

# ENQUÊTE PUBLIQUE

## Projet de véloroute ViaRhôna, 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 I RAPPORT D'ENQUETE

Le 21 mars 2024

Marie-Laurence AUZIAS  
Commissaire enquêtrice



# SOMMAIRE

1- GÉNÉRALITÉS.....	4
1.1- Contexte général du projet.....	4
1.2- Objet de l'enquête .....	4
1.3- Cadre juridique de l'enquête .....	4
1.4- Présentation du projet .....	5
1.4.1- Projet retenu.....	5
1.4.2- Alternatives du projet .....	7
1.5- Présentation de l'étude d'impact .....	7
1.5.1- Etat initial du site et de son environnement.....	7
1.5.2- Impacts bruts du chantier et de l'exploitation sur l'environnement .....	8
1.5.3- Mesures Eviter Réduire Compenser (ERC) et impacts résiduels.....	8
1.6- Composition du dossier d'enquête.....	9
2- ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE .....	10
2.1- Organisation de l'enquête .....	10
2.1.1- Arrêté d'ouverture de l'enquête .....	10
2.1.2- Désignation de la commissaire enquêtrice.....	11
2.1.3- Visite des lieux et entretiens .....	11
2.1.4- Information du public.....	11
2.2- Déroulement de l'enquête .....	12
2.2.1- Permanences .....	12
2.2.2- Réunion publique .....	12
2.2.3- Comptabilisation des observations du public .....	12
2.2.4- Clôture de l'enquête.....	13
3- AVIS DES PPA ET DES PPC, OBSERVATIONS DU PUBLIC ET REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE.....	14
3.1- Synthèse des avis des Personnes Publiques Associées (PPA).....	14
3.2- Synthèse des avis des Personnes Publiques Consultées (PPC) .....	14
3.3- Analyse des observations du public et des réponses du maître d'ouvrage .....	15
3.3.1- Chaussée et accotements .....	16
3.3.2- Tracé alternatif – Extension de tracé .....	17
3.3.3- Cohabitation vélos/piétons/pêcheurs/chasseurs.....	18
3.3.4- Cohabitation avec agriculteurs/éleveurs/manadiers .....	18
3.3.5- Gestion des déchets - Sanitaires.....	19
3.3.6- Préservation/valorisation de l'authenticité de la Camargue .....	19

3.3.7- Stationnement.....	20
3.3.8- Trafic de vélos - Signalétique.....	21
3.3.9- Avis hors sujet ou sans préoccupation ou suggestion particulière .....	21
3.4- Observations de la commissaire enquêtrice et réponses du maître d'ouvrage.....	21

ANNEXES

23

# **1 - GÉNÉRALITÉS**

## **1.1 - Contexte général du projet**

Le projet s'inscrit dans le cadre du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V) et de sa déclinaison au niveau départemental, laquelle a retenu comme axe structurant la véloroute ViaRhôna reliant le lac Léman à la mer Méditerranée. Cet itinéraire long de plus de 800 km n'est pas encore continu : à défaut, il emprunte parfois des routes existantes en attendant la création des tronçons manquants. Il est fréquenté par environ trois millions de cyclistes par an.

Une véloroute est un itinéraire pour cycliste qui peut emprunter différents types de voies (voie verte, piste cyclable, route à faible circulation, chemin rural...). Il permet aux cyclistes de faire du vélo-tourisme ainsi que des déplacements utilitaires.

## **1.2 - Objet de l'enquête**

La présente enquête publique porte sur le projet de création d'une véloroute entre l'écluse de Saint Gilles et le pont de Gallician. Ce tronçon assurerait à terme une jonction entre les sections existantes de la ViaRhôna Gallician/Aigues-Mortes et Beaucaire/Bellegarde, sachant que le tronçon Bellegarde/pont d'Espeyran est en cours d'étude.

La section de véloroute en question longe le canal qui relie le petit Rhône à Sète et traverse les communes gardoises de Saint Gilles, de Vauvert et de Beauvoisin.

## **1.3 - Cadre juridique de l'enquête**

Le projet relève d'un 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, la surface totale du projet - lequel n'intercepte pas d'écoulements naturels - étant inférieure à 20 ha (surface estimée à environ 3,75 ha).

Le Maître d'Ouvrage précise que le projet ne relève pas de la rubrique 3.2.2.0 "installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau". En effet, la cote d'arrase des aménagements prévus serait équivalente à celle du terrain naturel existant.

Le projet ne requiert aucune expropriation. Il n'a pas fait l'objet d'une demande d'autorisation de déclaration d'utilité publique, ni d'une déclaration de travaux.

Dans son avis formulé le 13/06/13 concernant le tronçon de ViaRhôna entre Aigues-Mortes et Gallician, l'Autorité Environnementale avait exigé qu'une étude d'impact soit réalisée pour les prochains tronçons.

Dans ces conditions, le maître d'ouvrage a opté pour une demande d'autorisation environnementale supplétive, conformément au deuxième alinéa du II de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement, avec étude d'impact valant document d'incidence sur le milieu aquatique et sur les sites Natura 2000.

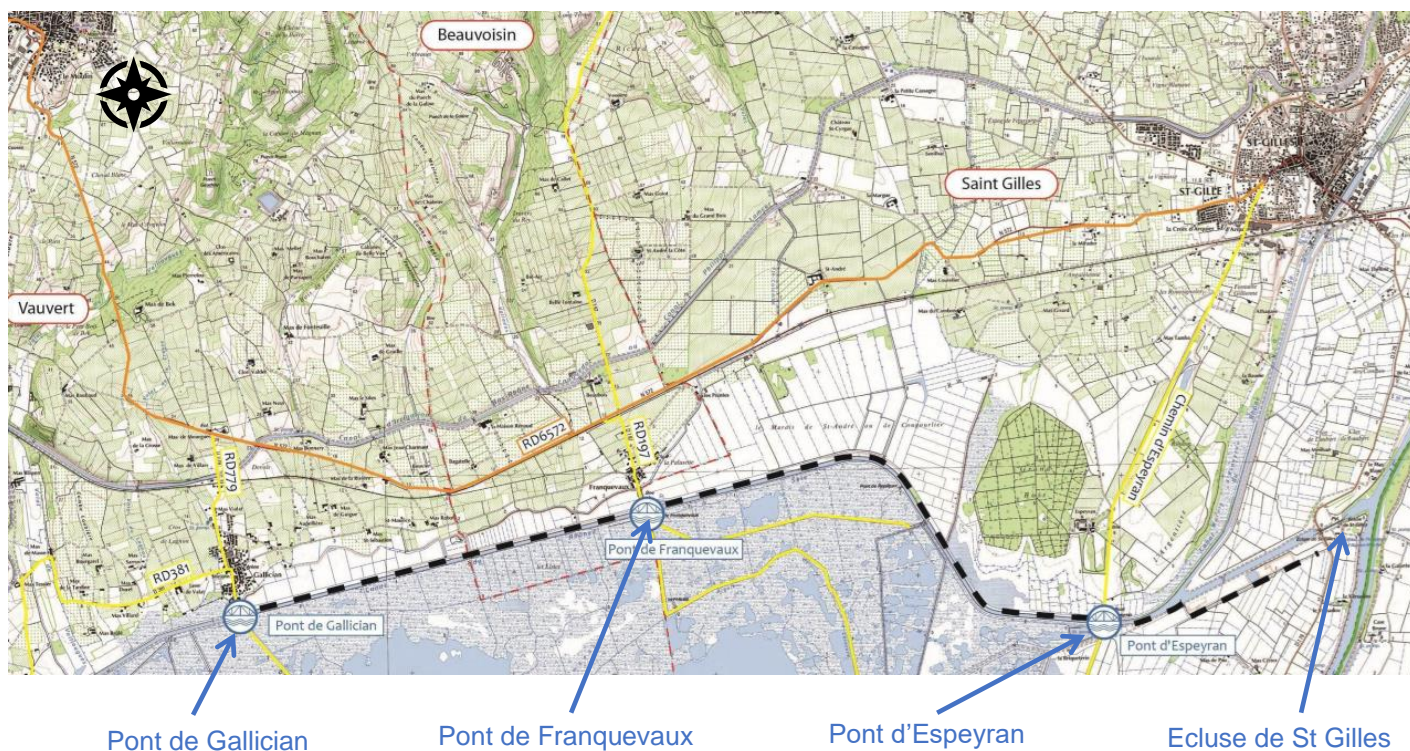
## 1.4 - Présentation du projet

### 1.4.1 - Projet retenu

Le Conseil Départemental du Gard est maître d'ouvrage et maître d'œuvre de ce projet.

Le tracé de la véloroute suit la plupart du temps l'emprise du chemin de halage existant qui longe le canal. Ce chemin est emprunté de temps en temps par les véhicules de Voies Navigables de France (VNF) pour l'entretien du canal (dragage, fauchage...) et pour les rondes.

L'itinéraire de cette véloroute, qui longe des zones camarguaises très sauvages, est représenté ci-après en pointillés :



Le projet d'aménagement présenté dans le dossier d'enquête comporte :

- une piste cyclable large de 3 m, revêtue d'une couche de roulement de type béton bitumineux,
- de part et d'autre, un accotement herbeux large de 50 cm,
- un parking en matériau stabilisé de 13 places implanté à l'Ouest du pont d'Espeyran, dont deux emplacements réservés aux Personnes à Mobilité Réduite,
- un parking en matériau stabilisé d'une trentaine de places implanté au Sud de l'écluse de Saint Gilles,
- une zone non revêtue implantée à l'Ouest du pont d'Espeyran dédiée aux manœuvres de demi-tour des engins de VNF,
- onze aires de repos avec un banc et, pour deux d'entre elles, des tables et des appuie-vélos,
- une zone en clapicette devant la guinguette située à l'Est du pont de Franquevaux,
- des équipements annexes (garde-corps, barrières, bornes, panneaux...).

La conception de la véloroute et de ses équipements reprend celle de la ViaRhôna existante, hormis la couleur de la chaussée qui sera beige clair au lieu d'être noire.

La véloroute, longue de 12,5 km, suit le cheminement suivant d'Est en Ouest :

Tronçon	Commentaires
Raccordement à la RD 179 et au futur parking de l'écluse contigu (*)	Parking informel existant en grave compactée.
Cheminement en superposition avec un chemin existant permettant de contourner par le Sud un secteur dangereux riverain du canal (zone de stockage et d'égouttage des matériaux de dragage du canal) (*)	Cent premiers mètres : route en grave compactée en espace partagé avec quelques véhicules de riverains. Reste du tronçon : chemin de terre à l'abandon.
Raccordement au chemin de halage sur la rive Sud du canal, et superposition avec le chemin de halage (*)	Chemin de halage : route en grave compactée en espace partagé avec les véhicules de VNF.
Passage sur le pont d'Espeyran (*) et raccordement au futur parking PMR	Voie partagée avec un faible trafic routier. Parking informel existant en grave compactée.
Cheminement en rive Nord du canal, en superposition avec le chemin de halage, entre les ponts d'Espeyran et de Franquevaux, avec passage devant la guigette et sous le pont de Franquevaux	Chemin de halage : route en grave compactée en espace partagé avec des randonneurs et avec les véhicules de VNF. Aire devant la guigette : zone en clavicette en espace partagé avec les véhicules de VNF, des piétons, des chevaux et quelques voitures.
Cheminement en rive Nord du canal, en superposition avec le chemin de halage, entre les ponts de Franquevaux et de Gallician, avec passage sous le pont de Gallician	Chemin de halage : chemin de terre en espace partagé avec les véhicules de VNF et quelques tracteurs. NB : Les chevaux sont autorisés uniquement à longer la véloroute.
Raccordements à la ViaRhôna issue d'Aigues-Mortes, ainsi qu'à la route passant sur le pont de Gallician	

(\*) Le dossier indique que cette tranche de travaux pourrait être abandonnée au profit d'un tracé en rive Nord du canal si le projet de tronçon de ViaRhôna entre Bellegarde et Saint Gilles voyait le jour rapidement (après enquête publique).

Les travaux associés au projet sont assez limités (nivellement, quelques terrassements, recyclage partiel des déblais dans les accotements, remblais ponctuels, mise en œuvre des structures).

Les aménagements n'occupent que des terrains appartenant à Voies Navigables de France, lequel a signé une convention avec le Conseil Départemental du Gard (convention du 14/10/10 "mise en superposition d'affectation du domaine public fluvial aux fins de mise en œuvre et de gestion d'une véloroute" – cf. § III de la pièce n°4 du dossier d'enquête).

Les évolutions intervenues après l'étude d'impact initiale sont les suivantes :

- clapicette sur 80 m au lieu de béton bitumineux au niveau de la guinguette,
- section entre le pont d'Espeyran et l'écluse de Saint Gilles devenue optionnelle,
- remplacement du système noue/cunette par des pentes orientées vers le contre-canal,
- chaussée définitive sur tout l'itinéraire, au lieu de certaines portions en chaussée provisoire,
- belvédère et observatoire devenus optionnels.

## **1.4.2 - Alternatives du projet**

Le Maître d'Ouvrage indique que l'emprise du canal, du contre-canal, des parcelles agricoles, des marécages et des marais limite fortement les possibilités de tracé alternatif.

## **1.5 - Présentation de l'étude d'impact**

### **1.5.1 - Etat initial du site et de son environnement**

Le site se trouve en pleine Camargue, avec des propriétés agricoles au Nord, et des étangs et des roselières au Sud. Entre les ponts d'Espeyran et de Gallician, il empiète sur les périmètres :

- de deux sites Natura 2000,
- de deux Zones Naturelles à Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF),
- du Plan National d'Action Chiroptère décliné au niveau régional,
- du Grand Site de France Camargue Gardoise.

Côté faune, les recensements réalisés en 2012 et en 2020 ont identifié de nombreuses espèces animales, dont deux oiseaux à très fort enjeu local de conservation (butor étoilé, glaréole à collier) et des espèces à fort enjeu de conservation (chauve-souris grand rhinolophe, anguille européenne, tortue cistude d'Europe, plusieurs oiseaux), ainsi qu'une espèce protégée (papillon Diane).

Côté flore, les prospections effectuées en 2012 et en 2020 font état de deux espèces végétales à fort enjeu : la nivéole d'été et l'euphorbe des marais.

Par ailleurs, le site se trouve à quelques kilomètres du village Saint Gilles classé Site Patrimonial Remarquable (SPR), ainsi que de la Réserve Naturelle Régionale du Scamandre.

La commissaire enquêtrice prend note que les données brutes de biodiversité relevées dans le cadre de ce projet ont été mises en ligne (certificat n°0c571faba8f7-1e4a-e063-0514a8c013c9) conformément à l'article L.411-1 du code de l'environnement.

## **1.5.2 - Impacts bruts du chantier et de l'exploitation sur l'environnement**

### **a) Effets de l'exploitation de la véloroute**

La vocation de la véloroute dédiée à des déplacements doux induit des effets qualifiés de "nul" à "faible" sur le milieu biologique.

Le Maître d'Ouvrage indique que le projet reste en conformité avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) des trois communes concernées, avec le Schéma de Cohérence et d'Organisation du Territoire (SCOT) Sud du Gard et avec le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Camargue Gardoise (cf. § - Synthèse des avis des Personnes Publiques Associées (PPA)).

D'après le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) des trois communes, le projet se situe dans une zone non urbanisée inondable par un aléa fort (zone F-NU). L'étude précise qu'il n'est toutefois pas de nature à augmenter le risque, les ouvrages achevés étant implantés à une cote voisine de l'existant, et en tout état de cause légèrement plus basse que la berge du canal.

Le seul impact sur le milieu humain examiné de plus près est lié à l'imperméabilisation due au revêtement de la véloroute. Le dossier indique que le degré d'imperméabilisation sera à peine supérieur à celui du chemin de halage existant qui est très compacté. La véloroute présentera une légère pente orientant les eaux de ruissellement vers le bas-côté à l'opposé du canal (contre-canal).

### **b) Effets du chantier**

L'impact du chantier sur les compartiments faunistiques et floristiques avant mise en application de mesures ERC est jugé "faible" à "modéré" selon le compartiment.

Les effets du chantier sur le milieu humain sont classiques (augmentation du trafic de poids lourds, émission de poussières, augmentation du niveau sonore...), mais atténués par un travail en journée et jours ouvrables, et par une durée du chantier limitée (7 mois). Les entreprises doivent mettre en place une gestion des déchets avec une évacuation vers des exutoires adaptés.

## **1.5.3 - Mesures Eviter Réduire Compenser (ERC) et impacts résiduels**

Les dispositions prévues par le maître d'ouvrage, qu'il a confirmées à la commissaire enquêtrice, sont les suivantes :



Type de mesure	Intitulé de la mesure
Evitement	E1 : Evitement des stations de flore protégée
	E2 : Evitement des arbres gîte
	E3 : Traitement des cinq Espèces Végétales Exotiques Envahissantes (EVEE) identifiées
Réduction	R1 : Calendrier des travaux adapté aux contraintes biologiques (pas de travaux entre mi-mars et mi-août)
	R2 : Balisage et mise en défens des zones d'habitat de la diane et entretien des protections tout au long du chantier
	R3 : Balisage et mise en défens des arbres gîtes
	R4 : Gestion raisonnée de l'habitat de la diane (papillon)
	R5 : Remise en état des zones de chantier
	R6 : Limitation des pollutions des canaux
Suivi écologique du chantier	Réunion de démarrage du chantier, audits et suivi du chantier
Suivi écologique post chantier durant 5 ans	Suivi des impacts sur la flore, les invertébrés et les oiseaux

Après mise en œuvre des mesures ERC précitées, les impacts résiduels sur les compartiments faunistiques et floristiques sont estimés "nuls" à "faibles" selon le compartiment.

En conclusion, que ce soit en phase d'exploitation ou de chantier, le maître d'ouvrage estime que ce projet n'engendrera pas d'incidence notable sur les milieux humains et biologiques, en particulier sur l'état de conservation des habitats et espèces d'intérêt communautaire ayant permis la désignation des deux sites Natura 2000.

## 1.6 - Composition du dossier d'enquête

Le dossier destiné à être mis à la disposition du public a été vérifié au cours de la période préparatoire à l'ouverture de l'enquête publique. A la demande de la commissaire enquêtrice, ce dossier a été complété sur les points suivants :

- numérotation et pagination des pièces techniques du dossier,
- insertion d'un mémoire de réponse aux Personnes Publiques Associées,
- création d'une note de présentation du projet et d'un résumé non technique de l'étude d'impact indépendants de l'étude d'impact,
- intégration des évolutions intervenues après la parution de l'étude d'impact initiale de façon à ce que le public dispose de l'information la plus complète et exacte possible.

Un exemplaire du dossier papier a été déposé en mairie de Saint Gilles.

Le dossier initial soumis à l'enquête publique est constitué des 22 pièces suivantes :

- Arrêté d'ouverture de l'enquête publique et son arrêté modificatif,
- Avis d'enquête publique,
- Décision du Tribunal Administratif de Nîmes de désignation de la commissaire enquêtrice,
- Plan de situation,
- Note de présentation du projet (indice A),
- Résumé non technique de l'étude d'impact (indice A),
- Etude d'impact (indice A),
- Avis de la DREAL, de la CLE et du SMCG, et réponses du maître d'ouvrage,
- Plans :
  - o Profil en travers type,
  - o Plans travaux 1 à 3 section Gallician – Franquevaux,
  - o Plans travaux 1 à 4 section Franquevaux – Pont d'Espeyran,
  - o Plans travaux 1 à 3 section Pont d'Espeyran – Ecluse de Saint Gilles,
  - o Carnet de détails mobiliers équipements,
  - o Implantation des aires de repos.

Trois documents complémentaires ont été joints au dossier d'enquête au fur et à mesure de leur diffusion (délibération des conseils municipaux de Beauvoisin et de Saint Gilles, avis de VNF).

Le contenu du dossier d'enquête déposé en mairie a été vérifié par la commissaire enquêtrice lors de chaque permanence afin de s'assurer de la présence de l'intégralité des pièces constitutives. Chaque page de ce dossier a été visée par la commissaire enquêtrice.

Les éléments relatifs à l'affichage légal (original de l'avis d'enquête) et aux parutions dans la presse (originaux des journaux) ont été joints au dossier en fin d'enquête.

## **2 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

### **2.1 - Organisation de l'enquête**

#### **2.1.1 - Arrêté d'ouverture de l'enquête**

L'arrêté préfectoral n°30-2023-12-19-00001 d'ouverture de l'enquête a été signé le 19/12/23 par délégation du Préfet du Gard. L'article 4 de cet arrêté a été modifié par l'arrêté préfectoral n°30-2023-12-22-00001 du 22/12/23 suite à une erreur de date.

Cet arrêté fixe la période de l'enquête du 22 janvier 2024 à 9 h au 21 février 2024 à 17 h, soit 31 jours calendaires.

### **2.1.2 - Désignation de la commissaire enquêtrice**

Par décision n° E23000085/30 du 25/09/23, le Président du Tribunal Administratif de Nîmes a désigné madame Marie-Laurence AUZIAS en qualité de commissaire enquêtrice titulaire et monsieur Marc BONATO en tant que suppléant.

### **2.1.3 - Visite des lieux et entretiens**

De multiples échanges par téléphone et par mail ont eu lieu avec madame GUILLON, représentante du Conseil Départemental du Gard en sa qualité de Maître d'Ouvrage, du Service Modernisation de la Route - Direction de la Mobilité et des Routes - Pôle Prospective, concernant la présentation du projet et le contenu du dossier d'enquête.

La commissaire enquêtrice s'est rendue sur les lieux le 23/10/23 en compagnie de monsieur Le Bas, représentant de VNF, et de madame GUILLON, pour mieux appréhender le projet et ses évolutions.

Le dossier a été remis à la commissaire enquêtrice au cours d'une réunion dans les locaux de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) le 29/11/23, avec un entretien avec madame GALABRUN, chargée de gestion des dossiers règlementaires Loi sur l'eau au sein du Service Eau et Risques - Guichet Unique de l'Eau (SER/GUE) pour discuter des modalités pratiques de l'enquête.

La commissaire enquêtrice s'est également déplacée le 22/02/24 pour visualiser les tracés alternatifs suggérés par le public.

### **2.1.4 - Information du public**

L'avis d'enquête publique a été publié par voie de presse légale dans les journaux locaux "La gazette de Nîmes" et "Midi Libre", plus de 15 jours avant l'ouverture de l'enquête (le 04/01/24), puis dans les huit jours suivant le début de l'enquête (le 25/01/24).

De plus, le public a été avisé de l'enquête publique au moins 15 jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de l'enquête :

- par voie d'affichage réglementaire de l'avis d'enquête sur les neuf lieux définis lors de la préparation de l'enquête avec la commissaire enquêtrice (voir plan d'implantation des affiches en annexe 1),

Les constats d'affichage établis 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et le lendemain de la clôture de l'enquête sont consignés en annexe 1. A noter que l'affiche n°2 placée dans le hameau de Gallician a disparu en cours d'enquête. Son absence est cependant palliée par les affiches n°1 et 9 implantées en secteur proche,

- par publication de l'avis sur le site internet de la préfecture du Gard [www.gard.gouv.fr](http://www.gard.gouv.fr). A ce sujet, l'avis initial mis sur ce site a été remplacé le 08/01/24 par l'avis modifié suite à la parution de l'arrêté modificatif,
- par publication de l'avis et des arrêtés sur le site internet de la commune de Beauvoisin.

Le public a eu la possibilité de consulter par voie dématérialisée le dossier d'enquête qui a été versé sur le site dédié de la préfecture (<https://www.gard.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/SAINT-GILLES-projet-Veloroute-ViaRhona-troncon-entre-l-ecluse-de-Saint-Gilles-et-le-pont-de-Gallician>) ainsi que sur le site abritant le registre dématérialisé (cf. ci-après). Ces deux points ont été contrôlés par la commissaire enquêtrice.

De plus, le registre dématérialisé comportait un lien à partager via les réseaux sociaux favorisant une diffusion large de l'information.

Un accès informatique en mairie de Saint Gilles était gracieusement mis à la disposition du public pendant les heures d'ouverture de la mairie.

Les contributions du public transmises :

- par mail à l'adresse électronique "enquete-publique-5060@registre-dematerialise.fr",
- sur le registre dématérialisé hébergé par le site "<https://www.registre-dematerialise.fr/5060>",

étaient consultables pendant toute la durée de l'enquête dans le registre dématérialisé, conformément à l'article R123-13 du code de l'environnement.

Les contributions du public émises, d'une part dans le registre papier déposé en mairie de Saint Gilles, d'autre part par courrier postal adressé à la commissaire enquêtrice, via la mairie de Saint Gilles, étaient accessibles à tous pendant toute la durée de l'enquête dans le registre papier, conformément à l'article R123-13 du code de l'environnement.

Enfin, la commissaire enquêtrice a tenu à la disposition du public pendant ses permanences un QR code permettant un accès aisé au registre dématérialisé.

## **2.2 - Déroulement de l'enquête**

### **2.2.1 - Permanences**

Les permanences de la commissaire enquêtrice se sont déroulées dans un lieu mis à disposition (petite salle des conseillers en mairie de Saint Gilles) accessible aux personnes à mobilité réduite.

Ces permanences ont eu lieu aux dates suivantes :

- le 22 janvier, de 9 h à 12 h,
- le 21 février, de 14 h à 17 h.

### **2.2.2 - Réunion publique**

La commissaire enquêtrice n'a pas jugé nécessaire d'organiser une réunion publique.

### **2.2.3 - Comptabilisation des observations du public**

La commissaire enquêtrice a reçu huit personnes lors de ses permanences (cf. § A.4 du PV de synthèse en annexe 3).

Cette enquête a donné lieu à un intérêt certain du public sur le sujet. En effet, la consultation du dossier en ligne a été conséquente (**1131** visiteurs, **493** téléchargements d'au moins une pièce du dossier) et **29** contributions ont été déposées.

Les 29 contributions ont été formulées principalement sur le registre dématérialisé (19 contributions) et, dans une moindre mesure, sur le registre papier (7 contributions). Deux contributions ont été effectuées par oral auprès de la commissaire enquêtrice. Une seule contribution a été transmise par mail. Aucun courrier n'a été adressé à la commissaire enquêtrice dans le cadre de cette enquête.

Les personnes ayant déposé une contribution qui ont fourni leur adresse (21 personnes) habitent très majoritairement à proximité du site du projet :

- Beauvoisin : 9 dont 6 à Franquevaux,
- Saint Gilles : 7,
- Vauvert : 2 dont 1 à Gallician,
- Codognan : 1,
- Arles : 1,
- Marguerittes : 1.

Parmi les contributeurs, deux élus ont fait part de leur avis (le maire de Saint Gilles, M. Valadier, et l'adjointe au maire de Beauvoisin/Franquevaux, Mme Galinier). Par ailleurs, la commissaire enquêtrice a reçu la déposition de M. Roque, représentant des éleveurs du secteur et président de l'ASA du Cougourlier.

Aucune pétition n'a été établie dans le cadre de la présente enquête.

Les 29 contributions, dont un doublon, ont donné lieu à **52** observations. Le détail de ces observations et leur analyse font l'objet du § - Analyse des observations du public et des réponses du maître d'ouvrage ci-après.

NB : Par le terme de "contribution", on entend un ensemble d'avis / préoccupations / suggestions formulés par une seule personne ou par un groupe de personnes s'exprimant collectivement.

## **2.2.4 - Clôture de l'enquête**

L'enquête a été close à l'issue de la dernière permanence le 21/02/24 à 17 h. Le registre papier a été arrêté par la commissaire enquêtrice selon les règles habituelles. Le registre dématérialisé a été automatiquement clos aux mêmes date et heure.

Après cette clôture, la commissaire enquêtrice n'a pas eu connaissance de l'existence de lettre ou de mail qui seraient parvenus en dehors des délais impartis.

### 3 - AVIS DES PPA ET DES PPC, OBSERVATIONS DU PUBLIC ET REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

#### 3.1 - Synthèse des avis des Personnes Publiques Associées (PPA)

L'Autorité environnementale saisie le 02/05/23 n'a pas émis d'observation particulière dans les délais impartis, ce qui vaut accord tacite de sa part (cf. pièce n°5 du dossier d'enquête).

Par ailleurs, la Commission Locale de l'Eau (CLE) en charge du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Camargue Gardoise et le Syndicat Mixte Camargue Gardoise (SMCG) ont rendu leur avis sur le projet (cf. pièce n°5 du dossier d'enquête). L'avis émis était favorable avec réserves. Le tableau ci-après résume les recommandations émises accompagnées des réponses du Maître d'Ouvrage :

Recommandation	Réponse du Maître d'Ouvrage
Analyser l'impact des travaux sur les chauve-souris éventuellement présentes sous les ponts	L'écologue chargé du suivi du chantier proposera des mesures palliatives s'il identifiait la présence de chauve-souris
Mettre en œuvre les mesures de réduction R1 et R6, et le suivi écologique	Points confirmés
Réviser l'étude d'impact concernant le suivi de la qualité des eaux du canal et des étangs	L'étude jointe au dossier d'enquête a été actualisée à ce sujet (indice A)
Préserver tous les dispositifs de ressuyage présents sur le linéaire	Une attention particulière sera portée lors des travaux à proximité de ces ouvrages
Consulter l'UDAP et informer l'inspecteur des sites de la DREAL Occitanie	Fait (cf. § - Synthèse des avis des Personnes Publiques Consultées (PPC)).
Veiller à la cohérence paysagère des aménagements et du mobilier avec le canal	Peu d'évolution paysagère par rapport à actuellement. Garde-corps et mobilier en bois.
Analyser la visibilité des aménagements depuis le Site Patrimonial Remarquable de Saint Gilles	La distance empêche toute visibilité des ouvrages. De plus, la section la plus proche de Saint Gilles (pont d'Espeyran / écluse) ne sera peut-être pas réalisée.

#### 3.2 - Synthèse des avis des Personnes Publiques Consultées (PPC)

Le 08/01/24, la commissaire enquêtrice a adressé une lettre sollicitant l'avis du Service Voies Navigables de France de la DDTM, propriétaire des terrains. Sa réponse a été insérée en cours d'enquête aux dossiers d'enquête papier et informatisés.

Par ailleurs, les communes de Saint Gilles, de Beauvoisin et de Vauvert ont été avisées de l'enquête par la DDTM (envoi de l'arrêté d'ouverture de l'enquête précisant l'adresse où le dossier est consultable). Le sujet a été porté l'ordre du jour de la prochaine séance de chacun des conseils municipaux. Les délibérations des conseils municipaux de Beauvoisin et de Saint Gilles ont été versées au fil de l'eau dans les dossiers d'enquête papier et informatisés. La délibération de celui de Vauvert, diffusée après la clôture de l'enquête, est jointe en annexe 2.

Enfin, le site s'inscrivant dans une zone labélisée "Grand Site de France Camargue Gardoise", l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP) a été consultée le 26/01/24. Le Maître d'Ouvrage a également porté le projet à la connaissance de l'inspecteur des sites de la DREAL Occitanie.

La position des Personnes Publiques Consultées précitées est résumée dans le tableau suivant :

Organisme	Position de la PPC
Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) – Voies Navigables de France	Confirmation d'une collaboration étroite avec le Maître d'Ouvrage. Un avenant à la convention cadre est en cours de signature. Un soutien technique est apporté concernant la consolidation des berges fragilisées.
Commune de Beauvoisin	<u>Avis favorable</u> sans observation (décision à l'unanimité des présents et des absents ayant donné procuration, soit 23 élus).
Commune de Saint Gilles	<u>Avis favorable</u> sans observation (décision à l'unanimité des présents et des absents ayant donné procuration, soit 32 élus).
Commune de Vauvert	<u>Avis favorable</u> sans observation (décision à l'unanimité des présents et des absents ayant donné procuration, soit 30 élus, plus une abstention).
Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Pas de réponse, l'avis est donc réputé <u>favorable</u> .
Inspecteur des sites de la DREAL	Pas de réponse à la lettre de porter à connaissance.

### 3.3 - Analyse des observations du public et des réponses du maître d'ouvrage

Les observations recueillies lors de cette enquête sont détaillées de façon exhaustive en § B.3 du procès-verbal de synthèse que la commissaire enquêtrice a transmis en main propre au Maître

d'Ouvrage le 26/02/24. Y figurent également les diverses statistiques (téléchargement des pièces du dossier, consultation du site internet dédié, expression d'avis favorable/défavorable, thèmes des préoccupations...) (cf. § A et B.2 du procès-verbal précité).

Ce procès-verbal figure en annexe 3 accompagné des réponses du Maître d'Ouvrage aux observations formulées.

Les observations du public, les réponses du Maître d'Ouvrage et les commentaires de la commissaire enquêtrice sont résumés ci-après, par thématique.

### **3.3.1 - Chaussée et accotements**

#### **Observations du public**

*2 contributions favorables, 4 favorables avec réserve(s), 4 défavorables, 0 neutre*

Le public souligne le risque potentiel de dégradation rapide de la véloroute dû aux inondations ainsi qu'à la fragilisation des abords du canal (galeries creusées par les ragondins, agression par le passage des bateaux de la berge qui n'est pas renforcée). Il émet des doutes sur la tenue dans le temps de la chaussée, ayant constaté que la berge du tronçon de ViaRhôna existant entre Aigues-Mortes et Gallician s'est fortement dégradée.

Par ailleurs, des réserves sont soulevées quant à l'imperméabilisation des sols due au revêtement étanche de la véloroute.

Enfin, les cyclistes "gravel", adeptes de la route et du tout-terrain, et les randonneurs sont plus favorables à un modèle de chaussée non "goudronnée" ou à des accotements plus larges pour les piétons.

#### **Réponses du Maître d'Ouvrage**

L'entretien régulier des berges assuré par VNF permettra le maintien de la fonctionnalité de la véloroute. Cet entretien s'inscrit dans le cadre de la convention passée avec le Conseil Départemental du Gard et du contrat de Plan Interrégional Etat Région.

Le chemin de halage existant est très peu perméable, son infrastructure étant constituée de matériaux de dragage argileux compactés par le passage des véhicules de VNF. La mise en œuvre d'une véloroute revêtue de béton bitumineux (ou équivalent) augmenterait peu ou pas du tout le degré d'imperméabilisation existant. Deux secteurs ne comporteront pas de revêtement étanche : la zone devant la guinguette en clapicette et le parking du pont d'Espeyran en sable stabilisé.

Une chaussée gravillonnée s'adresse à une population d'utilisateurs plus restreinte qu'une chaussée revêtue. De plus, cette dernière est plus résistante vis-à-vis d'une inondation. Pour les piétons et les chevaux, il restera toujours possible d'emprunter les bas-côtés de la véloroute larges de plusieurs mètres le plus souvent, ou encore l'accotement existant en rive Sud du canal.

La vitesse sur la véloroute sera limitée à 25 km/h pour permettre un partage serein de l'espace avec les usagers autres que les cyclistes.

#### **Commentaires de la commissaire enquêtrice**

La durée de vie d'un ouvrage a des conséquences en termes de développement durable et d'impact



sur l'environnement (travaux avec création de déchets, utilisation de matériaux, travaux énergivores, nuisances environnementales...). A cet égard, le Maître d'Ouvrage a précisé à la Commissaire enquêtrice qu'il était prévu des renforts par tunage ("palplanches" en bois) ou par poutre sur le tronçon de véloroute dont la berge est identifiée comme fragile.

Si l'on veut que la véloroute soit empruntée par la palette la plus large possible d'utilisateurs (familles avec enfants et poussettes, adeptes de rollers, personnes à mobilité réduite, cyclistes et piétons), une chaussée revêtue est plus adaptée. De plus, ce type de revêtement serait cohérent avec le reste de la ViaRhôna.

Les abords de la véloroute présentent une grande largeur permettant une circulation aisée des piétons, hormis quelques passages sur des ouvrages hydrauliques.

### **3.3.2 - Tracé alternatif – Extension de tracé**

#### **Observations du public**

*2 contributions favorables, 1 favorable avec réserve(s), 3 défavorables, 2 neutres*

Certains sont sceptiques quant à l'intérêt du tronçon entre le pont d'Espeyran et l'écluse, lequel débouche sur une route très fréquentée et dangereuse. Ils suggèrent des tracés reliant plus directement Saint Gilles, par exemple sur la rive Nord du canal entre le pont d'Espeyran et Saint Gilles.

D'autres préconisent d'aménager des routes circulant au Nord du canal et de les relier par un tronçon nouveau pour permettre une connexion plus courte et plus rapide.

Plusieurs personnes s'interrogent sur le fait que la voie ferrée désaffectée circulant à proximité n'ait pas fait l'objet d'une étude alternative dans le dossier présenté.

Par ailleurs, il est suggéré de créer une liaison avec la voie verte passant à Calvisson et d'aménager la rive Sud du canal pour les promeneurs.

#### **Réponses du Maître d'Ouvrage**

La tranche entre le pont d'Espeyran et l'écluse de Saint Gilles est définitivement abandonnée. En effet, le projet de tronçon de ViaRhôna reliant directement Bellegarde au pont d'Espeyran via Saint Gilles devrait être réalisé en même temps que le tronçon Pont d'Espeyran/Gallician.

La ViaRhôna a pour vocation de créer un mode de déplacement doux à distance des routes classiques, dans des lieux présentant un intérêt paysager ou touristique, sans objectif de rapidité. Dans cet esprit, un tracé par le chemin de halage est plus approprié que par la voie de chemin de fer ou par les routes existantes. En outre, ce tracé vient en continuité avec les ViaRhôna existantes Gallician/Aigues-Mortes et Beaucaire/Bellegarde.

Il n'est pas prévu d'aménager la rive Sud du canal. Elle reste accessible aux piétons.

#### **Commentaires de la commissaire enquêtrice**

L'abandon de la tranche pont d'Espeyran/écluse de Saint Gilles constitue un élément favorable en termes de sécurité des usagers et de continuité de tracé avec le futur tronçon de Saint Gilles. Ce faisant, il permet une optimisation de l'investissement.

Le projet reste cohérent avec la ViaRhôna existante. La voie ferrée traverse des paysages agricoles

banals peu représentatifs de la Camargue et longe une route très passagère. De plus, l'étude d'impact démontre que le projet tel qu'il est prévu aurait des conséquences négligeables sur l'environnement.

Le Maître d'Ouvrage ne répond pas à la suggestion de liaison avec la voie verte de Calvisson car cela ne fait pas partie du projet.

### **3.3.3 - Cohabitation vélos/piétons/pêcheurs/chasseurs**

#### **Observations du public**

*1 contribution favorable, 2 favorables avec réserve(s), 0 défavorable, 0 neutre*

Le public fait état de conflit d'usage entre les vélos et les randonneurs, les pêcheurs, les chasseurs et les promeneurs de chien.

#### **Réponses du Maître d'Ouvrage**

L'accès des voitures est interdit, mais pas l'accès des pêcheurs.

Les sociétés de chasse seront contactées pour qu'elles prennent des mesures de sécurité vis-à-vis des usagers de la véloroute.

Les chiens doivent effectivement être tenus en laisse sur une véloroute. Cependant, l'accotement en rive Sud du canal reste à la disposition des piétons (propriétaires de chien, mais aussi promeneurs, pêcheurs...).

#### **Commentaires de la commissaire enquêtrice**

La vitesse des vélos est limitée à 25 km/h (panneaux) pour favoriser une cohabitation plus sereine avec les piétons.

### **3.3.4 - Cohabitation avec agriculteurs/éleveurs/manadiers**

#### **Observations du public**

*1 contribution favorable, 5 favorables avec réserve(s), 2 défavorables, 1 neutre*

Plusieurs témoignages signalent la présence récurrente de taureau sur le chemin de halage, dont la dangerosité est soulignée autant par les éleveurs que par les promeneurs. Des panneaux avertissant du danger et détaillant les gestes à faire ou ne pas faire sont suggérés, de même qu'une sensibilisation des manadiers.

Les tenanciers de la guinguette sont opposés au projet car ils considèrent que le trafic lié à la véloroute perturberait les personnes en situation de traumatisme accueillies par leur centre équestre.

Par ailleurs, une préoccupation est exprimée quant au risque de débordement du canal en crue vers les terres agricoles en raison de la possible destruction par les travaux du merlon existant

Enfin, un accès voiture est demandé pour permettre l'entretien de la station de pompage assurant l'assèchement des terres du Cougourlier.

#### **Réponses du Maître d'Ouvrage**

Des panneaux seront installés pour signaler aux usagers les zones d'élevage des taureaux, informer

des risques et de la conduite à tenir. Le Maître d'Ouvrage se rapprochera des manadiers pour qu'ils surveillent régulièrement leurs clôtures et leur bétail et mettent en place des mesures de sécurité adéquates.

Des panneaux à l'adresse des usagers et des cavaliers inciteront à une vitesse réduite et à un partage apaisé du secteur au niveau de la guinguette.

Le merlon qui longe une partie du canal sera conservé.

La station de pompage restera accessible par des véhicules depuis le pont de Franquevaux. En effet, la barrière de la véloroute sera implantée à l'Est de cette station.

### **Commentaires de la commissaire enquêtrice**

La présence hors de leur enclos de chevaux et de taureaux non accompagnés est attribuée, pour les uns, au comportement irresponsable de promeneurs ouvrant des barrières sans les refermer et à la grande difficulté à contenir un taureau non castré chassé par les autres taureaux, et pour les autres, au caractère discontinu de certaines clôtures.

Le conflit d'usage est patent et présente un risque potentiellement grave d'atteinte aux personnes, aux bêtes et aux biens, que ce soit pendant le chantier ou en phase d'exploitation de la véloroute.

Le projet a évolué pour tenir compte des spécificités de la guinguette : le revêtement étanche a été remplacé par de la clapicette et des barrières ont été ajoutées de façon à créer une rupture sur le parcours et faire ralentir les cyclistes. Les chevaux sont autorisés à longer la véloroute sans empiéter sur celle-ci.

### **3.3.5 - Gestion des déchets - Sanitaires**

#### **Observations du public**

*0 contribution favorable, 0 favorable avec réserve(s), 2 défavorables, 0 neutre*

Il se dégage une préoccupation vis-à-vis du devenir des déchets induits par la fréquentation de la véloroute (rebuts de pique-nique, bouteilles, déjections humaines...). Qui va évacuer les déchets produits ? De plus, il est suggéré d'installer des sanitaires à côté des parkings.

#### **Réponses du Maître d'Ouvrage**

Il est prévu d'installer aux aires de détente et aux entrées de la véloroute des panneaux incitant les usagers à récupérer leurs propres déchets. Le Maître d'Ouvrage ne souhaite pas installer de poubelles dans ce milieu naturel, qui risqueraient de plus d'attirer les animaux sauvages.

La mise en place de sanitaires n'est pas retenue dans le projet car leur implantation en milieu non urbanisé ne s'y prête pas. Une concertation avec les communes et communauté de communes pourrait être engagée pour savoir si de telles installations existent ou sont envisageables. Auquel cas, ces sanitaires seraient signalés au niveau de la véloroute.

### **Commentaires de la commissaire enquêtrice**

Des conteneurs de déchets sont en place au port de Gallician, mais sont réservés aux plaisanciers.

### **3.3.6 - Préservation/valorisation de l'authenticité de la Camargue**

#### **Observations du public**

*1 contribution favorable, 2 favorables avec réserve(s), 2 défavorables, 0 neutre*

Il ressort des interventions du public une sensibilité au caractère exceptionnel de la Camargue, et un souci de préserver sa faune, sa flore et ses traditions tout en les mettant en valeur.

Quid des festivités taurines organisées chaque année sur le chemin de halage ?

Des barrières et des panneaux de sensibilisation sont proposés.

#### **Réponses du Maître d'Ouvrage**

Le public fréquentant une véloroute est plutôt familial ou individuel, et respectueux de l'environnement.

Le Conseil Départemental devra être informé de toute manifestation se déroulant sur l'emprise de la véloroute. Des déviations vers des itinéraires provisoires balisés seraient alors mises en place.

Des barrières supplémentaires ne sont pas nécessaires car les champs et enclos au Nord sont clôturés et le canal au Sud fait office de barrière naturelle.

Des panneaux d'information et de sensibilisation à l'environnement seront installés en début de la véloroute.

L'étude d'impact a répertorié les espèces protégées de faune et de flore, et a prévu des mesures de préservation avec un suivi par un écologue, en phase de chantier et pendant 5 ans d'exploitation de la véloroute.

#### **Commentaires de la commissaire enquêtrice**

Dont acte.

### **3.3.7 - Stationnement**

#### **Observations du public**

*2 contributions favorables, 2 favorables avec réserve(s), 0 défavorable, 0 neutre*

Des habitants du hameau de Franquevaux estiment que beaucoup de cyclistes voudront laisser leur voiture à Franquevaux pour emprunter la véloroute. Or, la route qui y mène est en cul-de-sac et il y a très peu de places de parking.

Les problèmes de stationnement peuvent gêner l'accès des secours.

Divers emplacements sont suggérés.

#### **Réponses du Maître d'Ouvrage**

Le projet prévoit un nouveau parking au niveau du pont d'Espeyran, en complément des parkings existant à Gallician, à côté de la capitainerie contiguë à la véloroute, et à Franquevaux, en face de l'école à environ 500 m de la véloroute.

Des supports vélos seront installés près de la guinguette.

### **Commentaires de la commissaire enquêtrice**

La création d'un parking de 13 places au pont d'Espeyran devrait permettre de pallier en partie la déficience de places de stationnement à Franquevaux. La mise en service de ce nouveau tronçon de véloroute ainsi que du tronçon allant vers Saint Gilles et Bellegarde devrait faire évoluer les habitudes des usagers.

### **3.3.8 - Trafic de vélos - Signalétique**

#### **Observations du public**

*1 contribution favorable, 1 favorable avec réserve(s), 0 défavorable, 0 neutre*

Un contributeur s'interroge sur le nombre de vélos susceptibles d'emprunter cette véloroute.

Un autre suggère un modèle de panneau d'information à l'adresse des cyclistes.

#### **Réponses du Maître d'Ouvrage**

A titre indicatif, des mesures faites sur le tronçon Aigues-Mortes/Gallician font état de 110 000 passages par an, avec environ 10 000 par mois en été.

Des modèles de panneau sont à l'étude.

### **Commentaires de la commissaire enquêtrice**

Dont acte.

### **3.3.9 - Avis hors sujet ou sans préoccupation ou suggestion particulière**

Les observations classées "hors sujet" ne se réfèrent pas spécifiquement au projet. Pour la présente enquête, la commissaire enquêtrice n'a pas identifié d'avis hors sujet.

Sont aussi classées dans cette catégorie les observations exprimant simplement un avis favorable ou défavorable au projet sans formuler de préoccupation ou de suggestion.

#### **Observations du public**

*7 contributions favorables, 0 favorable avec réserve(s), 0 défavorable, 0 neutre*

Le public se réjouit d'un nouveau déplacement doux rejoignant la mer via Aigues-Mortes et Sète, de même qu'une entreprise qui soutient ce projet porteur d'emploi

#### **Réponses du Maître d'Ouvrage**

Cette catégorie d'avis n'appelle pas de réponse de la part du maître d'ouvrage.

### **Commentaires de la commissaire enquêtrice**

Pas de commentaire particulier.

### **3.4 - Observations de la commissaire enquêtrice et réponses du maître d'ouvrage**

Les observations formulées par la commissaire enquêtrice sont détaillées en § C du procès-verbal de synthèse en annexe 3 ; elles sont accompagnées des réponses du maître d'ouvrage.

Les interrogations sur les déchets se recoupent avec celles du public et le lecteur est invité à se reporter au § 3.3.5.

Les questions spécifiques posées par la commissaire enquêtrice concernent :

- les surfaces artificialisées au sens de la loi "Zéro Artificialisation Nette".

Les berges du canal et le chemin de halage en font d'ores et déjà partie (catégories 3 et 4 de la nomenclature). La commissaire enquêtrice en conclut que la création de la véloroute ne modifierait pas le statut de ces surfaces et donc n'empièterait pas sur des espaces naturels, agricoles ou forestiers,

- la mise en place de mesures de compensation du revêtement étanche.

La création de noues n'est pas souhaitable en raison de l'impact possible sur les espèces de faune et de flore à enjeu écologique. L'espace entre la véloroute et le merlon est suffisant pour assurer l'infiltration des eaux de ruissellement dont le débit devrait être sensiblement équivalent à celui actuel, compte tenu du compactage des sols actuels. Dont acte.

- un partenariat avec les instances touristiques et environnementales.

Le Maître d'Ouvrage prévoit une concertation afin de définir les moyens d'information et de sensibilisation des usagers au patrimoine culturel et environnemental de la Camargue gardoise. Dont acte.

- l'oléoduc qui longe le chemin de halage.

Le Maître d'Ouvrage répond qu'il n'y a pas de risque de dégrader cet oléoduc compte tenu de sa distance du chemin de halage (plus de 10 m), de sa profondeur et du fait qu'un représentant du gestionnaire de l'oléoduc sera présent pour surveiller le chantier à proximité. Le Conseil Départemental a déjà pratiqué les procédures associées sur d'autres tronçons de ViaRhôna. Dont acte.

- l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Le Maître d'Ouvrage précise que le parking du pont d'Espeyran comportera un revêtement stabilisé propice aux déplacements des fauteuils roulants et que les tables et leur accès seront adaptés aux PMR. Dont acte.


# ANNEXES



	<b>Page</b>
<b>Annexe 1</b> : Constats d'affichage de l'avis d'enquête	24
<b>Annexe 2</b> : Délibération du conseil municipal de la commune de Vauvert	39
<b>Annexe 3</b> : Procès-verbal de synthèse des observations du public et de la commissaire enquêtrice et réponses du Maître d'Ouvrage	42

# ANNEXE 1

## Constats d'affichage de l'avis d'enquête

### Constats du 5 janvier 2024



		<b>CONSTAT DE SIGNALISATION TEMPORAIRE DE CHANTIER</b>		
DGA Mobilité Logistique / Unité Territoriale de Vauvert Tél : 04 66 88 89 20 - Fax : 04 66 88 25 80 - courriel : st-vauvert@gard.fr				
<b>Situation</b> Voie concernée : <i>Projet Voie Verte</i> FR <input type="checkbox"/> à PR <input type="checkbox"/> Commune : <i>Epilhac-lez-Lavaur</i> En agglomération <input type="checkbox"/> Hors agglomération <input type="checkbox"/>				
<b>Description de l'opération</b> Voirie <input type="checkbox"/> Opérateur télécommunication <input type="checkbox"/> E.U.J.E.P. <input type="checkbox"/> Réseau électrique <input type="checkbox"/> Eau Potable <input type="checkbox"/> Réseau Gaz <input type="checkbox"/> Autres travaux : ..... Descriptif de l'opération : <i>PSC de 3 panneaux blancs à l'arrêt public</i> <i>via Epilhac</i>				
<b>Référence de l'arrêté temporaire de police</b> Arrêté N° ..... délivré le ..... Périodisme : ..... Adresse : ..... Tél : .....				
<b>Entreprise responsable de la mise en place de la signalisation</b> Société : ..... Adresse : ..... Tél : ..... Nom de la personne à contacter en cas d'urgence : ..... joignable au numéro suivant : .....				
<b>Constat de la Signalisation Temporaire en place</b> Etabli en présence du représentant de l'entreprise <input type="checkbox"/> <b>CONFORME</b> <input type="checkbox"/> Etabli en l'absence du représentant de l'entreprise <input type="checkbox"/> <b>NON CONFORME</b> <input type="checkbox"/> <i>PSC des 3 panneaux</i> <i>panneaux conformes au</i> <i>Plan des lieux</i> <i>d'affichage (P.I. du</i> <i>mail du 22/01/2024)</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- absence totale de signalisation <input type="checkbox"/></li> <li>- ordre de pose non respecté <input type="checkbox"/></li> <li>- distance inter-panneaux non respectée <input type="checkbox"/></li> <li>- panneau(x) manquant(s) <input type="checkbox"/></li> <li>- problème signalisation horizontale <input type="checkbox"/></li> <li>- personnel et/ou véhicule entreprise <input type="checkbox"/></li> <li>- autre : <input type="checkbox"/></li> </ul> CONFORME, avec <input type="checkbox"/> observations .....				
<b>Mise en Conformité sans délai</b> Selon les principes de l'instruction Interministérielle du 24/11/67 modifiée. Faute pour l'entreprise d'y remédier, sa responsabilité pourra être engagée en cas d'accident. <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"> <input type="checkbox"/> Travaux sur accotements  <input type="checkbox"/> Léger empilement sur la chaussée  <input type="checkbox"/> Fort empilement sur la chaussée  <input type="checkbox"/> Alternat B15 / C18                 </td> <td style="width: 50%; border: none;"> <input type="checkbox"/> Alternat manuel avec K10  <input type="checkbox"/> Alternat par feux tricolores  <input type="checkbox"/> Neutralisation de voie sur 2x2  <input type="checkbox"/> Autre (à préciser ci-dessous)                 </td> </tr> </table> Observations : .....			<input type="checkbox"/> Travaux sur accotements <input type="checkbox"/> Léger empilement sur la chaussée <input type="checkbox"/> Fort empilement sur la chaussée <input type="checkbox"/> Alternat B15 / C18	<input type="checkbox"/> Alternat manuel avec K10 <input type="checkbox"/> Alternat par feux tricolores <input type="checkbox"/> Neutralisation de voie sur 2x2 <input type="checkbox"/> Autre (à préciser ci-dessous)
<input type="checkbox"/> Travaux sur accotements <input type="checkbox"/> Léger empilement sur la chaussée <input type="checkbox"/> Fort empilement sur la chaussée <input type="checkbox"/> Alternat B15 / C18	<input type="checkbox"/> Alternat manuel avec K10 <input type="checkbox"/> Alternat par feux tricolores <input type="checkbox"/> Neutralisation de voie sur 2x2 <input type="checkbox"/> Autre (à préciser ci-dessous)			
<b>Le Gestionnaire de Voirie</b> Fonction : <i>Le Chef d'Equipe du Pôle Entretien Routier</i> NOM : <i>NIMES</i> Date : ..... Prénom : <i>Didier</i> Signature : <i>Didier DESCARREGA</i> 05 JAN. 2024	<b>L'Entreprise</b> Aucun représentant de l'entreprise <input type="checkbox"/> refus de signer <input type="checkbox"/> NOM : ..... Date : ..... Prénom : ..... Heure : ..... Signature : .....			

Le Chef de service territorial  
 ed: 0241-1024  
  
 Didier DESCARREGA

DEPARTEMENT DU GARD – 3 rue Guillemette 30044 NIMES Cedex 9 – GARD.FR



**Lieux d'affichage des panneaux :**



- N°1 au Port de Gallician**
- N°2 dans le Hameau de Gallician**
- N°3 au Pont de Franquevaux**
- N°4 sur Route Départementale 6572 à proximité de Franquevaux**
- N°5 au Pont d'Espéran**
- N°6 à l'Ecluse de St Gilles**
- N°7 à la sortie de St Gilles en direction du projet**
- N°8 à la sortie de Beauvoisin en direction du projet**
- N°9 à la sortie de Vauvert en direction du projet**

# 1-Port de Gallician



N°1 Port de Gallician :



DEPARTEMENT DU GARD – 3 rue Guillemette 30044 NIMES Cedex 9 – GARD.FR

## 2-Hameau de Gallician



N°2 Hameau de Gallician :



DEPARTEMENT DU GARD – 3 rue Guillemette 30044 NIMES Cedex 9 – GARD.FR

### 3-Pont de Franquevaux



N°3 Pont de Franquevaux :



DEPARTEMENT DU GARD – 3 rue Guillemette 30044 NIMES Cedex 9 – GARD.FR

**4- Route Départementale 6572 à proximité de Franquevaux**



N°4 Route Départementale 6572 à proximité de Franquevaux :



DEPARTEMENT DU GARD – 3 rue Guillemette 30044 NIMES Cedex 9 – GARD.FR

**5-Pont d'Espeyran**



N°5 Pont d'Espeyran :



DEPARTEMENT DU GARD – 3 rue Guillemette 30044 NIMES Cedex 9 – GARD.FR

**6-Ecluse de St Gilles**



N°6 L'Ecluse de St Gilles :



DEPARTEMENT DU GARD – 3 rue Guillemette 30044 NIMES Cedex 9 – GARD.FR

7-Sortie de St Gilles - carrefour RD 6572-RD 179



N°7 à la sortie de St Gilles en direction du projet : carrefour D 6572-D 179



DEPARTEMENT DU GARD – 3 rue Guillemette 30044 NIMES Cedex 9 – GARD.FR



**8-Sortie de Beauvoisin - carrefour RD 197 et chemin de St Gilles à Beauvoisin**



N°8 à la sortie de Beauvoisin en direction du projet : carrefour RD 197 et chemin de St Gilles à Beauvoisin



DEPARTEMENT DU GARD – 3 rue Guillemette 30044 NIMES Cedex 9 – GARD.FR

**9-Sortie de Vauvert - carrefour Rue Carnot et RD 6572**



N°9 à la sortie de Vauvert en direction du projet : au carrefour Rue Carnot et D 6572



DEPARTEMENT DU GARD – 3 rue Guillemette 30044 NIMES Cedex 9 – GARD.FR

# Constats du 22 février 2024



				<b>CONSTAT DE SIGNALISATION TEMPORAIRE DE CHANTIER</b>	
DGa Mobilité Logistique / Unité Territoriale de Vauvert Tél : 04 66 88 99 20 - Fax : 04 66 88 25 80 - courriel : ut-vauvert@gard.fr					
<b>Situation</b>					
Voie concernée : <i>Projet Voie Verte</i>		PR <input type="checkbox"/> à PR <input type="checkbox"/>		En agglomération <input type="checkbox"/>	
Commune : <i>Guilhem 1<sup>er</sup> Etles</i>		Hors agglomération <input type="checkbox"/>			
<b>Description de l'opération</b>					
Voirie <input type="checkbox"/>		Opérateur télécommunication <input type="checkbox"/>		Réseau électrique <input type="checkbox"/>	
E.U./E.P. <input type="checkbox"/>				Réseau Gaz <input type="checkbox"/>	
Eau Potable <input type="checkbox"/>					
Autres travaux :					
Description de l'opération : <i>Ramassage de 8 (huit) panneaux alb. H/S à l'equipe Philippe Viarthon. Le panneau s'ivé devant le cap de Guilhem a disparu (Panneau au 2 sur plan)</i>					
<b>Référence de l'arrêté temporaire de police</b>					
Arrêté N° :		délivré le :			
Pétitionnaire :					
Adresse :		Tél :			
<b>Entreprise responsable de la mise en place de la signalisation</b>					
Société :					
Adresse :		Tél :			
Nom de la personne à contacter en cas d'urgence :					
joignable au numéro suivant :					
<b>Constat de la Signalisation Temporaire en place</b>					
Établi en présence du représentant de l'entreprise <input type="checkbox"/>		CONFORME <input type="checkbox"/>			
Établi en l'absence du représentant de l'entreprise <input type="checkbox"/>		NON CONFORME <input type="checkbox"/>			
<i>Ramassage 8 (huit) Panneaux indiqués sur plan affichés</i>		- absence totale de signalisation <input type="checkbox"/>			
<i>Panneau n° 2 disparu (coté de Guilhem)</i>		- ordre de pose non respecté <input type="checkbox"/>			
		- distance inter-panneaux non respectée <input type="checkbox"/>			
		- panneau(x) manquant(s) <input type="checkbox"/>			
		- problème signalisation horizontale <input type="checkbox"/>			
		- personnel et/ou véhicule entreprise <input type="checkbox"/>			
		- autre : <input type="checkbox"/>			
CONFORME, avec observations <input type="checkbox"/>					
<b>Mise en Conformité sans délai</b>					
Selon les principes de l'instruction Interministérielle du 24/11/67 modifiée.					
Faute pour l'entreprise d'y remédier, sa responsabilité pourra être engagée en cas d'accident.					
<input type="checkbox"/> Travaux sur accotements		<input type="checkbox"/> Alternat manuel avec K10			
<input type="checkbox"/> Léger empiètement sur la chaussée		<input type="checkbox"/> Alternat par feux tricolores			
<input type="checkbox"/> Fort empiètement sur la chaussée		<input type="checkbox"/> Neutralisation de voie sur 2x2			
<input type="checkbox"/> Alternat B15 / C18		<input type="checkbox"/> Autre (à préciser ci-dessous)			
Observations :					
<b>Le Gestionnaire de Voirie</b>			<b>L'Entreprise</b>		
Fonction : <i>Le Chef d'Equipe du Pole Entretien Routier NIMES</i>			Aucun représentant de l'entreprise <input type="checkbox"/>		
NOM :			refusé de signer <input type="checkbox"/>		
Prénom :			NOM :		
Signature : <i>Lionel GONPHER</i>			Date :		
Date : <i>22 FEV. 2024</i>			Prénom :		
			Signature :		
			Heure :		

1-Port de Gallician



DEPARTEMENT DU GARD – 3 rue Guillemette 30044 NIMES Cedex 9 – GARD.FR

2-Hameau de Gallician

Panneau disparu



DEPARTEMENT DU GARD – 3 rue Guillemette 30044 NIMES Cedex 9 – GARD.FR

3-Pont de Franquevaux



DEPARTEMENT DU GARD – 3 rue Guillemette 30044 NIMES Cedex 9 – GARD.FR

4- Route Départementale 6572 à proximité de Franquevaux



DEPARTEMENT DU GARD – 3 rue Guillemette 30044 NIMES Cedex 9 – GARD.FR

5-Pont d'Espeyran



DEPARTEMENT DU GARD – 3 rue Guillemette 30044 NIMES Cedex 9 – GARD.FR

6-Ecluse de St Gilles



DEPARTEMENT DU GARD – 3 rue Guillemette 30044 NIMES Cedex 9 – GARD.FR

7-Sortie de St Gilles - carrefour RD 6572-RD 179



DEPARTEMENT DU GARD – 3 rue Guillemette 30044 NIMES Cedex 9 – GARD.FR

8-Sortie de Beauvoisin - carrefour RD 197 et chemin de St Gilles à Beauvoisin



DEPARTEMENT DU GARD – 3 rue Guillemette 30044 NIMES Cedex 9 – GARD.FR

9-Sortie de Vauvert - carrefour Rue Carnot et RD 6572



DEPARTEMENT DU GARD – 3 rue Guillemette 30044 NIMES Cedex 9 – GARD.FR

## ANNEXE 2

### Délibération du conseil municipal de Vauvert



#### EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DÉLIBÉRATION n° 2024/03/034

Domaine de compétences par thèmes – aménagement du territoire

Séance du 4 mars 2024  
Date de convocation : 27 février 2024  
Membres en exercice : 33  
29 présents – 31 votants  
Le quorum est atteint.

**OBJET :** Délibération émettant un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale supplétive concernant le projet de Véloroute ViaRhôna sur le tronçon entre l'écluse de Saint-Gilles et le Pont de Gallician

L'an deux mille vingt-quatre, le quatre mars à dix-neuf heures, le conseil municipal de Vauvert (Gard) dûment convoqué, s'est réuni en séance ordinaire, à la salle Bizet, sous la présidence de Monsieur Jean DENAT, maire en exercice.

**Présents :** Jean DENAT, Katy GUYOT, Bruno PASCAL, Annick CHOPARD, Rodolphe RUBIO, Laurence EMMANUELLI, Farouk MOUSSA (arrivé à 19h15), Elisabeth MICHALSKI (départ à 19h52), Christian SOMMACAL, Magali NISSARD, Francine CHALMETON, Jacky PASCAL, Daniel SALMERON, Christiane ESPUCHE, Bruno JOUANNE, Nicole DUQUESNE, Frédéric DUMAS, Mohammed TOUHAMI, Alexandre BRIGNACCA, Benjamin ROUVIERE, Florinda RACE, Jean-Paul BERTRAND, Michel MATIVAL (arrivé à 19h10), Sandra LIAUTAUD, Jean-Louis MEIZONNET, René GIMENEZ, Sandrine RIOS, Serge GARNIER, Emmanuelle GAVANON, Jean-Pierre GUSAI.

**Absents ayant donné procuration :**

Chantal LAIR-LACHAPPELLE a donné procuration à Elisabeth MICHALSKI  
Carole CALBA a donné procuration à Serge GARNIER  
Agnès AUGUSTE a donné procuration à Jean-Pierre GUSAI

**Absente excusée :**

Elisabeth MICHALSKI

En début de séance et en application de l'article L 2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales, il a été procédé à la désignation de la secrétaire de séance : **Sandra LIAUTAUD a été élue par 25 voix pour** (Jean DENAT (2), Katy GUYOT, Bruno PASCAL, Annick CHOPARD, Rodolphe RUBIO (2), Laurence EMMANUELLI, Elisabeth MICHALSKI (2), Christian SOMMACAL, Magali NISSARD, Francine CHALMETON, Jacky PASCAL, Daniel SALMERON, Christiane ESPUCHE, Bruno JOUANNE, Nicole DUQUESNE, Frédéric DUMAS, Mohammed TOUHAMI, Alexandre BRIGNACCA, Benjamin ROUVIERE, Florinda RACE, Jean-Paul BERTRAND, Sandra LIAUTAUD) **et 8 contre** (Jean-Louis MEIZONNET, René GIMENEZ, Sandrine RIOS, Serge GARNIER (2), Emmanuelle GAVANON, Jean-Pierre GUSAI (2)).

**RAPPORTEUR :** M. Jean DENAT, maire

**EXPOSE :** Suite à l'arrêté préfectoral n°30-2023-12-19-00001 en date du 19 décembre 2023 portant ouverture d'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale supplétive requise au titre des articles L181-10 et R. 181-35 à 38 du code de l'environnement, concernant un projet de Véloroute ViaRhôna, tronçon entre l'écluse de St Gilles et le Pont de Gallician sur les communes de St Gilles, Vauvert et Beauvoisin, la commune de Vauvert doit émettre un avis concernant ce projet impactant directement son territoire.

La véloroute « voie verte » de Saint Gilles à Gallician fait partie du vaste programme de *ViaRhôna* d'aménagement européen référencé EV17, dont l'objectif est de relier le lac Léman à la Mer Méditerranée sur 815 km en mode de déplacements doux.

Le projet de la section de Saint-Gilles à Gallician consiste à aménager une voie cyclable d'une largeur de trois mètres et d'une longueur de dix kilomètres, en rive nord du canal du Rhône à Sète, sur les emprises du chemin halage existant utilisé par Voies Navigables de France (VNF), sur les communes de Saint-Gilles, Beauvoisin, et Vauvert. Des aires de détente seront créées sur le parcours ainsi que des places de stationnement.

Le projet a fait l'objet d'une étude d'impact qui regroupe l'ensemble des enjeux environnementaux et a notamment répertorié l'ensemble des espèces de faune et de flore présentes sur le linéaire du projet. Elle comprend également un volet hydraulique.

Un calendrier de chantier est établi afin de préserver les espèces présentes. La réalisation des travaux lourds ne pourra se dérouler que de mi-août à mi-mars. Des mesures d'évitement seront également mises en place pendant la durée des travaux.

**Vu** le code de l'environnement, et notamment ses articles L. 181-10 et R. 181-35 à 38 ;

**Vu** le code de l'urbanisme ;

**Vu** la demande d'autorisation environnementale supplétive au titre de l'article L. 181-1 du code de l'environnement, présenté par le Conseil Départemental du Gard agissant en qualité de maître d'ouvrage, déposée à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer en date du 24 avril 2023 ;

**Vu** la procédure d'autorisation environnementale supplétive conduite par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer dans le respect des prescriptions des articles R. 181-13 et suivants du code de l'environnement ;

**Vu** la décision du Préfet du Gard d'ouvrir et d'organiser une enquête publique, en application de l'article L. 123-6 du code de l'environnement ;

**Vu** l'arrêté préfectoral n°30-2023-12-19-00001 en date du 19 décembre 2023 portant ouverture d'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale supplétive requise au titre des articles L181-10 et R. 181-35 à 38 du code de l'environnement, concernant un projet de Véloroute ViaRhôna, tronçon entre l'écluse de St Gilles et le Pont de Gallician sur les communes de St Gilles, Vauvert et Beauvoisin ;

**Vu** la durée de l'enquête publique démarrant le 21 janvier 2024 pour une durée de 31 jours consécutifs, c'est-à-dire jusqu'au 21 février 2024 inclus ;

**Vu** la clôture de cette enquête publique ;



**PROPOSITION :** Le rapporteur propose au conseil municipal :

- D'émettre un avis favorable à l'autorisation environnementale supplétive au titre de l'article R. 181-38 du code de l'environnement
- D'autoriser M. le Maire à signer les documents afférents

La présente délibération produira ses effets juridiques dès l'exécution de l'ensemble des mesures d'affichage et de publicité ;

**DECISION :** Le conseil municipal, oui l'exposé du rapporteur et après en avoir délibéré  
DECIDE

**D'adopter à l'unanimité la proposition du rapporteur** (Jean DENAT, Katy GUYOT, Annick CHOPARD, Rodolphe RUBIO, Laurence EMMANUELLI, Farouk MOUSSA, Christian SOMMACAL, Magali NISSARD, Francine CHALMETON, Jacky PASCAL, Daniel SALMERON, Christiane ESPUCHE, Bruno JOUANNE, Nicole DUQUESNE, Frédéric DUMAS, Mohammed TOUHAMI, Alexandre BRIGNACCA, Benjamin ROUVIERE, Florinda RACE, Jean-Paul BERTRAND, Michel MATIVAL, Sandra LIAUTAUD, Jean-Louis MEIZONNET, René GIMENEZ, Sandrine RIOS, Serge GARNIER (2), Emmanuelle GAVANON, Jean-Pierre GUSAÏ (2)).

**Bruno PASCAL ne prend pas part au vote en raison de son mandat au Conseil Départemental du Gard.**

**POUR EXTRAIT CONFORME**

**A Vauvert, le 04 MARS 2024**

**Le maire,**

  
**Jean DENAT**



Le maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte en vertu de :

• son dépôt en préfecture le ..... 1.4. MARS 2024 .....

• sa notification le ..... 1.4. MARS 2024 .....

• sa publication le ..... 1.4. MARS 2024 .....

et informe qu'en vertu du décret 83-1025 le présent peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Nîmes dans un délai de 2 mois à compter du ..... 1.4. MARS 2024 .....

Pour le maire par délégation,

La directrice générale des services,

Yolande Cavalier



# ANNEXE 3

## Procès-verbal de synthèse des observations du public et de la commissaire enquêtrice et réponses du Maître d'Ouvrage



A Nîmes,

**Direction Générale  
Adjointe Mobilité  
Logistique**

**Madame Marie-Laurence AUZIAS  
Commissaire Enquêtrice**

**Direction de la  
Mobilité et des  
Routes**

**Service  
Modernisation  
de la Route**

Affaire suivie par  
Marie-Claire GUILLON  
marie-claire.guillon@gard.fr  
Tel : 04.66.70.53.04  
Port : 06.70.09.84.71

Nos réf :D-240301-00384

Objet : Enquête publique Véloroute Via Rhôna du Léman à la Méditerranée - Section St Gilles-Gallician

Madame,

Suite à l'enquête publique relative à la Véloroute Via Rhôna du Léman à la Méditerranée - Section St Gilles-Gallician, qui s'est tenue du 22 janvier au 21 février 2024, vous m'avez communiqué en date du 26 février 2024, le procès-verbal de synthèse des observations recueillies au cours de ladite enquête.

Comme demandé par vos soins, vous trouverez en pièce jointe, le fichier récapitulatif l'ensemble des réponses du Conseil départemental du Gard aux observations recensées dans le registre d'enquête.

Je reste à votre entière disposition et dans l'attente des conclusions de l'enquête.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Directeur de la Mobilité et des Routes,

le 12/03/2024  
Roch VERNEDE  
Directeur Mobilité et Routes DGAML

Roch VERNEDE

P.J : Réponses aux  
observations

# ANNEXE

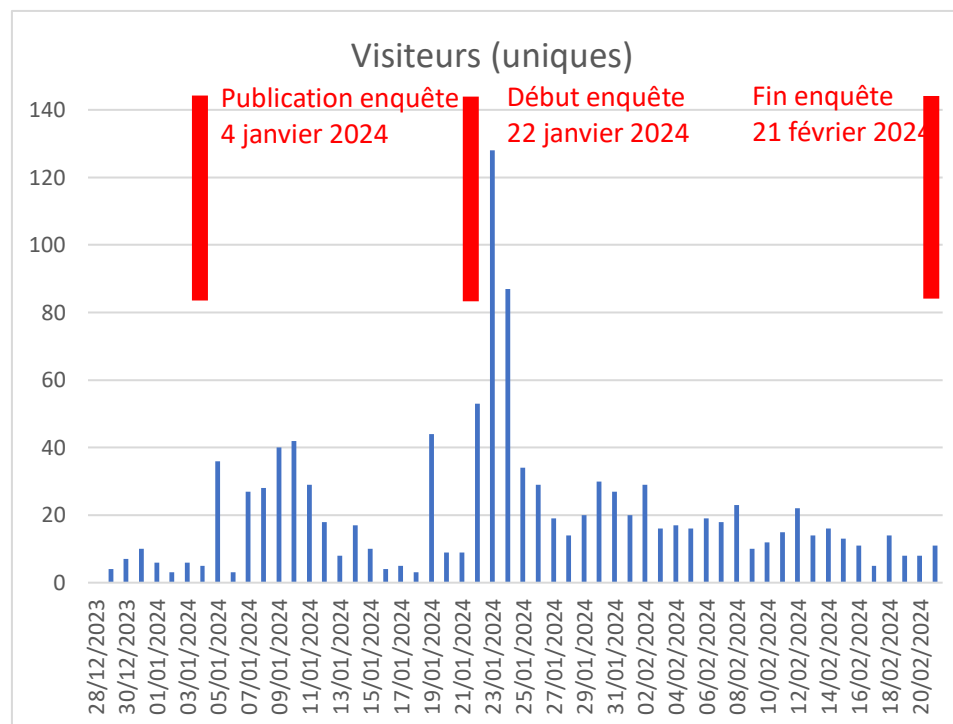
## Enquête publique – Véloroute ViaRhôna entre l'écluse de St Gilles et le pont de Gallician

### Procès-verbal de synthèse des observations

#### A – ANALYSE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC

##### A.1 – Synthèse de l'audience

Au 21 février 2024, date de clôture de l'enquête, **1131** personnes uniques ont visité le site dédié, dont 373 avant l'ouverture de l'enquête publique. La répartition des visites dans le temps a été la suivante, avec un pic de visites très important en tout début d'enquête :

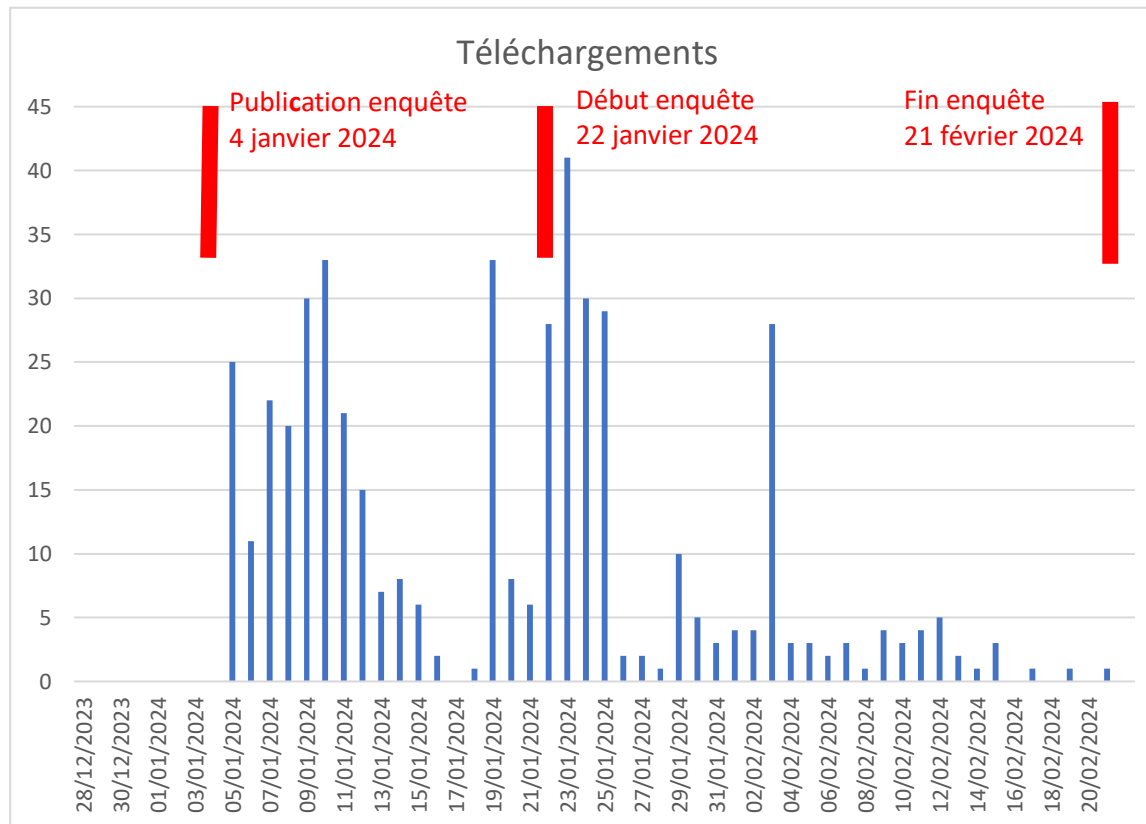


Ces 1131 visiteurs, sans compter ceux qui ont consulté le site de la préfecture et ceux qui ont fait l'effort de se déplacer lors des permanences, sont l'indice d'une curiosité et d'un intérêt certains pour ce projet.

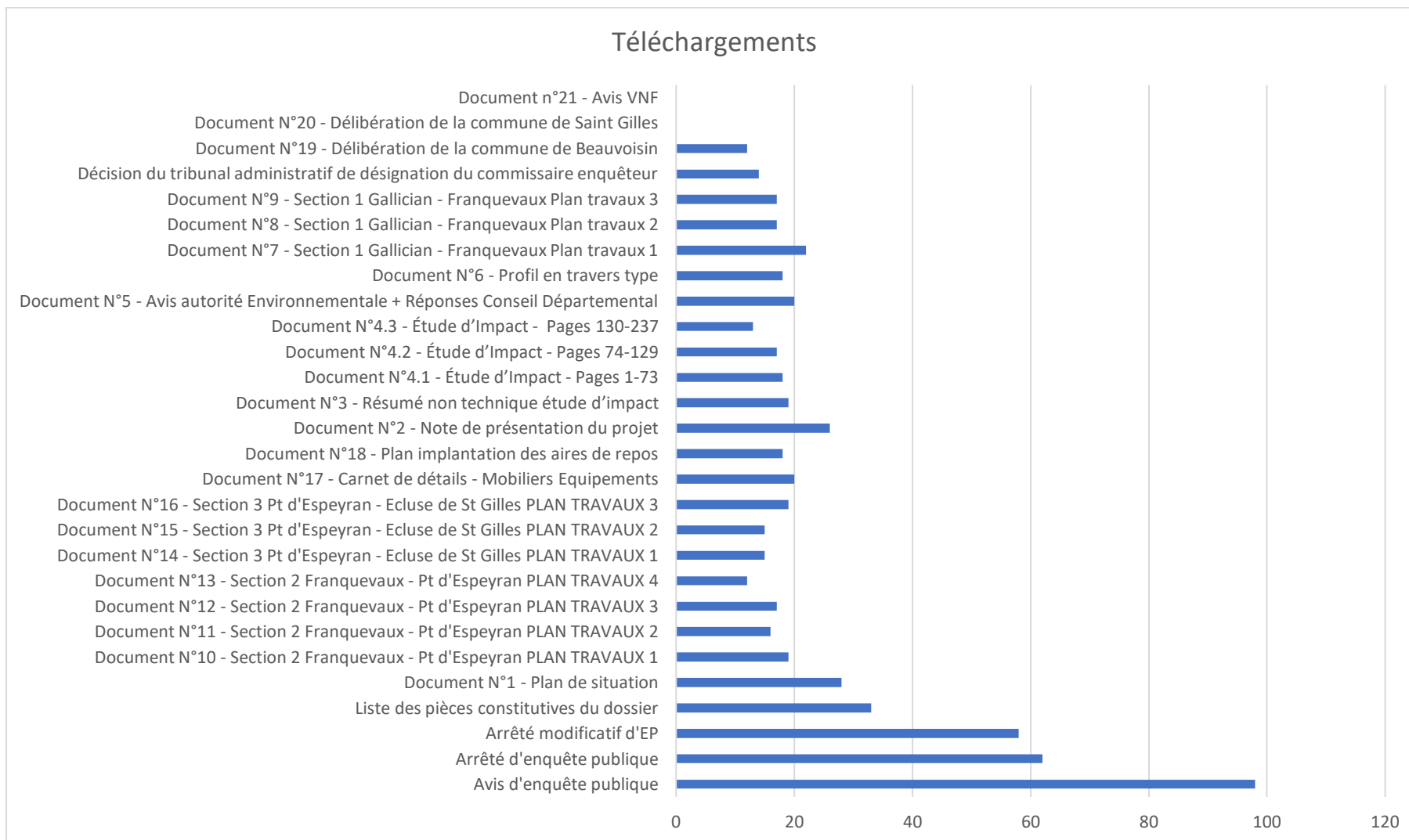
## A.2 – Téléchargement des pièces du dossier d'enquête

Sur les 1131 visiteurs du site du registre dématérialisé, **493** ont téléchargé au moins un document, soit 43 %.

**643** pièces du dossier ont été téléchargées entre la publication de l'avis d'enquête et la clôture de l'enquête, dont 248 téléchargements avant le début de l'enquête, avec une répartition dans le temps représentée dans l'histogramme suivant :



Le nombre de téléchargements pour chacune des pièces du dossier est représenté ci-après :



Il ressort de ces statistiques que les pièces intéressant le plus le public ont été par ordre décroissant les documents d'annonce réglementaire (arrêtés et avis), la liste des pièces du dossier, le plan de situation et la note de présentation du projet. Les pièces plus techniques ont été peu consultées. Les pièces n°20 et 21 n'ont pas été consultées, celles-ci ayant été insérées dans le dossier peu avant la clôture de l'enquête.

### A.3 – Contributions déposées

Les **29** contributions (\*) du public recueillies lors de cette enquête dans les délais impartis sont présentées ci-après en fonction des canaux de communication et des familles de public :

		Nombre de contributions (*)		
		Personnes morales (**)	Particuliers	Total
Par écrit	Registre papier	1 (***)	6	7
	Registre dématérialisé	0	19	19
	Courriels	1 (****)	0	1
	Courriers	0	0	0
Par oral		0	2 (*****)	2

(\*) *Par le terme générique de "contribution", on entend un ensemble d'avis / préoccupations / suggestions formulé par une seule personne ou par un groupe de personnes s'exprimant collectivement.*

(\*\*) *Une personne morale s'entend ici comme quelqu'un intervenant au nom d'un groupe (association, entreprise, syndicat, collectif de pétitionnaires...).*

(\*\*\*) *Représentant de l'ASA du Cougourlier et des manadiers du secteur*

(\*\*\*\*) *Représentant de la société Colas*

(\*\*\*\*\*) *Entretiens avec M. le maire de Saint Gilles en fin d'enquête et avec M. GIRE de VNF lors de la visite des lieux*

Parmi les contributions, la commissaire enquêtrice a identifié un doublon : la contribution 11 (même texte émis par la même personne).

Aucune contribution n'a nécessité d'être modérée pour cause de propos injurieux ou diffamatoires ou de grossièretés.

Les contributions retenues sont donc au nombre de **28**.

5 personnes se sont exprimées anonymement.

#### **A.4 – Personnes reçues lors des permanences**

Lors de ses permanences au siège de l'enquête (mairie de Saint Gilles), la commissaire enquêtrice a reçu 8 personnes :

- le 22 janvier 2024 :
  - Monsieur Gilbert GIRE
  - Madame Monique CHRISTOL
  - Madame Nadège GAJIC et Monsieur Thomas FOUGAIROLES
- le 21 février 2024 :
  - Monsieur Simon ROQUE
  - Madame Evelyne GALINIER
  - Monsieur Michel ZANARET
  - Monsieur Eddy Valadier

### **B – ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC**

#### **B.1 – Préambule**

Une contribution est un avis exprimé par le public par écrit (registre d'enquête publique déposé en mairie, registre dématérialisé, mail ou courrier) ou par oral auprès de la commissaire enquêtrice.

Une contribution peut comprendre une ou plusieurs observations sur des sujets différents. Afin d'avoir une vue d'ensemble sur ces avis, les observations sont regroupées par thèmes.

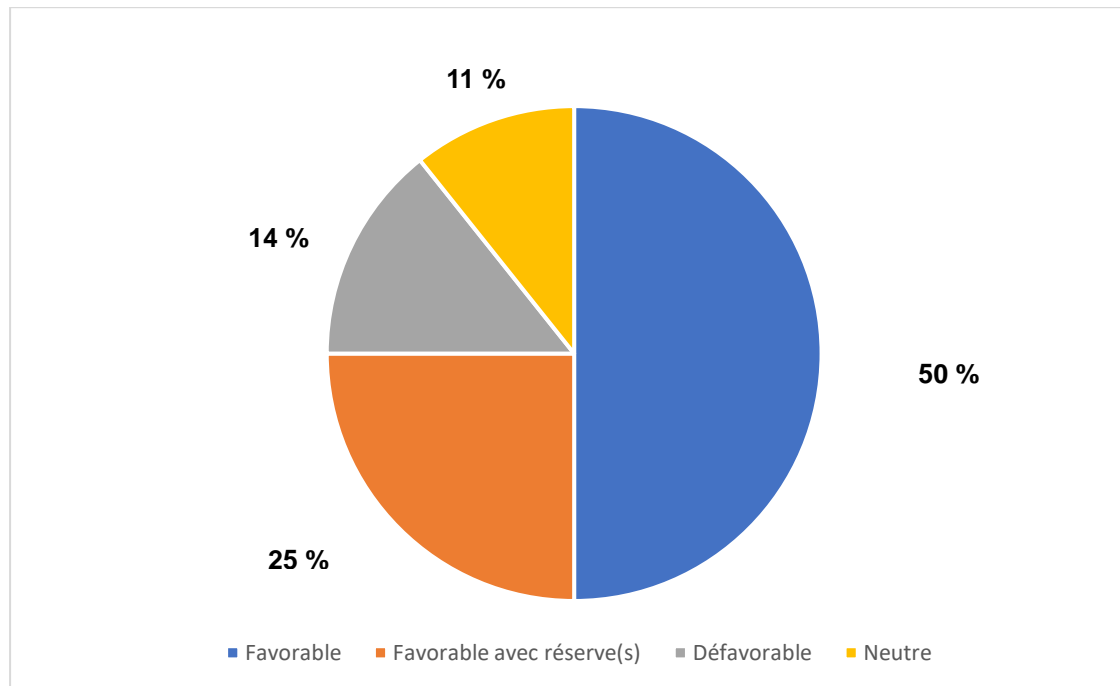
## B.2 – Avis exprimés

Au total, 29 contributions ont été recueillies (dont un doublon) représentant **52** observations.

On peut noter que, sur les 28 avis retenus :

- 14 personnes ont donné un avis favorable,
- 7 personnes ont donné un avis favorable avec réserve(s),
- 4 personnes ont donné un avis défavorable,
- 3 personnes sont neutres (observation dont il n'est pas possible de trancher si elle est favorable ou défavorable),

ce qui correspond aux pourcentages suivants :

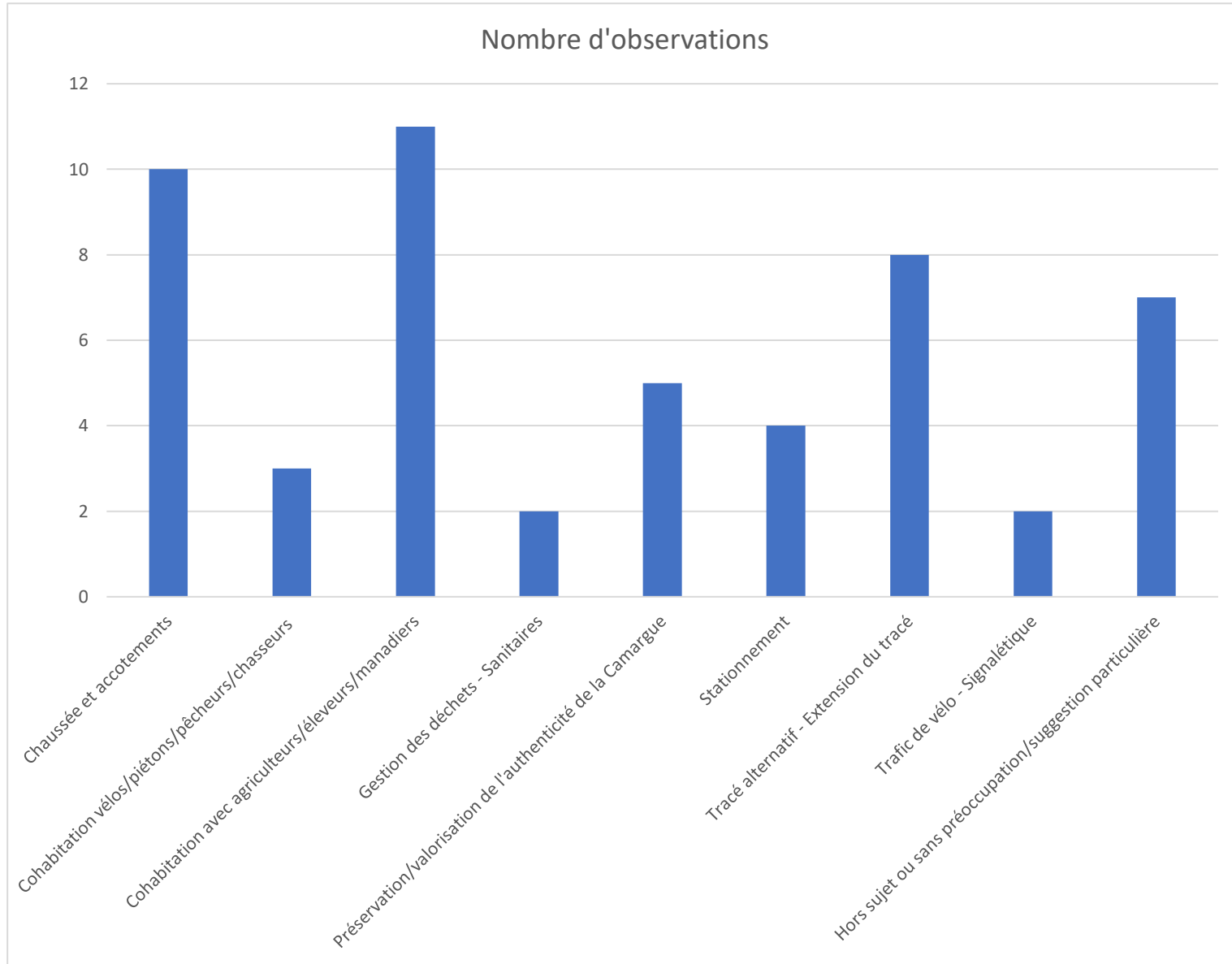




Les observations peuvent être classées selon les catégories suivantes :

- chaussée et accotements,
- tracé alternatif – Extension de tracé,
- cohabitation vélos/piétons/pêcheurs/chasseurs,
- cohabitation avec les agriculteurs/éleveurs/manadiers,
- gestion des déchets – Sanitaires,
- préservation/valorisation de l'authenticité de la Camargue,
- stationnement,
- trafic de vélos – Signalétique,
- avis hors sujet ou sans préoccupation/suggestion particulière.

D'après les statistiques ci-après, les observations portent principalement sur les problèmes inhérents à la cohabitation avec les agriculteurs/éleveurs/manadiers, la nature de la chaussée et les tracés alternatifs :



### B.3 – Tableau analytique des observations

Les observations recueillies au cours de l'enquête sont recensées de façon exhaustive dans le tableau suivant, hormis le doublon :

N° obs. *	Nom du contributeur	Intitulé de l'observation	Avis **	Réponse du maître d'ouvrage
<b>Thématique : Chaussée et accotements</b>				
8.1 Web	Eric MASSOL	<p>Si les voies de circulations ne font pas débat, les accotements posent pour moi un problème.</p> <p>La largeur est insuffisante. Des familles vont promener là, avec peut-être un chien, ou des pêcheurs vont se poser près de la berge, et malheureusement certains cyclistes roulent sur ses pistes cyclables à plus de 30 km/h, mettant en danger les autres promeneurs.</p> <p>Devant la difficulté à surveiller ces comportements et d'autres (présence d'engin motorisé, etc.), il est préférable d'avoir des bas-côtés plus larges. Il manque, selon moi, au moins un mètre.</p>	FR	<p>La voie revêtue sera limitée à 3m de large, afin de réduire l'impact hydraulique ainsi qu'environnemental sur le milieu naturel dans lequel elle viendra s'insérer.</p> <p>La vitesse sur la voie verte sera limitée à 25km/h (Charte d'usage du Conseil départemental du Gard).</p> <p>Le reste de l'accotement au canal est large (entre 4 et 10m), restera naturel et librement praticable. De même, l'accotement de la rive opposée restera naturel et toujours en accès libre pour tous (hormis véhicules motorisés).</p> <p>L'ensemble de ces voies devrait donc être suffisant pour allier l'ensemble des usages de ces berges.</p>
10.5 Web	Frédéric ROUVIN	<p>... Mais peut-on avoir des garanties sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la fréquentation en hausse du tourisme fluvial qui accélère la dégradation des berges.</li> </ul> <p>Bien à vous.</p>	-	<p>Des travaux d'entretien des berges sont régulièrement entrepris par VNF afin de conserver la fonctionnalité du canal pour le tourisme fluvial. Sera inclus, le maintien de fonctionnalité de la voie verte dans le cadre des opérations de maintenance des berges, entre le Conseil départemental du Gard et Voies Navigables de France, ainsi que dans le cadre plus large du Contrat de Plan Interrégional Etat Région.</p>

N° obs. *	Nom du contributeur	Intitulé de l'observation	Avis **	Réponse du maître d'ouvrage
15 Web	Alexia	<p>Si c'est du goudron c'est non.</p> <p>Stop à l'imperméabilisation des sols !</p> <p>Pensez aux cavaliers et marcheurs qui n'ont pas envie de se balader sur du béton.</p> <p>Ok si clapissette ou autre gravier.</p>	D	<p>Seule une bande de 3m sera revêtue d'un béton bitumineux de couleur beige, sur un accotement total au canal qui mesure entre 4m et 10m de large.</p> <p>Ce revêtement est celui qui répond aux attentes de nombreux cyclistes et notamment les cyclotouristes qui parcourent la Via Rhôna, itinéraire européen de 815 km entre le Léman et la Méditerranée.</p> <p>De plus, une voie verte est également destinée aux rollers, poussettes et PMR, ce qui nécessite un revêtement adapté à leur circulation.</p> <p>Les cavaliers seront autorisés à côté de la voie verte, sur le sol naturel qui leur est adapté. Les marcheurs auront le choix d'emprunter la voie revêtue ou de marcher à côté sur le sol naturel en place. De plus, l'accotement de la rive opposée restera naturel et toujours en accès libre pour tous (hormis véhicules motorisés).</p> <p>Concernant l'imperméabilisation des sols, le chemin de halage est déjà considéré comme quasiment imperméable, car constitué de sédiments argileux issus du dragage du canal, très compactés par les passages de véhicules d'entretien. Le nouveau revêtement n'aggraver pas la situation hydraulique.</p>

N° obs. *	Nom du contributeur	Intitulé de l'observation	Avis **	Réponse du maître d'ouvrage
				<p>Devant la guinguette de Franquevaux le revêtement sera de type clapicette afin de préserver le passage des chevaux sur un revêtement qui leur est adapté.</p> <p>Le parking du Pont d'Espeyran sera réalisé en sable stabilisé afin d'allier préservation de l'environnement naturel et accès des PMR et des poussettes notamment.</p>
18.1 Web	Dan DE ROSILLES	<p>J'anime un club de cyclistes gravel non formel (club Strava) de plus de 1300 membres : Arles Gravel.  <a href="https://www.strava.com/clubs/153235">https://www.strava.com/clubs/153235</a></p> <p>Dans ce cadre, je trace des itinéraires essentiellement à la découverte des territoires des Bouches-du-Rhône, du Gard et de l'Hérault, que je partage sous forme de fichiers GPX.</p> <p>J'organise plusieurs fois par an des sorties sur des thématiques précises : Arles &gt; Montpellier (4 éditions), Arles &gt; Marseille (5 éditions), tour de Camargue (2 éditions), tour des empègues (2 éditions)...</p> <p>Ces événements remportent un franc succès auprès des membres de mon club et au-delà, et ont plusieurs fois fait l'objet d'articles élogieux dans la presse mensuelle spécialisée vélo (Cyclist France, magazine 200, Cycle! Magazine...). Ainsi, la pratique du gravel (vélo sportif sur chemins) en général et les activités de mon club en particulier valorisent les territoires et permettent de découvrir la culture et les terroirs des régions, et au-delà, de se confronter aux enjeux et à la réalité de la circulation "hors route" en milieu rural, mais aussi péri-urbain et urbain.</p> <p>C'est donc en tant que cycliste chevronné (entre 15 et 20.000 km de vélo par an), fin connaisseur de la région, préoccupé par le développement de la pratique cycliste et du développement du maillage de circulation douce hors-route et</p>	D	<p>Seule une bande de 3m sera revêtue d'un béton bitumineux de couleur claire, sur un accotement total au canal qui mesure entre 4m et 10m de large.</p> <p>Ce revêtement est celui qui répond aux attentes de nombreux cyclistes et notamment les cyclotouristes qui parcourent la Via Rhôna, itinéraire européen de 815 km entre le Léman et la Méditerranée.</p> <p>De plus, une voie verte est également destinée aux rollers, poussettes et PMR, ce qui nécessite un revêtement adapté à leur circulation.</p> <p>Pour des cyclistes ne souhaitant pas de revêtement enrobé, l'accotement de la rive opposée restera naturel et toujours en accès libre pour tous (hormis véhicules motorisés).</p> <p>Concernant l'artificialisation des sols, la voie verte viendra se superposer au chemin de halage existant, sol déjà artificialisé de par sa fonction (emprunté par véhicules entretien et travaux de VNF),</p>

N° obs. *	Nom du contributeur	Intitulé de l'observation	Avis **	Réponse du maître d'ouvrage
		<p>expert dans la promotion de ce type de pratique que j'interviens ici pour donner mon avis sur ce projet de prolongement de la ViaRhona du Pont de Gallician à l'Écluse de Saint Gilles.</p> <p>Je suis globalement défavorable à ce projet, et ce pour les raisons suivantes :</p> <p>1) L'actuel revêtement (gravier) du chemin qui longe le Canal est tout à fait praticable pour les vélos, déjà très utilisé en l'état par les cyclistes locaux et les touristes et voyageurs à vélo. Ce revêtement de gravier évite l'artificialisation du sol et est plus respectueux de l'environnement que s'il était recouvert de goudron.</p> <p>En outre, même s'il ne permet pas de rouler aussi vite que s'il était goudronné, il est plus ludique et varié que le secteur déjà goudronné Aigues-Mortes - Gallician, très monotone (de l'avis de bon nombre de cyclistes).</p>		<p>imperméabilisé par les matériaux qui le composent (sédiments argileux du canal) et compacté par le passage des véhicules d'entretien du canal.</p>
R2.3	Monique CHRISTOL	... Eviter le revêtement en goudron car il risque d'être dégradé par les inondations.	-	Un revêtement bitumineux est plus résistant lors d'une inondation que des matériaux de type graviers et sables non enrobés, qui peuvent être emportés par l'eau et déplacés très facilement.
R3.1	Nadège GAJIC	Elle considère que le tracé n'est pas adapté car les berges du canal ne sont pas stables du fait du manque d'entretien et de la présence de ragondins. Le tronçon entre Gallician et Aigues-Mortes est régulièrement dégradé (cavités sous la ViaRhôna...).	D	Des travaux d'entretien des berges sont régulièrement entrepris par VNF afin de conserver la fonctionnalité du canal et aujourd'hui sera incluse la conservation de la fonctionnalité de la voie verte dans le cadre des opérations de maintien des berges, entre VNF et le Conseil départemental du Gard, partenaires techniques et financiers et dans le cadre plus large du Contrat de Plan Interrégional Etat Région.
R4.1	Thomas FOUGAIROLES	Idem ci-dessus	D	

N° obs. *	Nom du contributeur	Intitulé de l'observation	Avis **	Réponse du maître d'ouvrage
R5.1	Simon ROQUE Président de l'ASA du Cougourlier	Les berges entre Franquevaux et Repiquet et entre Franquevaux et Gallician sont en très mauvais état, ce qui conduit à l'affaissement du chemin de halage et à des entrées d'eau dans le contre-canal. La digue en est fragilisée et de l'eau rentre par les points bas dans le périmètre de l'ASA. Il est inquiet de la pérennité de la ViaRhôna sur un chemin qui n'est pas stabilisé, ni entretenu.  Il est favorable avec les réserves énoncées.	FR	Voir réponse à R3.1
R6.1	Evelyne GALINIER	Idem ci-dessus	FR	
O1	Eddy VALADIER Maire de St Gilles	Il est favorable au projet.  Il rappelle que ce tronçon de véloroute ne constitue qu'un maillon d'un projet d'ampleur européenne reliant le lac Léman à la Méditerranée, avec des décisions prises à de hauts niveaux dépassant l'échelle locale.  Un tel projet ne peut que développer le vélo-loisir et le vélotourisme. Une circulation en sécurité va encourager la pratique du vélo et favoriser les déplacements doux dans un contexte général de recherche de réduction de la production des gaz à effet de serre.  Il est favorable à un revêtement en enrobé car cela permet de répondre aux besoins d'un plus grand nombre d'usagers qu'une chaussée en gravillons.	F	Sans objet.
<b>Thématique : Tracé alternatif – Extension de tracé</b>				
7 Web	Anonyme	Bonjour, super idée. Merci. Il serait également intéressant de relier la voie verte existante qui passe à Calvinson pour aller jusqu'à Vauvert en passant par Vergèze Codognan le long du canal Philippe Lamour par exemple.	F	Sans objet.

N° obs. *	Nom du contributeur	Intitulé de l'observation	Avis **	Réponse du maître d'ouvrage
12.2 Web	Anonyme	... Il n'est pas toujours facile de trouver des chemins de balade, loin des routes et où on peut lâcher son chien, donc avez-vous prévu d'aménager l'autre rive du canal et de la réserver aux promeneurs ?	-	L'autre rive du canal ne sera pas aménagée par le Conseil départemental. Elle devrait rester à l'état naturel et accessible aux promeneurs, chiens en liberté et à tous autres usagers, hors engins motorisés, comme elle l'est aujourd'hui.
16 Web	Brigitte LOPEZ	Bonjour, pourquoi cette voie part-elle de l'écluse ? Comment vont faire les St Gillois pour aller y promener ? Pourquoi ne pas la faire passer dans la ville ? J'aimerais avoir des réponses.	N	L'étude d'impact inclut une branche de voie verte entre l'écluse de St Gilles et le pont d'Espeyran, mais elle ne sera finalement pas réalisée. En effet, le prolongement de la voie verte du Pont d'Espeyran au centre-ville de St Gilles, puis jusqu'au port de Bellegarde, devrait se réaliser dans le même calendrier de travaux que la section Pont d'Espeyran-Gallician, donc un départ depuis l'écluse de St Gilles n'aurait plus lieu d'être.
17 Web	Michel ROY	Bonjour, pourquoi cette voie part-elle de l'écluse et non pas des anciens jardins de St Gilles (vers l'ancienne station d'épuration). De ce faire, il faudra encore emprunter la route de l'écluse pour s'y rendre.	N	Voir réponse à Obs 16 web.
18.2 Web	Dan DE ROSILLES	... 2) Pour une liaison vélo "rapide" (la plus courte et typée "vélo de route") Gallician - Saint Gilles, il serait plus judicieux et sans doute moins onéreux d'aménager le tronçon Franquevaux - Mas Coutelier (et/ou Mas Girard) - moins de 4 km à vol d'oiseau - puisque la route dite "de Gallician" de Gallician à Franquevaux et le chemin du Cambon sont peu fréquentés par les automobilistes et tout à fait adaptés à la pratique cycliste, quitte à les aménager selon le principe des routes à faible circulation jalonnée (signalisation verticale et	-	Réponse au point 2) : L'objectif de la Via Rhôna est la création d'un itinéraire du Léman à la Méditerranée, le long du Rhône et de ses voies d'eaux connexes, en voie verte, dédiée aux mobilités douces uniquement, non autorisé aux véhicules à moteur et à distance des voies dédiées à la circulation « routière ». La section entre St Gilles et Gallician fait partie de cet itinéraire européen. L'objectif de cette voie cyclable



N° obs. *	Nom du contributeur	Intitulé de l'observation	Avis **	Réponse du maître d'ouvrage
		<p>horizontale). il ne manquerait donc qu'un court tronçon de 4 km à aménager (type piste cyclable) pour les relier.</p> <p>3) Cela offrirait donc deux possibilités pour la liaison cycliste Gallician - Saint Gilles : une version longue, typée gravel, éco-touristique par le bord du canal laissé en l'état, et une version courte et rapide, typée vélo de route, par une liaison route de Gallician - chemin de Cambon.</p> <p>4) Miser sur un aménagement du bord du canal (12 km) plutôt qu'en faveur d'une liaison plus rationnelle car plus courte (4 km) enverrait de la part de la collectivité un message contre-productif à la population locale et aux touristes de passage : C'est un choix qui relègue le vélo à son usage strictement touristique et de loisir, faisant par ailleurs la part belle aux voitures sur les routes, où la circulation devrait être partagée entre les différents modes de déplacements, alors que le vélo en est de plus en plus rejeté par les automobilistes et les pouvoirs publics.</p> <p>Le vélo est plus qu'un loisir, c'est un mode de déplacement d'avenir, écologique et durable, contrairement à la voiture individuelle (du moins dans sa version à moteur thermique). Le rôle des collectivités est aussi d'influer sur les comportements de la population en prenant en compte les enjeux d'avenir.</p>		<p>n'est pas la rapidité de parcours, mais au contraire une circulation apaisée dans des lieux présentant des intérêts paysagers et touristiques (proximité de l'étang et du centre d'interprétation du Scamandre et de l'étang du Charnier, milieux naturels de Camargue, zone classée Grand Site de France).</p> <p>Réponse au point 3) : Une connexion plus rapide pourra continuer sur les routes existantes, peu fréquentées par les automobilistes.</p> <p>Réponse au point 4) : La voie verte Via Rhôna est destinée initialement au loisir et au tourisme. Par retour d'expérience sur des voies vertes déjà aménagées et en service, celles-ci sont très utilisées par les usagers locaux le week-end en famille et celle-ci sera certainement très utilisée pour relier St Gilles à la mer. Concernant des itinéraires plus directs notamment du quotidien entre 2 communes, leur aménagement relève plutôt des compétences des Communautés de communes, que le Conseil départemental du Gard accompagne financièrement dans le cadre du Schéma Départemental de Mobilités.</p>
R3.2	Nadège GAJIC	... Pourquoi la voie ferrée désaffectée reliant Saint Gilles à Gallician n'a pas été étudiée ?	-	L'objectif de la Via Rhôna dont la section St Gilles-Gallician fait partie, est une voie verte le long du Rhône et de ses voies d'eaux connexes.
R4.2	Thomas FOUGAIROLES	Idem ci-dessus	-	

N° obs. *	Nom du contributeur	Intitulé de l'observation	Avis **	Réponse du maître d'ouvrage
				<p>Le Contrat de Projets Interrégional Plan Rhône dont fait partie VNF, a l'objectif de soutenir la réalisation de l'itinéraire cyclable Via Rhôna du Léman à la Méditerranée. Dans ce cadre, une convention de superposition d'affectation a été signée le 14/10/2010 entre VNF et le Conseil départemental du Gard.</p> <p>En outre, la voie verte le long du canal présente un intérêt touristique à proximité immédiate, le centre de découverte de la réserve naturelle du Scamandre, ainsi que les étangs de la Petite Camargue gardoise, Grand Site de France. Son tracé est naturellement en continuité avec celui existant au Sud, de Gallician vers à Aigues-Mortes et son tracé au Nord, du pont d'Espeyran à la ville de St Gilles puis jusqu'à Beaucaire, formant un ensemble cohérent le long des berges du canal.</p> <p>L'emprise de la voie ferrée est située le long de route départementale 6572, sans ombrage et ne présentant pas d'intérêt touristique dans sa zone. Par ailleurs, le Conseil départemental n'en maîtrise pas le foncier.</p>
R7.1	Michel ZANARET	Il est favorable à la véloroute. Cependant, la tranche de travaux entre le pont d'Espeyran et l'écluse de S <sup>t</sup> Gilles lui semble dangereuse car la route de l'écluse à S <sup>t</sup> Gilles est très fréquentée l'été et rapide. Il serait préférable de rester sur la rive Nord du canal et rejoindre St Gilles en son cœur depuis le pont d'Espeyran.	F	Voir réponse à Obs 16 web et réponse à R3.2.

N° obs. *	Nom du contributeur	Intitulé de l'observation	Avis **	Réponse du maître d'ouvrage
		<p>Une autre possibilité de tracé, très intéressante pour préserver le milieu naturel, serait la réutilisation de la voie ferrée S<sup>t</sup> Gilles/Gallician. On pourrait alors soit rejoindre la voie verte vers Vauvert, soit regagner le centre de Gallician via la voie cyclable protégée, pour rejoindre le pont de Gallician et la ViaRhôna.</p> <p>... Il ajoute que, si on emprunte la voie ferrée, on arrive à l'ancienne gare de S<sup>t</sup> Gilles avec parking, au cœur du village, tout proche du canal et du départ de la ViaRhôna vers Bellegarde.</p>		
<b>Thématique : Cohabitation vélos/piétons/pêcheurs/chasseurs</b>				
3 Web	Jean-Claude SOCCARDI	Bonjour je n'ai rien contre la voie verte mais avez-vous pensé aux pêcheurs qui eux paient une carte et qui se voient interdit d'accéder à l'eau. Je pense que cela demande réflexion voir des chemins d'accès.	FR	L'accès à l'eau ne sera nullement interdit. Il sera uniquement interdit à tout véhicule à moteur. Tout autre accès sera libre.
9.1 Web	Laurence MASSOL	Excellente initiative, joli tracé qui va nous permettre de belles balades en vélo, à pied... Attention aux chasseurs sur le secteur du Courgoulier qui ne sont ni partageurs, ni conciliants avec les promeneurs.	F	Une information devra être diffusée aux sociétés de chasse présentes dans la zone, afin que les chasseurs prennent des mesures de sécurité vis-à-vis des usagers de la voie verte.
12.1 Web	Anonyme	Actuellement le chemin permet aux vélos (VTT) de circuler, aux piétons de se promener, mais également d'emmener son chien en liberté sans obligatoirement le tenir en laisse. Lorsque la voie verte sera terminée, il sera certes toujours possible de s'y rendre à pied en marchant sur les accotements, mais comme souvent pour les voies vertes, les chiens devront être en laisse.	FR	Sur une voie verte, il est demandé de tenir les chiens en laisse. Il sera toujours possible de marcher avec un chien en liberté sur les accotements de la rive opposée non aménagée.

N° obs. *	Nom du contributeur	Intitulé de l'observation	Avis **	Réponse du maître d'ouvrage
<b>Thématique : Cohabitation avec les agriculteurs/éleveurs/manadiers</b>				
10.4 Web	Frédéric ROUVIN	...Mais peut-on avoir des garanties sur : - la cohabitation avec les agriculteurs, éleveurs, manadiers,	-	Des panneaux indiquant les zones d'élevage de taureaux seront installés, pour information, sensibilisation, vigilance et sécurité (ne pas ouvrir barrière, ...) des usagers de la voie verte.  Une information auprès des éleveurs-manadiers sera diffusée pour surveillance régulière de leurs clôtures et de leur bétail et mesures de sécurité vis-à-vis des usagers de la voie verte.
R1	Gilbert GIRE	M. Gire signale qu'il a été chargé par un taureau le 25/10/22 sur le chemin de halage entre Franquevaux et Espeyran et conduit par les pompiers aux urgences avec fracture de la rotule gauche et contusions diverses. Il faudrait mettre les éleveurs devant leur responsabilité. Le problème est récurrent. La pose de panneaux signalant le danger serait la bienvenue. M. Gire est favorable au projet sous réserve que la sécurité des usagers soit assurée.	FR	Voir réponse à 10.4 web.
R2.2	Monique CHRISTOL	... Il faudrait protéger les concessions que les éleveurs ont avec VNF pour que les usagers et les éleveurs n'empiètent pas les uns sur les autres. En effet, elle constate beaucoup d'intrusions chez les éleveurs qui peuvent occasionner des problèmes pour les bêtes et entraîner des accidents. Il faudrait mettre en garde les usagers.	-	Voir réponse à 10.4 web.
R3.5	Nadège GAJIC	... Elle est défavorable au projet notamment car la fréquentation de cyclistes peu respectueux et méconnaissant l'environnement est peu compatible avec les personnes accueillies par l'association "acel" et "les sentinelles de la nation" (accompagnement de blessés de guerre et d'adolescents en situation de traumatisme). La sensibilisation	-	Des panneaux d'informations auprès des usagers de la voie verte et des cavaliers seront installés, informant d'une zone partagée incluant des usages multiples, demandant une vitesse réduite, une


N° obs. *	Nom du contributeur	Intitulé de l'observation	Avis **	Réponse du maître d'ouvrage
		des usagers est primordiale (panneaux d'information et d'avertissement).		vigilance et une bienveillance particulières vis-à-vis de l'ensemble des usagers.
R4.5	Thomas FOUGAIROLES	Idem ci-dessus	-	
R5.2	Simon ROQUE Président de l'ASA du Cougourlier	... Par ailleurs, il faudrait préserver le merlon qui longe le Nord du chemin de halage entre Franquevaux et Espeyran car il permet de préserver les terres des débordements du canal.	-	Le merlon qui longe en partie le canal, sera conservé. Il n'est pas prévu d'effectuer de terrassement autre que celui de la voie verte sur le chemin de halage d'une largeur de 4 m (3 m + 2 accotements de 50 cm).
R6.2	Evelyne GALINIER	Idem ci-dessus	-	
R5.3	Simon ROQUE Président de l'ASA du Cougourlier	... L'accès de la station de pompage au pont de Franquevaux nécessite un accès par des véhicules pour effectuer l'entretien des pompes. Il faudrait que le Président de l'ASA et le responsable de la station disposent d'une clef.	-	Les accès nécessaires seront conservés (clés). La zone de la station de pompage, située au pont de Franquevaux ne devrait pas être fermée par barrière. La zone sera partagée, pour laisser l'accès à la guinguette et à son parking.
R6.3	Evelyne GALINIER	Idem ci-dessus	-	Une barrière sera installée après l'accès à la station, au niveau de celle existante VNF.
R5.4	Simon ROQUE Président de l'ASA du Cougourlier	... M. Roque, en tant qu'éleveur représentant les manadiers du secteur, émet des réserves quant à la cohabitation des usagers de la véloroute avec les taureaux entiers et les chevaux. Il est très difficile de garder un taureau non châtré dans son enclos quand ils se battent.	-	Voir réponse à 10.4 web.
O.2	Julien GIRE (VNF)	Son père, au mois d'octobre 2022, s'est fait percuter par un taureau au niveau du PK 6.000 (au niveau de l'ancienne tour d'observation du syndicat mixte de la Camargue gardoise) avec des conséquences qui auraient pu être fatales.	N	Voir réponse à 10.4 web.

N° obs. *	Nom du contributeur	Intitulé de l'observation	Avis **	Réponse du maître d'ouvrage
		<p>Ce n'est pas la première fois qu'il surprend dans l'exercice de ses fonctions à VNF des taureaux sur la portion Pont d'Espeyran/Gallician.</p> <p>Il faudrait sensibiliser fortement les éleveurs du secteur à ce sujet.</p>		
<b>Thématique : Gestion des déchets – Sanitaires</b>				
R3.4	Nadège GAJIC	<p>... Une sensibilisation des usagers est à faire pour ... gérer les déchets.</p> <p>Des toilettes publiques doivent être mises en place au niveau de chaque parking.</p>	-	Des panneaux de sensibilisation des usagers à emporter leurs déchets seront mis en place aux entrées de la voie verte et aux aires de détente.
R4.4	Thomas FOUGAIROLES	Idem ci-dessus	-	Concernant des toilettes publiques, le Conseil départemental n'en installe pas, car il intervient essentiellement dans des territoires naturels, peu propices à l'installation de ce type d'équipement. Aux traversées des villages, une concertation pourrait être engagée auprès des communes et communautés de communes afin de savoir si des installations existent à proximité et dans le cas contraire si elles pourraient être envisagées, avec une signalisation vers ces équipements.
<b>Thématique : Préservation/valorisation de l'authenticité de la Camargue</b>				
9.2 Web	Laurence MASSOL	<p>... Il serait intéressant d'ailleurs d'indiquer le parcours du Cougourlier car c'est un sentier que j'aime beaucoup, atypique, contrasté avec une faune exceptionnelle. Il est beaucoup fréquenté, il faudra à cet effet l'agrémenter de panneaux d'explications sur la Camargue.</p> <p>Merci de nous offrir cette opportunité avec ce tronçon supplémentaire.</p>	-	Ce parcours du Cougourlier, pourra faire l'objet d'un panneau d'information touristique sur la Camargue gardoise traversée.

N° obs. *	Nom du contributeur	Intitulé de l'observation	Avis **	Réponse du maître d'ouvrage
10.3 Web	Frédéric ROUVIN	... Mais peut-on avoir des garanties sur : - la préservation du côté pittoresque du hameau de Franquevaux, - les traditions taurines qui se déroulent souvent sur les berges du canal et leur devenir et mise en sécurité.	-	- Le centre du hameau de Franquevaux ne sera pas traversé par la voie verte. Par ailleurs, le tourisme amené par une voie verte n'est pas un tourisme de masse, mais plutôt familial ou individuel et respectueux de l'environnement.  - Si des manifestations taurines ou autres se programment sur l'emprise de la voie verte, le Conseil départemental sera informé par VNF propriétaire foncier et des déviations vers des itinéraires provisoires adaptés et balisés seront alors mises en place le temps de la manifestation.
14 Web	Anonyme	Je pense qu'il faudrait prévoir des barrières/ garde-corps le long de la voie, afin d'éviter que les personnes qui l'emprunteront sortent de la voie au risque d'abîmer les champs environnants (culture, agriculture, faune...).	FR	Côté champs et élevages, des clôtures agricoles sont déjà présentes et de l'autre côté de la voie verte se situe le canal, ce qui devrait canaliser les usagers. De plus, en début de voie verte, seront installés des panneaux d'information qui stipulent la préservation des espaces environnants.
R3.3	Nadège GAJIC	... Une sensibilisation des usagers est à faire pour respecter la faune et la flore. ... A côté de la guinguette, il y a deux espèces protégées : des tortues et des chauve-souris sous le petit pont de Franquevaux côté Sud. L'essentiel est de préserver la nature sauvage des lieux et l'environnement de vie des animaux en liberté, pour le bien de tous.	-	Les espèces faune et flore protégées sur l'ensemble du linéaire de la voie verte sont répertoriées dans l'étude environnementale d'impact. Les mesures de préservation associées seront mises en œuvre pendant les travaux, avec un suivi par un bureau d'études spécialisé, ainsi qu'en phase d'entretien-exploitation.
R4.3	Thomas FOUGAIROLES	Idem ci-dessus	-	

N° obs. *	Nom du contributeur	Intitulé de l'observation	Avis **	Réponse du maître d'ouvrage
<b>Thématique : Stationnement</b>				
8.2 Web	Eric MASSOL	... Pour changer de sujet, des parkings, installés à proximité et bien signalés, éviteraient aux utilisateurs de se stationner devant les barrières et gêner l'intervention de secours.	-	<p>Les parkings entre Gallician et le Pont d'Espeyran seront les suivants :</p> <p>A Gallician, le parking existant du Port avec accès PMR vers la voie verte.</p> <p>A Franquevaux, pas de parking à proximité de la voie verte pour la préservation du milieu naturel, les usagers démarrant au hameau pourront stationner sur le parking communal en face de l'école et traverser le village (500m) avec une signalisation vers la voie verte qui sera mise en place.</p> <p>Au Pont d'Espeyran, des places de parking seront aménagées, permettant un accès PMR à la voie verte.</p>
10.2 Web	Frédéric ROUVIN	... Mais peut-on avoir des garanties sur : - le stationnement à Franquevaux ...	-	Voir réponse au 8.2 Web.
R2.1	Monique CHRISTOL	<p>Elle est favorable à la ViaRhôna car elle permettra un lien entre St Gilles et Aigues-Mortes dans le site labellisé Grand Site de France et ainsi développer le tourisme vert avec des déplacements doux (à pied, vélo et cheval) sachant que Franquevaux est vouée aux déplacements équestres par les éleveurs qui sont sur le site et par les nombreux déplacements de cyclistes qui traversent le hameau.</p> <p>Il faudrait penser à accueillir les personnes et donc aux parkings. La mairie de Beauvoisin doit prévoir un parking à l'espace Torres qui est à environ 300 m du pont de Franquevaux.</p> <p>... Prévoir des emplacements vélo à proximité de la guinguette et des anneaux pour les chevaux.</p>	F	Des emplacements-supports vélos seront installés à proximité de la guinguette de Franquevaux par le Conseil départemental.



N° obs. *	Nom du contributeur	Intitulé de l'observation	Avis **	Réponse du maître d'ouvrage
R7.2	Michel ZANARET	... Le stationnement à Franquevaux a toujours été problématique. La création de la ViaRhôna va engendrer un afflux de voitures. L'espace Torres est à 700 m de là et n'est pas approprié car il ne sera pas respecté. Il faudrait aménager un petit parking de part et d'autre du pont de Franquevaux côté Nord, notamment en face des voies de garage pour les péniches.	-	A Franquevaux, il n'est pas prévu de parking à proximité de la voie verte pour la préservation du milieu naturel, les usagers démarrant au hameau pourront stationner sur le parking communal en face de l'école et traverser le village (500m) avec une signalisation vers la voie verte qui sera mise en place.
<b>Thématique : Trafic de vélos - Signalétique</b>				
10.1 Web	Frédéric ROUVIN	Personnellement je suis plutôt pour ce projet qui va forcément faire rayonner notre territoire, amener des touristes... Mais peut-on avoir des garanties sur : - la volumétrie	FR	S'il s'agit de la volumétrie de l'infrastructure voie verte, celle-ci est déjà réalisée au nord et au sud de la section St Gilles-Gallician et paraît répondre aux attentes.  Concernant la fréquentation de la voie verte, la section en service (Gallician-Aigues-Mortes), fait état d'environ 110.000 passages annuels, avec une moyenne à 10.000 par mois aux périodes estivales.
20 Web	Anonyme	Mettre un dispositif d'information temps réel tel que celui-ci : 	F	Des dispositifs vont être étudiés pour installation sur le parcours, afin d'apporter des informations aux usagers de la voie verte.

N° obs. *	Nom du contributeur	Intitulé de l'observation	Avis **	Réponse du maître d'ouvrage
<b>Thématique : Avis hors sujet ou sans préoccupation/suggestion particulière</b>				
1 Web	Rémi TASSA	Favorable à 100%.	F	Sans objet.
2 Web	Anonyme	Pour le développement des voies vertes accessibles à tout engin non motorisé.	F	Sans objet.
4 Web	Olivier MORE	Je suis tout à fait favorable à la réalisation de cette partie de voie verte qui viendra compléter la partie cyclable Gallician / le Grau du Roi.	F	Sans objet.
5 Web	Guillaume	Très bonne initiative !	F	Sans objet.
6 Web	Guillaume GALLES	Habitant de Saint-Gilles, je suis très favorable à ce projet qui permettra de relier Saint-Gilles à la mer, en mobilité douce et en toute sécurité !	F	Sans objet.
13 Web	HAON	Ce tronçon manque vraiment ! Il évitera d'emprunter la route pour aller de Gallician à Saint Gilles et permettra une continuité du Grau du roi à Saint Gilles sur des portions sécurisées. Une quantité d'itinéraires seront aussi possibles.	F	Sans objet.
19 Mail	Jean-Louis CAILLABA (société Colas)	Dans le cadre de l'enquête publique en cours pour le projet cité en objet de ce message, Colas France tient à signifier son soutien. En lien direct avec sa politique RSE, COLAS promeut en effet toute solution d'infrastructures permettant le développement de la mobilité active au quotidien (amélioration de la santé des usagers, réduction des émissions de carbone, pacification des usages, accroissement du maillage territorial, attractivité touristique du territoire...) Comme présenté dans les documents consultables, nous apportons également notre soutien à l'utilisation de revêtements circulables clairs (lutte contre les îlots de chaleur)	F	Sans objet.

N° obs. *	Nom du contributeur	Intitulé de l'observation	Avis **	Réponse du maître d'ouvrage
		et perméables (maintien du cycle de l'eau). Enfin, en tant qu'employeur (150 personnes) et entrepreneur du Gard, nous apportons notre soutien plein et entier à ce projet qui pourrait mobiliser 10 personnes pendant 5 mois environ au cours de sa phase de réalisation.		

\* *Les observations numérotées en alphanumérique R\* et O\* sont celles déposées respectivement par écrit dans le registre papier ou par oral auprès de la commissaire enquêtrice.*

*Les observations numérotées en numérique sont issues du registre dématérialisé (web) ou d'emails (mail).*

*Si une contribution x comporte plusieurs observations, celles-ci sont numérotées x.y. Par exemple, l'observation 1.2 correspond à la deuxième observation de la contribution 1.*

\*\* *F = Favorable, D = Défavorable, FR = Favorable avec réserve, N = Neutre*

*L'avis est indiqué pour la première observation de chaque contribution, et pas pour les autres observations de la contribution.*

## C – QUESTIONS DE LA COMMISSAIRE ENQUETRICE

Les remarques et interrogations de la commissaire enquêtrice suscitées à la lecture du dossier, qui viennent en complément de celles du public énoncées en § B, sont les suivantes :

Observation de la commissaire enquêtrice	Réponse du maître d'ouvrage
<p>Au regard de la loi "Zéro Artificialisation Nette" (ZAN), quelles surfaces sont d'ores et déjà classées comme artificialisées avant la mise en œuvre du projet ?</p>	<p>Selon la loi ZAN, est artificialisée, une surface dont les sols sont soit imperméabilisés en raison du bâti ou d'un revêtement, soit stabilisés et compactés, soit constitués de matériaux composites ». Les berges du canal sont constituées de matériaux composites et compactés (sédiments issus des dragages du canal, diverses graves composant le chemin) et notamment le chemin de halage sur lequel viendra se superposer le projet. De plus, elles supportent plusieurs réseaux, dont la fibre et un oléoduc. Elles représentent donc une surface déjà artificialisée avant la mise en œuvre de la voie verte.</p> <p>Les berges du canal entrent dans les catégories n°3 et n°4 de la nomenclature des « surfaces artificialisées » :</p> <p>« 3° <u>Surfaces partiellement ou totalement perméables</u> dont les sols sont <u>stabilisés et compactés</u> ou recouverts de matériaux minéraux, ou dont les sols sont constitués de <u>matériaux composites</u> (couverture hétérogène et artificielle avec un mélange de matériaux non minéraux). »</p> <p>« 4° <u>Surfaces à usage</u> résidentiel, de production secondaire ou tertiaire, ou d'infrastructures notamment <u>de transport ou de logistique</u>, dont les sols sont couverts par une végétation herbacée. »</p>
<p>En termes d'imperméabilisation des sols, pouvez-vous justifier plus précisément en quoi le contexte du projet ne nécessite pas de mettre en place des mesures compensatoires telles que des noues, notamment si vous conservez le merlon ?</p>	<p>Compte-tenu du contexte, avec une sensibilité écologique des milieux naturels en bordure immédiate du chemin de halage (zones d'habitat du papillon diane avec la présence de plusieurs secteurs d'aristoloche, plante hôte de la diane, stations de nivéole d'été, stations d'euphorbe des marais...), si une noue hydraulique doit être réalisée, elle s'avère plus impactante sur les espèces à fort enjeu écologique, que réellement compensatoire vis-à-vis du très faible enjeu d'imperméabilisation sur ce secteur à savoir : Véloroute située au point bas hydraulique du bassin versant, à proximité immédiate de l'exutoire</p>

Observation de la commissaire enquêtrice	Réponse du maître d'ouvrage
	<p>naturel (le canal du Rhône à Sète et le contre-canal) - Pas de danger d'aggravation du risque inondation sur les secteurs en amont.</p> <p>L'imperméabilisation du chemin de halage étant déjà naturellement forte (sol compacté sur lequel circulent des véhicules et engins de chantier de V.N.F.), la mise en place du revêtement de la véloroute n'engendrera donc pas d'augmentation notable des surfaces imperméabilisées par rapport à l'existant et donc des débits ruisselés.</p> <p>Un merlon est présent sur certaines parties du linéaire mais l'eau de pluie pourra s'infiltrer dans le terrain naturel avant celui-ci.</p>
<p>La question des déchets produits par les usagers de la véloroute se pose, en particulier au niveau des deux aires de repos disposant de tables et de bancs invitant au pique-nique. C'est une remarque récurrente des usagers de la ViaRhôna.</p> <p>Avez-vous prévu des dispositions pour inciter les personnes à ramasser leurs déchets (panneaux) et pour gérer la collecte des déchets (poubelles, ramassage) ?</p>	<p>Il ne sera pas installé de poubelles dans ce milieu naturel, qui notamment risqueraient d'attirer des animaux sauvages.</p> <p>Des panneaux de sensibilisation des usagers à emporter leurs déchets, seront mis en place aux entrées de la voie verte et aux aires de détente.</p>
<p>La création de la véloroute pourrait être mise à profit pour sensibiliser et informer les usagers sur le patrimoine culturel et environnemental de la Camargue.</p> <p>Est-il prévu un partenariat avec les instances touristiques et environnementales locales à ce sujet ?</p>	<p>Une concertation auprès des instances touristiques et environnementales locales sera mise en place afin de trouver les meilleurs moyens d'information et de sensibilisation des usagers, sur les sites qu'ils vont traverser et notamment sur le patrimoine culturel et environnemental de la Camargue gardoise.</p>
<p>Le dossier fait état d'un oléoduc qui longe le chemin de halage avec, semble-t-il, des parties aériennes au niveau d'ouvrages hydrauliques. Les plans du dossier ne représentent pas cet ouvrage. Dans quelle zone ce pipe-line longe le chemin de halage et à quelle distance ?</p> <p>La maîtrise du risque de pollution suite à une agression de cet oléoduc en partie enterrée ou aérienne n'est pas détaillée dans l'étude d'impact. Y a-t-il des risques de dégrader l'oléoduc à l'occasion des travaux ? Cela nécessite-t-il des dispositions particulières ?</p>	<p>L'oléoduc est présent entre Gallician et le pont de Franquevaux et se situe à au moins 10m de distance de la future voie verte, hormis en 2 points du tracé où ils seront rapprochés, mais la canalisation en question se situe à une profondeur beaucoup plus importante que le fond de la future structure de voirie.</p> <p>Néanmoins, l'oléoduc est surveillé par une société qui en a la charge. Elle sera présente tous les jours de travaux à sa proximité. Des préconisations très strictes sont émises par l'exploitant de ce réseau, qui devraient permettre de s'assurer de réaliser les travaux</p>

Observation de la commissaire enquêtrice	Réponse du maître d'ouvrage
	suffisamment à distance ou, de prendre les mesures de sécurité nécessaires pour ne pas risquer un sinistre. Ce réseau étant présent sur d'autres sections de la Via Rhôna qui ont été aménagées par le Conseil départemental du Gard, celui-ci connaît les procédures de réalisation des travaux à proximité.
<p>Il semble que le parking prévu au niveau pont d'Espeyran soit en gravier. Or, ce parking comporte deux places pour personnes à mobilité réduite et le débarquement/embarquement de ces personnes sur une surface meuble me paraît inadapté.</p> <p>Par ailleurs, les tables seront-elles adaptées aux PMR ?</p>	<p>Le parking sera réalisé en sable stabilisé afin d'allier préservation de l'environnement naturel et accès des PMR et des poussettes notamment.</p> <p>Les tables prévues sont accessibles aux PMR à 2 extrémités. Le revêtement de sol béton dépassera d'un mètre de la table à ces extrémités, pour qu'un fauteuil puisse s'installer.</p>
<p>Avez-vous reçu un avis de l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP) avec des remarques ou des recommandations ?</p> <p>Si oui, merci de les présenter ci-après et d'y répondre.</p>	<p>A ce jour, le Conseil départemental du Gard n'a pas reçu l'avis et les remarques de l'UDAP, au dossier d'enquête publique qu'il leur a transmis.</p>