

# ENQUÊTE PUBLIQUE

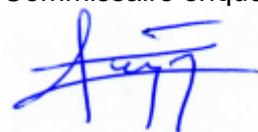
**Projet de véloroute ViaRhona,  
tronçon entre l'écluse de Saint Gilles  
et le pont de Gallician,  
sur les communes de Saint Gilles,  
Vauvert et Beauvoisin (Gard)**

**Demande d'Autorisation  
Environnementale**

## **TITRE II AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVEES**

Le 21 mars 2024

Marie-Laurence AUZIAS  
Commissaire enquêtrice

A blue ink signature of Marie-Laurence AUZIAS, written in a cursive style.

# SOMMAIRE

1	- RAPPEL DU PROJET.....	3
2	- BILAN DE L'ENQUETE PUBLIQUE .....	3
3	- RAPPEL DES ENJEUX DU PROJET.....	4
3.1	- Enjeux pour l'environnement .....	4
3.2	- Autres enjeux.....	5
4	- CONCLUSIONS MOTIVEES .....	5
4.1	- Impact sur les milieux faunistiques et floristiques .....	5
4.2	- Imperméabilisation des sols .....	6
4.3	- Risque d'inondation.....	6
4.4	- Risques pour les usagers .....	6
4.5	- Tracés alternatifs.....	7
4.6	- Stationnement .....	7
4.7	- Déchets et sanitaires.....	7
4.8	- Conclusion générale .....	8
5	- AVIS.....	8

## **1 - RAPPEL DU PROJET**

Le projet soumis à enquête publique porte sur la réalisation d'une portion de véloroute entre l'écluse de Saint Gilles et le pont de Gallician. Ce tronçon de 12,5 km longe le canal du Rhône à Sète et traverse les communes de Saint Gilles, de Vauvert et de Beauvoisin. Sur la plupart du tracé, il vient en lieu et place du chemin de halage existant.

Le Maître d'Ouvrage a annoncé en cours d'enquête que le tronçon de véloroute entre le pont d'Espeyran et l'écluse de Saint Giles prévu dans le dossier était abandonné définitivement.

## **2 - BILAN DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

L'enquête s'est déroulée du 22 janvier au 21 février 2024, soit durant 31 jours consécutifs. Les points remarquables dans le processus de déroulement de l'enquête sont :

- un dossier d'enquête initial demandant des compléments, ce qui a conduit à repousser à plusieurs reprises la date d'ouverture de l'enquête,
- une erreur de date dans l'arrêté d'ouverture initial nécessitant un arrêté modificatif et une révision de l'avis d'enquête,
- une insertion de l'avis révisé dans le site de la Préfecture 14 jours avant le début de l'enquête, la publication de cet avis par les autres canaux de communication (affiches, journaux, registre dématérialisé) étant cependant intervenue plus de 15 jours avant,
- la disparition d'une affiche de l'avis d'enquête en cours d'enquête. Toutefois, les huit autres affiches qui sont restées en place ont permis une information du public suffisante.

L'enquête s'est déroulée dans un climat serein.

Au regard des 1131 visiteurs du site internet dédié, des 493 téléchargements d'au moins une pièce du dossier d'enquête et des 28 personnes ayant déposé une contribution, ce qui a donné lieu à 52 observations, on peut considérer que le projet a mobilisé l'intérêt du public. Le projet a recueilli 50 % d'avis du public favorable, 25 % d'avis favorable avec réserve, 14% d'avis défavorable et 11% d'opinion neutre.

Les préoccupations du public portent principalement sur la cohabitation avec les agriculteurs et les éleveurs, la nature de la chaussée et les tracés alternatifs.

Les Personnes Publiques Associées sollicitées (Commission Locale de l'Eau en charge du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Camargue Gardoise et Syndicat Mixte Camargue Gardoise) ont donné un avis favorable assujéti à des réserves qui ont été prises en compte par le Maître d'Ouvrage.

Côté Personnes Publiques Consultées, je constate que le conseil municipal des trois communes concernées a voté à l'unanimité une délibération en faveur du projet de véloroute, ce qui dénote un consensus des élus sur ce projet. Par ailleurs, l'unité Voies Navigables de France s'est limitée à souligner son rôle de soutien technique pour le renforcement des berges. Enfin, l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP) consultée sur ce projet ne s'est pas manifestée, ce qui vaut accord tacite de sa part.

Au terme de l'enquête, après avoir analysé l'ensemble de la procédure, des pièces du dossier, des observations recueillies, et avoir mesuré les avantages et inconvénients du projet, j'estime que :

- le dossier soumis à l'enquête est compréhensible, circonstancié et complet,
- l'enquête a été organisée et s'est déroulée conformément à la réglementation, hormis la publication d'un des avis,
- toutes les personnes qui le souhaitent ont eu la possibilité de me rencontrer, de m'écrire et de formuler des observations dans le registre déposé en mairie, ou par mail ou sur le site Internet abritant le registre dématérialisé,
- le Conseil Départemental du Gard, maître d'ouvrage, a apporté des réponses claires à toutes les questions posées et observations formulées par le public et par moi-même dans les délais requis,
- j'ai pu accomplir les démarches et obtenir toutes informations que je jugeais utiles et nécessaires à l'instruction du dossier.

Par conséquent, je considère que je dispose des éléments nécessaires et suffisants pour me permettre de formuler l'avis qui suit.

### **3 - RAPPEL DES ENJEUX DU PROJET**

#### **3.1 - Enjeux pour l'environnement**

Bien que le projet traverse des zones protégées, notamment deux zones Natura 2000, les enjeux environnementaux associés aux travaux et à l'exploitation de la véloroute sont limités. En effet, la plupart du tracé de la véloroute se superpose avec le chemin de halage existant et les nuisances apportées par la véloroute sont assez équivalentes à celles du chemin. L'impact est qualifié de "nul" à "faible" selon le compartiment faunistique ou floristique, après mise en place de la démarche "Eviter, Réduire, Compenser" (ERC) retenue par le Maître d'Ouvrage.

Le risque de fuite de carburant par agression de l'oléoduc longeant le chemin de halage pendant les travaux peut être écarté du fait de sa distance et de sa profondeur, et de mesures complémentaires, en particulier la présence d'un représentant de la compagnie gérant cet oléoduc.

Le fait que la chaussée comporte un revêtement étanche n'augmente que très peu le degré d'imperméabilisation des sols. En effet, le chemin de halage existant est déjà fortement compacté par le passage des engins de VNF. A titre compensatoire, les eaux de ruissellement seront orientées à l'opposé du canal pour favoriser leur infiltration dans le sol. Par ailleurs, le Maître d'Ouvrage précise que la superficie des surfaces classées artificialisées au sens de la loi "Zéro Artificialisation Nette" reste la même avant et après la mise en œuvre de la véloroute.

Vis-à-vis du risque d'inondation, le site d'implantation du projet se trouve en zone inondable. Toutefois, la conception prévue n'induit pas de risque supplémentaire, la cote finale des ouvrages étant équivalente à celle du terrain actuel. De plus, le merlon Nord destiné à contenir les débordements du canal sera conservé et les parties de la berge identifiées comme fragilisées seront renforcées, ce qui devrait éviter la création de voies d'eau vers les terres agricoles au Nord.

Des mesures de protection des ouvrages hydrauliques de ressuyage pendant les travaux et le maintien de l'accès à la station de pompage permettront de conserver la fonctionnalité de ces dispositifs destinés à assécher les terres agricoles au Nord du canal.

Concernant les déchets induits par la fréquentation de la véloroute, le Maître d'Ouvrage a opté pour des panneaux incitant les usagers à ramener leurs déchets. La mise en place de poubelles et de sanitaires dans un milieu naturel n'est pas retenue. Le Maître d'Ouvrage se rapprochera des communes pour savoir si des sanitaires existent ou sont envisageables et, dans l'affirmative, mettra en place une signalisation au niveau de la véloroute.

Par ailleurs, des panneaux sont prévus pour sensibiliser les usagers à la biodiversité et aux traditions de la Camargue. Ces panneaux seront établis en concertation avec les instances touristiques et écologiques.

### **3.2 - Autres enjeux**

Concernant le tracé, l'abandon de la section de véloroute entre le pont d'Espeyran et l'écluse de Saint Gilles constitue un point favorable car cette section débouchait sur une route dangereuse et n'aurait probablement pas été beaucoup empruntée une fois que la future section pont d'Espeyran/Saint Gilles/ Bellegarde aura été mise en service (projet en cours). Ce tracé serait ainsi plus direct et plus sécurisé, et répondrait aux attentes de Saint Gillois.

Le Maître d'Ouvrage n'a pas étudié de projet alternatif. Un tracé empruntant l'ancienne voie ferrée cheminant au Nord du canal et reliant Saint Gilles à Gallician constituerait la possibilité la plus intéressante, avec cependant un foncier non maîtrisé (propriété de la SNCF), des paysages agricoles assez quelconques et la proximité d'une route passagère.

Les dispositions prévues par le Maître d'Ouvrage sont adaptées pour l'accueil des personnes à mobilité réduite (places de parking en sable stabilisé, tables adéquates).

Par ailleurs, le Maître d'Ouvrage a fait évoluer son projet pour limiter la gêne occasionnée au niveau de la guinguette (clapicette et barrières favorisant le ralentissement des cyclistes).

Concernant le stationnement, un parking est créé au niveau du pont d'Espeyran, en complément du parking de Gallician et des places de stationnement à Franquevaux.

Enfin, concernant la sécurité des personnes, il ressort de divers témoignages qu'il arrive qu'un taureau s'échappe de son enclos et se retrouve sur le chemin de halage. Le risque d'agression des usagers est important.

## **4 - CONCLUSIONS MOTIVEES**

### **4.1 - Impact sur les milieux faunistiques et floristiques**

Au vu des enjeux environnementaux examinés en § 3.1, j'estime que l'impact du projet serait négligeable sur les milieux humains et biologiques, en particulier vis-à-vis des deux sites Natura 2000, que ce soit en phase d'exploitation de la véloroute ou en phase de chantier.

Ce positionnement se recoupe avec l'avis de l'Autorité Environnementale (MRAE Occitanie) qui n'a pas émis de remarque ou d'objection particulière concernant ce projet.

## **4.2 - Imperméabilisation des sols**

Concernant le revêtement étanche prévu pour la chaussée de la véloroute, au vu des éléments développés en § 3.1, je considère que l'imperméabilisation des sols induite est acceptable car équivalente à celle du chemin de halage existant, sachant de plus que les surfaces en jeu (environ 3,75 ha) ne sont soumises qu'au régime déclaratif au titre de la rubrique 2.1.5.0 "rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol" du décret n°2006-881 du 17 juillet 2006, ces surfaces étant supérieures à 1 ha mais très inférieures à 20 ha.

A cet égard, la Commission Locale de l'Eau en charge du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Camargue Gardoise n'a pas émis de remarque particulière à ce sujet.

De plus, ce type de revêtement permet une fréquentation par un éventail d'utilisateurs plus large qu'un revêtement gravillonné, en particulier pour les personnes à mobilité réduite et les enfants. Les piétons et les cyclistes gravel adeptes du "tout terrain" conservent la possibilité d'emprunter l'accotement en rive Sud du canal ou les abords herbeux de la véloroute.

J'estime en outre que le choix du Maître d'Ouvrage pour un revêtement de couleur claire plutôt que noire constitue un élément favorable car il contribue dans une certaine mesure à la lutte contre les îlots de chaleur.

Au sens de la loi "Zéro Artificialisation Nette", les zones d'emprise du projet conservent leur statut de surfaces artificialisées. Le projet ne se fera donc pas au détriment d'espaces naturels, agricoles ou forestiers.

Dans ces conditions, je suis favorable à un revêtement de type bitumineux pour la véloroute.

## **4.3 - Risque d'inondation**

J'estime que les dispositions détaillées en § 3.1 sont satisfaisantes et permettent de garantir une tenue correcte dans le temps de l'infrastructure de la véloroute ainsi qu'une conservation du merlon et des ouvrages hydrauliques existants. Ainsi, les possibilités d'entrée d'eau dans les terres agricoles situées au Nord de la véloroute sont limitées au maximum et les ouvrages de ressuyage existants pourront continuer d'assurer l'assèchement de ces terres.

## **4.4 - Risques pour les usagers**

Je considère que les dispositions prévues favorisent un partage apaisé de l'espace entre les piétons et les cyclistes, notamment grâce aux panneaux limitant la vitesse, à la zone sécurisée au niveau de la guigette et aux larges bas-côtés herbeux de la véloroute.

La possibilité d'une présence récurrente d'un taureau sur la véloroute ne peut être écartée à ce jour et présente un risque d'agression des personnes avec des conséquences potentiellement très graves soulignées par tous. Le risque existe autant pendant la phase de travaux que pendant la phase d'exploitation de la véloroute.

**De toute évidence, ce risque doit absolument être traité et maîtrisé. Des panneaux de mise en garde des usagers et un simple rappel aux manadiers de leurs responsabilités ne sauraient être suffisants. Il conviendrait que le Conseil Départemental se concerte étroitement avec les manadiers qui sont les plus à même de juger des dispositions les plus adéquates.**

#### **4.5 - Tracés alternatifs**

J'estime que l'abandon définitif du tronçon de véloroute entre le pont d'Espeyran et l'écluse de Saint Gilles est un élément positif vis-à-vis de la sécurité des usagers.

A priori, le tracé alternatif par la voie ferrée désaffectée appartenant à la SNCF présenterait l'avantage d'être plus ombragé, hors d'eau et apparemment plus éloigné des enclos de taureaux, avec une infrastructure plus stable. Les inconvénients évidents seraient un parcours moins calme sur une partie de la voie qui longe une route passante, avec traversée d'un paysage plus classique de terres agricoles sans le cachet de la Camargue, ainsi qu'une non maîtrise du foncier.

Je considère qu'un tracé alternatif au chemin de halage ne se justifie pas pour les raisons suivantes :

- l'impact sur l'environnement est très limité avec le tracé prévu (cf. § 4.1),
- le chemin de halage vient en continuité avec les véloroutes existant au Nord et à l'Ouest,
- le tracé sur le chemin de halage reste cohérent avec l'esprit de la ViaRhôna qui longe préférentiellement des cours d'eau, à l'écart des routes, dans des secteurs présentant un intérêt touristique ou paysager. Or, le passage par le chemin de halage permet d'observer des enclos de taureaux ainsi que des rosières et leur faune, notamment des oiseaux.

#### **4.6 - Stationnement**

La création d'un parking de 13 places au niveau du pont d'Espeyran devrait permettre de délester le stationnement dans le hameau de Franquevaux qui est assez limité. Sachant qu'il existe de plus un parking important au pont de Gallician à proximité de la véloroute, j'estime que le stationnement prévu sera suffisant.

#### **4.7 - Déchets et sanitaires**

Concernant les déchets, les usagers d'une véloroute sont à mon avis des personnes plutôt respectueuses de l'environnement. Je considère donc que l'incitation à ramener ses déchets devrait suffire. Le retour d'expérience permettra de vérifier si cela se confirme et de mettre en place si nécessaire des mesures complémentaires.

Pour ce qui est des sanitaires, leur implantation dans un milieu naturel, qui plus est non viabilisé (eau, égout), ne me paraît pas adaptée. Une implantation au niveau des hameaux de Franquevaux et de Beauvoisin serait plus adéquate, mais sort des prérogatives du Conseil Départemental qui ne peut que se rapprocher des communes à ce sujet, ce qu'il a prévu de faire.

## 4.8 - Conclusion générale

Au vu des éléments développés précédemment, je considère que, en termes d'enjeux environnementaux, les avantages de ce projet l'emportent sur les quelques inconvénients qu'il est susceptible de générer et qu'il n'existe pas d'opposition majeure ou de difficulté particulière concernant le projet ou sa mise en œuvre, hormis la prise en compte des risques liés aux taureaux.

## 5 - AVIS

Après avoir examiné l'ensemble du dossier d'enquête,

Après avoir étudié les observations et propositions se rapportant à cette enquête,

Après avoir analysé les réponses apportées par le maître d'ouvrage,

Et compte tenu de l'ensemble des motivations exposées ci-avant,

J'émet un **AVIS FAVORABLE AVEC RESERVE** au projet de véloroute entre l'écluse de Saint Gilles et le pont de Gallician.

Les réserves sont les suivantes :

- Avant le début du chantier, mettre en place une réflexion pour maîtriser au mieux les risques de vagabondage de taureaux sur le chemin de halage, en étroite collaboration avec les manadiers locaux.