



PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT POUR TRANSFORMER LA ROUTE DES TUNNELS EN VOIE VERTE

1. Etat de la situation

Entre Kercabanac et Lacourt (6.5 km), il existe deux routes de chaque côté du Salat. L'une passant par la rive droite est à sens unique et emprunte une ancienne voie ferrée qui traverse quatre tunnels non éclairés. Cette route est certes autorisée aux cyclistes équipés d'un éclairage, mais ceux qui s'y sont risqués estiment que la parcourir à vélo est très dangereux, en particulier dans les tunnels où les voitures et les véhicules imposants respectent rarement la limitation de vitesse (30 km/h). Prendre à vélo l'autre route, de l'autre côté du Salat (rive gauche), qui est à double sens, est moins dangereux, mais le trafic est souvent important, l'itinéraire est sinueux et les dépassements sur des portions à faible visibilité sont fréquents. Aujourd'hui, parcourir la douzaine de kilomètres à vélo depuis le Haut Salat jusqu'à St. Giron est risqué, stressant et donc déconseillé pour les familles ou les personnes qui ne font qu'occasionnellement du vélo. Début 2021, l'association « ça tourne en bon » a déposé une pétition munie de plus de 400 signatures demandant la réalisation d'itinéraires cyclables pour relier les vallées du Haut-Salat et de l'Arac à Saint-Giron, en réclamant spécifiquement la transformation de la route des tunnels en voie verte.

Cette route des tunnels sert d'accès au hameau d'Araux pour les véhicules trop larges pour prendre la passerelle qui enjambe le Salat. Selon les Services départementaux, il s'agit principalement de camping cars, de véhicules d'urgence, de camionnettes d'entreprises et d'engins agricoles. Ce hameau est habité par une douzaine de personnes à l'année, dont deux agriculteurs, et sa population peut monter jusqu'à 60 en période estivale. Selon le maire d'Erp, commune où se situe Araux, la seule condition pour limiter, même occasionnellement, l'accès de la route des tunnels aux seuls déplacements en mode actif, c'est d'élargir la passerelle.

Un autre point d'attention se situe au niveau du pont de Lacourt, considéré comme accidentogène en raison de l'exiguïté du passage pour le traverser, côté rive gauche. Selon un comptage effectué en juillet 2019, période de fréquentation élevée, 1000 vhc/jour descendent par la route des tunnels et autant par la route principale RD618, avec respectivement 80 et 20 poids-lourds. La fermeture de la route des tunnels obligerait l'entier du trafic à se reporter sur la route principale, augmentant les risques d'accident vers ce goulet d'étranglement.

2. Initiatives pour des aménagements cyclables sur le territoire

Avec le dérèglement climatique qui s'amplifie, mais aussi dans le contexte de pandémie de coronavirus, la pratique du vélo est en forte progression dans notre pays, particulièrement dans les agglomérations, mais aussi dans les territoires moins denses, que ce soit pour le cyclotourisme ou pour des trajets du quotidien. Les autorités locales sont conscientes de ce besoin d'aménagement cyclable. Pour cela, elles ont commandé une étude présentée en février 2021 proposant un schéma des modes actifs à Saint-Giron et sur les communes limitrophes. Cette étude préconise de réaliser en priorité la jonction entre les deux voies vertes s'arrêtant en périphérie de la ville, l'une venant de Foix, l'autre de Prat.

Dans le Haut-Salat, plusieurs communes se sont regroupées pour lancer une démarche visant à réaliser un aménagement type « voie verte » qui relie les villages d'Aulus, Ercé, Seix, Oust et Soueix. Côté castillonnais, une pétition demandant la réalisation de pistes cyclables dans la vallée du Lez a recueilli plus de 200 signatures. Il existe indéniablement une dynamique locale venant

autant des élus que de la population qui justifie la mise en place d'une politique cyclable ambitieuse. Avec la jonction des voies vertes et la création d'itinéraires cyclables dans les vallées et les collines piémontaises du Couserans, la transformation de la route des tunnels en voie verte constitue l'un des piliers de cette politique.

3. Possibilités d'aménagements entre Kercabanac et la passerelle d'Araux

Pour assurer l'accès à Araux aux véhicules de gros gabarit, nous avons retenu deux scénarios.

Scénario 1 :

Il consiste à transformer cette portion supérieure de la routes des tunnels en voie partagée piétons/ vélos/ véhicules motorisés. Il serait donc possible d'y passer en double sens. La cohabitation serait aisée puisque le trafic motorisé serait limité à l'accès à Araux et à quelques pêcheurs. Pour ce scénario, nous proposons deux options :

- *Option A : Alternat par signalisation lumineuse pour passer sous le tunnel.*
En absence de véhicule motorisé, les signalisation sont rouges, avec feu orange clignotant permettant aux vélos de passer dans les deux sens sous le tunnel. Quand un véhicule motorisé se présente, l'alternat se met en place : le feu orange clignotant s'arrête et le feu passe au rouge ou au vert.
- *Option B : Construction d'un tronçon de route pour contourner le tunnel (voir plan et photo ci-dessous)*
Un aménagement relativement simple pourrait être réalisé en terrassant un petit tronçon de route de moins de 200 m de long joignant le sud du tunnel (côté amont) et le premier lacet de la route d'Araux en passant à l'extérieur du tunnel au flanc du coteau. Le tracé précis de ce tronçon nécessite de faire l'objet d'une étude par un bureau spécialisé. Un tel aménagement permettrait de contourner le tunnel qui serait dévolu uniquement aux déplacements doux.

L'option A est la plus rapide à réaliser et ne nécessite pas de moyens financiers importants. Elle pourrait être mise en place à titre temporaire pour évaluer si elle est suffisante ou si l'option B doit être envisagée.

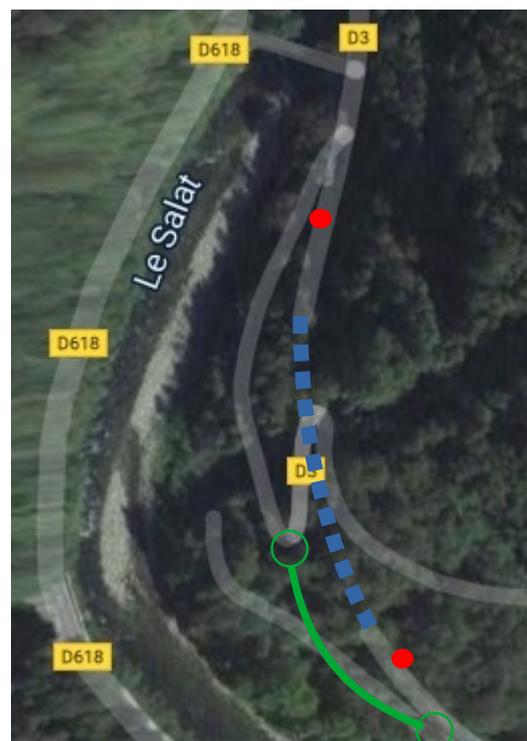
Vue aérienne du tunnel d'Araux (ci-contre)

en bleu trait pointillé: le tunnel

en vert : tronçon de route à construire qui relie la D3 à la route d'accès à Araux, permettant d'éviter de passer sous le tunnel

points rouges : signalisations lumineuses de l'alternat

Vue sur le départ du tronçon proposé pour contourner le tunnel par la gauche (ci-dessous)



Scénario 2 :

Il implique l'élargissement de la passerelle d'Araux qui enjambe le Salat. Préconisé par la mairie d'Erp, cet aménagement permettrait un accès à Araux pour tous les véhicules et ainsi leur éviterait de devoir prendre la route des tunnels qui serait alors entièrement dédiée aux seuls modes actifs, à l'exception des agents d'entretien du barrage de Kercabanac et, éventuellement, des pêcheurs. Nous considérons que cette option n'est pas judicieuse, car la passerelle débouche sur un virage à faible visibilité, ce qui comporte en l'état de forts risques d'accidents en cas de passage d'un véhicule à fort gabarit comme un tracteur avec remorque ou un camping-car.

4. Aménagement entre la passerelle d'Araux et Lacourt

Pour ce tronçon, nous préconisons qu'il soit totalement dédié aux déplacements non motorisés, type « voie verte ». Nous demandons également l'éclairage des 4 tunnels situés sur la route D3 afin de réduire les risques d'accident, notamment lors de croisements dans les tunnels.

5. Gestion du goulet d'étranglement du pont de Lacourt

Compte tenu des trafics moyens journaliers constatés sur l'axe RD 618/RD3 une solution peu onéreuse pourrait sans doute être proposée pour régler à la fois la continuité d'un itinéraire cyclable passant par la route des tunnels et se poursuivant vers Saint-Girons sur la RD 618, la gestion des flux piétons et la sécurité des véhicules motorisés : il s'agit de la mise en place d'un alternat par signalisation lumineuse permettant de gérer le flux sur le pont. Avec un trafic max. de 4000 véhicules/jour, on peut estimer que le temps d'attente maximal serait inférieur à une minute sur l'axe, ce qui reste acceptable compte tenu du gain de sécurité.

Cette solution pourrait être provisoire en attendant la construction d'une traversée supplémentaire du Salat qui, compte tenu de l'importance d'un tel aménagement et des nécessaires procédures préalables, risque de prendre un certain temps.



Vue aérienne du pont de Lacourt :
points rouges : signalisation lumineuse pour l'alternat de la traversée du pont
A noter : nouveau céder le passage sur la D618

6. Accès des véhicules d'urgence à Araux

Avec la proposition d'aménagement que nous préconisons, les véhicules d'urgence intervenant à Araux, en particulier les ambulances, verront leur trajet allongé, car ils devront, en redescendant du hameau, retourner vers Kercabanac avant de repartir vers l'hôpital du CHAC. Une solution serait d'intégrer ce hameau dans le périmètre d'intervention du centre de secours de Seix qui est plus proche que celui de Saint-Girons. Cela permettrait de réduire significativement le temps d'intervention des secours et de compenser ainsi les modifications proposées ici.

7. Agenda de mise en œuvre

Les dispositifs d'alternat que nous proposons, avec signalisation lumineuse au pont de Lacourt et au tunnel d'Araux, ne nécessitent pas de travaux importants et peuvent donc être mis en place rapidement. Ils peuvent faire l'objet d'expérimentation sur une durée déterminée, mais suffisamment longue, afin d'évaluer leurs effets. Il peuvent être complétés, si cela s'avère nécessaire, par des travaux de construction plus conséquents, tels que présentés dans ce dossier.

8. Continuités vers Saint-Girons et vers les vallées de l'Arac et du Haut-Salat

L'aménagement de la route des tunnels n'aura de sens que lorsque la continuité vers Massat, Seix et Oust en amont et vers Saint-Girons en aval sera assurée. Vers Seix et Oust, les RD 32 et 32B peuvent accueillir dès aujourd'hui sans risque et quasiment « à plat » les cyclistes depuis Kercabanac. Dans l'autre sens à partir de Lacourt, la poursuite vers Saint-Girons nécessitera à terme un aménagement plus conséquent mais il est d'ores et déjà possible de profiter de l'existence des deux itinéraires routiers parallèles pour privilégier l'un d'entre eux.



Ainsi dans l'attente de ces aménagements conséquents il serait possible de réaliser, à relativement peu de frais, sur la RD 618 une « Chaussée à voie centrale banalisée » (voir exemple ci-dessus) qui, sans assurer aux cyclistes l'attrait d'un véritable aménagement cyclable, leur donne néanmoins un confort et une sécurité nettement améliorés. Cet aménagement de quelques dizaines de milliers d'euros est peu contraignant pour le trafic motorisé et il est particulièrement indiqué dans le cas de trafics pendulaires ce qui est vraisemblablement le cas sur ce secteur.

9. Conclusion

Pour transformer la route des tunnels en voie verte, nous avons esquissé des solutions pour mettre en place des aménagements réalisables rapidement et ne nécessitant pas de travaux coûteux. Dans le contexte de crise sanitaire et d'accélération du dérèglement climatique, il est indispensable d'apporter des réponses rapides et tangibles pour répondre concrètement et localement aux défis du monde de demain ; cette proposition va indéniablement dans ce sens.

Nous tenons à relever que les aménagements proposés tiennent compte des inquiétudes des riverains du hameau d'Araux et du pont de Lacourt. La continuité vers les villages du Haut-Salat et vers Saint-Girons sont également réalisables rapidement et à moindre coût.

La transformation de la route des tunnels en voie verte apporterait une forte valeur ajoutée aux vallées du Haut-Salat et de l'Arac, non seulement pour les habitants qui pourraient se rendre à Saint-Girons à vélo dans des conditions de sécurité optimale, mais aussi pour le tourisme qui aurait en main un atout supplémentaire pour séduire les vacanciers, qu'ils soient cyclo-voyageurs ou simples amateurs de balades à vélos. A noter que la qualité patrimoniale de cette ancienne voie ferrée pourrait également attirer des curieux intéressés par ce type d'ouvrage.