

Note sur le projet de Via Guisane

Depuis 2013 le SIVM porte un projet de circulation douce entre Briançon et Le Casset ; tout d'abord un projet de Voie Verte a été, en 2014, le sujet d'une enquête publique qui a fait l'objet de nombreuses observations, en général défavorables qui ont conduit le préfet à ne pas signer l'arrêté préfectoral d'utilité publique.

Les élus concernés ont alors annoncé l'abandon du projet ; la presse en a largement fait état à l'époque. Or en 2018 le SIVM, dont plusieurs membres ont été remplacés entre temps, décide de reprendre ce projet de circulation douce avec le souci affiché d'une meilleure concertation.

Ce nouveau projet suscite un certain nombre de remarques, la principale étant que les objectifs ne sont pas encore clarifiés alors qu'on en est déjà à l'analyse du contenu ; dans une première partie sont exposées celles liées au contexte général et dans une deuxième partie celles soulevées par la description fournie dans la documentation disponible en prenant en compte ce qui a été dit au cours des réunions de concertation de Chantemerle (le 7 février 2019), de Villeneuve (le 15 mars 2019), de Briançon (le 4 avril 2019) et du Monêtier (le 18 avril 2019).

Contexte général

S'interroger sur la pertinence d'un investissement de 5 à 7 M€ ?

Dans la situation délicate où se trouve la station, un investissement de ce montant est-il pertinent ? On se doit de le comparer à d'autres investissements dont l'intérêt est plus criant et l'urgence plus évidente ? Car à la différence d'un golf ou d'un plan d'eau, Via Guisane ne générera aucune recette directe.

C'est donc un investissement dont les objectifs ne sont pas encore définis clairement et qui sera totalement financé par les ressources fiscales du SIVM ou par des financements communaux. Même si le niveau d'endettement des communes est aujourd'hui acceptable, le projet de Via Guisane l'alourdira ce qui risque de compromettre la réalisation d'autres investissements indispensables à l'évolution de la station vers une désaisonnalisation souhaitée par tous.

Cohérence du choix de Via Guisane par rapport aux campagnes "Terre de Vélo" de l'Office de Tourisme.

La vallée de la Guisane et Serre Chevalier ont une situation remarquable pour les cyclistes désirant "faire les cols" ; la demande de séjours spécialisés dans ce domaine explose et il s'agit en général d'une clientèle aisée particulièrement intéressante pour la station. Or aucune amélioration n'est faite pour les accueillir correctement et en particulier pour leur éviter d'emprunter la départementale au milieu d'une circulation estivale souvent dense.

Le besoin d'une vraie piste cyclable, dans la vallée de la Guisane, voisine de la départementale se fait ressentir de plus en plus fortement du fait qu'elle permettrait aussi le développement de l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile – travail et pour y accueillir tous les nouveaux véhicules motorisés interdits sur les routes (gyropodes, trottinettes électriques...) voici un investissement d'avenir !

Même si cette piste cyclable est parfaitement complémentaire de la Via Guisane, sa réalisation semble prioritaire et surtout cohérente avec les efforts faits en vue de faire séjourner dans la station de nouvelles clientèles.

Des comparaisons inappropriées

Dans les diverses présentations et débats il a été trop souvent évoqué diverses infrastructures qui paraissent similaires mais qui ne le sont pas, conduisant parfois à des affirmations inexactes car elles ne tiennent pas compte du climat ou de la topographie qui les distinguent du Briançonnais :

- La Voie verte Aime - Bourg St Maurice (12 km) bien tracée et remarquablement revêtue ne doit son existence qu'à l'interdiction absolue des vélos sur la RN90 entre ces deux agglomérations...Du reste, elle a été créée et financée lors des aménagements de cette route nationale.

- Annecy - Ugine (36 km) utilise l'emprise de l'ancienne voie ferrée ¹ (d'ailleurs toujours propriété de SNCF Réseau), revêtue d'enrobé et se situe à proximité des rives du lac d'Annecy donc sans aucune déclivité, avec un climat bien plus doux que celui du Briançonnais.

- La Via Rhôna est un projet de véloroute de 306 km, en cours de réalisation, sur les rives du Rhône ; ses caractéristiques n'ont rien de comparable avec le projet dans la vallée de la Guisane (climat, pentes, objectifs...). Son coût est estimé à 100 000 € le km. Il en est de même pour la véloroute des bords de Loire ou celles du littoral en Bretagne...

De nombreux chemins existent déjà dans la vallée,

Ils constituent un patrimoine intéressant qui, tout comme celui des canaux, mérite d'être entretenu, signalé, valorisé et par endroit amélioré, tel l'itinéraire Briançon - Champ de Mars, chemin des Fontaines, Bois de l'Ours, La Villette, Villar Laté, Les Pananches – La Salle. Le projet de Via Guisane doit s'intégrer dans ce réseau.

C'est tout ce réseau qui doit bénéficier d'améliorations ponctuelles et si possible d'une signalétique identique à celle de la voie projetée. Le nombre et la diversité de ces chemins est incontestablement un atout majeur pour les promeneurs, il est contreproductif de concentrer tous les utilisateurs sur un même itinéraire.

D'anciennes routes (dont celle du Lauzet au Lautaret ou celle du Galibier) doivent aussi être mises en valeur pour être plus utilisées par les promeneurs et donc maintenues en bon état en raison de leur forte attractivité estivale...

Les objectifs sont à préciser :

Il semble que les objectifs poursuivis et les raisons même de la création de cette infrastructure n'aient pas été suffisamment précisés avant d'avancer dans les caractéristiques et les considérations techniques. Cela conduit à poser les questions suivantes :

Via Guisane : Pour qui ?

Des objectifs annoncés sont incompatibles : trajet domicile travail, promenade piétons, poussettes, rollers et liaisons vélo ? Cette situation doit conduire à séparer ces flux chaque fois que possible. Le projet de Via Guisane doit aussi se positionner clairement en complément de celui d'une piste cyclable longeant la RD 1091.

Quelle saison ? Été – hiver ?

L'usage hivernal pour des piétons a été évoqué et constitue une bonne idée bien que le tracé proposé soit particulièrement exposé au froid. Ce choix exclut l'usage de la Via Guisane comme piste de ski de fond car un tel usage nécessiterait probablement une plateforme plus large permettant la circulation des engins utilisés pour l'entretien de la piste. Certes l'usage hivernal, piétons ou ski de fond, peut aussi être différent suivant les sections, mais toute artificialisation du sol fera fondre la neige plus rapidement en surface

Quel revêtement ?

Il doit être cohérence avec les objectifs poursuivis : pour la promenade piétons et poussettes un sol non artificialisé ou dans certains passages un revêtement de terre compactée peuvent suffire mais cela exclut les rollers et ne peut satisfaire les déplacements en vélo de route ni les VTT qui cherchent le tout terrain. Pour des questions d'entretien, les chevaux devraient y être évités, c'est encore plus flagrant sur une piste damée. La nature du revêtement devrait aussi varier suivant les sections qui n'auront pas les mêmes utilisateurs.

A noter que la section comprise entre la place de l'Aravet et le Pontillas, sur la commune de La Salle, peut être tracée en totalité sur des trottoirs ou des voies déjà revêtues d'enrobés.

¹ Voie ferrée dont le rétablissement est demandé par certains élus d'Annecy

Dans les zones naturelles en revanche, le paysage doit être préservé et l'artificialisation limitée à quelques passages problématiques, par exemple dans les passages sujets à la boue (citons l'exemple de l'équipement du début du sentier des crevasses après le col du Lautaret.).

Utilisation prioritaire des chemins et cheminements existants

Le projet présenté et les quelques variantes proposées n'empruntent que rarement les chemins existants, au point de se demander si les auteurs du projet les connaissent...

L'usage de routes ou chemins peu utilisées doit permettre de limiter la consommation d'espace, de réduire le coût de réalisation de certaines sections (chemin des Moules, sur la commune de St Chaffrey ; chemin entre le CCAS et la chapelle St Roch sur celle du Monétier-les-Bains) et de diminuer sensiblement les acquisitions foncières.

Chaque fois que possible, la Via Guisane doit être tracée à proximité d'une voie utilisable par des véhicules à moteur car cette proximité permet d'enlever à la voie projetée la circulation des engins agricoles, des quads ou des motos et d'autre part cette proximité facilitera les opérations d'entretien de la nouvelle voie. Cette proximité permet aussi d'étaler les investissements en utilisant provisoirement la voirie existante.

Réglementer l'usage est illusoire :

Il est trop facile de dire que l'on édictera, le moment venu, une réglementation spécifique à la Via Guisane au moyen d'arrêtés municipaux. Encore faudra-t-il d'une part que cette réglementation soit juridiquement solide et conforme à la légalité et d'autre part qu'elle puisse être respectée. Ainsi le statut de simple "voie commune" interdite à tout véhicule à moteur semble souhaitable évitant ainsi une réglementation sans doute peu efficace et certainement mal perçue des touristes qui en auraient connaissance. Cette réglementation minimale n'empêche pas une signalétique adaptée indiquant les dangers et diverses recommandations à certains points singuliers.

Itinéraire proposé

Une fois les objectifs éclaircis et les utilisateurs définis, le tracé ébauché ci-dessous prend en compte, sans oublier les autres cheminements existants, les considérations déjà explicités ci-dessus.

De Briançon (BRICORAMA) au Pont Carle sur la commune de St Chaffrey, le tracé en grande partie sur la piste réalisée lors de la création du collecteur des eaux usées de la vallée ne pose pas de problème mise à part la pente de certaines zones.

Du Pont Carle à Chantemerle, l'utilisation du "chemin des Moules" semble pertinent même dans la partie utilisée par des voitures pour la desserte de l'Outre car sur cette partie la plateforme est en général large rendant possible une séparation des trafics véhicules et circulations douces. La traversée de Chantemerle se fait sur les voies existantes jusqu'au Parc du Colombier.

De Chantemerle à Villeneuve : du parc du Colombier au Moulin Baron, l'utilisation du chemin existant en bord de rivière s'impose naturellement. Du Moulin Baron à la place de l'Aravet, une section est à aménager complètement, à la place du chemin existant, jusqu'à la route de Goudissard, afin de parvenir à une pente acceptable pour l'ensemble des usagers.

Villeneuve : de la place de l'Aravet jusqu'au Pontillas la variante proposée utilisant le large espace entre les immeubles puis les trottoirs existants au niveau du Centre Commercial de Prélong doit être retenue car elle améliorera la liaison entre les commerces de la place de l'Aravet et ceux de Prélong d'une part et en raison de la desserte qu'elle assure aux commerces et divers services publics présents dans ce secteur (Office de Tourisme, piscine, patinoire, aire de jeux, baignade biotope, plan d'eau et télécabine du Pontillas).

De Villeneuve (Pontillas) aux Guibertès : Jusqu'au poste de transformation électrique, un tracé empruntant la digue actuelle ou ses abords immédiats est souhaitable pour les raisons indiquées plus haut et pour éviter les circulations dans les prés. Ensuite, jusqu'aux Guibertès la voie doit soit, utiliser le chemin existant, soit parcourir un tracé nouveau plus proche de la rivière qui longerait le golf s'il est réalisé.

Le tracé des Guibertès jusqu'à Pré Chabert est à choisir entre deux solutions dont les avantages et inconvénients semblent équivalents. Cependant le passage par le haut des Guibertès en bordure de la route existante, est certainement plus agréable que le bord de la Guisane et plus conforme à ce qui est dit plus haut.

De Pré Chabert au Casset : Jusqu'à la chapelle St Roch, l'utilisation des voies existantes ne doit pas poser de problème ; au-delà la voie doit suivre le cheminement actuellement utilisé sans revêtement particulier sauf dans certaines zones habituellement humides et dégradées. La maîtrise du foncier est indispensable.

Ensuite, continuer jusqu'au Lautaret ainsi que le stipule le projet de PLU du Monétier est une bonne idée, toujours sans créer de nouveau chemin ni piste, mais plus l'éloignement est important, plus les utilisateurs et les besoins à satisfaire seront différents, il faut donc séparer en différents tronçons le projet global.

Conclusion

Ainsi la création d'un itinéraire continu et signalisé dans la vallée, utilisant prioritairement les voies et chemins existants, pourrait être acceptable à condition d'en définir clairement les utilisateurs et de prévenir les conflits potentiels.

La question du revêtement est fondamentale : il faut éviter l'artificialisation des zones naturelles, sauf nécessité sur de brèves sections. Il y a d'autres itinéraires possibles pour les véhicules pourvus de roues, on peut les améliorer et les diversifier par certains aménagements mineurs et une signalisation. La création de pistes cyclables doit être considérée comme un complément indispensable.

Le développement rapide de l'utilisation des véhicules électriques dont la vitesse sera accentuée par la forte déclivité et par un revêtement plus lisse qu'actuellement, s'il y a lieu, nécessite de les séparer des piétons.

Toutefois un investissement de 5 à 7 M€ pour un seul itinéraire semble démesuré par rapport au coût d'un programme d'entretien, de signalétique, de balisage et d'aménagements ponctuels de l'ensemble de principaux itinéraires existants dans la vallée, programme qui pourrait être réalisé pour seulement 1 à 2 M€. Un tel programme aurait certainement un impact plus fort pour les promeneurs touristes ou locaux que la seule Via Guisane.

Le coût probable de l'opération Via Guisane tel qu'il ressort des dossiers est beaucoup trop élevé, cet équipement risque d'évincer d'autres projets plus utiles ou directement productifs.

Enfin, il est clair que l'investissement dans une piste cyclable dans la vallée de la Guisane est souhaitable car plus pertinent sur les plans de l'environnement et de la sécurité que la Via Guisane.

Autres remarques :

Des erreurs et inexactitudes relevées dans le compte rendu de la réunion de Chantemerle :

- Coût d'une télécabine dans la vallée : pas 200 M€ comme il a été dit mais seulement compris entre 50 et 80 M€ !
- Les canaux sont des domaines publics où s'applique la loi sur l'eau de 2006 (interdiction de l'usage des chemins en bordure des canaux sauf pour leur entretien).

31 mars 2019

00000