Commune de Saint Jean de Maurienne

VOIES VERTES : ENTREE NORD ET COMBE AMONT

Pièce n° 14 : Bilan coût / avantage

1. Intérêt général du projet

Comme détaillé dans la note explicative (pièce n°4), cette procédure de DUP est nécessaire pour la structuration d'un maillage permettant de connecter les axes de fond de vallée Est-Ouest, les axes de liaison avec les versants Nord-Sud et tous les quartiers de la ville de Saint-Jean-de-Maurienne avec les principaux sites de services à la population structurants.

Il permet également de préparer le déploiement d'un maillage plus complet et plus pénétrant dans les vallées (en direction de l'Arvan notamment et des grands cols du Mollard et de la Croix de Fer).

Les aménagements prévus permettent de :

- Sécuriser les usagers lors de leurs déplacements doux,
- Faciliter le déplacement des personnes fragiles : enfants et personnes âgées,
- Valoriser le territoire en renforçant l'attractivité du fond de vallée et du cœur de ville de Saint-Jean-de-Maurienne, labellisé « Petites Villes de Demain » et faciliter l'accès aux commerces de centre bourg en libérant des places de stationnement,
- Faciliter l'accessibilité pour les quartiers à une base de loisirs jusque-là accessible qu'aux personnes motorisées,
- Fluidifier et connecter les différents pôles d'intérêts de la commune entre eux et avec les villages environnants,
- Favoriser la pratique sportive et ses bénéfices pour la santé,
- Réduire l'émission de gaz à effet de serre.

Ce programme d'aménagements a été retenue dans le cadre d'un appel à projets national en 2021 pour ses principaux parcours ①, ②, ③, ⑤ et ⑦.

2. Les raisons du recours à l'expropriation

La procédure de déclaration publique est engagée par la commune en raison d'une part, de l'absence de tracé alternatif, d'autre part en raison de rares refus de propriétaires et enfin, suite à la méconnaissance exhaustive de l'identité de coindivisaires et/ou propriétaires.

a) Absence de tracé alternatif pertinent

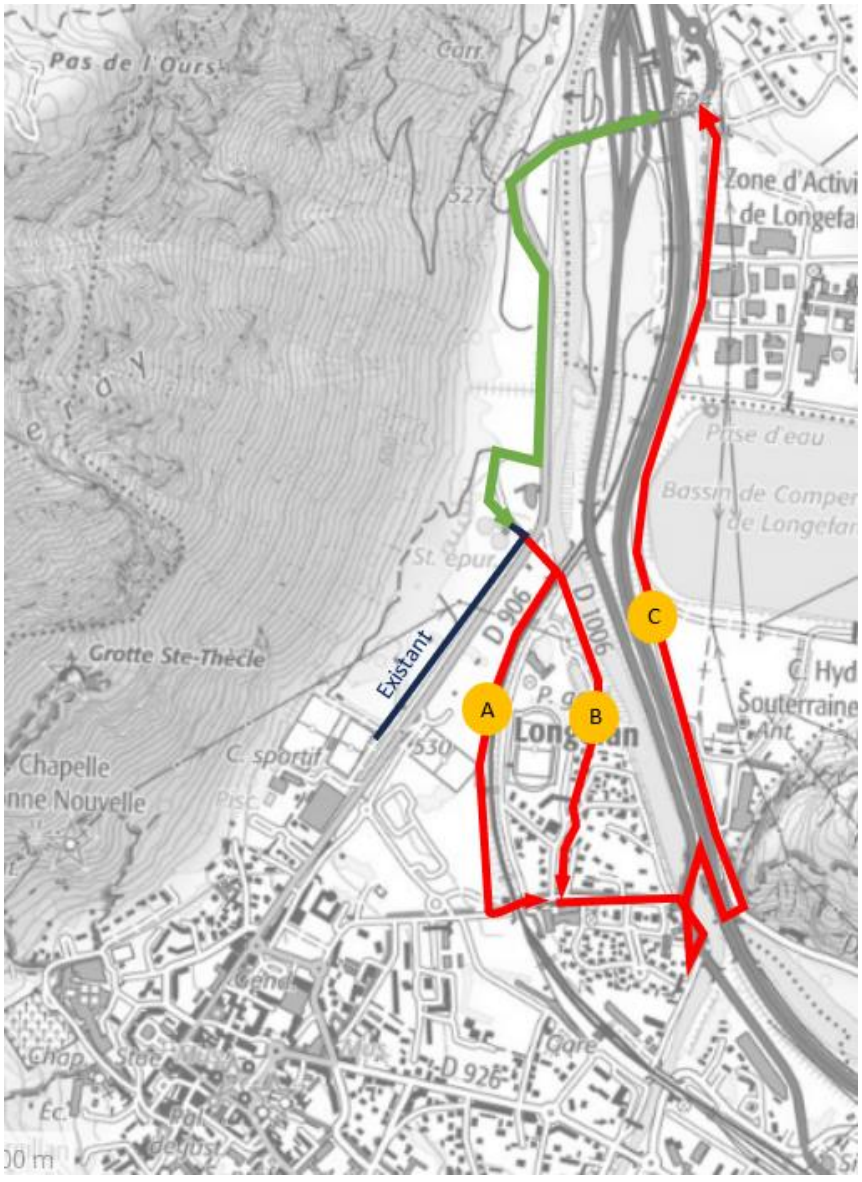
Le tracé de la voie verte entrée nord est le plus pertinent car :

- Il permet de relier le tracé réalisé sur une route carrossable existante entre le gymnase et la station d'épuration.
- Il permet de sécuriser un passage sans accotement particulièrement dangereux pour les cyclistes venant du centre de Saint-Jean-de-Maurienne, le long de la RD 906.
- Il permet de relier le bas de vallée de la Maurienne au centre bourg le plus dynamique et dense de la vallée : sous-préfecture, commerces, infrastructure de soin, loisirs, etc.
- Il ne pénalise pas les usages actuels des parcelles : la structure de la voie cyclable est dimensionnée afin de permettre le passage des engins agricoles.

- Les tracés alternatifs illustrés ci-après présentaient des contraintes plus fortes :
  - **Tracé A** : Le tracé traverse la route départementale, puis les jardins familiaux et enfin, le secteur de la Gare à venir. Ce tracé comporte donc beaucoup d'incertitudes quant à la compatibilité des deux projets, ceux-ci ne disposant pas des mêmes calendriers de déploiement. Il nécessite ensuite d'emprunter le tracé C présentant d'autres inconvénients détaillés ci-après.

  - **Tracé B** : Le tracé longeant la digue de l'Arc impose une traversée de la route départementale puis traverse le quartier résidentiel situé plaine de Longefan avant de prendre une pente importante permettant de rejoindre la rue Sibué. Il nécessite ensuite d'emprunter le tracé C présentant d'autres inconvénients détaillés ci-après.

  - **Tracé C :** Le tracé Longefan ne permet pas d'avoir une largeur de passage suffisante sur certaines portions de la RD77. Ce tracé ne dessert pas directement les infrastructures sportives (centre nautique et gymnase Pierre Rey) et le centre-ville de la Commune de Saint-Jean-de-Maurienne, enfin il traverse un quartier résidentiel avant de prendre une pente importante permettant de rejoindre la rue Sibué.



Plan des tracés alternatifs

Le tracé de la voie verte Combe aval est le plus pertinent car :

- 75% du tracé est réalisé sur une route carrossable existante (1.2km sur les 1.6km)
- Le tracé alternatif n'est pas satisfaisant car il impose aux cyclistes de passer par un axe empruntant la RD110 en passant par :
    - La rue du capitaine Bulard,
    - Le rond-point des Clapeys,
    - Le rond-point de l'Opinel.

Cette rue est une des plus fréquentée de la commune avec 5 570 véhicules/j (dont 305 poids lourds). L'axe est bordé de part et d'autre d'habitations impliquant des sorties de véhicules. De plus, cette rue comprend une pente moyenne de 7% sur 900m. Cet axe présente des risques pour les personnes en mobilité douce. La création de la voie verte permettra de fluidifier la circulation des véhicules en réduisant la présence des personnes en mobilité douce (piétons, vélos) dans le « quartier Mendes France ».

- Il ne pénalise pas les usages actuels des parcelles : la structure de la voie cyclable est dimensionnée afin de permettre le passage des engins et véhicules agricoles. Le schéma ci-dessous illustre, **en vert**, le maintien de la capacité à exploiter le bois situé dans le lit majeur de la confluence *Bonrieu/Arvan*. Il illustre, **en orange**, le maintien des accès aux véhicules agricoles.



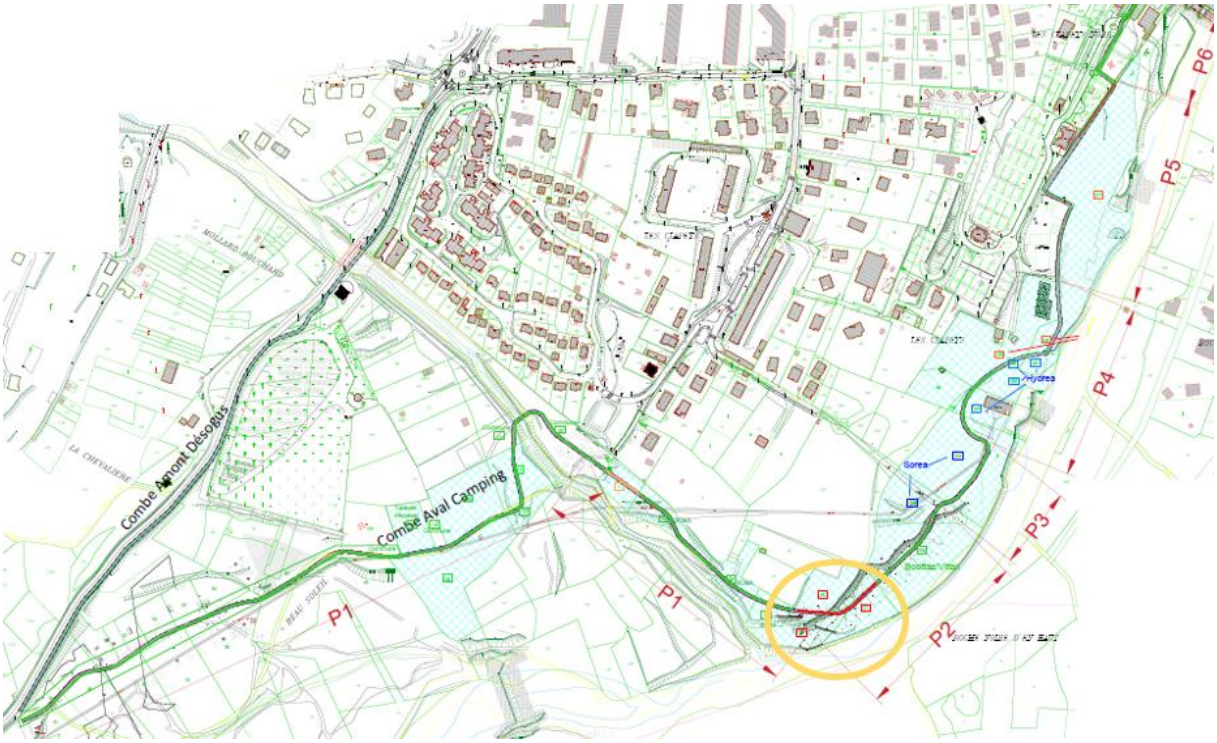
VV Combe – maintien des usages agricoles

b) Refus de propriétaires :

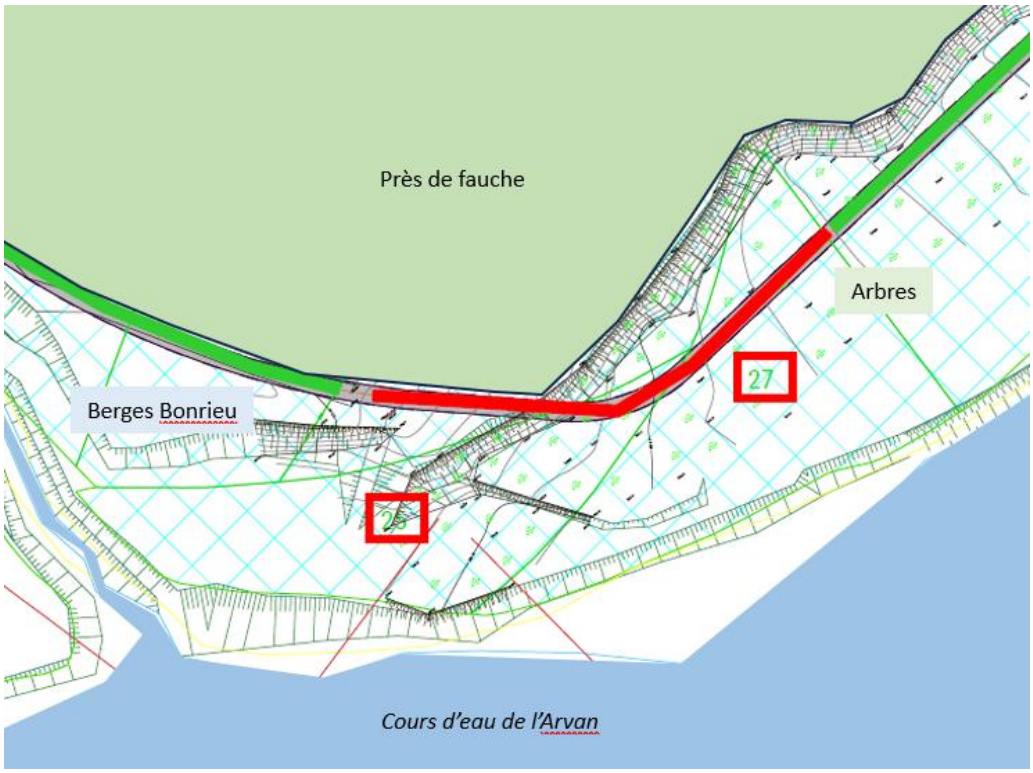
L'annexe 1 jointe, liste un état des parcelles concernées et des réponses obtenues. Sur les 63 parcelles concernées, seules 4 font l'objet d'un refus des coindivisaires. Celles-ci représentent 3,7% de la surface nécessaire au projet.

Pour les parcelles cadastrées Section BH n°25, 26, 27 situées sur le parcours de la voie verte de la combe, la commune a organisé deux rencontres de concertation des coindivisaires concernés en présence de M. le Maire et des élus, afin d'expliquer le projet et ses intérêts et de proposer des mesures d'aménagement et d'adaptation permettant de favoriser l'acceptation de la servitude. Ses propositions n'ont pas permis de convaincre les 4 coindivisaires concernés.

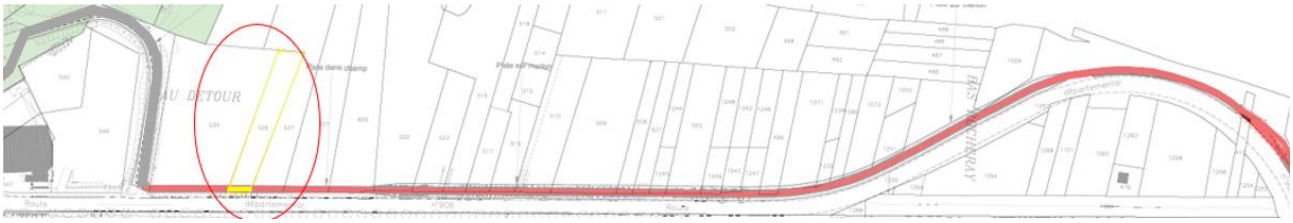
La situation centrale et l'emprise des parcelles concernées viennent pénaliser l'ensemble du tracé de la voie verte de la Combe. Il s'agit d'un terrain non constructible (zonage Ni) situé en zone boisée, pour partie dans le lit majeur du ruisseau le Bonrieu puis en bordure d'un pré de fauche.



Le contournement de ces parcelles n'est pas envisageable car elles sont bordées à l'Est par les cours d'eau du Bonrieu et de l'Arvan et à l'Ouest par des prés de fauche exploités situés en zone AOP « beaufort ».



Pour la parcelle cadastrée Section BH n° 529 située sur le parcours de la voie verte entrée nord, la commune a contacté les coindivisaires de cette parcelle par courrier, deux ont donné leur accord mais la nu-propriétaire maintient son refus et n'a pas donné suite aux propositions de rendez-vous sur place.



La situation centrale de la parcelle vient pénaliser l'ensemble du tracé de la voie verte entrée nord. La bande de terrain non constructible se situe en bordure d'un pré de fauche. Le contournement de cette parcelle n'est pas envisageable car elle est bordée à l'Est par la route départementale, que l'on souhaite éviter, et par des prés de fauche sur la partie Ouest situés en zone AOP « beaufort ».



c) Propriétaires inconnus :

L'annexe 1 jointe liste un état des parcelles concernées. Pour l'ensemble de ces parcelles ci-dessous, le cadastre a été interrogé, un état parcellaire a été demandé sans que cela puisse permettre d'identifier l'ensemble des coindivisaires. Les notaires susceptibles d'avoir réalisé des successions ont été interrogés, sans retour probant.

- VV combe – BH 239 – BH 242
- VV combe BH1
- VV Nord : A 1077

Les 4 parcelles concernées représentent 5% de la surface nécessaire au projet.

3. Justification du coût de l'opération

L'opération dans son ensemble est estimée à 1 537 200 €HT pour 2,3 km de voies douces créées, ce qui représente un coût moyen de 564€HT le mètre linéaire. Ce montant est plus élevé que le prix moyen habituel situé autour de 425€/ml, sans pour autant être incohérent.
Ce coût s'explique notamment par la nécessité de séparer physiquement les voies vertes :

- de la route départementale sur un certain linéaire,
- des autres propriétés (usagers, camping).

Les coûts évités :

- L'extension et la sécurisation du parking de la zone de loisirs de la Combe : 210 000€TTC

Les usagers de la zone de loisirs tels que l'accrobranche, le club de tennis, le club VTT, etc … sollicitent la commune depuis 2020 pour que le parking de la Combe soit agrandi et la circulation sécurisée.

Le coût de la rénovation du parking, de la sécurisation de la circulation et des stationnements, et de la création d'une extension pour une quarantaine de places supplémentaires est estimée à :

	HT
Extension pour ajout de 40 places Terrassement et enrobé	160 000€
Sécurisation de l'existant : • Ralentisseurs • Marquage horizontal et vertical • Barrière de limitation des accès (VL)	50 000 €
	210 000 €

Chiffrage de l'extension et de la sécurisation du parking de la zone de loisirs

- la mutualisation inter-quartiers de certains équipements de loisirs

La création du réseau de mobilité douce permet aux usagers d'accéder aux infrastructures existantes en autonomie et sécurité.

- City-stades : après création de la VV Combe et de la VV entrée nord, les 4 city-stades répartis sur la commune pourront être facilement accessibles en mobilité douce depuis l'ensemble des quartiers de la ville. Ceci permet de faire l'économie de la création d'un cinquième city stade dont le coût moyen est estimé à 80 000 € HT.
- Skate Park : la Commune de Saint-Jean-de-Maurienne dispose d'un skate-park renommé édifié sur site avec des modules créés spécialement pour l'équipement. Il est situé à la zone de loisirs de la combe. La VV Combe aval permettra à l'ensemble des jeunes de la commune de rejoindre ce site en mobilité douce. Le coût d'un skate-park complémentaire traditionnel aurait été de : 90 000€HT

La somme des coûts évités s'élève à 380 000 € HT.

4. Concertation citoyenne et consultation des futurs usagers

Bien que la démarche de concertation ne soit pas obligatoire, la Commune de Saint-Jean-de-Maurienne a organisé deux rencontres d'échange avec les usagers. Ces rencontres ont pour objectifs de présenter le projet de tracé, les aménagements prévus et de recueillir les avis des usagers potentiels des futures voies douces.

Une première réunion a eu lieu le jeudi 19 septembre 2024, à destination d'un public de cyclistes sportifs.

Etaient conviées :

- Les associations de cyclistes locales : MLD VTT, cyclotouristes mauriennais, AF3V, Saint-Michel-de-Maurienne cyclo
- Quelques cyclistes locaux,
- L'office du tourisme.

Une seconde réunion a eu lieu le mardi 24 septembre 2024 à destination d'un public d'usagers des voies douces.

Etaient conviées :

- L'association des paralysés de France,
- Les parents et représentants de parents d'élèves, via les directeurs et directrices d'écoles, pour évoquer les questions en lien avec la vie de l'établissement et les déplacements permettant l'accès aux écoles,
- Le relais d'assistantes maternelles,
- Le centre intercommunal d'action social pour la représentation de l'intérêt des personnes âgées et de la petite enfance,
- L'office du tourisme.

La présentation réalisée et les comptes rendus des échanges sont présents en **pièces 15 et 15.bis**. Dans l'ensemble, les projets objets de la DUP ont été accueillis positivement. Les personnes présentes ont fait part d'une réelle attente pour la création d'aménagement permettant un mode de déplacement doux.

5. Conclusion

A la lecture de ces éléments illustrant l'ensemble des intérêts publics et privés, il apparait que les avantages de cette opération pour l'intérêt général du bassin de vie sont plus importants que les inconvénients représentés par le coût du projet ou le refus de 4 propriétaires privés. Les investissements liés à ce projet permettent ainsi de valoriser les équipements aujourd'hui existant en cohérence avec les enjeux de mobilité et environnementaux de demain et ce, sans générer de perturbation d'usage.