



*Projet de liaison touristique  
d'Anduze à Vézénobres*

Partageons la Route en Cévennes  
novembre 2023

## *Attrait touristique*



### Anduze.

La porte des Cévennes s'offre toute l'année aux gens de passage. Son centre historique est une invitation à la flânerie et à la découverte patrimoniale. Lieux emblématiques de cette cité chère au cœur de bon nombre de vacanciers.

### Vézénobres

Un village historique gardien des Cévennes. Le patrimoine remarquable, les petites ruelles, les produits du terroir ainsi que la culture de la figue font partie des éléments incontournables qui berceront vos pas lors d'une balade dans Vézénobres. Enfin, la vue imprenable sur les Cévennes, la garrigues, la plaine des Gardons, le Mont Lozère et le Mont Bouquet vous ouvrira les portes vers d'autres lieux à découvrir.

Prenez, le temps de découvrir ces lieux chargés d'histoires.

## **Contexte**

### ***Renforcer l'attractivité de votre territoire et faire de la France la 1ère destination mondiale pour le tourisme à vélo d'ici 2030 !***

La France se positionne aujourd'hui comme la seconde destination mondiale pour le tourisme à vélo après l'Allemagne, avec plus de 9 millions de séjours cyclistes par an et attire 20 % de cyclotouristes étrangers. La crise sanitaire n'a fait qu'amplifier cette dynamique. Entre 2016 et 2020, le nombre de passages de cyclistes sur les vélo routes et voies vertes avait augmenté de +15%. En 2020, on enregistrait +28% de croissance de trafic par rapport à 2019, hors périodes de confinement, 52 % des Français se déclarant plus attirés par le tourisme à vélo qu'avant la crise. La tendance se confirme en 2021, avec une stabilité de la fréquentation, hors périodes de confinement. Les retombées économiques directes du tourisme à vélo sont estimées à 4,6 Md€ soit + 46% en 10 ans. La filière générerait par ailleurs 33 800 emplois, dont la moitié dans l'hébergement et la restauration, mais aussi dans les commerces locaux, dans les professions du cycle et chez les opérateurs de tourisme. Ces impacts économiques bénéficient largement aux territoires : en 5 ans, les retombées économiques de la Loire à Vélo ou du réseau de véloroutes et voies vertes de Bretagne ont plus que doublé. Ils atteignent plus de 100 M€ /an sur la Vélodyssée. La dépense moyenne d'un cyclotouriste y est de 68 €/jour, dont 70 % sont consacrés à l'hébergement et à la restauration. Celle des touristes sportifs sur les cols de montagne est de 80 €, toujours en lien avec l'hébergement (principalement en hôtels ou gîtes). Les touristes étrangers dépensent plus que les Français. Il en est de même des utilisateurs de vélo à assistance électrique, en moyenne plus âgés, et qui privilégient l'hébergement hôtelier.

Source

[entreprises.gouv.fr](https://entreprises.gouv.fr)

Le portail de la Direction générale des Entreprises

# Schéma Départemental des Aménagements CyclablesLe (SDAC)

Le Conseil départemental du Gard aménage des voies de circulation dédiées aux déplacements doux. Elles constituent des routes sécurisées adaptées aux promenades familiales et touristiques, mais qui permettent également des déplacements de village à village sans avoir à emprunter le réseau routier.



Partageons la Route en Cévennes

novembre 2023

# Lexique des aménagements cyclables et de sa signalétique

Bande ou piste cyclable  
**OBLIGATOIRE**



Bande ou piste cyclable  
**Conseillées**



**Voie verte**

Aménagements réservés uniquement aux cyclistes



**PISTE cyclable** aménagement séparé de la chaussée, peut être Mono-directionnel ou Bi-directionnel



**BANDE cyclable** se trouvent sur la chaussée. Elles sont signalées par un marquage au sol, une ligne continue ou discontinue, et un pictogramme de vélo ..



Les voies vertes sont définies par l'article R110-2 du Code de la route comme étant des **routes exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons** ainsi que des cavaliers. (sous certaines conditions)

## Aménagements cyclables lorsque le foncier n'est pas disponible



**Une chaussée à voie centrale banalisée** permet de matérialiser un espace pour les cyclistes, sur des routes trop étroites pour accueillir des aménagements cyclables classiques.



**La zone de rencontre** comme « une section de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers » : piétons, vélos, trottinettes, il s'agit d'une « zone ouverte à la circulation de tous les usagers ». Comme le prévoit l'article R110-2 du code de la route, les piétons sont prioritaires dans les zones de rencontre sur les autres véhicules (sauf les tramways). Ils peuvent ainsi circuler librement sur la chaussée, même si des trottoirs existent. La circulation reste autorisée aux véhicules motorisés, la limitation de vitesse est fixée à 20km/h.

# Lexique des aménagements cyclables et de la signalétique



L'**accotement revêtu**, couramment appelé "**bande multifonctionnelle**" ou bande dérasée est défini comme une surlargeur revêtue adjacente à la chaussée. Cet aménagement permet les manœuvres d'évitement, les manœuvres de récupération des véhicules en perte de contrôle, **facilite le partage des routes** avec les engins agricoles, cyclistes et piétons. Devant une **pratique du vélo en forte progression**, des réflexions autour de l'utilisation de l'accotement revêtu en solution cyclable se multiplient.



**Panneau d'indication de partage de la route pour voitures et cyclistes.**

La doctrine du Département du Gard l'implantation de ses panneaux sur les boucles cyclo- découvertes où le trafic ne dépasse pas 1000 véhicules / jour et une limitation de vitesse à 70 km/h

# Vélo route

## Définition :

Les " **véloroutes** " sont des itinéraires pour cyclistes à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions.

**Elles empruntent tous types de voies sécurisées, dont les voies vertes.**

Elles doivent répondre aux critères de linéarité : (itinéraire allant d'une ville à une autre ville le plus directement possible ) Continuité : l'itinéraire ne doit pas être interrompu, y compris dans les traversées des agglomérations ;

Jalonnement et balisage : l'itinéraire doit faire l'objet d'un jalonnement et d'un balisage spécifiques et uniformes sur son ensemble, et facilement identifiables .

Le Gard est traversé par

La ViaRhona, (Léman –méditerranée) La V70, de la Loire à la Méditerranée. L'EuroVelo 8 s'étendra à terme de Cadix à Athènes, et même jusqu'à Chypre, Pour la Véloroute Vallée du Tarn – Causse du Larzac- sud Cévennes- Méditerranée V85

## la signalétique DV 21



## Coûts moyens des infrastructures cyclables en Europe

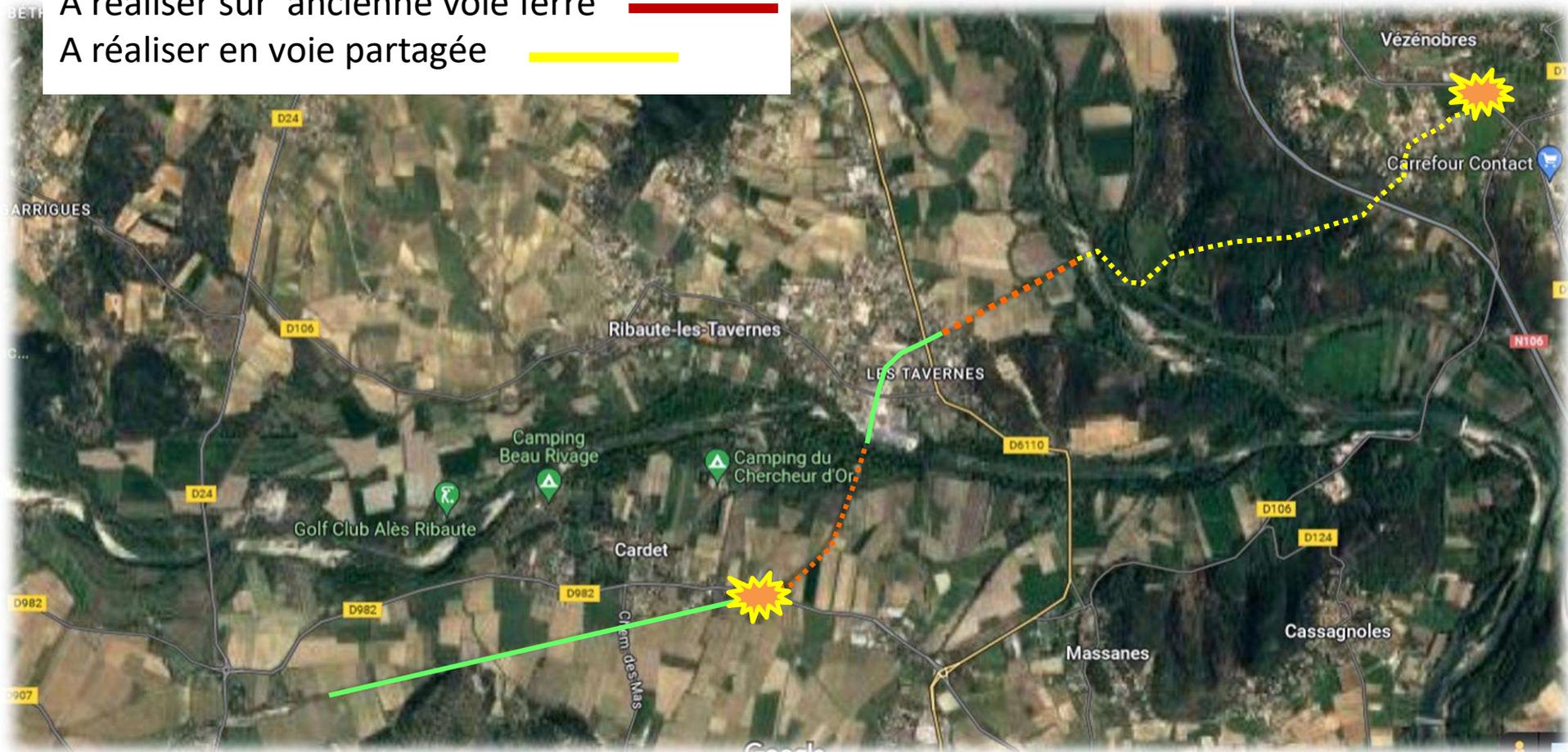
PRIX	TYPE D'INFRASTRUCTURE
50 000 €	Piste cyclable séparée hors agglomération (en terrain facile)
200 000 €	Piste cyclable séparée en milieu urbain Piste cyclable séparée hors agglomération (terrain plus difficile)
500 000 €	Piste cyclable séparée en terrain compliqué (ouvrages d'art) Voie express vélo hors agglomération (en terrain facile)
1 500 000 €	Voie express vélo en agglomération (terrain plus difficile)
10 000 000 €	Passerelle vélo au-dessus d'un fleuve, d'une grosse autoroute Voies cyclables surélevées

# Tronçon Vézénobres –Ribaute-les-Tavernes –Cardet

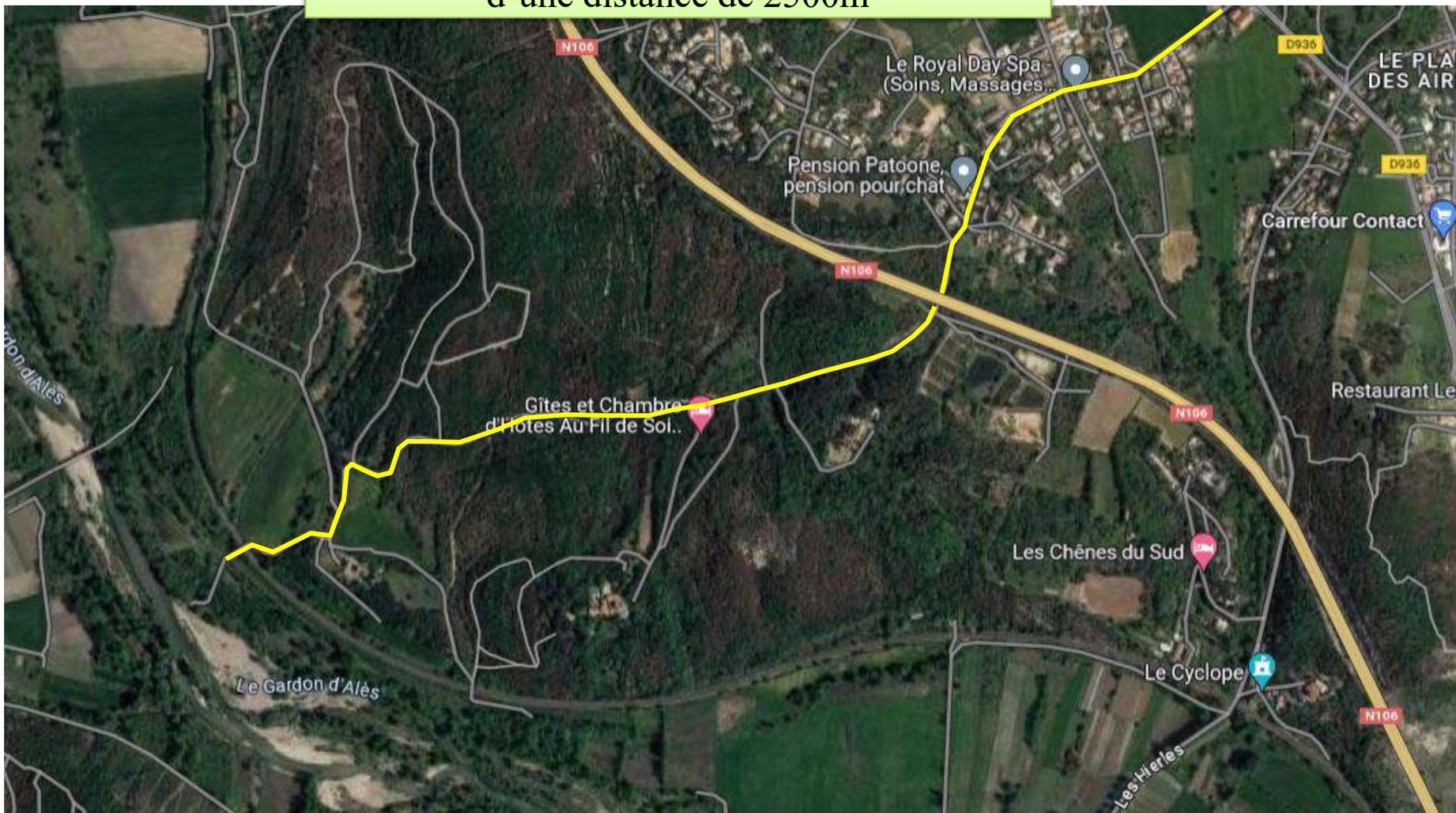
Réalisé 

A réaliser sur ancienne voie ferré 

A réaliser en voie partagée 



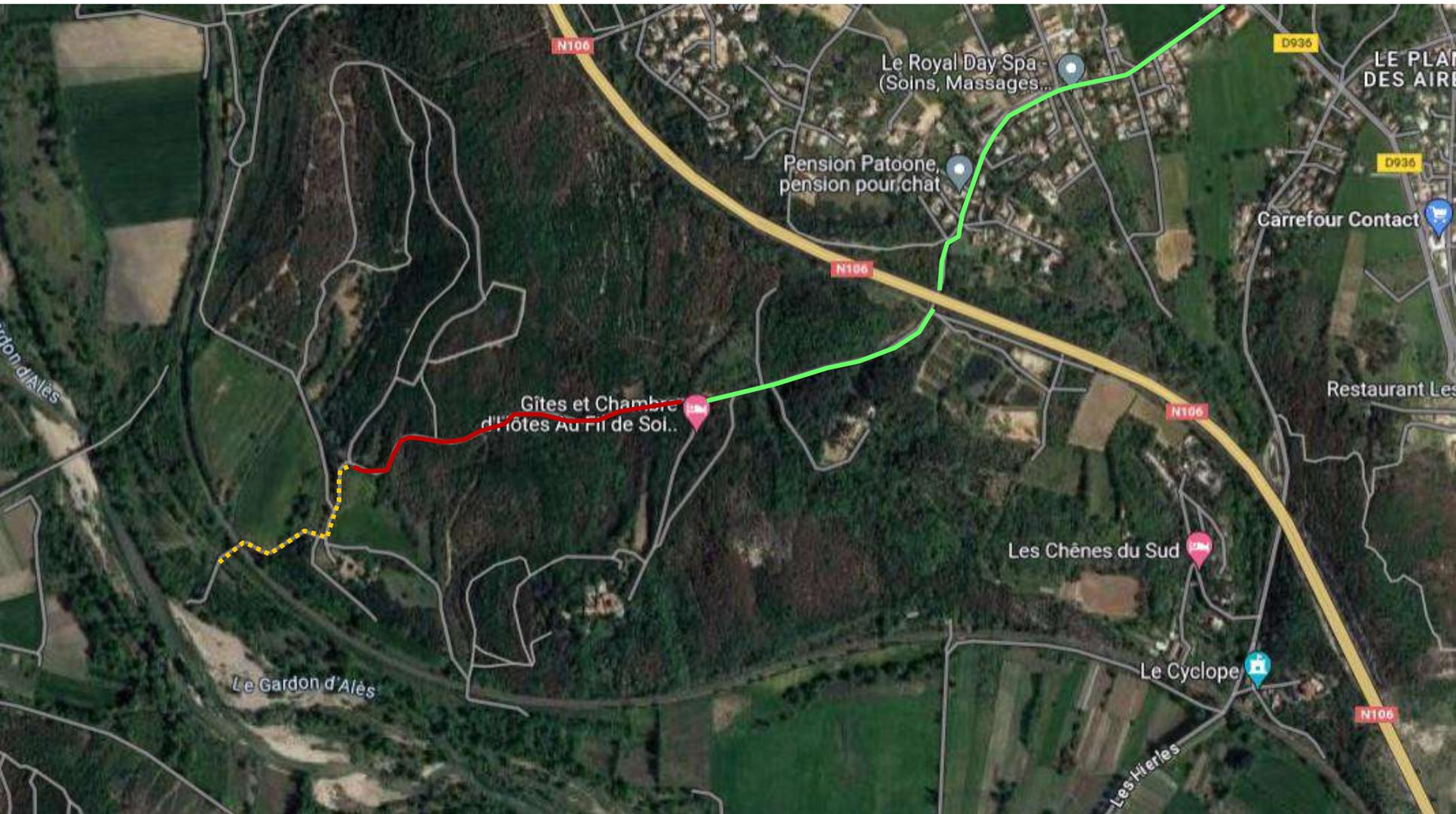
Tracé sur la Commune de Vézénobres  
d'une distance de 2500m



Le tracé impacte les voies :  
Du Caron, chemin du stade, chemin du château , Mas du Château

Partageons la Route en Cévennes

novembre 2023



Voie Carrossée 1400m —————

Voie non Carrossée 730m —————

Voie non carrossée privée 380 m - - - - -

Deux types de revêtement sont souvent mis en comparaison : le stabilisé et l'enrobé. Le premier a la réputation d'être plus écologique, le second, plus polluant.

Il n'est rien. L'AF3V et FNE (France Nature Environnement) ont produit en 2019 un travail commun qui a fait nettement pencher la balance en faveur de l'enrobé.



Voie carrossée



Voie stabilisée

L'un des atouts de ce revêtement stabilisé est sa perméabilité,  
. En revanche, il nécessite un entretien régulier et coûteux, peu adapté aux personnes à mobilité réduite . De nouveaux revêtements peuvent concilier les contraintes environnementale et permettre perméabilité et confort de roulage

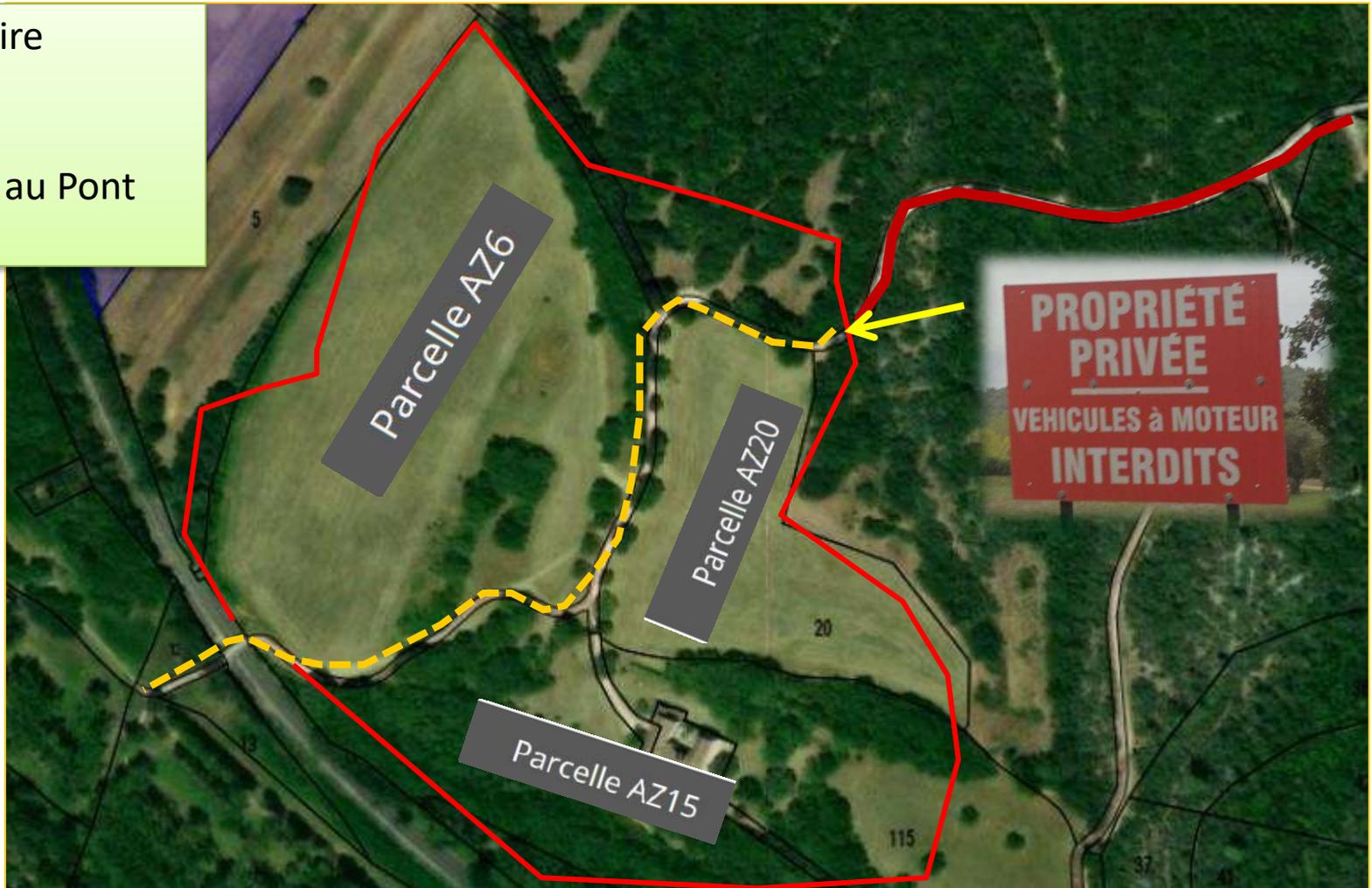
## Voie Verte Gagnières / Saint-Paul-le-Jeune



De nouveaux revêtements mis en place par le Conseil Départemental du Gard

Zone privée

Zone parcellaire  
traversée par  
l'itinéraire  
Pour accéder au Pont  
SNCF



Accès au pont SNCF coté Est de la voie ferrée  
sur la parcelle AZ6



L'accès se fait en premier par un cheminement non stabilisé et fortement dégradé pour franchir un pont qui enjambe la voie ferrée, le pont est d'une largeur de 3,70m



Le pont fait état d'une surveillance suite à des fissures de part et d'autre du pont qui semble de contenir au garde-corps



Partageons la Route en Cévennes  
novembre 2023

## Accès au pont SNCF coté Ouest de la voie ferrée parcelles AZ8 et AZ10



Sur cette zone de 300m qui se situe sur les parcelles AZ8 et AZ10 tout est à aménager pour accéder au pont SNCF

# Accès au pont SNCF coté Ouest de la voie ferrée



## Accès au pont SNCF côté Ouest de la voie ferrée



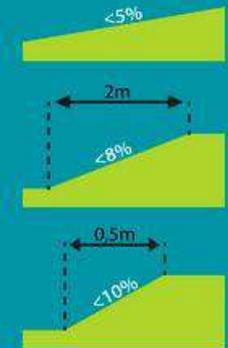
L'accès au pont ne peut se faire actuellement à cause d'une forte déclivité non adapté à la pratique du cycliste lambda, Il faudra envisager de reprendre à partir du ballast une pente maxi de 3 à 5 % pour permettre l'accès à tous ainsi que les personnes à mobilité réduite (PMR)



### Ce que dit la loi

Une pente de :

- 12% pour moins de 50cm de long
- 10% pour 2 mètres de long
- 6% pour 10 mètres de long



### Le choix de la rampe par ordre de préférence

Selon le guide de l'accessibilité des PMR et personnes handicapées

## Pont SNCF qui enjambe le Gardon d'Alès



## Pont SNCF qui enjambe le Gardon d'Alès

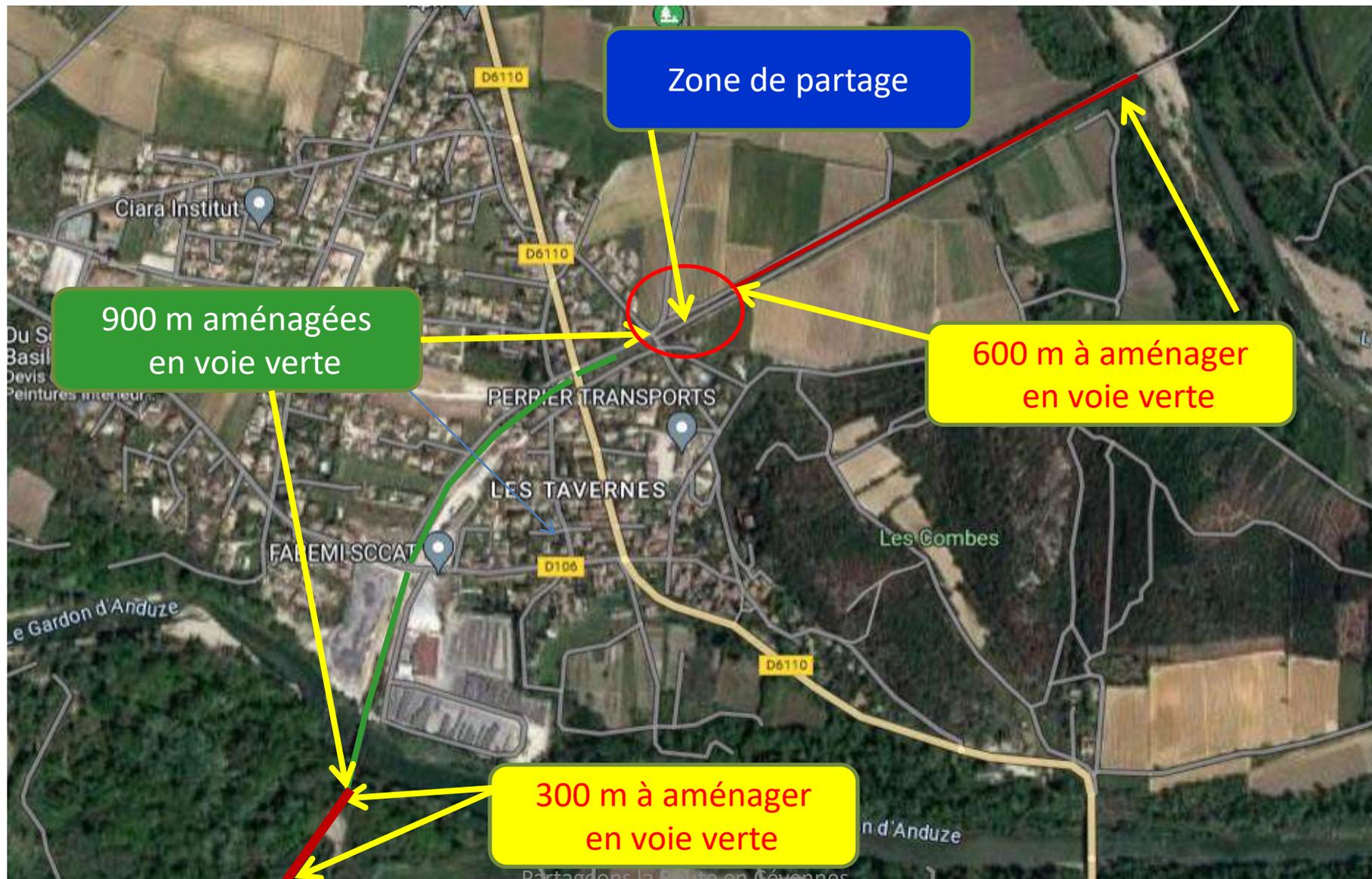


Le pont propriété de la SNCF ou RFF  
Si sa structure semble en apparence en bon état ,  
une étude technique doit le confirmer  
Les contraintes sécuritaires pour une voie verte sont  
moindres que celles d'une voie ferrée en activité.  
Notre investigation n'a pu se continuer à cause de la  
végétation, notre seule constatation est que sur le  
ballast les voies sont encore en place. (rails et  
traverses)

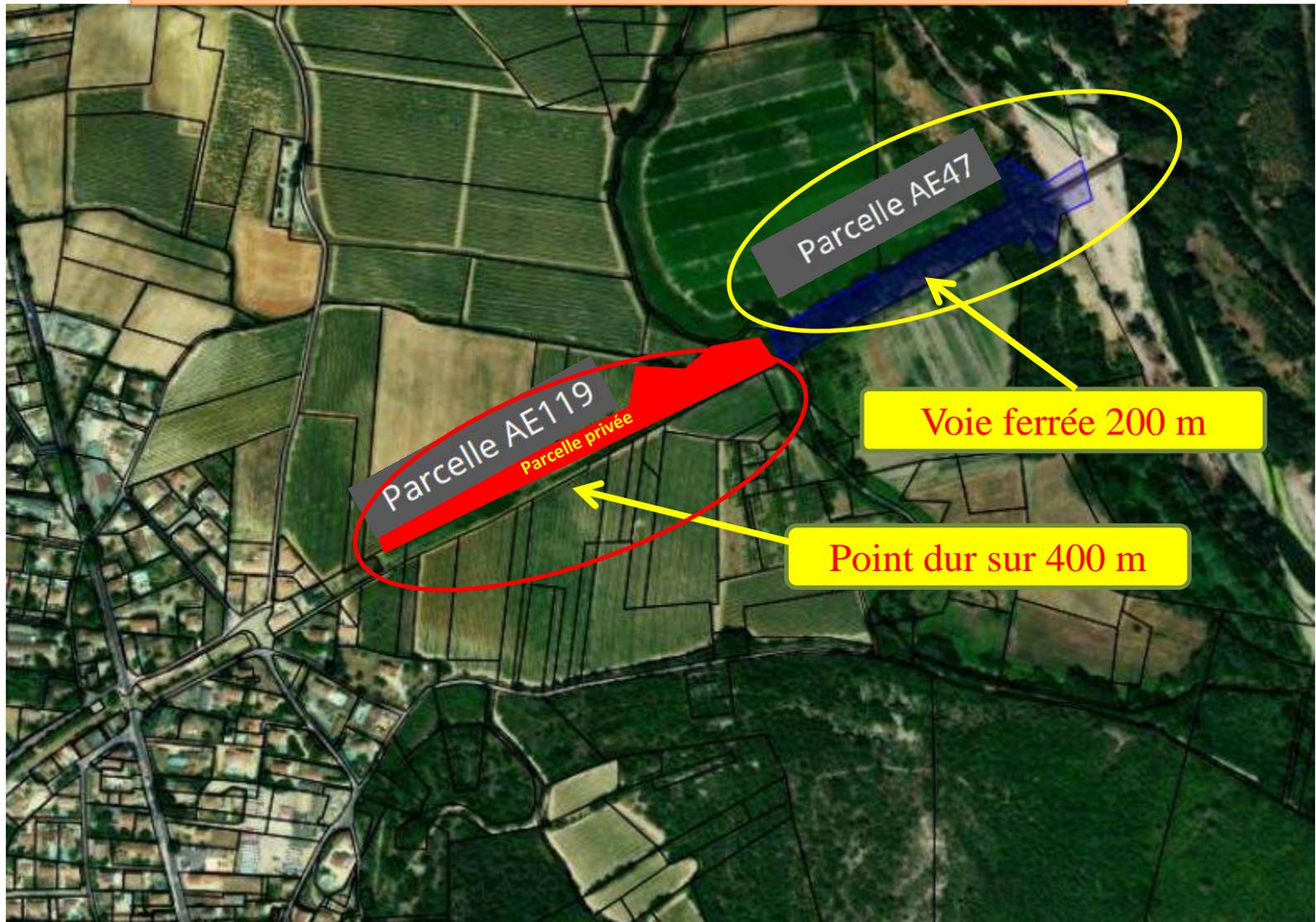
Tracé sur la Commune Ribaute les Tavernes  
d'une distance de 1800 m



Tracé sur la Commune Ribaute les Tavernes d'une distance de 1800 m



## Tracé sur la Commune Ribaute les Tavernes



# Point dur du parcours



Chemin parallèle à l'ancienne  
voie ferrée  
Vue de la rue des écoles

Ancienne voie ferrée  
privatisée

Parcelle AE119





Sauf entente avec le propriétaire de la parcelle AE 119, un cheminement de substitution peut être envisageable avec le chemin s'il n'y a pas de servitude avec les propriétaires

# Point dur du parcours



Chemin parallèle à l'ancienne  
voie ferrée. **Servitude?**



# Point dur du parcours



Fin du chemin parallèle de la parcelle AE 119 de l'ancienne voie ferrée .

Une continuité vers la parcelle AE 447 est à imaginer pour accéder au pont qui enjambe le cours d'eau le Carriol qui impacte la parcelle AE 104



## Tracé sur la commune de Ribaute les Tavernes Pont sur le Gardon d'Anduze



Accès rive Gauche

L'accès au pont depuis la RD 106 rue de la poste (établissement SCAT) est entièrement aménagé jusqu'au pont



Accès rive droite

À l'extrémité du pont une prévision de mise en place de barrières anti-intrusion

# Rupture de ballast après le pont suite à l'inondation de 2002



## Rupture de ballast après la pont suite au inondation de 2022



Deux possibilités pour franchir la brèche:

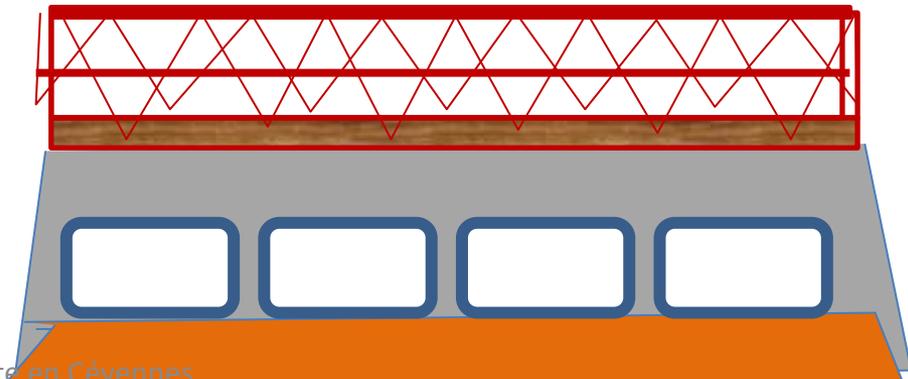
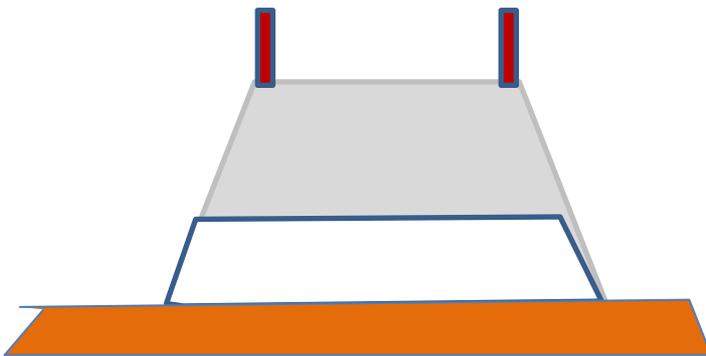
Soit un pont qui peut être à ossature bois

(Coût et entretien)

Soit reconstituer le ballast en y incorporant des buses pour laisser passer l'eau en cas de crues .

Le dimensionnement est à étudier en fonction de crue centennale (2002)

*Peut être reproduit à divers endroits en direction de Cardet*



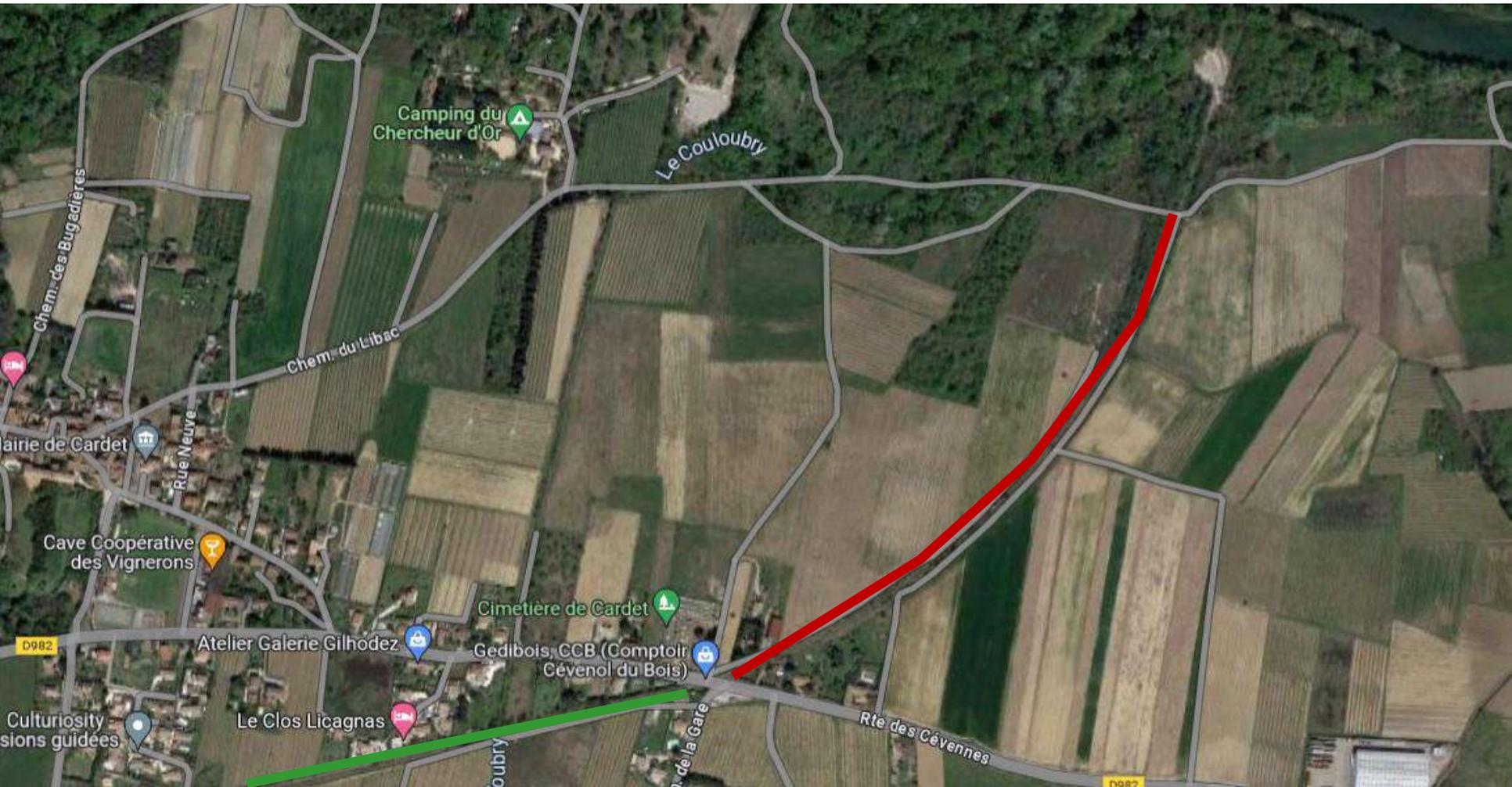
# Types de réalisations





Partageons la Route en Cévennes  
novembre 2023

# Tracé sur la Commune Cardet 800m à réaliser



## Tracé sur la Commune Cardet 800m à réaliser

La vue du panneau implanté en bordure de la RD 982 laisse à penser que la parcelle AD1 et de la propriété du Conseil Départemental du Gard



## Tracé sur la Commune Cardet

800 m à réaliser sur un ballast existant, non défermé. Pour des raisons hydrauliques (inondations) il pourrait y être incorporé des passages d'eau



# Conclusion

## Quelles pistes pour le vélo dans le rural ?

### **Quelle stratégie adopter pour augmenter la part du vélo ?**

Ce n'est pas forcément transposer les mêmes recettes qu'en ville car la densité de flux de piétons et vélos est moindre, il faut viser un certain pragmatisme

**Le potentiel du vélo au quotidien en milieu rural est bien réel** et des solutions existent pour inciter les habitants à en faire leur moyen de transport pour aller au travail, à l'école ou pour faire leurs courses. Pourtant, la moitié des déplacements fait moins de 5 km dans ces territoires peu denses : une distance idéale qui est renforcée par la croissance des vélos à assistance électrique (VAE) qui « *aplanit les reliefs et raccourcit les distances* »

**Si les freins à l'usage du vélo pour se déplacer en milieu rural sont avérés, il est possible de les lever.**

**Miser sur une planification qui mêle enjeux touristiques et utilitaires**

**-Une feuille de route, qui mette en évidence les discontinuités, favorise la prise de décisions et permette de justifier les investissements ».**

# Association Partageons la Route en Cévennes



Contacts

Tel 06 26 26 14 30

Courriel [prc2@gmx.fr](mailto:prc2@gmx.fr)

Site <http://www.partageonslarouteencevennes.fr/>