

NOTICE EXPLICATIVE - Création et aménagement voie verte

Description du projet

La Communauté de Communes Rahin et Chérumont s'est engagée activement depuis 2015 dans des initiatives visant à promouvoir le développement durable et la transition écologique. Par le biais de programmes tels que TEPCV, TEPOS, Petites Villes de Demain, CRTE, PACT II, etc. elle cherche à redynamiser les centres bourgs et à favoriser la coopération entre ses communes membres.

Ayant été lauréate de deux appels à projets du fonds « Mobilités Actives » pilotés par la DREAL pour le financement des travaux d'aménagement de la future voie verte (AAP3 « Continuités Cyclables » et AAP4 « Aménagements Cyclables »), la Communauté de Communes est passée à la phase opérationnelle depuis le début de l'année 2023. L'objectif est de créer une voie verte offrant une alternative à l'utilisation intensive des véhicules individuels localement, en connectant le territoire de la Communauté de Communes Rahin et Chérumont aux pôles d'activités tels que l'agglomération Belfort-Montbéliard à l'est et le pôle Lure à l'ouest.

Le projet global se divise en deux parties distinctes, en raison des échéances imposées par les financements obtenus. La première partie consiste à construire les ouvrages d'art nécessaires pour assurer la continuité de la voie verte, tandis que la seconde partie concerne l'aménagement de la piste cyclable en site propre.

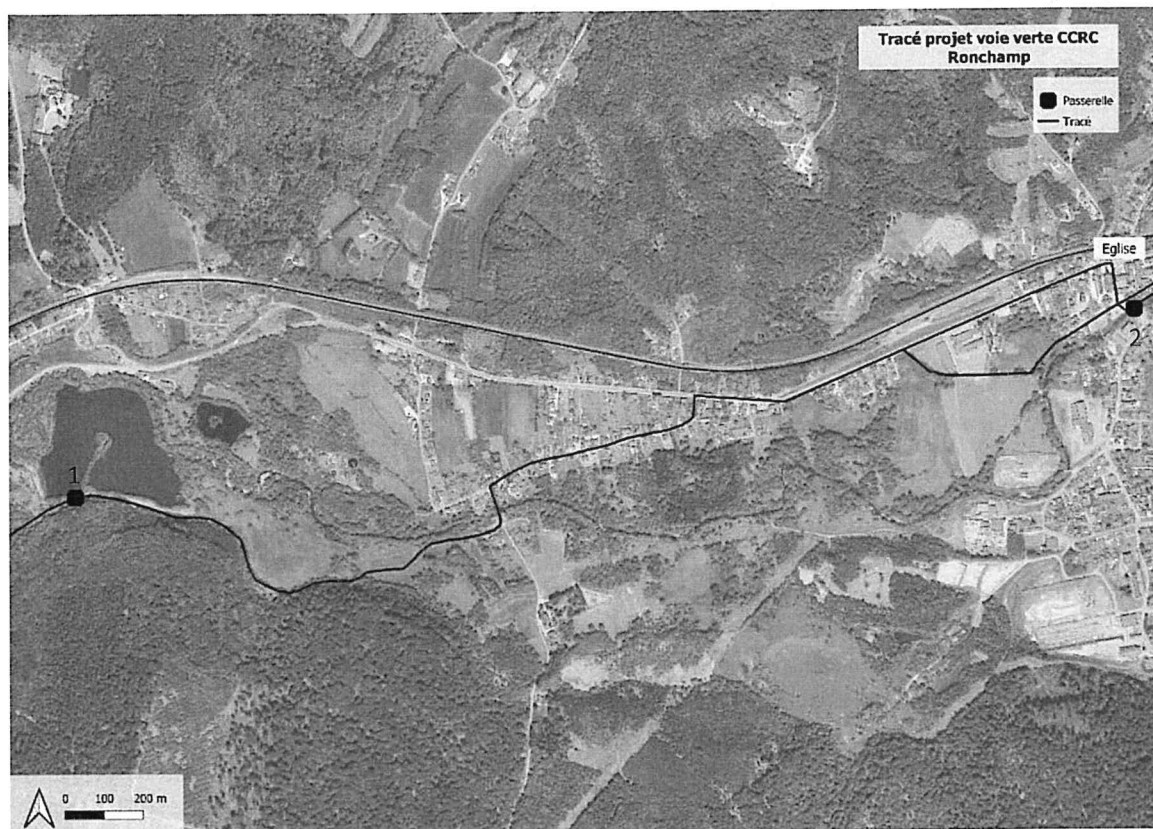
Le projet s'appuie sur le schéma directeur des mobilités douces élaboré par le Pôle d'Équilibre Territorial et Rural (PETR) des Vosges Saônoises, dans le cadre de l'appel à projets 2018 de l'ADEME "Vélos et Territoires". Ce schéma a été approuvé par le Conseil Communautaire au début de l'année 2021. Par ailleurs, le schéma cyclable départemental de la Haute Saône joue également un rôle fondamental en tant que référentiel pour ce projet.

Prescrit par délibération du Conseil Communautaire du 27 juin 2017, le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal est en cours d'élaboration. Son diagnostic a mis en lumière la nécessité de réinvestir les berges du Rahin dans les centres-bourgs afin de créer des liaisons douces cyclables et piétonnes. La topologie du territoire classé en zone de montagne nécessite à la fois la création d'itinéraires sécurisés et de traversées récurrentes de la rivière. Cette valorisation du Rahin permettra également l'entretien régulier des berges qui sont aujourd'hui envahies par la renouée du Japon.

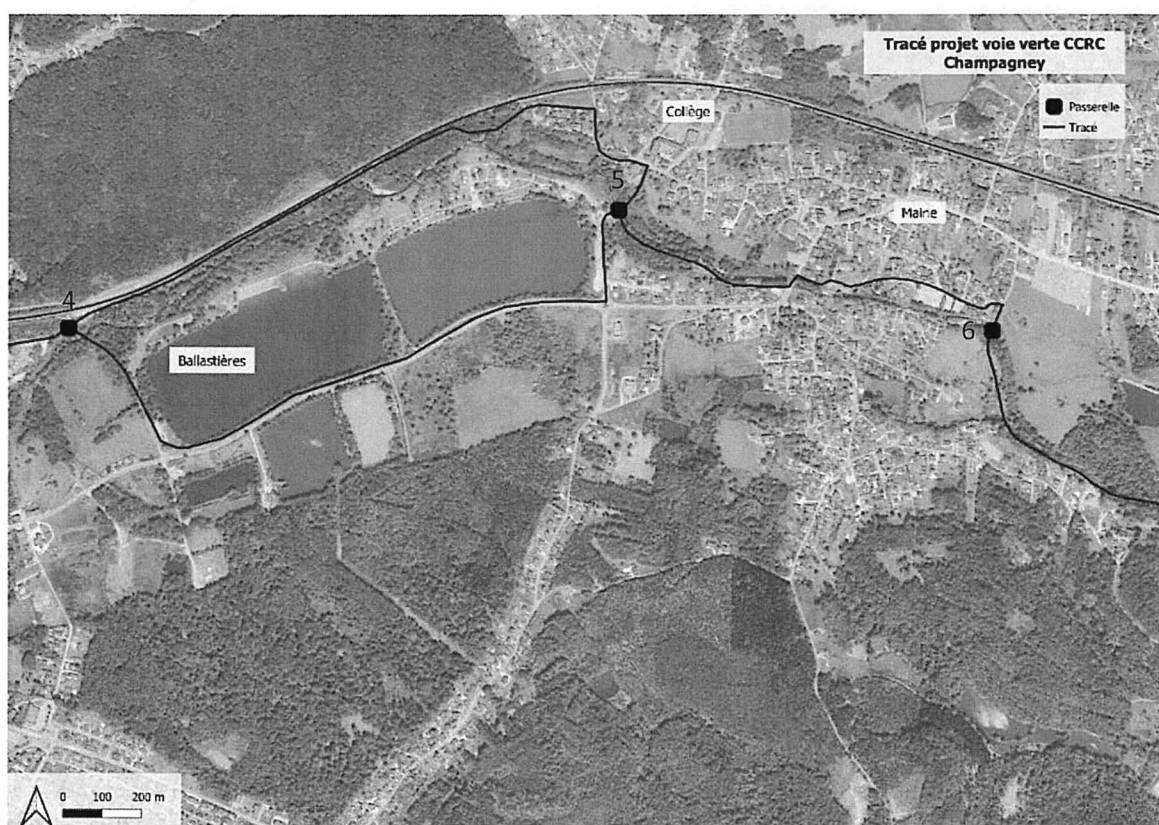
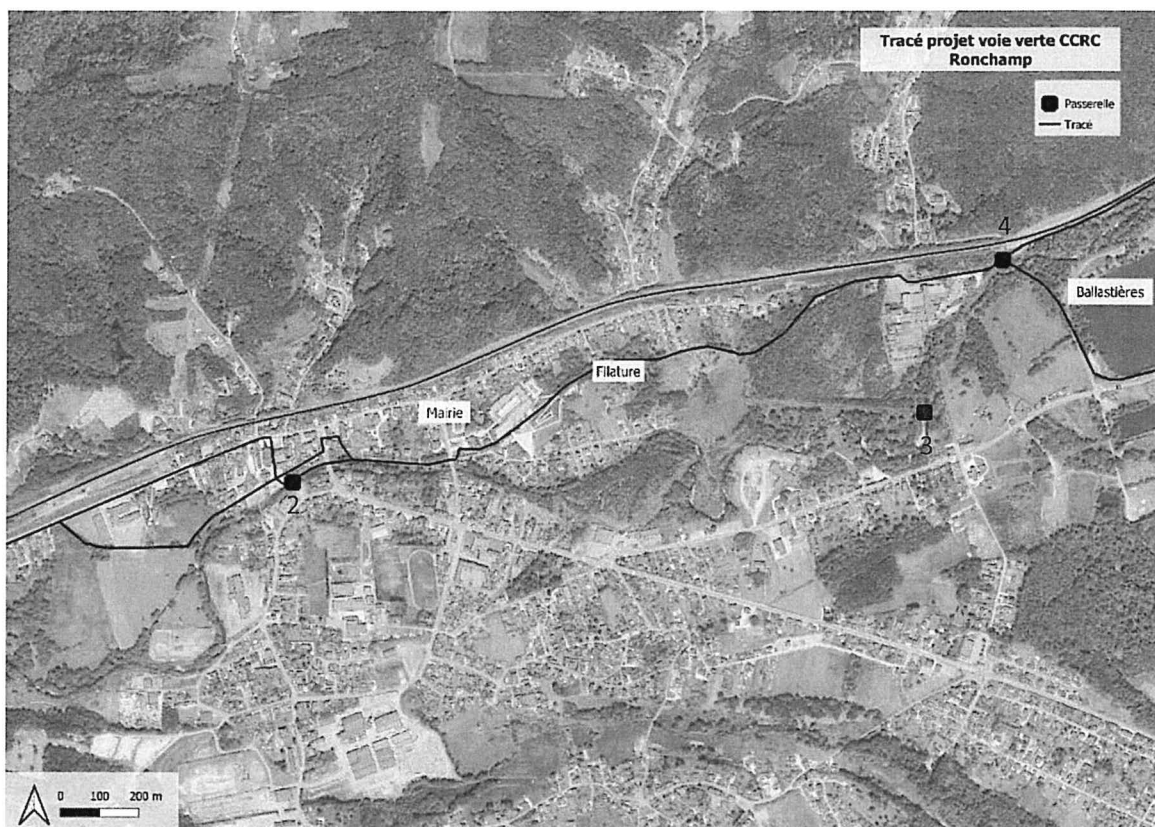
La vision stratégique du projet consiste à établir un réseau cohérent de pistes cyclables sur l'ensemble du territoire, favorisant ainsi les déplacements doux. Il est prévu de renforcer la trame principale existante, qui relie actuellement Villersexel à Lure et s'étend jusqu'à Belfort, en intégrant également le schéma directeur qui sera élaboré en parallèle.

Au niveau local, cette infrastructure cyclable offrira des conditions optimales pour relier les zones d'activités économiques, les zones résidentielles et les établissements scolaires, tout en encourageant l'utilisation du vélo dans les déplacements quotidiens vers les gares TER de Ronchamp et Champagny, les centres-bourgs et d'autres destinations clés.

Plans de localisation du projet :



- Passerelle n°1 : passerelle anciennes gravières à Ronchamp
- Passerelle n°2 : Passerelle place du marché à Ronchamp
- Passerelle n°3 : Passerelle de la Houillère à Ronchamp
- Passerelle n°4 : Passerelle ancien pont cassé de la Maglum à Champagney
- Passerelle n°5 : Passerelle des Ballastières à Champagney
- Passerelle n°6 : Passerelle des Gravieres au centre de Champagney



Méthodologie et précisions de déroulement des travaux de la partie 1 :

- Passerelle n°1 : passerelle anciennes gravières à Ronchamp

Il est recommandé d'utiliser l'accès du côté du village pour le transport des matériaux, car les passerelles en bois existantes ne peuvent pas supporter le poids des engins. Par conséquent, il ne sera pas nécessaire de créer un nouvel accès temporaire au nord.

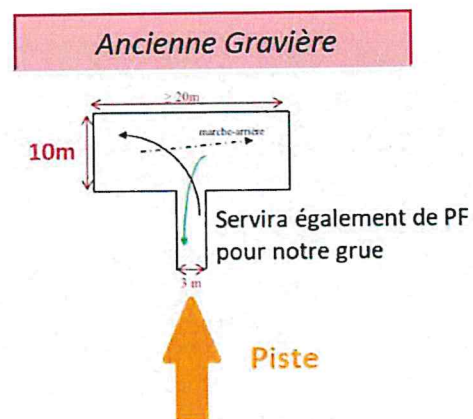
La passerelle sera positionnée à l'entrée du chemin de la voie verte, qui sera construit perpendiculairement à la rue du Moulin de la Genechaux. Étant donnée la longueur du chemin et les difficultés d'accès en raison des angles, il est recommandé d'utiliser une pelle à pneus pour transporter la passerelle jusqu'à sa destination.

Pour construire la base de soutien de l'autre côté de la rivière (côté village), une passerelle piétonne de chantier sera installée provisoirement.

Afin de créer la plateforme de soutien du côté du village, une barrière provisoire sera mise en place, permettant d'intervenir pendant les périodes où le débit de la rivière est faible.

À l'emplacement de la plateforme de soutien du côté du village, une zone de 8x5 mètres sera aménagée sur laquelle sera utilisée une foreuse pour effectuer des sondages géotechniques.

Derrière la plateforme de soutien du côté de la voie verte, une zone de 20x10 mètres sera prévue pour permettre aux camions de ciment de faire demi-tour.



- Passerelle n°2 : Passerelle place du marché à Ronchamp

Pas d'accès spécifique nécessaire pour cette passerelle, car la voie verte sera construite des deux côtés. Une grue de 100 tonnes sera simplement positionnée sur le revêtement existant à cet endroit.

- Passerelle n°3 : Passerelle de la Houillère à Ronchamp

L'autorisation du propriétaire de l'usine désaffectée sera demandée afin d'emprunter l'accès plus aisé au nord par la rue de l'Industrie pour la mise en place de la passerelle. Un accès provisoire d'une largeur de 3m sera créé côté usine pour permettre la réalisation de la culée et la pose de la passerelle. La

plateforme de la grue 12x12 m sera également utilisée en aire de retournement. Côté voie verte, une aire de retournement sera aménagée selon le même principe expliqué précédemment.

Une zone de montage de la passerelle sera aménagée en surlargeur de la voie verte sur 42 m.



- Passerelle n°4 : Passerelle ancien pont cassé de la Maglum à Champagny

La pose de la passerelle sera réalisée via l'accès par le bout de la rue de l'Industrie qu'il conviendra de fermer provisoirement afin d'installer la plateforme de la grue. Accéder par cette rue est beaucoup plus simple puisque le chemin au sud présente des angles complexes non accessibles aux camions qui emprunteraient en sus le chemin en marche arrière.

A cet effet, un chemin d'accès provisoire de 3 m sera créé côté rue de l'industrie, et une zone de piste d'accès camions sera aménagée sur 30x4 m.

Au droit de la culée côté rue de l'Industrie, une plateforme de 8x5 m sera réalisée pour travailler avec la foreuse afin de réaliser les sondages géotechniques.

Une aire de retournement comme expliqué précédemment sera aménagée côté Base de loisir. Côté rue du l'Industrie, la plateforme de la grue 12x12 m servira à cet effet. Cette plateforme servira à gruter également la foreuse.



- Passerelle n°5 : Passerelle des Ballastières à Champagney

La pose de la passerelle sera réalisée via l'accès par la rue du Pâquis / rue du Titan (entrée du camping). La voie verte étant réalisée des deux côtés de la passerelle, il n'y aura pas besoin de créer d'accès provisoire.

Une aire de retournement comme expliqué précédemment sera aménagée côté Avenue Brosset.

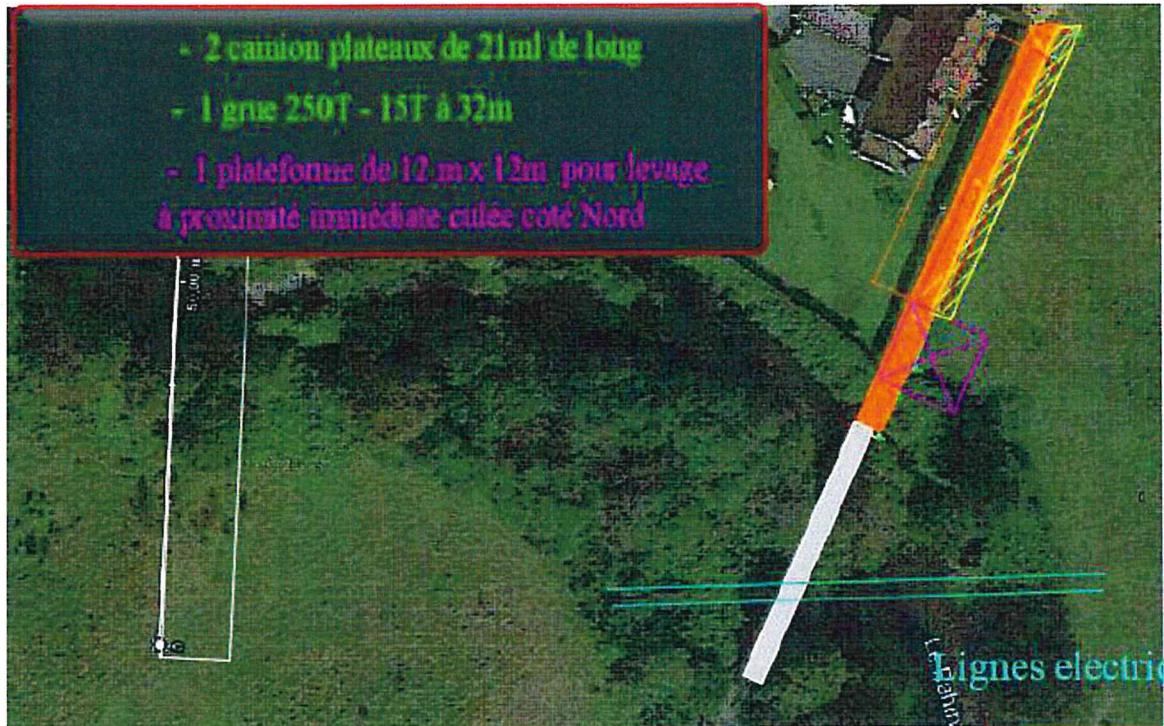
Côté camping, la plateforme de la grue 12x12 m servira à cet effet.



- Passerelle n°6 : Passerelle des Gravieres au centre de Champagney

La pose de la passerelle sera réalisée via l'accès par la rue Anne Frank sur la nouvelle voie verte.
La plateforme de la grue de 12x12 m dépassera l'emprise du cheminement de 3m et empiètera sur le terrain agricole. Il sera donc nécessaire de demander une autorisation en ce sens.
Un accès provisoire d'une largeur de 3m sera créé côté sud pour permettre la réalisation de la culée.
Une aire de retournement selon le principe expliqué précédemment, mais cette fois-ci de 20x8m, y sera aménagée.

Côté nord, la plateforme de la grue servira à cet effet.



Pour la démolition des passerelles existantes :

La méthodologie envisagée pour la démolition des passerelles est la suivante, après balisage de la zone d'intervention. La déconnexion des réseaux et la protection des lignes électriques par gaines isolantes devront être réalisées.

- Passerelle n°2 : Passerelle place du marché à Ronchamp

Dépose de la passerelle à l'aide d'une grue de 80T.
Découpe à l'aide d'une pelle de 25T avec cisaille ferraille.
Chargement dans benne 30m3 et évacuation.
Démolition de la pile centrale jusqu'au fond du Rahin, y compris chargement et évacuation.

- Passerelles n°3 et n°6 : Passerelles de la Houillère et des Gravieres

Dépose de la passerelle à l'aide d'une pelle de 30T grand bras avec cisaille ferraille et grappin.
Chargement dans benne 30m3 et évacuation.
Démolition des fondations en bord de rivière, chargement et évacuation en centre de traitement.

Planning :

Une période de 36 jours est d'abord prévue pour la préparation du chantier et la réalisation des sondages géotechniques. Cette étape est essentielle pour évaluer les conditions du sol et planifier les travaux à venir.

Ensuite, la fabrication des ouvrages d'art est prévue pour une durée de 4 à 6 mois. Cette période peut varier en fonction de la complexité des ouvrages et des délais de fabrication.

Parallèlement à la fabrication des ouvrages, une période de 34 jours est allouée à la préparation et à la réalisation des culées qui sont les structures de soutien situées à chaque extrémité des passerelles, leur construction nécessitant une attention particulière pour assurer leur solidité et leur stabilité.

Ensuite, une période de 30 jours est planifiée pour l'installation des passerelles, incluant leur transport sur site, leur mise en place et leur fixation. Cette étape est cruciale pour assurer la connectivité et la sécurité des piétons et cyclistes qui les emprunteront.

Enfin, 20 jours sont réservés pour la réalisation des travaux de borduration, l'installation de mobilier, la plantation d'espaces verts et la mise en place d'enrochements. Ces éléments contribuent à l'aménagement final du site, en lui donnant une apparence attrayante et fonctionnelle.

Il est important de noter que ce planning constitue une estimation préliminaire, qui peut être ajustée en fonction de divers facteurs tels que les conditions météorologiques, les retards éventuels ou les besoins spécifiques du projet. Un travail en étroite collaboration avec l'équipe de projet sera mené pour veiller à ce que les délais soient respectés et que les travaux se déroulent de manière efficace et sécurisée.