

---

# DOSSIER DE CONCERTATION

## Commune de Viviers du Lac

Suppression du passage à niveau n° 18  
Intersection entre ligne ferroviaire Culoz – Modane et la route départementale 17

Rétablissement de la route et des cheminements piétonniers  
par des ouvrages dénivelés sous la voie ferrée



# Table des matières

<b>UNE CONCERTATION : POURQUOI, COMMENT ?</b> .....	<b>3</b>
OBJET DE LA CONCERTATION .....	3
UN CADRE RÉGLEMENTAIRE .....	3
UNE CONCERTATION POUR DÉBATTRE .....	3
LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION .....	4
LES ACTEURS ET COFINANCEURS DE L'OPÉRATION .....	5
Le Département de la Savoie .....	5
SNCF Réseau .....	5
La Région Auvergne-Rhône-Alpes .....	5
La Communauté d'Agglomération Grand Lac .....	5
La commune de Viviers du Lac .....	5
<b>DESCRIPTION DU PASSAGE À NIVEAU</b> .....	<b>6</b>
SITUATION .....	6
UN PASSAGE À NIVEAU COMPLEXE ET DANGEREUX .....	6
UNE TRAVERSÉE EN GARE A AMÉLIORER .....	8
UNE COUPURE URBAINE ET PÉRIURBAINE .....	9
<b>LE CONTEXTE</b> .....	<b>11</b>
ENVIRONNEMENT, PATRIMOINE ET PAYSAGE .....	11
ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET HUMAINES .....	12
<b>LES CONTRAINTES DU SITE</b> .....	<b>13</b>
LA TOPOGRAPHIE DES LIEUX .....	13
LES CONTRAINTES FERROVIAIRES .....	14
<b>LES SOLUTIONS ÉTUDIÉES</b> .....	<b>16</b>
DEUX TYPES DE DENIVELLATION .....	16
APPROCHE LOCALE OU APPROCHE GLOBALE .....	17
OUVRAGES ROUTIERS ET PIÉTONS : COMMUNS OU DISTINCTS .....	18
<b>LA SOLUTION PROPOSÉE</b> .....	<b>19</b>
<b>ET MAINTENANT ?</b> .....	<b>23</b>
LE BILAN DE LA CONCERTATION .....	23
LE CALENDRIER ENVISAGÉ .....	23

## **UNE CONCERTATION : POURQUOI, COMMENT ?**

### **OBJET DE LA CONCERTATION**

Cette concertation organisée par le Département de la Savoie et SNCF Réseau porte sur le projet de suppression du passage à niveau n° 18 (PN 18), situé sur la commune de Viviers du Lac.

Ce projet propose :

- la construction d'un passage sous la voie ferrée visant à rétablir les circulations routières de la route départementale n° 17 (RD 17) ;
- la construction d'un second ouvrage, également sous la voie ferrée, visant à créer un cheminement pour les piétons (y compris les personnes à mobilité réduite) et les cycles ;
- la réalisation d'aménagements connexes : deux aires de stationnement, une nouvelle entrée en gare et deux arrêts de bus, le tout dans un souci d'intégration paysagère.

### **UN CADRE RÉGLEMENTAIRE**

La présente concertation s'inscrit dans le cadre réglementaire des articles L.103-2 et suivants du code de l'urbanisme. En effet, les personnes publiques à l'initiative d'opérations d'aménagement d'un montant supérieur à 1,9 M€ et ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie sont tenues d'organiser une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

### **UNE CONCERTATION POUR DÉBATTRE**

La concertation a pour objectif d'informer le public et de recueillir ses observations et suggestions sur les objectifs de l'opération et sur les solutions proposées. Le Département de la Savoie et SNCF Réseau souhaitent donc échanger et concerter avec élus et public sur le projet de suppression du PN 18. Pour initier le débat, le Département et SNCF Réseau mettent à disposition le présent dossier de concertation, afin que chacun (habitant, citoyen, responsable associatif ou acteur socioprofessionnel) puisse s'exprimer et donner son point de vue sur le projet.

Cette concertation a lieu **du 4 novembre au 6 décembre 2019**.

A l'issue de cette période, un bilan sera établi et rendu public sur le site internet du Département, de SNCF Réseau et de la commune de Viviers du Lac. Il mettra en évidence les attentes du public et les réponses que le Département et SNCF Réseau peuvent y apporter.

Le projet pourra alors être précisé et le public sera de nouveau amené à s'exprimer ultérieurement lors d'une enquête publique.

## **LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION**

La présente concertation publique s'articule autour de :

- la mise à disposition en mairie de Viviers du Lac du présent dossier, basé sur les études préliminaires réalisées précédemment ;
- une communication dans la presse locale sur le lancement et les modalités de cette concertation ;
- la distribution d'un flyer à tous les habitants de la commune de Viviers du Lac, directement ou indirectement concernés par le projet, les informant des modalités de la concertation ;
- une réunion publique **lundi 25 novembre à 18 h 30**, salle Henri Blanc à Viviers du Lac ;
- la mise à disposition en mairie de Viviers du Lac, pendant toute la durée de la concertation, d'un registre de consignation des observations ;
- la mise en ligne du présent dossier sur le site internet du Département, ainsi que des pages d'informations sur les sites de SNCF Réseau, de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et de la commune de Viviers du Lac. Une messagerie électronique spécifique ([concertationPN18@savoie.fr](mailto:concertationPN18@savoie.fr)) est mise en place pour recueillir les contributions des internautes.

Ces modalités, validées préalablement par SNCF Réseau, ont fait l'objet de délibérations du Département et du Conseil municipal de Viviers du Lac.

Elles font l'objet d'un affichage et d'une publicité dans les journaux locaux préalablement au lancement de la concertation.

## LES ACTEURS ET COFINANCEURS DE L'OPÉRATION



### **Le Département de la Savoie**

Le Département est propriétaire et gestionnaire du réseau routier départemental. A ce titre, le Département cofinance l'opération et assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux routiers et aménagements connexes.



### **SNCF Réseau**

SNCF Réseau est propriétaire et gestionnaire du réseau ferré. A ce titre, SNCF Réseau cofinance l'opération et assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les aménagements ferroviaires.



### **La Région Auvergne-Rhône-Alpes**

Au titre du Pacte 2018-2022 pour la sécurisation des passages à niveau les plus sensibles, la Région cofinance les investissements strictement nécessaires à la suppression du passage à niveau et aux aménagements routiers.



### **La Communauté d'Agglomération Grand Lac**

Grand Lac cofinance l'opération au titre de ses compétences sur les transports et l'accessibilité.



### **La commune de Viviers du Lac**

La Commune cofinance l'opération et assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux des aménagements de sécurité dans la traversée du centre urbain.

## DESCRIPTION DU PASSAGE À NIVEAU

### SITUATION

Le PN 18 se trouve à l'intersection de la RD 17 et de la ligne ferroviaire n° 900 000 reliant Culoz à Modane ou plus localement Aix-les-Bains à Chambéry, sur la commune de Viviers du Lac.

### UN PASSAGE À NIVEAU COMPLEXE ET DANGEREUX

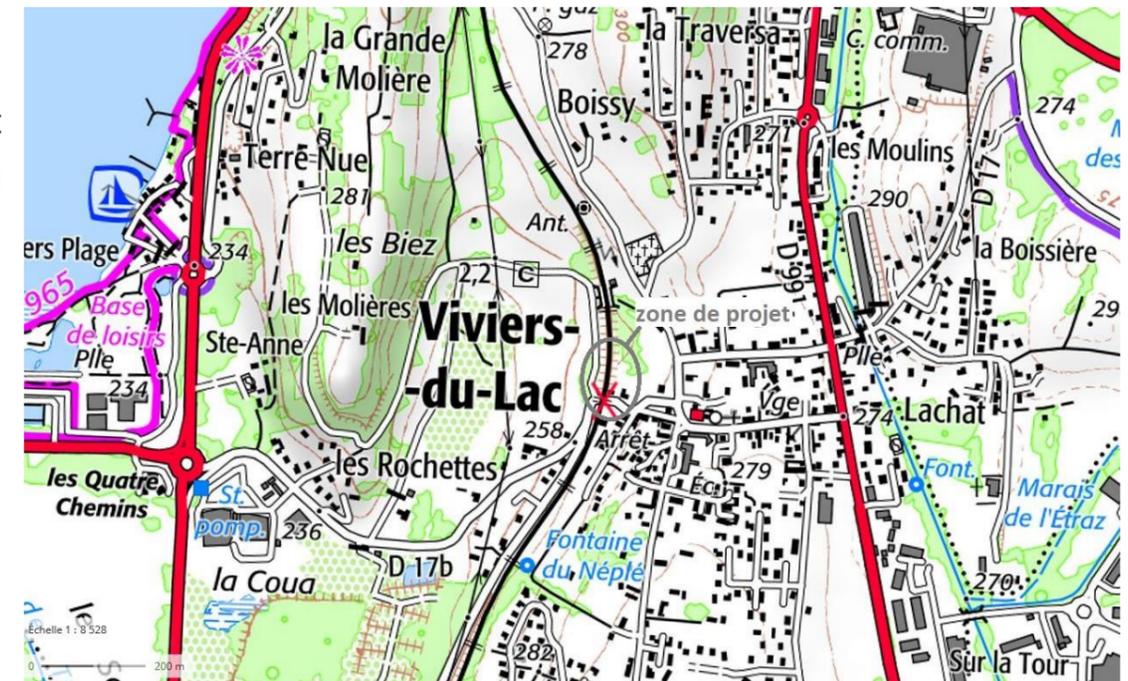
Le PN 18 est inscrit au programme de sécurisation national des passages à niveau.

Sur une période de 15 ans, entre 1998 et 2012, on dénombre :

- deux collisions impliquant un véhicule routier et un train,
- six collisions d'un véhicule routier avec les barrières du passage à niveau.

Le passage à niveau et ses abords ont fait l'objet de plusieurs audits de sécurité qui ont permis d'identifier plusieurs facteurs de risque :

- la géométrie de la route en courbe et contre-courbe induit de mauvaises conditions de visibilité et de perception des installations du passage à niveau par les automobilistes ;
- la géométrie de la voie ferrée en courbe nécessite un platelage en forme de « dos d'âne », difficile à franchir pour les véhicules bas (bus) ;
- les carrefours situés de part et d'autre du passage à niveau peuvent générer des embouteillages et remontées de file sur la voie ferrée : en contrebas du PN, le carrefour avec le chemin du Mont Hymette, puis celui avec la RD 17<sup>B</sup> ; en contrehaut, celui avec le chemin du Golf ;
- les trafics routiers et ferroviaires sont denses.



### Franchissement difficile



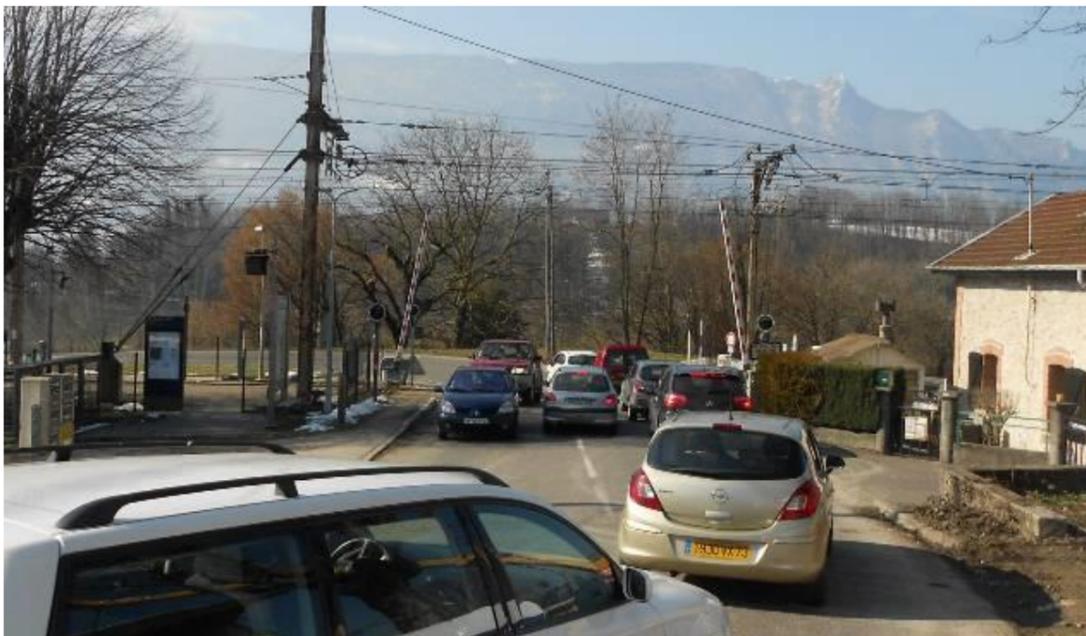
*Passage de bus urbains*

### Profil en « dos d'âne »



*Passage de véhicules surbaissés*

### Infractions routières



*Passage de 3 véhicules de front*



*Franchissement par des 2 roues malgré les barrières fermées et les feux rouges clignotants*

### Interdiction non respectée



*Passage de poids lourds ne respectant pas l'interdiction pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes sauf bus*

### UNE TRAVERSÉE EN GARE A AMÉLIORER

La halte ferroviaire de Viviers du Lac n'est pas équipée de passage piéton dénivelé pour franchir les voies ferrées. Les usagers peuvent emprunter les accotements de part et d'autre du passage à niveau.

Cette situation concerne une quinzaine de personnes chaque jour et notamment des personnes à mobilité réduite (fauteuils roulant, poussettes, etc.).



*Un cheminement piéton peu confortable et non adapté aux personnes à mobilité réduite*

## UNE COUPURE URBAINE ET PÉRIURBAINE

En semaine, le trafic ferroviaire moyen s'élève à 104 trains par jour, deux sens confondus.

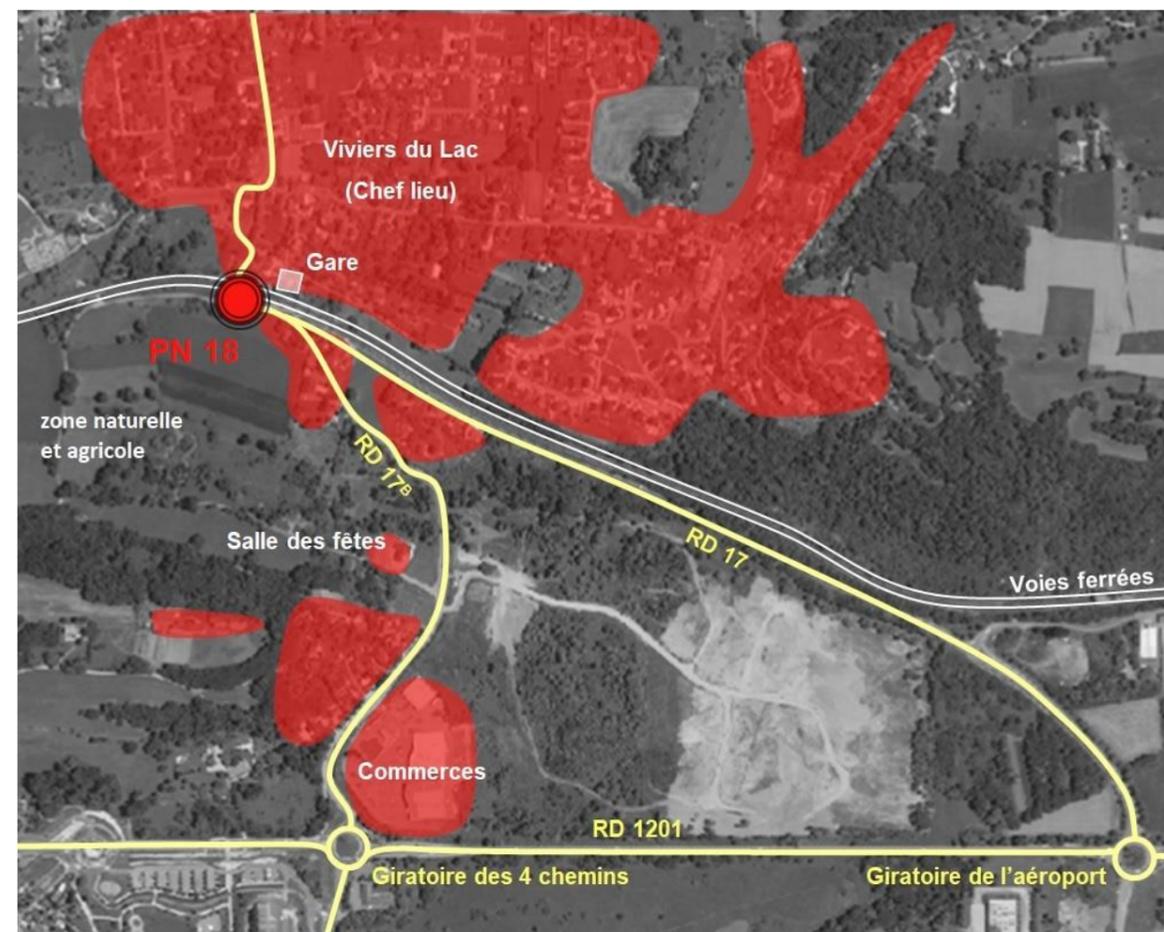
Le simple passage des trains impose l'arrêt de la circulation routière pendant un temps d'environ 50 secondes, tandis que l'arrêt d'un train en gare provoque la fermeture du PN et l'interruption de la circulation routière pendant environ 2 minutes.

Ces temps d'arrêt affectent à la fois les usagers de la route (environ 10 000 véhicules/jour, deux sens confondus), principalement sur leur trajet domicile/travail, ainsi que les personnes empruntant le chemin du Mont-Hymette (une soixantaine par jour), point de départ de nombreux circuits de randonnée, et les riverains qui empruntent le PN pour se rendre aux commerces et mairie, école, bibliothèque, ...

Le PN 18 représente donc une coupure à la fois urbaine et périurbaine.



**Une déconnexion du centre bourg de ses quartiers périphériques, commerces et zones de loisirs**



**Un obstacle à la continuité du trafic**



*Remontée de file jusqu'au centre bourg*



*Trafic routier dense à l'approche du PN*



*Remontée de file côté giratoire des 4 chemins*

## LE CONTEXTE

### ENVIRONNEMENT, PATRIMOINE ET PAYSAGE

A l'ouest du passage à niveau, le site est marqué par la présence d'espaces agricoles. Les zones urbanisées sont présentes principalement à l'est du passage à niveau, du côté du chef-lieu de Viviers du Lac, mais également à l'ouest le long des RD 17 et 17<sup>B</sup>.



*A l'ouest, des espaces agricoles*



LEGENDE	
	Routes départementales
	Voie ferrée (ligne Culoz – Modane)
	Passage à niveau 18



*A l'est, un espace bâti (chef-lieu)*

## ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET HUMAINES

Le PN 18 se situe en bordure du chef-lieu de la commune de Viviers du Lac. A l'ouest du passage à niveau, on trouve, aux abords directs, des espaces agricoles, et plus loin, une zone commerciale. A l'est, se trouvent les commerces du chef-lieu.

### A l'ouest

*Des espaces agricoles*



*La zone commerciale*



LEGENDE

- Routes départementales
- - - Voie ferrée (ligne Culoz – Modane)
- Passage à niveau 18

### A l'est

*Les commerces du chef-lieu, la mairie, l'église, l'école, ...*



## LES CONTRAINTES DU SITE

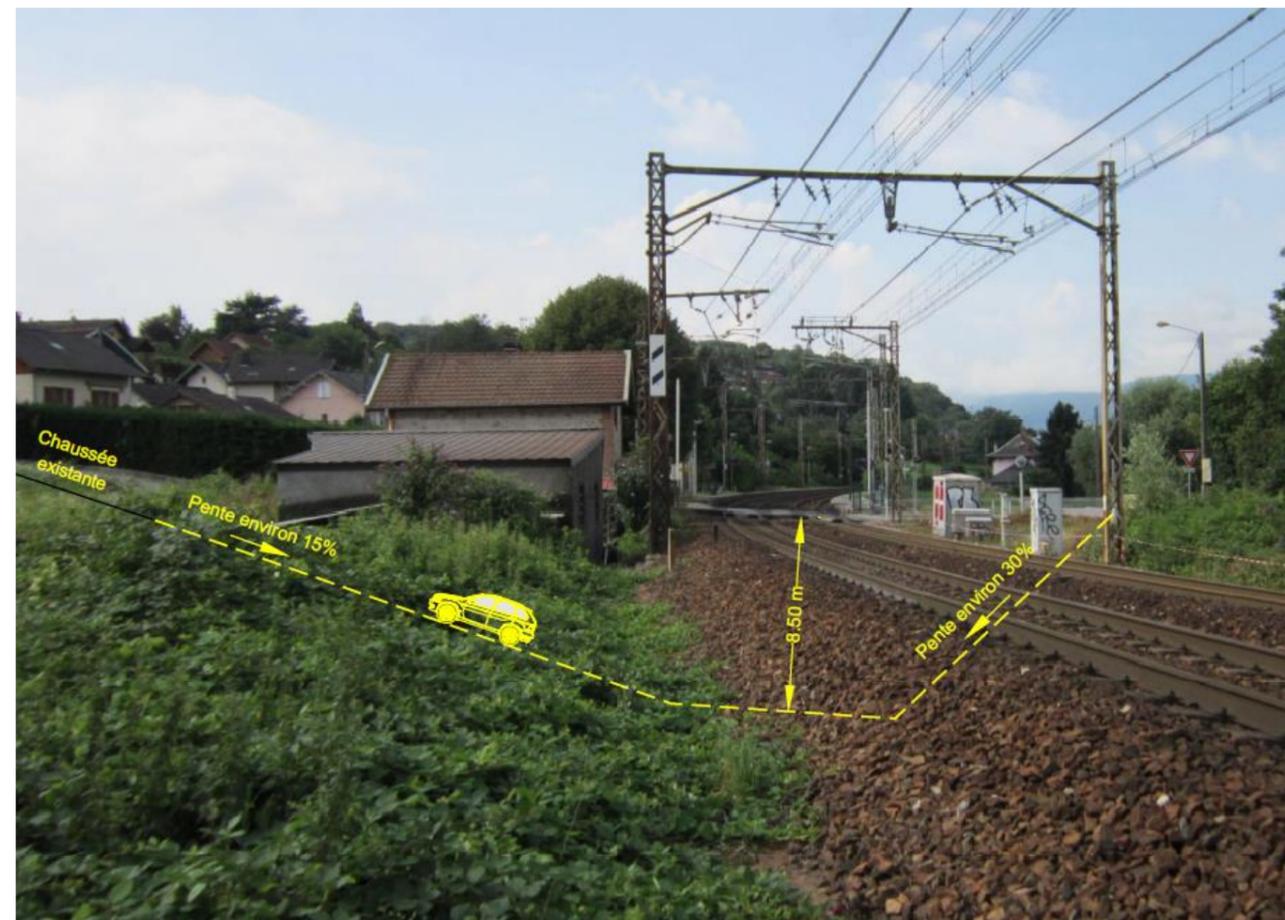
Les principales contraintes identifiées sont de deux ordres : topographiques et ferroviaires.

### LA TOPOGRAPHIE DES LIEUX

La première contrainte forte est liée à la topographie du site : la construction d'un pont ou d'un souterrain en lieu et place de l'actuel passage à niveau est ainsi impossible.



*Au-dessus des voies ferrées, les pentes routières seraient trop fortes  
(de l'ordre de 15 %)*

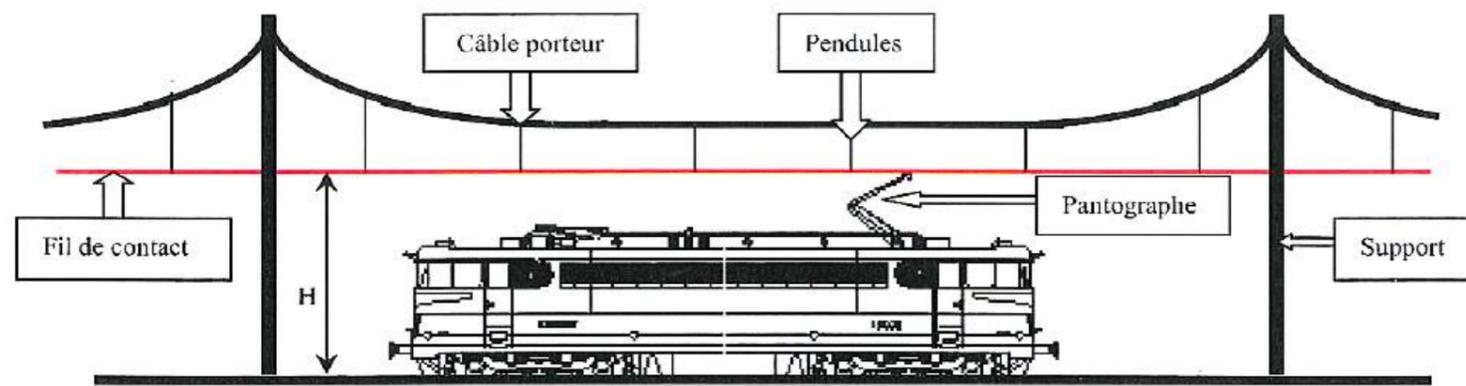


*Au-dessous des voies ferrées, les pentes de la route seraient encore plus fortes  
(de 15 à 30 %)*

La présence de bâti à proximité sud du passage à niveau exclut également tout projet de rétablissement routier sous la voie ferrée.

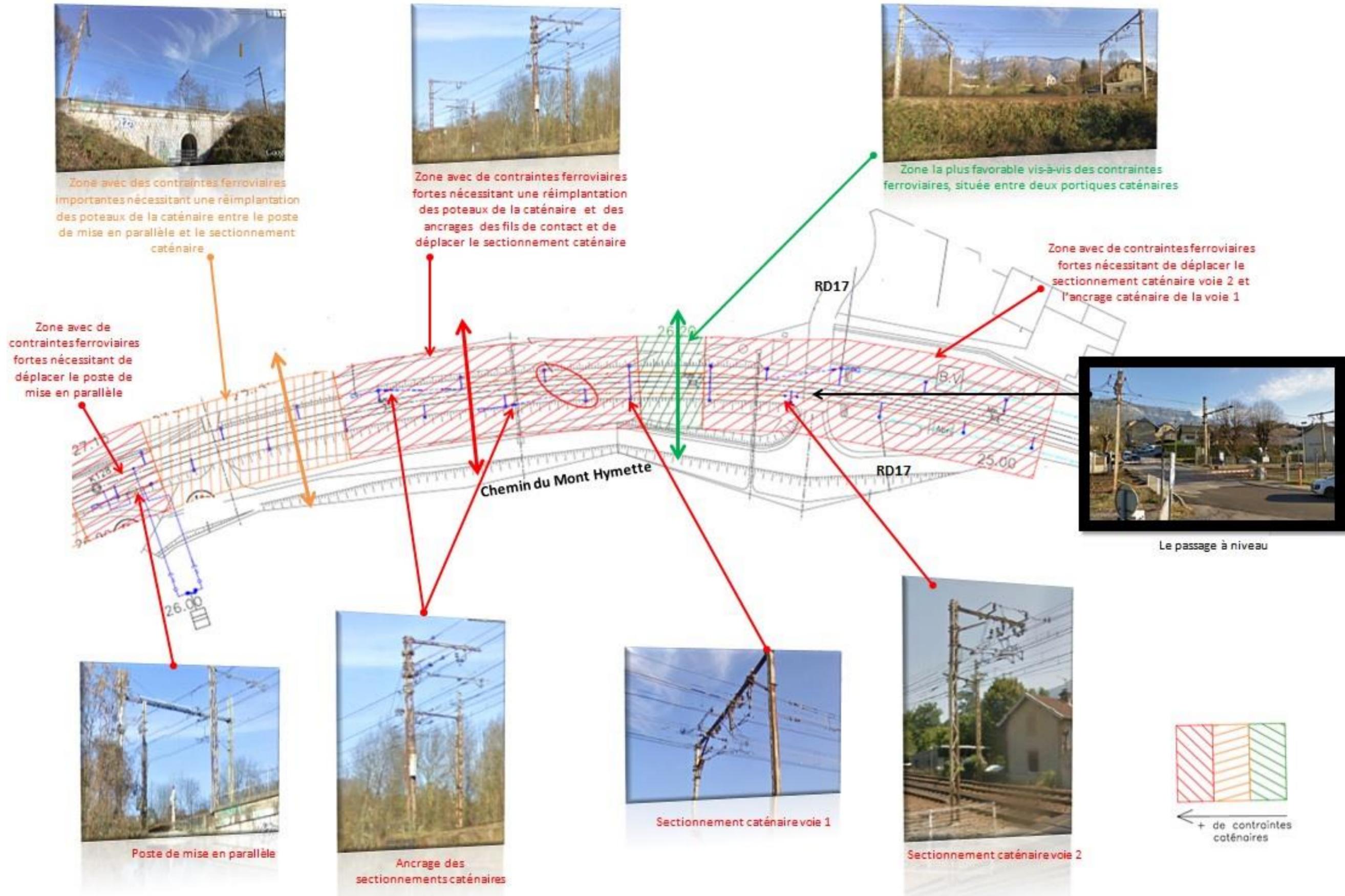
## LES CONTRAINTES FERROVIAIRES

L'alimentation des trains en électricité se fait au moyen d'une « caténaire », constituée d'un fil de contact et d'un ensemble de câbles porteurs et de poteaux supports.



Les caténaires sont alimentées par des sous-stations électriques qui sont connectées aux réseaux RTE (EDF) et qui fournissent une tension en 1500 V continue aux installations ferroviaires.

Par ailleurs, de nombreuses autres installations électriques sont nécessaires pour le bon fonctionnement du système. La zone du passage à niveau regroupe un grand nombre de ces installations : elles contraignent le choix de l'emplacement du pont routier, en raison notamment de la complexité et du coût de leur déplacement. Ces éléments sont d'autant plus prépondérants qu'ils se situent en zone courbe.



Points de franchissement en fonction des contraintes ferroviaires

## LES SOLUTIONS ÉTUDIÉES

Compte-tenu de l'ensemble des contraintes précitées, la recherche de solutions s'est donc orientée au nord du passage à niveau (chemin du Mont-Hymette).

### DEUX TYPES DE DENIVELLATION

Il existe deux types de rétablissement routier par dénivellation de voie ferrée : un pont au-dessus de la voie ferrée sera appelé « pont route », tandis qu'un « pont rail » désignera un franchissement routier sous la voie ferrée.



*Exemple de « pont route »*



*Exemple de « pont rail »*

Côté nord, la topographie du site et la configuration de la voie ferrée en fort remblai sont favorables à un passage routier au-dessous de la voie ferrée (avec création d'un pont rail).

## APPROCHE LOCALE OU APPROCHE GLOBALE

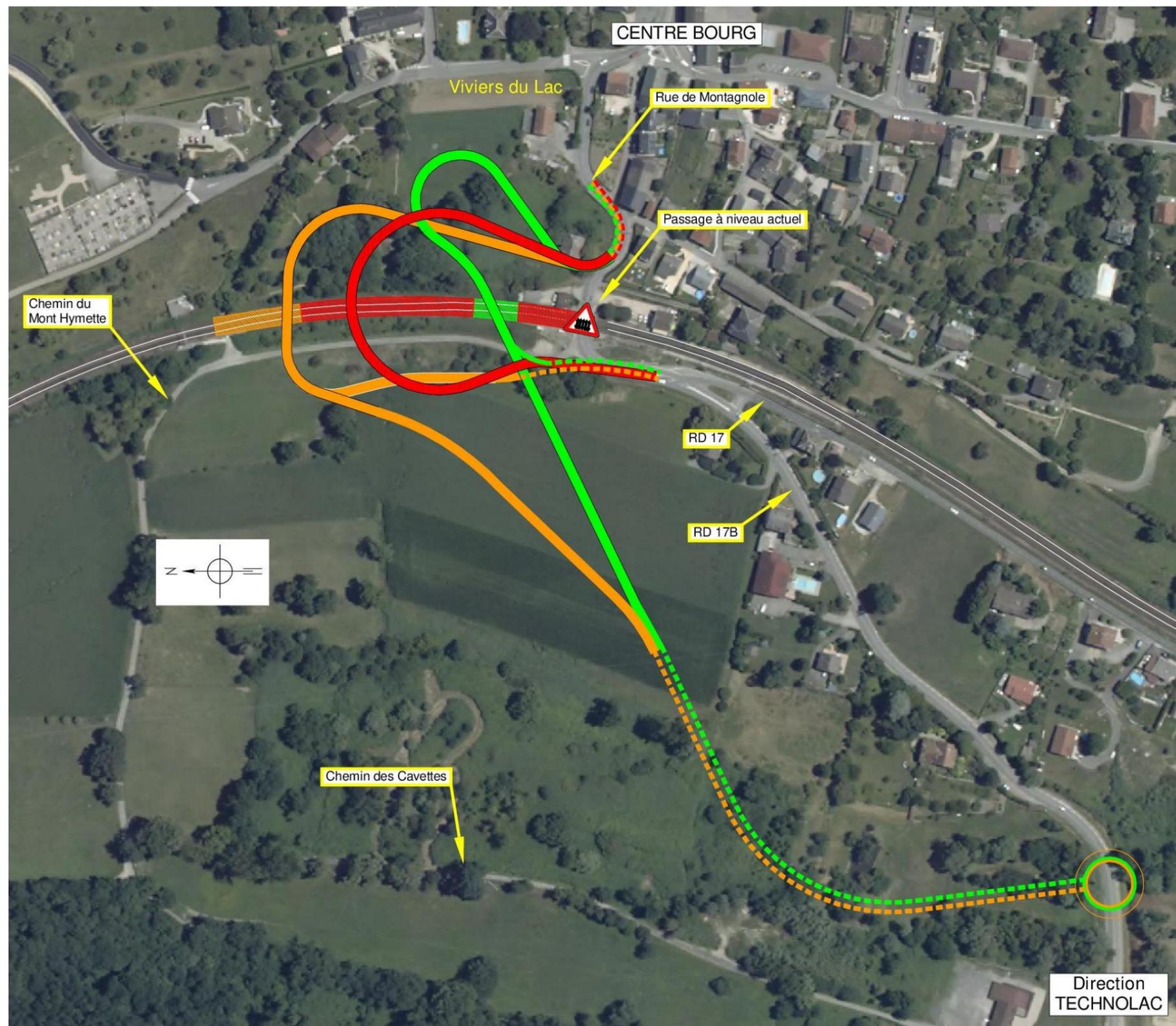
Les contraintes ferroviaires offrent deux implantations possibles pour le pont rail à construire (zone orange et zone verte représentées en page 15 du présent dossier).

Plusieurs variantes de tracé empruntant l'un ou l'autre de ces franchissements ont été étudiées et sont représentées sur la carte ci-contre.

A l'est, côté chef-lieu, toutes ont une origine commune sur la rue Antoine Montagnole.

A l'ouest, côté Technolac, deux types de variantes ont été étudiés :

- les variantes « longues » se raccordant sur la RD 17<sup>B</sup> à proximité de la salle des fêtes
- les variantes « courtes » se raccordant au droit du carrefour existant RD 17 / RD 17<sup>B</sup>.



## OUVRAGES ROUTIERS ET PIÉTONS : COMMUNS OU DISTINCTS

### *En commun avec séparation des flux*

Une solution d'ouvrage partagé (piétons/cycles et véhicules routiers) est compatible avec les contraintes topographiques et ferroviaires du site.



*Le cheminement piétons/cycles emprunte le même ouvrage, tout en étant séparé de la circulation routière.*

**Avantage :** optimisation des coûts.

**Inconvénient :** allongement de parcours important pour les piétons, qui risquent de continuer à traverser la voie ferrée au plus court, par le passage à niveau actuel.

### *Deux ouvrages distincts*

Un ouvrage routier dédié aux véhicules et deux roues ...



... et un ouvrage distinct pour le cheminement des piétons :

- en lieu et place de l'actuel PN sous la voie ferrée avec ascenseur ...



**Avantage :** traversée au plus court, notamment pour quai à quai.

**Inconvénients :**

- coûts d'entretien et de maintenance élevés.
- franchissement du PN en cas d'indisponibilité de l'ascenseur.

- à proximité immédiate au nord du PN sous la voie ferrée par un passage souterrain avec rampes pour les personnes à mobilité réduite.



**Avantage :** traversée sécurisée et libre d'accès.

**Inconvénient :** léger allongement de parcours.

## LA SOLUTION PROPOSÉE

Au regard de l'objectif de sécurisation du PN 18 et des contraintes identifiées, il est proposé le programme de travaux suivant :

- création d'une déviation routière pour le rétablissement de la RD 17 au nord du passage à niveau existant, avec un ouvrage permettant le franchissement sous la voie ferrée (construction d'un pont-rail) et intégrant une bande cyclable à droite de la chaussée ;
- création d'un passage souterrain dédié aux « modes doux », accessible aux personnes à mobilité réduite et permettant de franchir la voie ferrée à proximité des quais afin de minimiser la longueur du cheminement piétons ;
- suppression du PN 18 et dépose des installations ferroviaires correspondantes ;
- valorisation de la halte ferroviaire avec la création de deux aires de stationnement, la matérialisation de deux arrêts de bus et un nouvel aménagement d'entrée en gare.

Ce programme respecte l'enveloppe financière globale définie par les différents acteurs qui s'élève à 10,850 millions d'euros hors taxes.



Des vues en perspective du projet sont proposées aux pages suivantes.

### Perspective 1 – Vue depuis la rue Antoine Montagnole



### Perspective 2 – Vue depuis le chemin du Mont-Hymette



### Perspective 3 – Vue depuis la RD 17



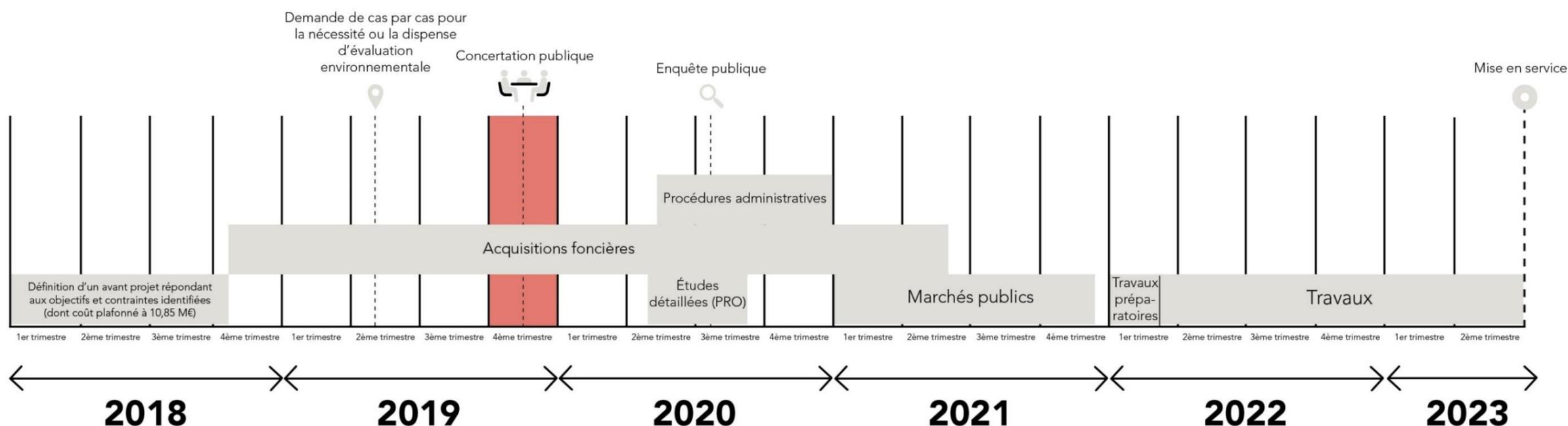
## ET MAINTENANT ?

### LE BILAN DE LA CONCERTATION

À l'issue de cette concertation publique, le Département de Savoie et SNCF Réseau dresseront un bilan de la concertation qui consignera de façon synthétique les avis et remarques exprimés par le public.

Les études détaillées seront ensuite engagées afin de définir précisément toutes les caractéristiques du projet. C'est ce projet détaillé qui sera présenté dans le dossier d'enquête publique menée ultérieurement (article 3 de l'arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau).

### LE CALENDRIER ENVISAGÉ



2019 et 2020 sont dédiées aux études de projet, aux procédures administratives et aux acquisitions foncières.

Les contrats de marchés publics de travaux seront passés en 2021.

Les travaux débuteront par les terrassements de la déviation routière, des aires de stationnement et des plateformes nécessaires à la construction des ouvrages. La mise en place de l'ouvrage routier est prévue lors d'un long week-end du mois de mai 2022 et celle de l'ouvrage modes doux, début 2023.

La mise en service de l'ensemble des aménagements est envisagée mi-2023.

L'ensemble des partenaires de l'opération vous remercie de l'attention que vous avez portée à ce projet et vous invite à faire part de vos remarques et réflexions lors de la réunion publique, sur le registre mis à disposition en mairie de Viviers du Lac ou par email à l'adresse suivante :

**[concertationPN18@savoie.fr](mailto:concertationPN18@savoie.fr)**

