchis par les usagers (garde-corps à adapter, tabliers à adapter ou à remplacer).
- C. La mise en place de la signalisation et d'une signalétique adaptée.
- D. Une sécurisation des intersections de la voie douce avec les voiries existantes.
- E. La gestion des eaux pluviales de la Voie Verte selon les 4 profils rencontrés.

1.4.1. A - AMENAGEMENT DE LA BANDE ROULANTE DE LA VOIE VERTE : CHOIX DES REVETEMENTS

Il s'agit de créer une bande roulante de 3 m de largeur en bicouche ou enherbée, et de 2 accotements composés de terre végétale et enherbés sur une largeur maximale de 3 mètres. Cet aménagement s'inscrira dans une bande maximale de 9 mètres de large, posée sur la couche de forme existante de l'ancienne voie ferrée.

Loches Sud Touraine souhaite réaliser la Voie Verte en 2 phases de travaux :

Phase 1 : Gare de Descartes à la Gare de Preuilley-sur-Claise

Phase 2 : Gare de Preuilley-sur-Claise à la Gare de Tournon-Saint-Martin

			PK de la SNCF	Correspondance PK de Loches Sud Touraine
PHASE 1 Travaux 2020	Départ	Gare de Descartes	290,300 km	0 km
	Arrivée	Gare de Preuilley-sur-Claise	315,900 km	25,60 km
PHASE 2 Travaux 2021	Départ	Gare de Preuilley-sur-Claise	315,900 km	25,60 km
	Arrivée	Gare de Tournon-Saint-Martin	331,200 km	40,90 km

1.4.2. B - FRANCHISSEMENT ET SECURISATION DES OUVRAGES D'ART

FRANCHISSEMENT DES PONTS-RAILS METALLIQUES :

Actuellement, les ouvrages d'arts type ponts rails métalliques ne sont pas franchissables par des véhicules ou vélos. Les tabliers sont composés de tôles métalliques, plus ou moins en bon état.



Exemple de ponts rails métalliques rencontrés sur la Voie Verte Descartes / Tournon-Saint-Martin

Le projet prévoit de rendre franchissable ces ponts et leur sécurisation.

Il sera étudié la mise en place d'une plate-forme béton sur les tabliers des ponts rails métalliques.



Exemple d'un pont rails métallique bétonné et rencontré sur la Voie Verte d'Argenton-sur-Creuse

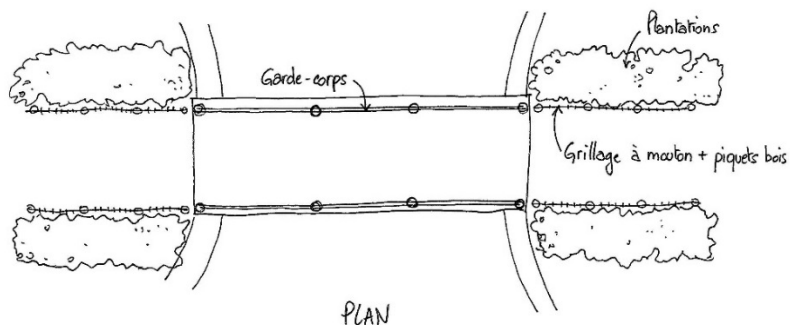
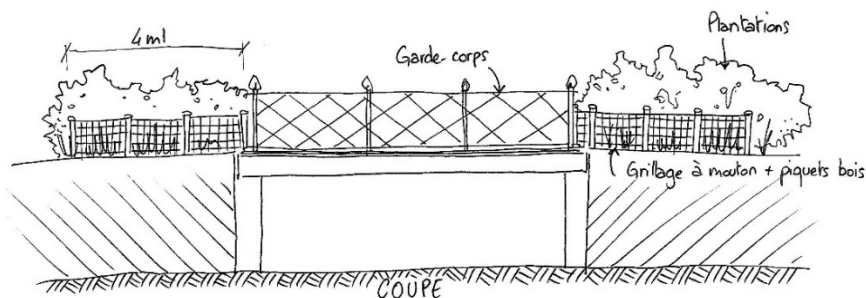
FRANCHISSEMENT DES PONTS MACONNES :

Il n'y aura pas d'intervention prévues sur la structure des ouvrages maçonnés (notamment les viaducs) autre que celle de l'aménagement de la voie.

SECURISATION :

A l'approche des ouvrages d'art et au-dessus des obstacles franchis il faudra sécuriser le tracé en :

- adaptant, réparant (décapage / peinture), remplaçant les garde-corps existants si défectueux,
- posant des garde-corps quand absents,
- adaptant, réparant, les tabliers et les poutres métalliques des ponts rails métalliques,
- mettant en place un système anti-chute à l'approche des ponts :
 - plantations d'arbustes, mise en place de clôtures basses grillagées (grillage à mouton et piquets bois pour un esprit champêtre) sur un linéaire de 4 m de part et d'autre de l'ouvrage

**1.4.3. C - MOBILIER / SIGNALETIQUE**

Le mobilier ferroviaire sera conservé.



Exemples du mobilier ferroviaire rencontré

Le projet doit prévoir la mise en place :

- d'une **signalisation de police** adaptée à chaque intersection entre la Voie Verte et les voies existantes

La signalétique de police est à prévoir :

- au sein du parcours de la Voie Verte lorsque celle-ci croise des RD, VC et CR.
- au sein de la Vélo route Port de Piles à Descartes, et au sein de la Vélo route Preuilly-sur-Claise à Tournon-Saint-Martin si cette portion est enherbée.

- d'une **signalétique directionnelle**.

La signalétique directionnelle est à prévoir au sein du parcours de la Voie Verte et à l'approche des bourgs ou éléments remarquables.

- d'une **signalétique d'accueil et d'information** (planimètres).

Cette signalétique marque un point d'entrée sur la Voie Verte et permet à l'usager de se situer sur le parcours. Ce mobilier permet de donner au promeneur les informations utiles sur le parcours (distances, pôles, services, intérêts, etc.) et les quelques recommandations d'usages.

VELO ROUTE ENTRE PREUILLY-SUR-CLAISE ET TOURNON-SAINT-MARTIN :

Dans le cas où Loches sud Touraine ne souhaiterait pas réaliser d'enduit bicouche sur la Phase 2 mais opterait pour l'engazonnement de la Voie Verte, les cyclistes devront emprunter un itinéraire bis à faible trafic et longeant au plus près la Voie Verte.

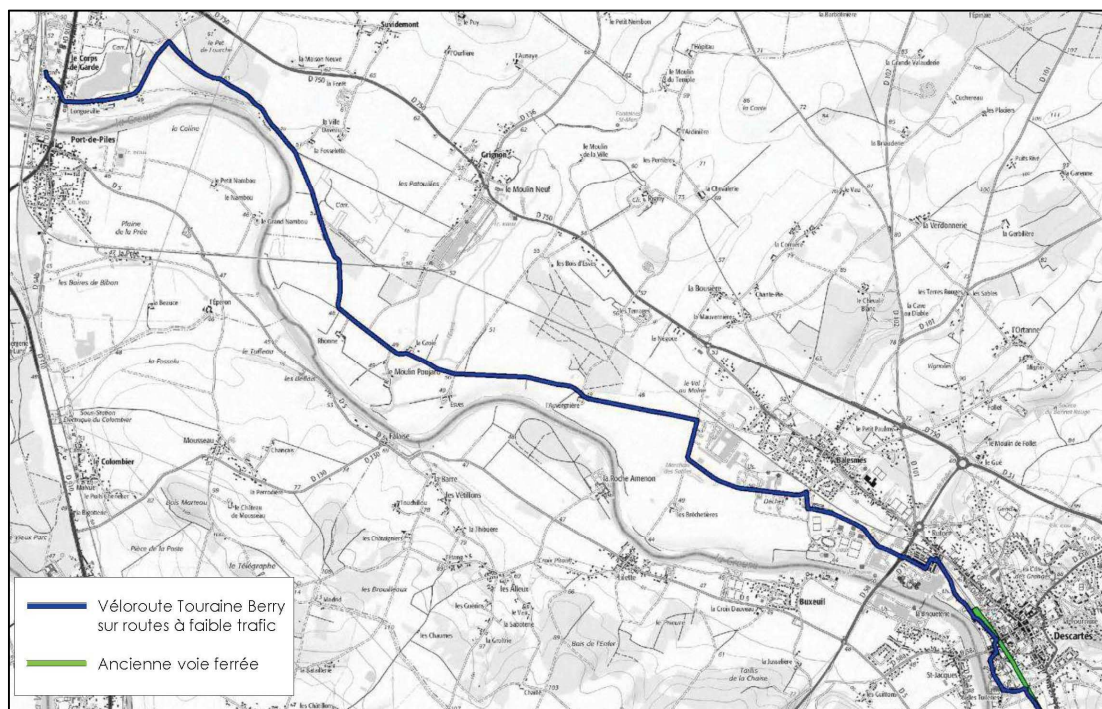
A l'heure actuelle, le tracé n'est pas encore défini.

Il s'agira de flécher l'itinéraire bis et de mettre en place une signalétique adaptée (panneaux directionnels / panneaux de police).

VELO ROUTE ENTRE PORT DE PILES ET DESCARTES :

Le projet devra prévoir la liaison Vélo Route entre Ports de Pile et Descartes.

Il s'agira de créer une signalétique adaptée (panneaux directionnels / panneaux de police).



Exemple de tracé entre Port-de-Piles et Descartes

1.4.4. D - TRAITEMENT DES INTERSECTIONS

La Voie Verte compte 47 passages à niveaux traversant différents types de voiries à fort ou faible trafic (Routes Départementales, Voies Communales, Chemins Ruraux).

Deux types d'intersections peuvent être distinguées :

- A. Intersections des passages à niveau dits « classiques », à faible trafic
- B. Intersections avec les points durs : franchissement des RD dangereuses

A. Intersections des passages à niveau « classiques », à faible trafic :

La Voie Verte traverse de nombreuses voies (Routes Départementales, Voies Communales, Chemins Ruraux) qu'il faut sécuriser (panneaux, marquages au sol, aménagements spécifiques, etc.).

Le traitement des intersections avec les passages à niveau « classiques » et à faible trafic, consiste à mettre en place un système de barrières à chicane permettant de sécuriser les usagers lorsque des véhicules sont amenés à traverser la Voie Verte.

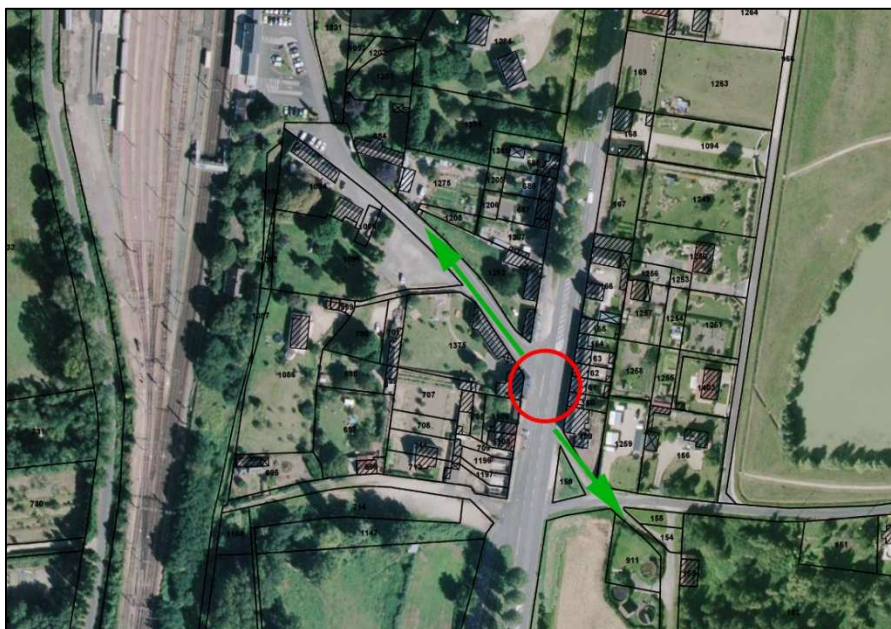


Exemple de chicanes et signalétiques (à définir)

B. Intersections avec les points durs : franchissement des RD dangereuses

Les intersections avec les Routes Départementales, pour lesquelles devront être aménagées et sécurisées les traversées sont les suivantes :

- **RD 910 : traversée à La Celle-Saint-Avant** (hors tronçon Voie Verte, mais sur l'itinéraire Vélo Route Port de Piles à Descartes).
 - Création d'un îlot central

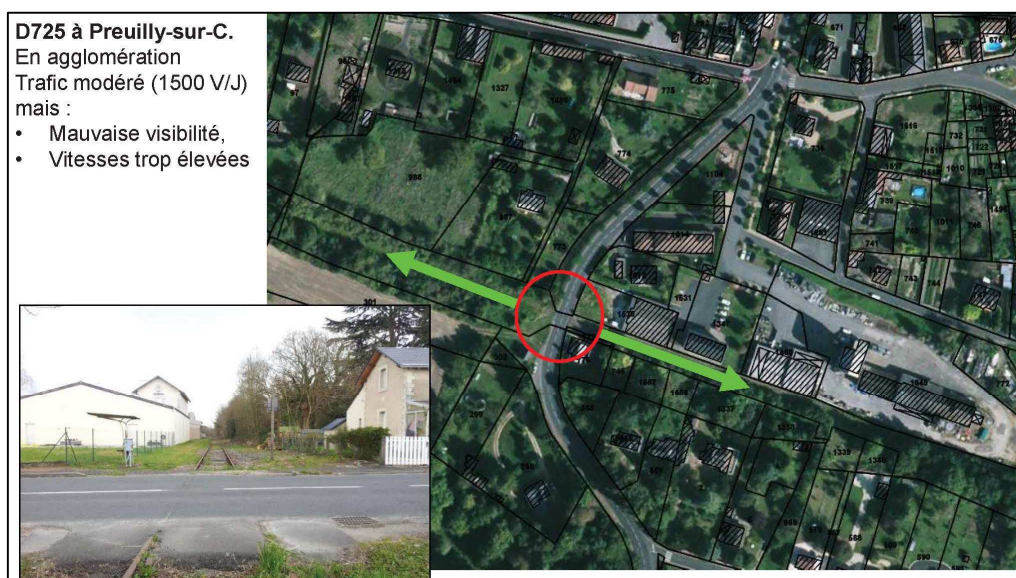


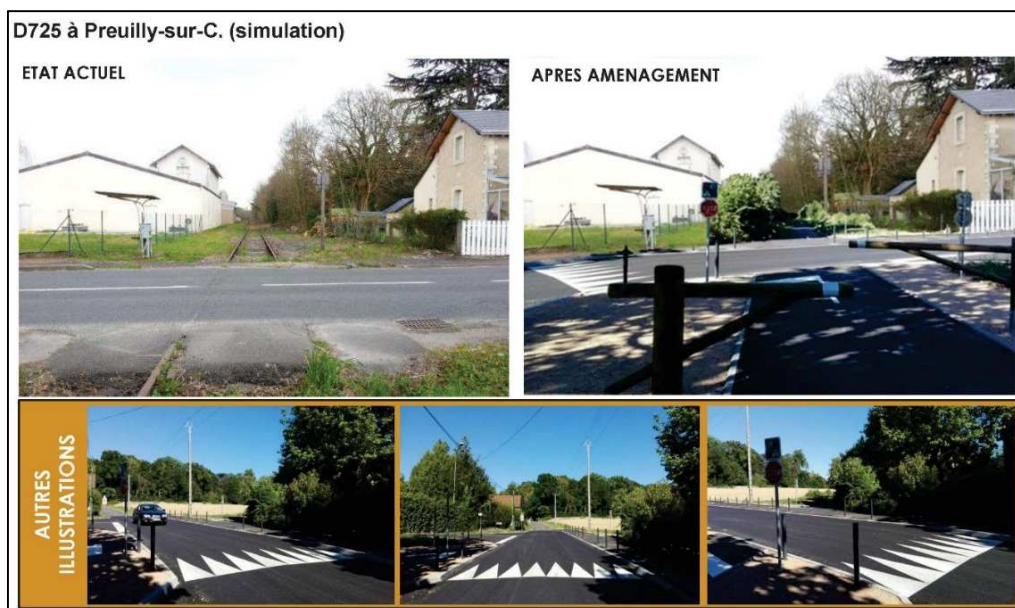
Exemple d'aménagement souhaité

- RD 750 : traversée à Rives sur la commune d'Abilly
 - Création d'un îlot central



- RD 725 : traversée à Preuilly/Claise :
 - Création d'un plateau surélevé





Exemple d'aménagement souhaité

1.4.5. E - GESTION DES EAUX PLUVIALES DE LA VOIE VERTE SELON LES 4 PROFILS RENCONTRES

Le projet doit prévoir la gestion des eaux pluviales de la Voie Verte selon les 4 profils rencontrés.

- Sur les secteurs en remblai, il sera privilégié le maintien de l'existant afin de limiter l'impact potentiel. Les eaux ruisselleront donc jusqu'aux fossés ou accotements enherbés déjà présents en limite d'emprise tels que c'est le cas actuellement.
Certains fossés devront être curés pour permettre le bon écoulement des EP.
- Sur les secteurs en déblai (profil 4), il sera privilégié une reprise des fossés existants afin de leur rendre leur fonctionnalité souvent réduite. Les eaux pourront ainsi de nouveau être évacuées correctement vers le réseau existant.