

Communauté de communes Berg et Coiron



Aménagement d'une voie verte

AVANT PROJET

Rapport de présentation

Maîtrise d'œuvre

**Sdea**  
L'ingénierie solidaire des Territoires

ardèche  
AMÉNAGEMENT

**Ardèche**  
LE DÉPARTEMENT

## SOMMAIRE

1	Contexte et objet de l'étude.....	3
1.1	Contexte de l'étude.....	3
1.1.1	Le tracé.....	3
1.1.2	L'environnement.....	3
1.2	Objet de l'étude d'avant-projet.....	3
2	Présentation de l'étude.....	4
2.1	Consistance de l'étude.....	4
2.1	Les profils.....	4
2.2	Réseaux.....	4
2.3	Structure et revêtements.....	4
2.4	Les garde-corps.....	6
2.5	Les traversées de route.....	6
2.6	Les parkings-relais.....	8
2.7	Signalisation.....	8
2.8	Etudes nécessaires.....	8
3	Estimation.....	9
4	Planning.....	9

# 1 Contexte et objet de l'étude

## 1.1 Contexte de l'étude

### 1.1.1 Le tracé

La communauté de communes Berg et Coiron souhaite aménager une voie verte sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée reliant Alès au Teil. Une section de cette voie ferrée est déjà aménagée vers l'ouest entre Grospièrre et Vogüé et la communauté de communes Ardèche-Rhône-Coiron démarre de son côté les études pour aménager son secteur entre Alba-la-Romaine et Le teil.

La réalisation de cette voie verte s'inscrit donc dans la continuité des aménagements prévus de part et d'autre avec un raccordement envisagé à la ViaRhôna.



Le linéaire total sur le territoire de la communauté de communes Berg et Coiron est de 14,60 kilomètres à l'exception d'environ 800 mètres au niveau de la commune de Lavilledieu (Commune rattachée à la communauté de communes du bassin d'Aubenas).

### 1.1.2 L'environnement

L'emprise est défermée sur environ 4 kilomètres, côté ouest. Le reste est à défermer. Elle comporte 29 ouvrages d'art et 9 passages à niveau.

## 1.2 Objet de l'étude d'avant-projet

L'objectif de cette étude d'avant-projet consiste à assister la communauté de communes Berg et Coiron pour la réalisation de cette voie verte. Il s'agit de proposer des choix techniques à la fois pour l'aménagement de la plateforme, des intersections, des parkings relais et des ouvrages.

## 2 Présentation de l'étude

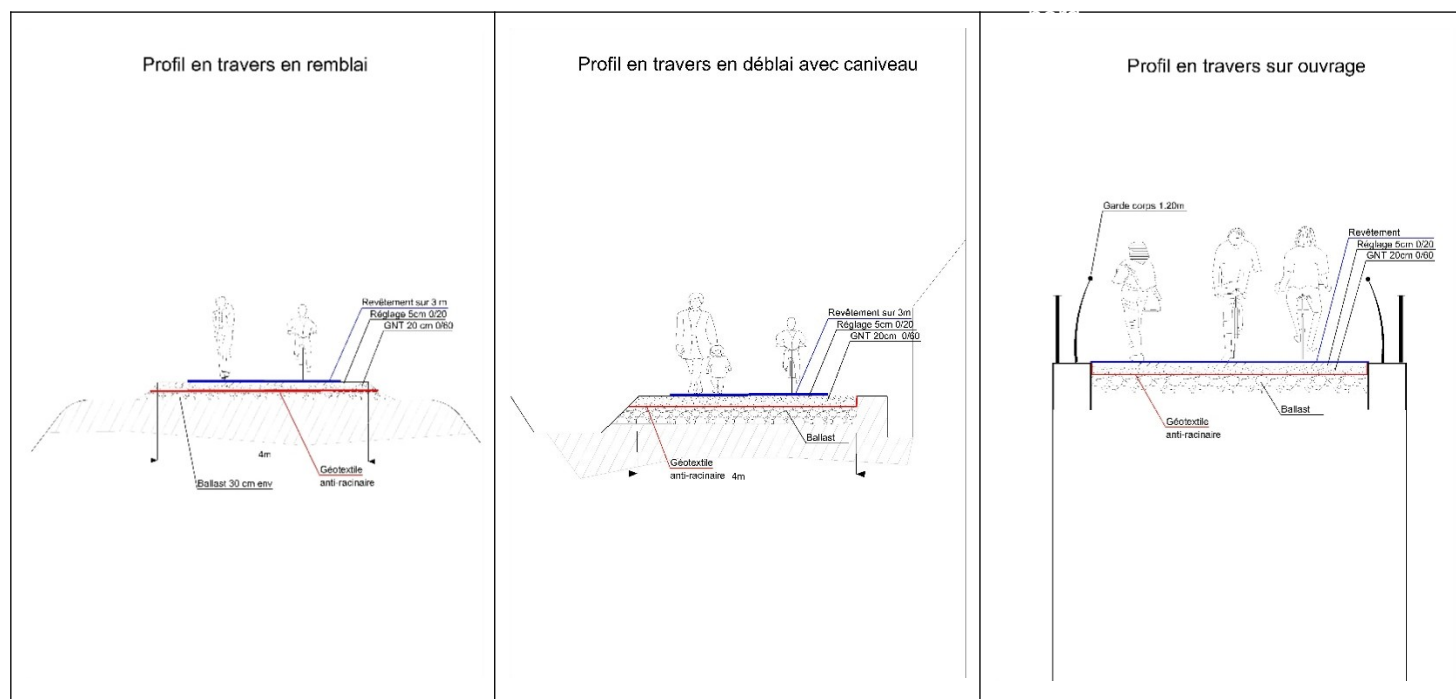
### 2.1 Consistance de l'étude

Le présent avant-projet concerne les éléments suivants:

- Les terrassements et revêtements de la voie verte,
- Les aménagements de sécurité sur les ouvrages,
- Le traitement des traversées de route,
- Les parkings relais,
- Les liaisons avec les villages à proximité,
- La signalétique de l'ensemble.

### 2.1 Les profils

Il s'agit de créer une voie de 3 mètres revêtues avec 0,50 mètres d'accotement de chaque côté. Les principaux types de profils rencontrés sont les suivants :



### 2.2 Réseaux

L'emprise de la voie ferrée est la propriété du SEBA. Une canalisation d'eau potable est présente sur certains secteurs. Elle ne gêne à priori pas les futurs travaux.

### 2.3 Structure et revêtements

La plateforme est en bon état et encore recouverte de ballast. Le principe consiste, dans la mesure du possible à conserver ce ballast en couche de fondation afin de limiter les apports en matériaux et ainsi limiter l'impact environnemental. Il sera recouvert d'un géotextile anti-contaminant sur lequel sera mis en œuvre une couche de forme en GNT 0/63, une couche de réglage et le revêtement.



Deux types de revêtement sont préconisés pour cette voie verte : le bi-couche et le béton. En effet les stabilisés sont salissants et pas adaptés aux rollers et trottinettes.

Les enrobés n'apportent pas de vraie plus-value par rapport à un bi-couche : ils n'empêchent pas les remontées racinaires, sont compliqués à réparer (nécessite engins spécifiques donc coûteux pour petites surfaces) et l'écart de coût avec l'enduit est conséquent.



Revêtement en stabilisé



Revêtement en enrobé



Revêtement bi-couche (ViaRhôna)



Revêtement béton

Le bi-couche est un revêtement peu coûteux assez facile à réparer et dont on peut nuancer l'aspect en choisissant des granulats plus ou moins colorés (cf photo ci-dessus : ViaRhôna ardèche). Il est un peu moins confortable pour les cyclistes.

Le béton présente un coût élevé et sa mise en œuvre est complexe. En contrepartie sa durée de vie est importante, ne nécessite pas d'entretien et les remontées racinaires sont quasi-impossibles. Réaliser les 14 km en béton représente un budget conséquent.

Il pourrait être envisagé un compromis en réalisant en béton les zones où la végétation est très présente et où le risque de remontées racinaires est important et les autres secteurs en enduits bi-couche. Ces zones pourraient être définies en phase projet.

	Bi-couche	Enrobé	Béton	Stabilisé
Coût au mètre	21	75	105	45

linéaire (3m) €HT				
-------------------	--	--	--	--

## 2.4 Les garde-corps

Le SEBA souhaite conserver le patrimoine de l'ancienne voie ferrée intact, il n'est donc pas envisageable de rehausser les garde-corps existants. Cela nécessiterait également de les traiter (sablage et remise en peinture), hors la peinture restante contient du plomb et doit donc être récupérée pendant la phase de sablage ce qui nécessite des moyens importants et coûteux.

La solution adoptée sur des tronçons de voie verte déjà aménagés et également propriété du SEBA (Via Ardèche et voie verte Labégude – Lalevade) est de doubler le garde-corps existant par un nouveau garde-corps à 1,20m:



## 2.5 Les traversées de route

Les enjeux de sécurité y sont réels et l'aménagement de ces traversées mérite une grande attention (A ce sujet le département prépare un *guide de la cyclabilité* afin d'homogénéiser les principes d'aménagement). On peut les classer en deux groupes :

- Les traversées de routes départementales, avec trafic plus ou moins important et visibilité plus ou moins bonne,
- Les traversées de voiries communales et chemins agricoles avec trafic très faible.

Les premières nécessitent des demi-barrières pour prévenir les cyclistes et attirer leur attention sur la traversée de la route départementale. Ces traversées sont matérialisées par des résines. Les usagers de la RD sont avertis par la signalisation routière et des bandes d'alerte en résine.





Principe d'aménagement d'une traversée de RD

Les secondes où le trafic est très faible peuvent être aménagées plus simplement avec un potelet pour empêcher l'accès aux véhicules et engins agricoles et éventuellement une résine pour matérialiser la traversée:

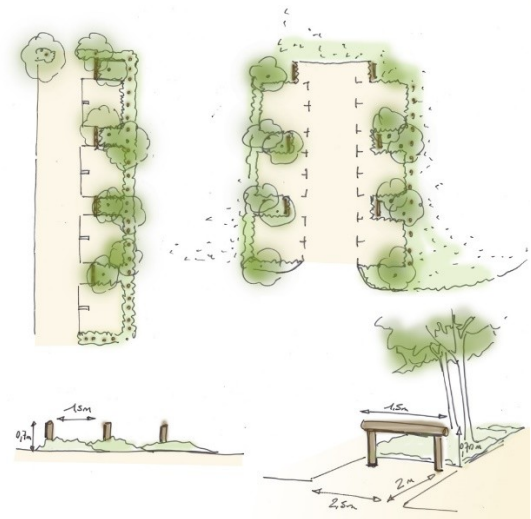
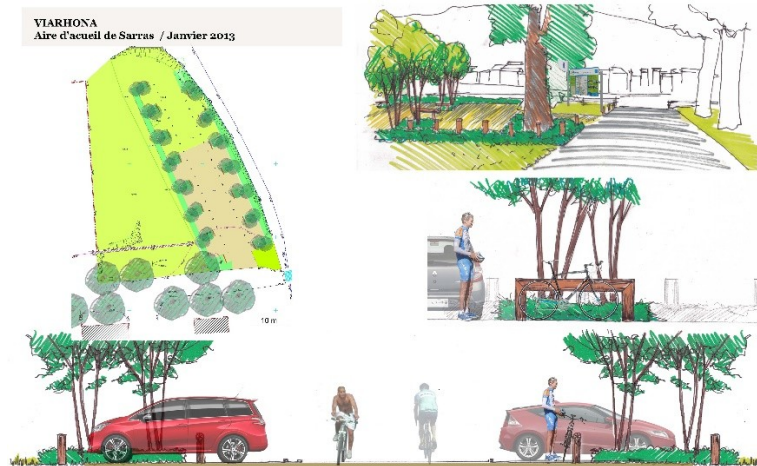


Principe d'aménagement sur voirie communale et chemin

## 2.6 Les parkings-relais

L'aménagement des parkings-relais proposé est inspiré de ce qui a été réalisé sur la ViaRhôna. L'idée étant de végétaliser le parking avec des plantes ne nécessitant pas d'arrosage et peu d'entretien ainsi que quelques arbres pour amener de l'ombre. Du mobilier est également mis en place, notamment des repose-vélos entre les places de stationnement.

Les types de végétaux seront définis en phase projet.



## 2.7 Signalisation

L'aménagement de la voie verte nécessite une signalisation de police et une signalétique de guidage touristique (vers les villages environnants) et d'information des différents services proposés.

## 2.8 Services

Des aires d'arrêt, zones de pique-nique et autres services tels que point d'eau, WC peuvent être envisagés et intégrés à la phase projet.

## 2.9 Etudes nécessaires

- Diagnostique environnemental (en cours) pour appuyer la demande d'autorisation au « cas par cas » auprès de la DREAL,
- Etude de remise en état des ouvrages (à lancer),
- Les études de projet (CD07), 3 mois.



### 3 Estimation

	Section St Germain / Montfleury (3610 m)	Section Montfleury / St Jean le Centenier (6880 m)	Section St Jean le Centenier / St Pons (4100 m)
Défrichage/Terrassements	380 000,00	722 400,00	430 500,00
Structure	231 000,00	440 500,00	263 500,00
Réparations OA	120 000,00	200 000,00	140 000,00
Garde-corps	142 250,00	183 100,00	202 700,00
Traversées (barrières, plots)	11 000,00	17 000,00	4 500,00
Signalisation, signalétique et résines	18 000,00	25 000,00	10 000,00
Parking	25 000,00	25 000,00	25 000,00
<b>TOTAL</b>	<b>927 250,00</b>	<b>1 613 000,00</b>	<b>1 076 200,00</b>
Revêtement béton	380 000,00	722 500,00	430 500,00
Somme à valoir 10%	130 725,00	233 550,00	150 670,00
<b>Total avec revêtement béton</b>	<b>1 437 975,00</b>	<b>2 569 050,00</b>	<b>1 657 370,00</b>
Revêtement bi-couche	76 000,00	145 000,00	86 000,00
Somme à valoir 10%	100 325,00	175 800,00	116 220,00
<b>Total avec revêtement bi-couche</b>	<b>1 103 575,00</b>	<b>1 933 800,00</b>	<b>1 278 420,00</b>
Deferrage + évacuation		347 500,00	207 000,00
<b>Total des 3 sections avec revêtement béton (€HT)</b>	<b>5 664 395,00</b>		
<b>Total des 3 sections avec revêtement bi-couche (€HT)</b>	<b>4 315 795,00</b>		

### 4 Planning et phasage des travaux

