

# NOTE DE PRESENTATION DU PROJET

VELOROUTE VIARHONA DU LEMAN A LA MEDITERRANEE  
TRONÇON ENTRE LE PONT D'ESPEYRAN ET BELLEGARDE

## 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 ETUDIÉES

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.

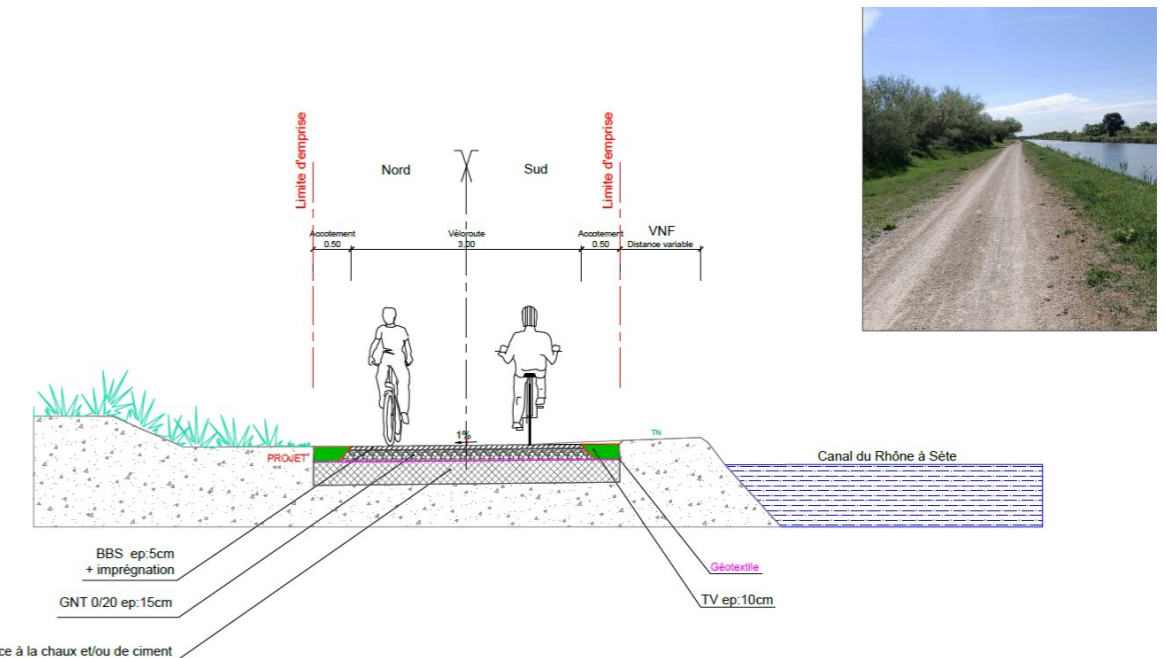
Ainsi, afin de limiter les conséquences sur le milieu naturel, le paysage et l'ensemble des contraintes techniques précédemment édictées, la superposition du tracé de la véloroute et du chemin de halage VNF a très rapidement été considérée comme la seule alternative envisageable.

### 3.2. PROFIL EN TRAVERS

Le projet d'aménagement de la véloroute entre le pont d'Espeyran et Bellegarde consiste à aménager une bande cyclable de 3 mètres de largeur avec deux accotements bilatéraux de 0,50m, 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 et Bellegarde.

Suite aux études préliminaires menées en amont et aux conclusions des différentes concertations, le tracé de véloroute est défini selon les préconisations suivantes :

La véloroute projetée présentera une mono-pente de l'ordre de 2% orientée de manière à évacuer les eaux pluviales vers le contre-canal.



### 3.3. TRACÉ EN PLAN

Le premier tronçon du projet s'étend de Port de Bellegarde aux jardins de Saint-Gilles en amont du port de Saint-Gilles.

L'aménagement au niveau du port de Saint-Gilles sera réalisé par la Commune de Saint-Gilles.

Le deuxième tronçon s'étend du port de Saint-Gilles jusqu'au pont d'Espeyran, sur la commune de Saint-Gilles.

#### 3.3.1. TRONÇON COMPRIS ENTRE LE PORT DE BELLEGARDE ET LE PONT SOUS L'A54

Au niveau du port de Bellegarde, la zone cyclable sera partagée avec les véhicules des plaisanciers qui ont un droit de stationnement, avec une signalisation adaptée.

A partir de la barrière existante des Voies de Navigables de France, la circulation des véhicules à moteur sera interdite (sauf véhicules VNF) et la barrière existante sera remplacée par une barrière adaptée à l'usage de type voie verte en chicane.

Sur ce tronçon, l'espace disponible est large entre berge et talus et le tracé se superpose au chemin de halage existant, au droit du pont de Broussan la largeur disponible est inférieure à 2,5m. La présence de cet ouvrage nécessite l'implantation de barrières longeant les berges afin d'assurer la sécurité des usagers.

De plus, des accès pour les véhicules d'entretien de VNF sont présents de part et d'autre du pont.

Ainsi, les barrières existantes seront remplacées par des barrières type voie verte et des enrochements permettront de bloquer l'accès aux véhicules motorisés, et une aire de retournement sera réalisée pour les véhicules des VNF.

Deux ouvrages hydrauliques sont présents sur cette section (OH1 et OH2) et décrits dans le dossier.

#### 3.3.2. TRONÇON DU PONT SOUS L'A54 AUX JARDINS AMONT DE SAINT-GILLES

Sur ce tronçon, la largeur disponible entre berges et talus est importante et la véloroute se superpose au chemin de halage.

Cette largeur se réduit au niveau du pont de Pichegu avec la présence du contre-canal.

La présence de ces ouvrages nécessite la mise en œuvre de barrières de part et d'autre de la véloroute afin

d'assurer la sécurité des usagers.

Sur ce tronçon, un chemin permet l'accès à une zone de pâturage à un éleveur. Des barrières seront installées avec droit d'accès à l'éleveur.

L'ouvrage hydraulique OH3 est présent sur ce tronçon et décrit dans le dossier.

### 3.3.3. TRONÇON DES JARDINS AMONT DE SAINT-GILLES AUX JARDINS AVAL DE SAINT-GILLES

Le tracé de la véloroute se superpose au chemin de halage.

Au niveau de l'entrée dans la zone des jardins amont de Saint-Gilles, une zone partagée sera créée, permettant le croisement des usagers de la voie verte et des véhicules des riverains en toute sécurité. A cet égard, un barriérage et une signalisation adaptés seront mis en œuvre.

Des aires de retournement seront aménagées de part et d'autre de la véloroute.

Sur ce tronçon, une passerelle piétonne existante est implantée au-dessus du contre-canal. Une signalisation adaptée sera mise en œuvre pour signaler sa présence aux usagers.

### 3.3.4. TRONÇON DES JARDINS AVAL DE SAINT-GILLES AU PONT D'ESPEYRAN

Le tracé de la véloroute se superpose à celle du chemin de halage de VNF.

Les ouvrages hydraulique OH4 et OH5 sont présents sur ce tronçon et décrits dans le dossier.

Au droit de l'embarcadère d'avirons, une signalisation adaptée sera mise en œuvre.

Le tracé de la voie verte passera à l'arrière des jardins actuels.

## 3.4. PROFIL EN LONG

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

Dans le cadre de la superposition, les côtes du projet se confondent aux côtes du chemin de halage.

## 3.5. OUVRAGES HYDRAULIQUES

Plusieurs ouvrages hydrauliques sont présents le long du linéaire de la future véloroute. Ces derniers limitent la largeur disponible pour l'implantation de la véloroute et nécessitent l'implantation de barrières longitudinales afin de prévenir les éventuelles chutes des usagers. Ils ne feront l'objet d'aucun réaménagement dans le cadre de ce projet.

## 3.6. ASSAINISSEMENT

Le profil en travers de la piste cyclable sera penté à l'opposé du canal afin de ne pas guider les pluviostivats 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 et 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

Aucune aire de stationnement ne sera aménagée dans le cadre de ce projet.

## 3.8. STRUCTURE DE CHAUSSÉE

Sous réserve de validation par l'étude géotechnique, les terrassements se limiteront au décaissement des bandes nécessaires au projet sur une profondeur de 46 cm.

Un simple reprofilage en GNT 40/60 d'épaisseur 30cm est envisagé avant la mise en œuvre de la structure de la véloroute.

Cette structure se composera d'une couche d'assise en GNT 0/20 d'épaisseur 10cm et d'une couche de roulement en Béton bitumineux 0/6 (ou 0/10) d'épaisseur 6cm prenant en compte le passage des engins de VNF.

Sous réserve de validation par l'étude géotechnique de l'obtention d'une plateforme de qualité PF2, la voie verte projetée sera suffisante pour le passage des vélos mais aussi des véhicules d'entretien des VNF selon le manuel de conception du ministère des transports pour chaussées neuves à faible trafic.

Concernant les accotements, ils seront réalisés en GNT 0/20 sur une épaisseur de 40 cm environ.

## 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 des aires de repos (environ 1 tous les km) équipées d'attaches-vélos, de bancs et d'assis-debout.

Ils comprennent également deux aires de pique-nique composées de bancs, tables et d'aménagements végétalisés au niveau de la sortie des jardins amont de Saint-Gilles et en sortie du port de Saint-Gilles au niveau du jalon kilométrique PR26.000.

## 3.10. EQUIPEMENTS

Dans ce milieu naturel très sauvage, la présence de poubelle et WC n'est pas souhaitable. Le long du tracé, aucun réseau d'eau n'est présent.

A chaque entrée/sortie de la véloroute, un système de contrôle d'accès par barrières – potelets est mis en place.

Cela empêchera les intrusions de véhicules à moteur mais permettra aux engins d'entretien de pénétrer sur la véloroute.

## 3.11. I. SIGNALISATION

La signalisation horizontale sera minimaliste dans ce milieu naturel.

La signalisation adaptée sera installée aux croisements de routes (passage des ponts).

La signalisation verticale respectera la charte de signalisation ViaRhona.

Des panneaux de police seront mis en place pour les zones de circulation partagée (traversée de la halte fluviale de Bellegarde, accès au parking de l'écluse de Saint-Gilles).