

SERVICE :

DIRECTION DES PORTS DÉPARTEMENTAUX, BACS  
ET VOIES VERTES

N° 5,4

objet : RÉALISATION DE LA SECTION DE LA SEINE À VÉLO À SAINT-WANDRILLE-RANÇON - DOSSIER DE PRISE EN CONSIDÉRATION

Le présent rapport a pour objet de proposer à l'Assemblée départementale de prendre en considération le projet de réalisation de la section en voie verte de « La Seine à Vélo® » sur le territoire de Saint-Wandrille-Rançon.

Lors de la séance du 20 juin 2017, le Conseil départemental a approuvé le Plan en faveur du Vélo qui prévoit de poursuivre la mise en œuvre du Schéma Directeur Départemental des Véloroutes et Voies Vertes et notamment la poursuite de « La Seine à Vélo® » en Seine-Maritime.

« La Seine à Vélo® » est un itinéraire inscrit au Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes qui doit relier Paris au Havre, avec une branche complémentaire en rive gauche vers Honfleur et Deauville.

En Seine-Maritime, cet itinéraire était connu sous l'appellation de « La Véloroute du Val de Seine » et commence à Saint-Pierre-lès-Elbeuf pour relier Le Havre via Rouen.

Du point de vue de l'aménagement, cet itinéraire comprend des sections en voie verte principalement sur les berges de Seine, mais également des sections en site partagé.

En ce qui concerne la maîtrise d'ouvrage, la réalisation des différentes sections a été assurée par le Département, mais également par d'autres Collectivités à travers des subventions ou des délégations de maîtrise d'ouvrage.

L'Axe Seine, support de « La Seine à Vélo® », représente un vecteur touristique très important pour cet itinéraire en lien avec l'impressionnisme. Sa continuité déjà effective en Seine-Maritime, malgré des sections encore à aménager de manière plus qualitative, lui confère déjà une existence locale qu'il convient d'étendre au niveau national.

Le présent dossier de prise en considération a pour objet de présenter un projet d'aménagement multirandonnée qui sera réalisé sur l'emprise de la voie ferrée non utilisée sur le territoire de Saint-Wandrille-Rançon, en continuité avec la section en cours de réalisation par la Métropole Rouen Normandie entre Duclair et Le Trait à laquelle le Département apporte son soutien financier à parité avec le Maître d'ouvrage.

La poursuite de cet aménagement cyclable pour rejoindre le centre-bourg de Caudebec-en-Caux sera intégrée dans le cadre du projet de requalification de la RD 982 en cours de réflexion par la Direction des Routes qui vous sera donc présenté ultérieurement.

Comme pour la section métropolitaine, la section objet du présent rapport correspond à un aménagement de type « voie verte » qui, selon l'article R110-2 du Code de la route, est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés et des piétons.

L'infrastructure d'une longueur de 3,5 km environ sera ainsi réservée au cheminement des cyclistes, mais également des piétons, des rollers et des Personnes à Mobilité Réduite. Cependant, compte tenu de la faible largeur disponible, mais également de l'absence de pratique et de demande sur ce secteur, les cavaliers ne seront pas autorisés à cheminer sur cette voie verte.

Le profil en travers de la voie verte sera constitué d'une chaussée de 3 m de large en enrobé, bordée par un accotement de plus ou moins 1,50 m. L'aménagement sera composé d'une structure s'appuyant sur le ballast en place avec une couche de roulement en enrobé permettant le meilleur confort pour les usagers avec un entretien facilité.

A l'instar de la section entre Duclair et Le Trait en cours de réalisation, l'aménagement cyclable traversera des voiries communales et départementales utilisées par des usagers motorisés et, dans un souci d'homogénéité, le principe d'aménagement des intersections sera identique à celui retenu sur le tronçon réalisé par la Métropole et conforme aux recommandations en vigueur.

En ce qui concerne les aménagements paysagers, « La Seine à Vélo® » se trouvant pour cette section sur une ancienne voie ferrée unique, il ne pourra y avoir que des bandes enherbées de part et d'autre. Lorsque la largeur disponible est plus importante, il sera vu au cas par cas pour aménager d'éventuelles aires de pique-nique.

Du point de vue hydraulique, les écoulements naturels sous la voie verte seront conservés à l'identique. Cependant, un dossier de Déclaration au titre de la Loi sur l'Eau sera déposé auprès des services de l'État compétents.

Avant de réaliser les travaux liés à l'aménagement cyclable à proprement parlé, il convient au préalable de retirer les traverses et les rails de l'ancienne voie ferrée. Ces travaux préparatoires ont d'ores et déjà été réalisés par la SNCF sur cette section en même temps que le retrait des 10 km sur la section entre Duclair et Le Trait.

Pour ce qui est du foncier, les emprises nécessaires à la réalisation de ce projet seront mises à disposition du Département par la SNCF à travers une Convention de Transfert de Gestion, à l'instar de ce qui a été fait pour la Véloroute du Lin ou pour l'Avenue Verte London-Paris.

Le montant global de cette opération qui atteint 655 000 € T.T.C. est à la hauteur de la haute qualité recherchée avec cet itinéraire, à savoir un aménagement cyclable totalement sécurisé et adapté à tous.

Le coût global du projet de 655 000 € T.T.C. est réparti comme suit :

- Études diverses : 30 000 €
- Travaux de retrait des rails et des traverses : 120 000 €
- Travaux de voie verte (voirie et réseaux divers, signalisation, aménagement paysager...) : 445 000 €
- Aléas et imprévus : 60 000 €.

Vous trouverez des informations complémentaires sur ce projet dans le dossier de prise en considération figurant en annexe de ce rapport.

Les crédits seront imputés sur le programme 198 relatif aux itinéraires multi-randonnées (chapitre 23, article 23153, fonction 738).

Des demandes de subventions seront adressées à toute structure susceptible d'apporter son soutien financier à la réalisation de cette opération, et en particulier auprès de la Communauté d'Agglomération Caux Vallée de Seine et de la Région Normandie.



En conclusion, je vous demande de bien vouloir en délibérer et en cas d'accord, d'approuver le dispositif de délibération ci-annexé.

**DEPARTEMENT DE SEINE-MARITIME**  
**EXTRAIT DU PROCES-VERBAL**  
**DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DEPARTEMENTAL**

---

Convocation en date du 24 mai 2019

---

- SEANCE DU

---

PRESIDENCE :

---

DELIBERATION N° 5.4

**RÉALISATION DE LA SECTION DE LA SEINE À VÉLO À SAINT-WANDRILLE-RANÇON -  
DOSSIER DE PRISE EN CONSIDÉRATION**

---

LE CONSEIL DEPARTEMENTAL

VU :

- la loi du 2 mars 1982  
- le code général des collectivités territoriales  
les propositions de M. le Président entendues;  
après avoir constaté la présence du quorum légal de ses membres,

Vu sa délibération n° 5.2 du 20 juin 2017 approuvant le Plan Départemental en faveur du vélo ;

Vu le dossier de prise en considération relatif à la réalisation de la section de « La Seine à Vélo® » située à Saint-Wandrille-Rançon ;

Considérant que cet aménagement correspond à une section de « La Seine à Vélo® », itinéraire retenu au titre du Schéma Directeur Départemental des Véloroutes et Voies Vertes ;

Décide :

- de poursuivre le projet de « La Seine à Vélo® » en réalisant la section comprise à Saint Wandrille-Rançon pour un montant total de 655 000€ T.T.C. ;
- d'autoriser le lancement des différentes procédures nécessaires à la réalisation de ce projet ;
- d'autoriser le Président à solliciter toutes les subventions dont pourrait bénéficier ce projet.

Les dépenses seront imputées dans le cadre du programme 198 concernant les itinéraires multi-randonnées (chapitre 23, article 23153, fonction 738).

# Dossier de Prise en Considération



## « La Seine à Vélo® » Section Saint-Wandrille-Rançon

Avril 2019

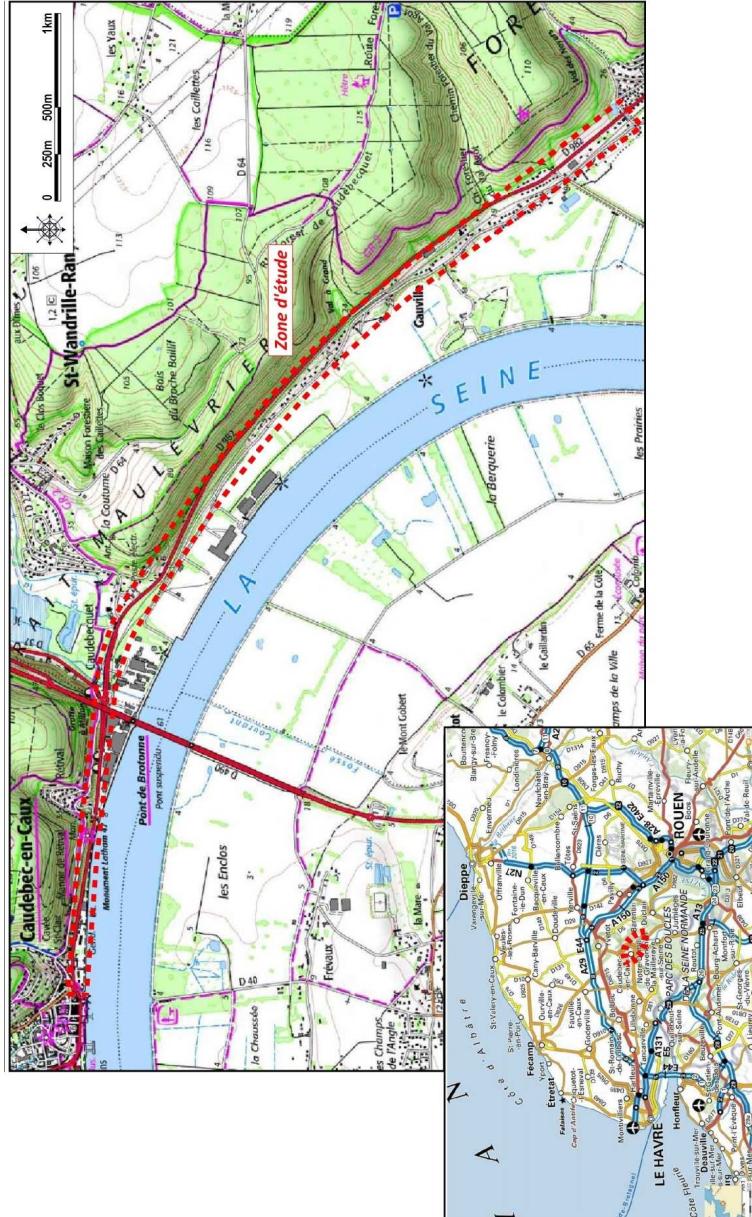
Réalisation de la section de La Seine à Vélo à Saint-Wandrille-Rançon – Dossier de Prise en Considération

1

# Sommaire

Situation du projet .....	3
Objet du dossier .....	4
Schéma Directeur Départemental des Véloroutes et Voies Vertes .....	5
Rappel des décisions concernant « La Seine à Vélo » .....	6
Diagnostic technique .....	7
- Ballast, traverses et rails .....	7
- Profils en long et en travers .....	8
- Passages à niveau et intersections .....	9
Propositions d'aménagement .....	13
- Rappels réglementaires .....	13
- Caractéristiques géométriques principales .....	14
- Profil en long / Tracé en plan / Revêtement-décapage-terrassement / Mobilier .....	15
Intersections .....	16
Coût, financement et échéancier du projet .....	17

## Situation du projet



Réalisation de la section de La Seine à Vélo à Saint-Vandrille-Rançon – Dossier de Prise en Consideration

## Objet du dossier

Le projet débute à l'extrémité du projet de voie verte entre Duclair et Le Trait en cours de réalisation par la Métropole Rouen Normandie au niveau de la rue Maréchal Gallieni sur la commune de Saint-Wandrille-Rançon pour se terminer au carrefour Rue Saint-Amand / RD982 également sur le territoire de Saint-Wandrille-Rançon.

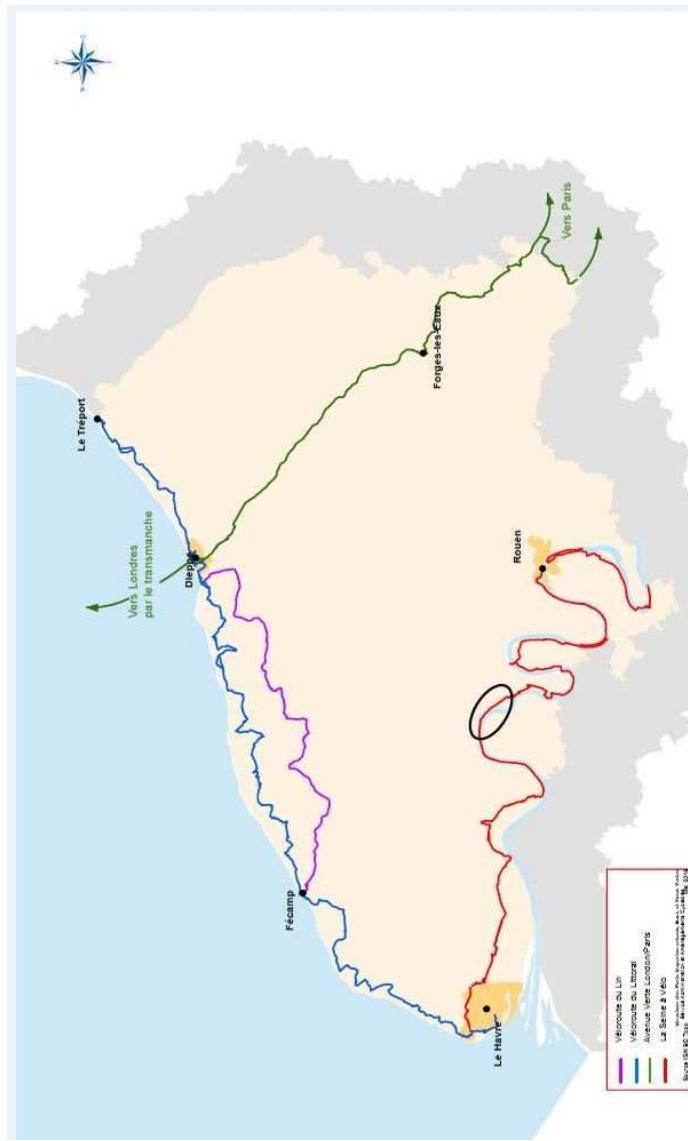
Sur cette section, le tracé du projet correspond à celui de l'ancienne voie ferrée reliant Caudebec-en-Caux à Barentin.

Le raccordement cyclable avec le centre-bourg de Caudebec-en-Caux sera pris en considération dans le cadre des travaux de requalification de la RD982.

**Ce dossier doit permettre au Département de la Seine-Maritime de prendre en considération le projet de continuité de « La Seine à Vélo® » sur le territoire de Saint-Wandrille-Rançon, d'approuver ses principales caractéristiques et son coût afin d'engager la réalisation des travaux.**



# Schéma Directeur Départemental des Véloroutes et Voies Vertes



Réalisation de la section de La Seine à Vélo à Saint-Wandrille-Rançon – Dossier de Prise en Consideration

# Rappel des décisions concernant « La Seine à Vélo »

- 2001
  - Mise en service du premier maillon de « La Seine à Vélo® » (ex-Véloroute du Val de Seine) correspondant à une section de près de 10 km entre Petitville et Villequier.
- 2005
  - Intégration de « La Seine à Vélo® » dans le Plan départemental des circulations douces.
  - Abattage d'un alignement de peupliers et replantation sur la section Petitville - Villequier
- 2010
  - Jalonnement de la section Jumièges-Ducclair
  - Réalisation d'une piste bidirectionnelle entre Val de la Haye et Canteleu
- 2011
  - Réfection du revêtement sur la section Petitville-Villequier suite à l'abattage des peupliers.
  - Réalisation d'une voie verte rue Winston Churchill à Caudebec-en-Caux
- 2012
  - Mise en place d'une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) sur la commune de Villequier
- 2013
  - Mise en place d'un jalonnement continué entre Elbeuf et Lillebonne.
  - Confortement des berges à Villequier
- 2014
  - Réalisation en site propre de la section Saint Pierre de Manneville – Val de la Haye
  - Mise en place d'un jalonnement de continuité entre Lillebonne et Le Havre
- 2015
  - Finalisation de la section Caudebec-Villequier
- 2016 / 2016
  - Réalisation d'un site propre entre Belbeuf et Rouen (Seine Amont Rive Droite)
- 2017
  - Réalisation en site propre de la section Boulevard de l'Ouest (Rouen – Canteleu)
- 2018
  - Création du Comité d'itinéraire de « La Seine à Vélo® » regroupant l'ensemble des collectivités partenaires du projet de Paris au Havre et Deauville
- 2018/2019
  - Démarrage des travaux de la section entre Ducclair et Le Trait par la Métropole (financement Métropole + Département)



Aujourd'hui, le projet de prolongement de « La Seine à Vélo® » sur Saint-Wandrille-Rançon a été établi en concertation avec les collectivités locales.

# Diagnostic technique

## Ballast, traverses et rails

Les trafics ferroviaires de cette section de ligne ont été stoppés en 1949 pour les voyageurs et en 1990 pour le fret.

Depuis 1990, les trains ne circulent plus sur cette voie, qui a progressivement été reconquise par la végétation.

Cette ligne était équipée d'une voie unique et non électrifiée qui conserve aujourd'hui encore ses rails, traverses et ballast.



Avec les années sans circulation, certains équipements manquent ponctuellement (notamment au niveau des passages à niveau). Sur la majeure partie du tracé, le ballast et les traverses sont envahis et recouvert par la végétation qui gagne du terrain. Néanmoins, le ballast est présent sur la majeure partie du linéaire et présente une certaine régularité.

Il convient de noter que la SNCF a d'ores et déjà commencé à retirer les rails et les traverses de la section objet du présent DPC en même temps que sur la section en cours de réalisation par la Métropole Rouen Normandie entre Duclair et Le Trait.

### Profil en long

En l'absence de levés topographiques, il n'est pas possible de connaître avec certitude le profil en long de la voie ferrée et les pentes que rencontreront les futurs usagers de la voie verte.

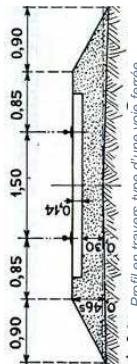
Néanmoins, dans le cas de voies ferrées anciennes, la déclivité maximale est de l'ordre de 3%, contrainte imposée par la technique ferroviaire.

Pour rappel, le cahier des charges national des véloroutes et voies vertes a fixé à 3 % la déclivité maximale acceptable, sauf exceptionnellement sur de très courtes distances où l'on peut admettre une déclivité plus forte (pour franchir un obstacle par exemple).

Par conséquent, l'implantation de la voie verte sur l'ancienne voie ferrée permet de garantir un aménagement aux pentes faibles, facilement praticable par tout public.

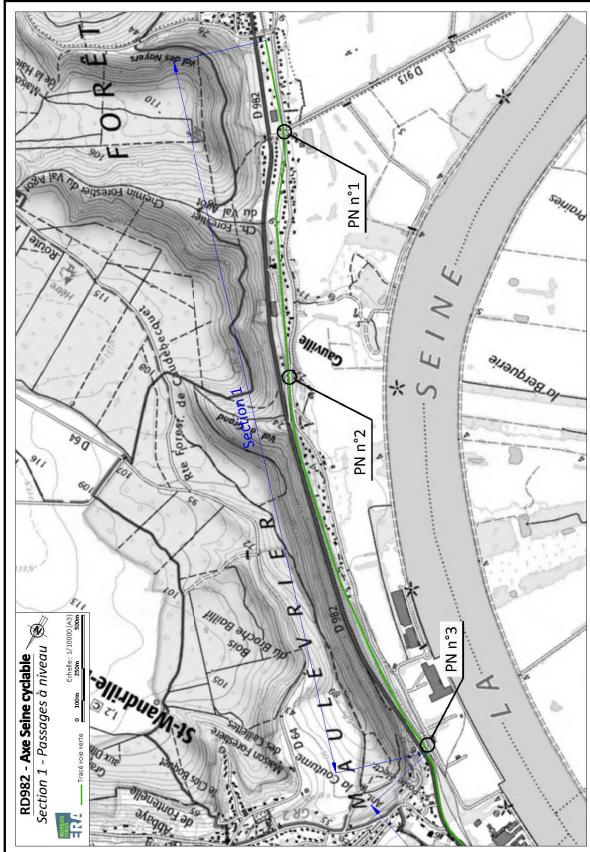
### Profil en travers

- La voie ferrée possède un profil en travers standard avec
- un écartement des rails de 1435 mm
  - des traverses de 2,60 m de longueur
  - des surjageurs en ballast de dimension variable, (au minimum de 20 à 30 cm de chaque côté des traverses), offrant une assise totale de 3 m minimum de large.



## Passage à niveau et intersections

Sur cette section, à l'exception du passage à niveau de démarrage rue Marechal Gallieni qui sera traité pour moitié dans les travaux de la Métropole, 3



Réalisation de la section de La Seine à Vélo à Saint-Wandrille-Rançon – Dossier de Prise en Considération

### PN n°1

Sur ce passage à niveau, la voie ferrée croise la rue du Bac de la commune de Saint Wandrille-Rançon. La rue du Bac fait le lien entre la RD982 et la rue Saint-Amand. Ce passage à niveau se trouve à proximité immédiate de la rue Saint-Amand et de l'accès au parking Lidl.

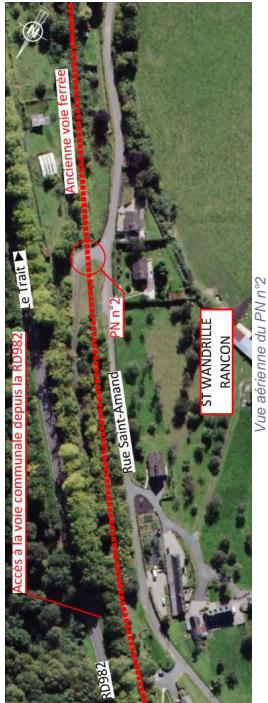


Sur ce PN, les rails des voies ferrées sont apparents.

Réalisation de la section de La Seine à Vélo à Saint-Wandrille-Rançon – Dossier de Prise en Considération

## PN n°2

Sur ce passage à niveau, la voie ferrée croise une voie communale accessible depuis la rue Saint Amand et depuis la RD982 uniquement dans le sens Caudebec-en-Caux vers Le Trait. Cette voie communale est limitée à 40 km/h et semble être très peu utilisée. Ce passage à niveau se trouve à proximité immédiate de la rue Saint-Amand.



Vue aérienne du PN n°2



Sur ce PN, les rails des voies ferrées sont encore apparents.

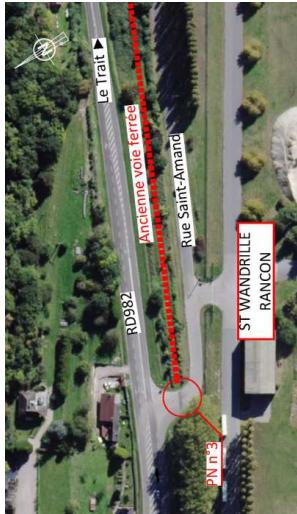
Réalisation de la section de La Seine à Vélo à Saint-Wandrille-Rançon – Dossier de Prise en Considération

### PN n°3

Sur ce passage à niveau, la voie ferrée croise la Rue Saint Amand qui rejoint la RD982.

Ce passage à niveau se trouve à proximité immédiate de la RD982.

L'intersection entre la RD982 et la rue Saint-Amand est fréquemment utilisée par des camions de livraison qui traversent donc ce passage à niveau.



Vue aérienne du PN n°3



Sur ce PN, tous les équipements de l'ancienne voie ferroviaire ont été retirés.

Réalisation de la section de La Seine à Vélo à Saint-Wandrille-Rançon – Dossier de Prise en Considération

# Proposition d'aménagement

## Rappels réglementaires

### Définition d'une voie verte

Une voie verte est une voie « multi-usages » en site propre, réservée aux usagers non-motorisés : cyclistes, rollers, piétons, jogger, personnes à mobilité réduite...

Le Code de la Route, article R.110-2, définit : « **Voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non-motorisés, des piétons et des cavaliers** ».

Depuis juin 2008, il existe un panneau de police spécifique aux voies vertes.



Panneau C/15 relatif aux voies vertes

Par définition, les voies vertes sont bidirectionnelles et une largeur minimale de 3 m est préconisée. Le revêtement est roulant et de bonne qualité.

Ce type d'aménagement est le plus agréable pour la promenade et donc le plus générateur de fréquentation.

### Exigences du cahier des charges des véloroutes et voies vertes

- Largeur entre 3 et 5 m
- Déclivité maximale de l'ordre de 3 %
- Accotements minimum de 0,50m de largeur
- Très haut niveau de sécurité
- Revêtement permettant aux usagers de rouler en toute sécurité et utilisable toute l'année
- Traitement paysager adapté au site

Réalisation de la section de La Seine à Vélo à Saint-Wandrille-Rançon – Dossier de Prise en Considération

## Caractéristiques géométriques principales

### Profil en travers type

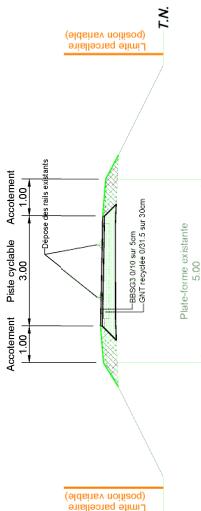
Le profil type de la voie verte comprendra :

- une chaussée de 3 m de large
- 2 accotements enherbés d'une largeur minimale d'1 m.

Ces accotements pourront permettre le passage des randonneurs et jouer un rôle dans le cas de sortie de route (enfants). Dans les secteurs en remblai, présentant un risque de chute, l'accotement pourra être élargi. Dans les secteurs en déblai, les accotements seront équipés d'un système d'assainissement (tranchée drainante) qui évitera la stagnation d'eau dans les points bas. Sur les sections où la largeur disponible est faible, ces accotements pourront être supprimés.

Selon la configuration de la voie ferrée actuelle, le profil de la voie offrira une succession de séquences à niveau, en déblai, en remblai ou à flanc de talus.

### Section en remblai



Section 1 : Profil en travers type

Réalisation de la section de La Seine à Vélo à Saint-Wandrille-Rançon – Dossier de Prise en Considération

### **Profil en long**

D'une manière générale, le profil en long sera calé sur le terrain naturel, afin de limiter les mouvements de terre.

Du fait de l'utilisation de la plate-forme ferroviaire, le projet respectera les déclivités maximales de 3% préconisées par le cahier des charges national des véloroutes et voies vertes.

### **Tracé en plan**

Sur la section concernée, le tracé en plan de la voie verte sera calé sur celui de l'ancienne voie ferrée avec l'axe central de la piste implanté entre les deux rails de la plateforme ferroviaire.

### **Revêtement – Décapage - Terrassement**

En l'absence d'étude géotechnique et de levé topographique pour ce niveau d'étude, il est décidé de fixer une portance minimale de 50 MPa conforme aux règles de l'art.

L'aménagement sera composé d'une structure s'appuyant sur le ballast en place avec une couche de roulement en enrobé permettant le meilleur confort pour les usagers avec un entretien facilité

### **Mobilier**

Dans un souci de continuité esthétique, le Département reprendra le même mobilier que ce qui sera installé par la Métropole sur la section de « La Seine à Vélo@ » entre Dugdair et Le Trait.

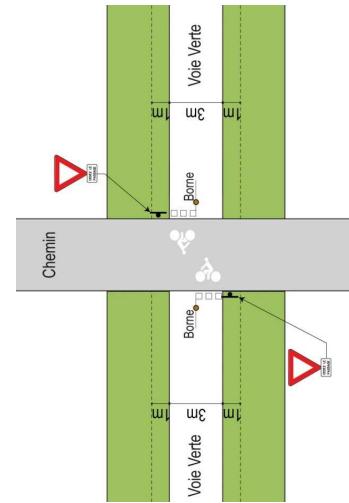


## Intersections

Le principe type d'aménagement sera réalisé avec des potelets délimitant l'accès motorisé. L'accès pour les véhicules d'entretien et de secours se fera sur une voie parallèle fermée par une barrière cadenassée par clé pompier.

Dans le cas d'une intersection avec un chemin ou une voie de desserte locale, les usagers de la voie verte devront céder le passage aux usagers de la voie croisée, le régime de priorité étant géré par un « Cédez-le-Passage ».

À cette interface avec le réseau routier, il existe un risque que des véhicules à moteur empruntent la voie verte. L'implantation d'un système limitatif est donc nécessaire. Un potelet sera implanté sur la voie verte, réduisant la largeur de la voie. Ce potelet sera amovible afin de conserver une possibilité d'accès pour les véhicules d'entretien et de secours.



Exemple d'intersection avec potelet

Lors de traversée de route plus importante, le régime de priorité devra être géré par un « STOP » afin de signaler l'importance de cette traversée. Cette situation n'est envisagée qu'au niveau du PN n°3.

# Coût, financement et échéancier du projet

## • Le coût du projet

Le coût du projet de la section de La Seine à Vélo sur Saint Wandrille représente un montant global de 655 000 euros TTC

## • Le financement

Le financement de ce projet sera assuré par le Département de la Seine-Maritime. Des demandes de subventions seront effectuées auprès de la Communauté d'Agglomération Caux Vallée de Seine, du Conseil Régional de Normandie, ou tout autre financeur.

## • Le foncier

Après que la SNCF ait réalisé l'ensemble des travaux de retrait des rails et des traverses, une convention de transfert de gestion sera signée entre la SNCF et le Département afin que ce dernier puisse avoir la jouissance des terrains concernés.

## • Le planning des travaux

Études de projet : 2018-2019  
Travaux de voie verte : 2019-2020.

## • L'entretien

L'entretien de la section Saint-Wandrille-Rançon sera assuré par le Département.  
Des conventions pourront également être passées avec les communes.

	Coût en €
Études préalables du projet de voie verte	25 000 €
Retrait des rails et des traverses	100 000 €
Travaux de voirie et de réseaux divers	370 000 €
Aléas et imprévus	50 000 €
Total en € HT	545 000 €
Total en € TTC	654 000 €
Arrondi à	655 000 €