

DOCUMENT N°2

# NOTE DE PRESENTATION DU PROJET

## Indice A

## 1. OBJECTIFS DE L'OPERATION

Les grands objectifs de l'opération d'aménagement sont les suivants :

- Contribuer à l'élaboration des schémas régional et national des véloroutes et voies vertes,
- Favoriser le développement de l'utilisation du vélo tant pour une pratique de loisirs et de tourisme que comme mode de déplacement urbain ou interurbain de courtes distances.
- Mettre en place un instrument d'aménagement du territoire et de diversification de l'offre locale touristique et de loisirs, permettant le développement d'un tourisme durable,
- Favoriser la découverte de patrimoines urbains et ruraux, naturels et culturels grâce à des modes de déplacement respectueux de l'environnement ;
- Générer de nouvelles retombées de développement social et économique et favoriser la création d'emplois et l'émergence de nouveaux métiers.
- Compléter les réseaux cyclables existants ou en projet.
- Fédérer les énergies locales et régionales autour d'un projet d'aménagement structurant le territoire.

## 2. SITUATION ACTUELLE

La zone d'étude est à l'heure actuelle constituée par la berge Nord du canal du Rhône à Sète dont la largeur est très variable en fonction des secteurs concernés. Cette berge est occupée par un chemin de halage utilisé par Voies Navigables de France (VNF) pour l'entretien du canal. Une végétation naturelle et un talus constitué de matériaux de dragage du canal se développent entre le chemin de halage et le contre-canal. De manière ponctuelle, la zone d'étude est utilisée pour le pâturage des troupeaux.

## 3. PRESENTATION DU PROJET

### 3.1. VARIANTE ÉTUDIÉES

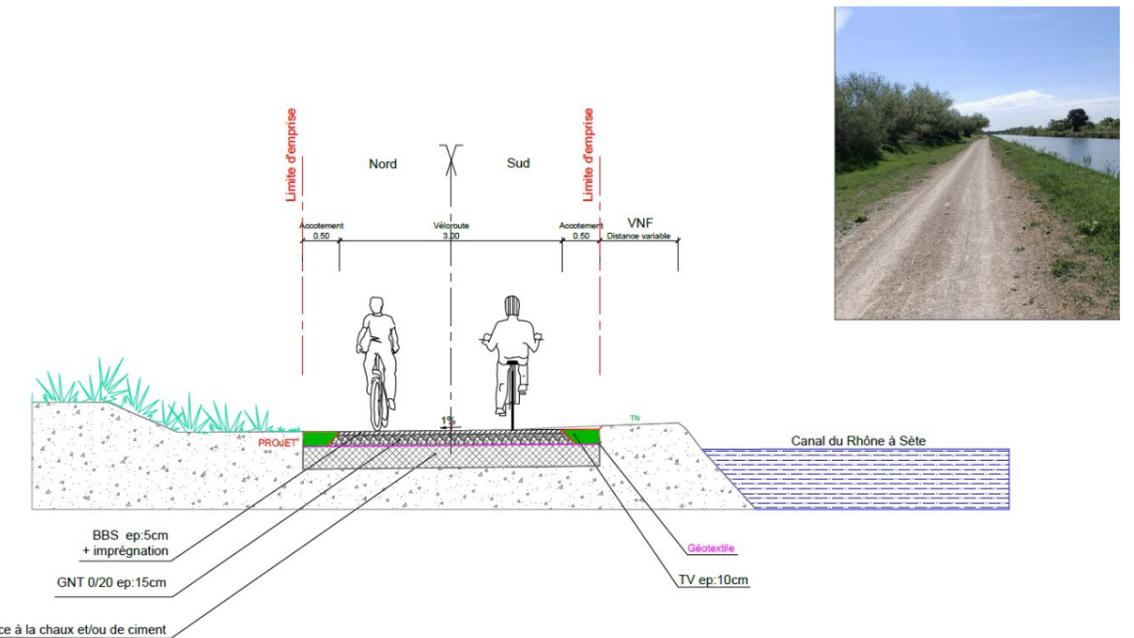
La configuration du site a considérablement limité l'étude de variantes de tracé. En effet, avec le canal du Rhône à Sète au Sud, le contre-canal, les parcelles agricoles, l'emprise destinée à l'aménagement est très fortement limitée.

Ainsi, afin de limiter les conséquences sur le milieu naturel, le paysage et l'ensemble des contraintes techniques précédemment édictées, la superposition du tracé de la véloroute et du chemin de halage VNF a très rapidement été considérée comme la seule alternative envisageable.

### 3.2. PROFIL EN TRAVERS

Le projet d'aménagement de la véloroute entre le pont de l'écluse de Saint-Gilles et le pont de Gallician consiste à aménager une bande cyclable de 3 mètres de largeur avec deux accotements bilatéraux de 0.50 mètre, en rive nord du canal du Rhône à Sète, sur les emprises du chemin de halage existant utilisé par Voies Navigables de France (VNF) pour l'entretien du canal, sur les communes de Saint-Gilles, Beauvoisin et Vauvert.

Une distance de sécurité de 2.50 mètres sera respectée par rapport au haut de berge du canal dans la mesure du possible. Si la distance de sécurité ne peut être respectée, VNF impose une poutre de rive de 0.50 mètres afin de renforcer la structure du terrain. Cela permettra d'assurer la sécurité des engins qui se croisent.



### 3.3. TRACÉ EN PLAN

#### 3.3.1. SECTION 1 : ÉCLUSE DE SAINT-GILLES - PONT D'ESPEYRAN

Le casier de stockage et réessuyage de Saint-Gilles est contourné par le Sud afin de répondre aux exigences de sécurité des usagers évoqués par VNF.

A la fin du casier, à la confluence avec le canal du Rhône à Sète, la véloroute est juxtaposée au chemin de halage.

Entre la confluence du canal du Rhône à Sète et le pont d'Espeyran, un chemin d'exploitation, parallèle au chemin de halage, est davantage emprunté par les engins de VNF. La véloroute passera donc sur le chemin de halage.

Evolution de la section 1 : A l'origine des études de la Via Rhôna, son aménagement depuis Gallician, devait s'arrêter au Pont d'Espeyran pour une durée de plusieurs années, avant que puisse être réalisée la continuité du Pont d'Espeyran vers Bellegarde-Beucaire. Cette branche du Pont d'Espeyran à l'Ecluse de Saint-Gilles a donc été projetée afin de créer un accès vers la Via Rhôna au Pont d'Espeyran.

Aujourd'hui, le tronçon entre le Pont d'Espeyran et Bellegarde, devrait se réaliser très prochainement. Ce qui permettra une continuité complète de la Via Rhôna depuis Aigues Mortes-Le Grau du Roi jusqu'à Beaucaire, avec des accès qui paraissent suffisants.

En conséquence, l'utilité d'aménager la branche d'accès de l'Ecluse de Saint-Gilles au Pont d'Espeyran n'est plus forcément avérée.

Il est donc prévu de différer cet aménagement après l'ouverture de la section continue de Via Rhôna entre Aigues-Mortes – Le Grau du Roi et Beaucaire et si sa nécessité s'avérait.

#### 3.3.2. SECTION 2 : PONT D'ESPEYRAN - PONT DE FRANQUEVAUX

Le franchissement du pont d'Espeyran se fera en circulation partagée sur le pont. Il se fera également sous le pont en voie verte pour rejoindre la section future prévue du pont d'Espeyran au port de Bellegarde.

Sur l'ensemble de cette section, la véloroute est superposée au chemin de halage.

Le franchissement du pont de Franquevaux s'effectuera en empruntant le passage inférieur en voie verte.

### 3.3.3. SECTION 3 : PONT DE FRANQUEVAUX - PONT DE GALLICIAN

Entre le pont de Franquevaux et le pont de Gallician, un tracé en superposition du chemin de halage est envisagé.

Au droit du pont de Gallician, la véloroute se divisera en deux :

- Remontée de la véloroute avant le pont de Gallician sur la RD779,
- Passage sous le pont et arrivée sur le parking de Gallician.

## 3.4. PROFIL EN LONG

La véloroute sera implantée au plus proche des côtes du terrain naturel.

Dans certains cas, notamment dans la section 3, il faudra prévoir un remblai, imposé par les côtes du terrain naturel très basses. Ceci a pour avantage de se rehausser par rapport à l'oléoduc.

## 3.5. OUVRAGES HYDRAULIQUES

Sur le tracé de la véloroute, huit ouvrages hydrauliques sont présents : OH1, OH4 OH7, groupe OH8, 9,10, OH13 et OH14.

L'OH1 est une station de pompage. La véloroute est superposée au chemin de halage à cet endroit. Des gardes corps seront mis en place pour empêcher d'approcher les pompes et prévenir de quelque accident.

L'OH4 est un ouvrage maçonné en mauvais état. La véloroute est superposée au chemin de halage à cet endroit. Des gardes corps seront mis en place pour assurer la sécurité des usagers.

L'OH7 est un pont en pierres taillées en mauvais état. La véloroute est superposée au chemin de halage à cet endroit. Des gardes corps seront mis en place pour assurer la sécurité des usagers.

Les ouvrages OH8, 9 et 10 représentent une station de pompage avec un bassin hydraulique, une martelière et un pont maçonné. La véloroute se superpose au chemin de halage à cet endroit pour le franchissement du Pont de Franquevaux directement à l'aval des ouvrages. Des gardes corps seront mis en place pour assurer la sécurité des usagers.

L'OH13 est une buse qui passe sous le chemin de halage. La véloroute est superposée au chemin de halage à cet endroit. Une attention particulière sera faite lors des travaux.

L'OH14 est un ouvrage en pierres maçonnées avec une martelière. La véloroute est juxtaposée au chemin de halage mais le rejoindra pour le franchissement de cet ouvrage. Des gardes corps seront mis en place pour assurer la sécurité des usagers.



## 3.6. ASSAINISSEMENT

Initialement, l'imperméabilisation générée par la véloroute est prévue d'être compensée par un système de cunette/merlon qui va venir sécuriser la véloroute par rapport au canal et guider les eaux de pluie.

Il est prévu l'évolution suivante du projet : Le profil en travers de la piste cyclable serait penté à l'opposé du canal afin de ne pas guider les pluiolessivats de la voie directement vers le canal mais plutôt vers le contre canal longeant ce dernier.

Le chemin de halage actuel est déjà fortement compacté par le passage régulier de véhicules ainsi que d'engins de chantier et d'entretien de VNF (Voies Navigables de France), il s'apparente à un revêtement imperméable. L'imperméabilisation des sols sera donc largement pondérée par rapport à la situation existante. Les pollutions chroniques causées par les usagers et les engins d'entretien sont infimes.

## 3.7. AIRES DE STATIONNEMENT

A chaque extrémité du tronçon à l'étude, un parking sera présent.

Il est prévu l'évolution suivante du projet : L'aménagement de la section 1 étant différé (cf. 3.3.1), le parking de l'Ecluse l'est également.

S'il venait à être réalisé, il comprendrait une trentaine de voitures et un cheminement des places de stationnement vers le départ de la véloroute ainsi qu'un chemin de service dédié aux engins de VNF.

Le parking du Pont d'Espeyran sera créé pour permettre aux Personnes à Mobilité réduite (PMR) d'accéder à la véloroute. En effet, les PMR ne peuvent pas franchir le pont d'Espeyran à cause de ces fortes pentes. Elles devront donc prendre le départ de la véloroute à partir du pont d'Espeyran.

Le parking du port de Gallician est existant.

### 3.8. STRUCTURE DE CHAUSSÉE

La structure de la véloroute sera composée d'une couche d'assise de 20 à 30cm d'épaisseur et d'une couche de roulement de 5cm.

Les accotements auront une couche d'assise de 15cm et un revêtement en terre végétale enherbée de 10 cm d'épaisseur.

La couche d'assise sera en GNT 0/20 mm et la couche de roulement sera plutôt un revêtement du type béton bitumineux du fait des passages des engins de VNF.

Le revêtement prévu pour la bande cyclable est un enrobé de couleur sable sur une largeur de 3 mètres.

Par ailleurs, au droit de la guinguette de Franquevaux d'où démarrent des promenades à cheval, sur environ 80 mètres, le revêtement projeté sera de type clapissette (gravier stabilisé drainant) plutôt qu'enrobé. L'objectif est d'offrir aux chevaux un revêtement plus adapté et d'identifier clairement une zone partagée où il sera demandé aux cyclistes d'être pied à terre.

Les accotements de la voie verte sont réalisés en terre issue du site et enherbés.

Si la distance de sécurité à partir du bord de la berge côté canal est inférieure à 2.5 m, un renforcement par une poutre de rive sur 50cm sera nécessaire.

Du fait d'un traitement en place des matériaux, les terrassements sont réduits. Ils consistent à décaisser d'une part, afin de mettre en place la structure de chaussée.

### 3.9. AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

Le tronçon de véloroute fera l'objet d'aménagements paysagers et d'équipements permettant la mise en valeur et l'observation du patrimoine naturel local ainsi que le confort des usagers. Ces aménagements comprennent :

-  Du mobilier,
-  Des plantations,
-  Des équipements de type belvédère, observatoire : ces derniers (belvédère, observatoire) ne seront toutefois pas réalisés lors de la réalisation de la voie verte. Si ces équipements s'avéraient opportuns dans l'avenir, après retour d'usage de la voie verte par les cyclistes, intérêt d'observation du paysage, ils seraient alors envisagés.