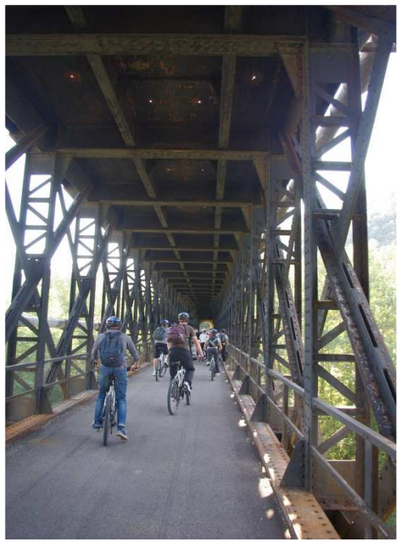
# Diagnostic sur le projet de Véloroute en Pays Pyrénées Méditerranée

*Travaux encadrés par M. Lacquement*

Etudiants du Master II Urbanisme Habitat Aménagement Durable des territoires - Promotion 2012-2013



*Photos prises par les auteurs du diagnostic lors de la sortie entre Arles –sur- Tech et Céret le 6/10/12*

UPVD
Université de Perpignan Via Domitia

## SOMMAIRE


## Groupe 1 : ETUDE DU TRACE.

I) Contexte et caractéristiques des aménagements cyclables
II) Etude de terrain, réalisation du diagnostic du tracé de la véloroute
III) Avancement de la procédure et aménagements prévus
IV) Conclusion par grille AFOM

## Groupe 2 : FACTEURS DE DEGRADATION

I) Facteurs physiques majeurs
II) Facteurs physiques mineurs
III) Facteurs humains et technologiques

## Groupe 3 :

## Groupe 4 : PATRIMOINE ET PAYSAGE

I) Méthodologie utilisée pour le patrimoine
II) Le patrimoine rural peut être regroupé en quatre catégories
III) Une inégale répartition du patrimoine le long de la véloroute
IV) Les enjeux dégagés à l'échelle du territoire traversé par la véloroute
VI) Un paysage agricole varié
VII) Un paysage urbain à forte identité territoriale
VIII) Un paysage naturel essentiellement lié à la montagne et à la forêt.

## Rappel de la commande et introduction

**« Article 1er : Objet de la convention**

L'UPVD et le Pays Pyrénées-Méditerranée s'engagent dans une coopération scientifique, pédagogique et d'expertise en matière d'aménagement et de développement durable du territoire. A la demande du Pays Pyrénées-Méditerranée, et dans le cadre des partenariats passés entre le Pays et l'UPVD, il est décidé d'engager une réflexion sur la valorisation comme outil de développement local, du segment de la véloroute voie verte situé entre Le Boulou et Prats de Mollo.

**Article 2 : Les formes de la collaboration**

La collaboration entre les deux organismes sur ce dispositif pourra prendre les formes suivantes :

- Contribution à la réalisation d'un cahier des charges en vue de l'entretien et de la valorisation paysagère de la véloroute.

- L'étude devra dans un premier temps procéder à un état des lieux aussi complet et précis que possible (diagnostic prospectif) du segment de la véloroute situé entre le Boulou et Prats de Mollo. Le diagnostic portera en particulier sur le tracé, le revêtement, les équipements, le balisage, les abords ainsi que sur les autres éléments susceptibles d'être identifiés au cours de l'étude.

- L'étude s'attachera ensuite à établir un cahier des charges comprenant deux volets principaux sur la base des propositions formulées par le Pays Pyrénées-Méditerranée :

    Le premier volet traitera des modalités de l'entretien de la véloroute par les communes ou les communautés de communes concernées.

    Le second volet traitera des possibilités de valorisation paysagère sur ce segment et fera des propositions concrètes d'équipement et d'aménagement.

D'un commun accord, les partenaires se réservent la possibilité de prioriser ou de modifier dans le cadre de la thématique retenue, les tâches décrites ci-dessus.

- Cette étude sera confiée aux étudiants du Master Pro Deuxième Année « Urbanisme-Habitat-Aménagement » dans le cadre de « l'atelier d'aménagement rural », sous la responsabilité de Guillaume LACQUEMENT, Professeur à l'Université de Perpignan.

- Ce travail fera l'objet d'un rendu écrit et numérique ainsi que d'une présentation (soutenance) dans les locaux du Pays Pyrénées-Méditerranée en janvier ou en février 2013. L'UPVD s'engage à fournir 3 exemplaires (papier) de l'étude et un exemplaire numérique. »

Ainsi ce document s'inscrit dans la phase diagnostic du travail demandé. Le travail a été divisé en quatre grandes parties, réparties parmi les groupes d'étudiants du Master II UHA.

**1er Groupe : Etude du tracé :** Gwendoline GRIFFOUL, Anaïs CANTAGRILL, Guillaume LAURANT, Kévin ROHART.

**2ème Groupe : Etude des facteurs de risques et de dégradation :** Constance DAUVILLEZ, Stéphanie RODRIGUEZ, Pierre SEVENE, Clément LE BOUR, Baptiste LAURENT.

**3ème Groupe : Etude des acteurs :** Tiphanie ORRIOLS, Mahé PLUSQUELLEC, Elisa MARZO, Raphaël SORLIN, Nils VIALLE.

**4ème Groupe : Etude du patrimoine :** Naoille MEKDAD, Laetitia MANOUSSI, David THIBAUDEAU, Luis ALDERETE.

Ces quatre parties s'enchainent dans cet ordre dans ce volet de diagnostic de l'étude.

*Pont de Reynès lors de la sortie du 6/10/2012* *Les auteurs*

# Diagnostic sur le projet de Véloroute en Pays Pyrénées Méditerranée

*Etude du tracé* *Novembre 2012*

Gwendoline GRIFFOUL, Anaïs CANTAGRILL,
Guillaume LAURANT, Kévin ROHART

UPVD
Université de Perpignan Via Domitia

## SOMMAIRE


**I) Contexte et caractéristiques des aménagements cyclables ..... P. 5**

1) **Contexte général et local** ..... P. 5
2) **Définitions** ..... P. 8

**II) Etude de terrain, réalisation du diagnostic du tracé de la Véloroute ..... P. 12**

1) **Diagnostic kilométrique** ..... P. 18
2) **Bilan chiffré du diagnostic** ..... P. 24

**III) Avancement de la procédure et aménagements prévus ..... P. 27**

1) **Aménagements prévus** ..... P. 27
2) **Les aménagements à l'étude** ..... P. 28

**IV) Conclusion par grille AFOM ..... P.30**

*Réseau Eurovélo en 2012* *Source: http://eurovelo.org (Carte retravaillée par les auteurs)*

# I) Contexte et caractéristiques des aménagements cyclables.

## 1) Contexte général et local.

➢ *Une évolution à grande échelle.*

Les circulations douces connaissent un développement important depuis quelques années en France, car elles répondent à des attentes fortes, basées sur des préoccupations environnementales et durables toujours plus important et plus ancré dans les mentalités.

Ce mouvement prend forme en Europe du Nord, et se propage désormais sur tout le continent. Dès 1995, suite au succès connu dans les années 80 d'un itinéraire cyclable le long du Danube, de premières réflexions émergent au Danemark et au Royaume Unis, sur la création d'un réseau de pistes cyclables internationales couvrant l'Europe. En effet ce parcours, première « véloroute1 » mise en place, draine aujourd'hui plus de 100.000 cyclotouristes par an et génère un chiffre d'affaire annuel de près de 44 millions d'Euros *(http://www.developpement-durable.gouv.fr)*.
Le réseau de grands itinéraires cyclables *« EuroVelo »* voit alors le jour et irrigue aujourd'hui l'Europe en intégrant des itinéraires existants (environs 45 000 Km) et comprendra à sa finalisation plus de 70 000 km à terme. Il s'agit depuis 2007, d'un projet géré par la Fédération européenne des cyclistes (ECF) en coopération avec des partenaires nationaux et régionaux. La dimension et le statut internationaux des itinéraires confèrent au cyclotourisme une perspective supranationale, permettant de se déplacer facilement, et permet au projet de bénéficier d'un soutien financier.

En France en 2010, 40% de la population déclarent avoir une pratique régulière du vélo : de 30 à 36% des français déclarent utiliser le vélo comme moyen de déplacement, près de 17% des français déclarent faire du vélo occasionnellement *(http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-pratique-du-velo-en-France.html)*. Les aménagements cyclables sont donc une nécessité et les nombreux projets d'itinéraires cyclables ambitionnent de développer les mobilités douces, vecteurs d'une découverte originale du territoire, participant au développement et à la promotion du cyclotourisme. Beaucoup s'inscrivent dans le schéma national des véloroutes et voies vertes d'intérêt national adopté par le Comité Interministériel pour l'Aménagement et le Développement du Territoire (CIADT) du 15 décembre 1998 et révisé en 2008, (décliné en schémas régionaux et départementaux, et s'inscrivent aujourd'hui dans le Plan National Vélo de 2012 visant à encourager les français à user du vélo.

- *Etude de cas local : La Véloroute Voie Verte en Pays Pyrénées-Méditerranée.*

Les Pyrénées-Orientales comprennent un axe intégré au schéma national des véloroutes et voies vertes de 2001 : il s'agit d'un itinéraire continu depuis Le Barcarès jusqu'à Argelès-sur-mer. Elle intègre également une liaison transfrontalière permettant une continuité au sein de la communauté autonome de Catalogne en Espagne, dont les caractéristiques de pente diffèrent du cahier des charges national des véloroutes et voies vertes, franchissement des Pyrénées oblige. Cette liaison transfrontalière est prévue dans le projet "Véloroute Voie Verte en Pays Pyrénées Méditerranée (VVVPPM)" (liaison depuis Argelès-sur-Mer jusqu'au col de Panissars par Maureillas las Illas).

Le projet de VVVPPM consiste à réaliser un itinéraire cyclable continu, sécurisé et jalonné entre les communes d'Argelès-sur-Mer et Arles-sur-Tech, et d'y inclure une section transfrontalière entre le Boulou et le col de Panissars. Le Conseil Général des Pyrénées Orientales est le maître d'ouvrage de l'opération. Cet équipement structurant s'inscrit dans un schéma des itinéraires cyclables d'intérêt départemental et permettra le développement de la pratique des modes doux et la promotion du cyclotourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale.

Le projet a vocation d'être un levier du développement territorial durable du Pays. Au total, le dossier de DUP nous apprend que 40% de l'itinéraire proposé est en site propre et 60% en site partagé, dans des conditions respectant le cahier des charges national des véloroutes et voies vertes. Le tracé traverse 17 communes, 3 cantons et 3 communautés de communes. La traversée des Pyrénées par Panissars fait partie de l'itinéraire Eurovélo 8 (Mediterranean Route entre Cadix et Athènes).

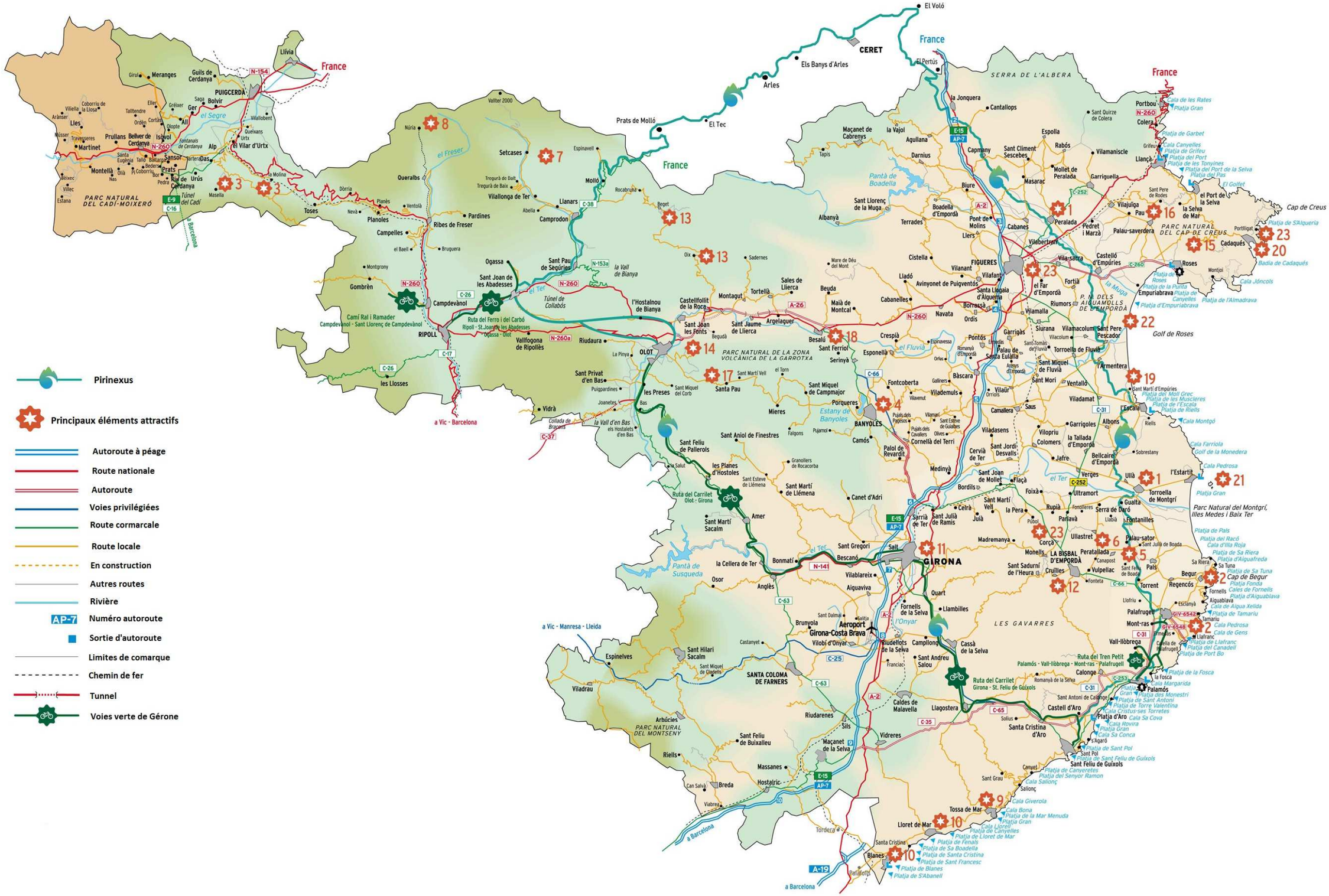
La présente étude porte sur le tronçon Le Boulou – Arles sur Tech de la VVVPPM et intègre également un tronçon Arles sur Tech – Prats de Mollo ce qui lui confère un caractère transfrontalier, lui permettant de bénéficier de fonds européens FEADER.

- *Le projet PirineXus : Inscription du tracé étudié dans une échelle transfrontalière et obtention de fonds Européens.*

Le projet « d'enllaç » (liaison) de « PirineXus » dans lequel s'inscrit la VVVPPM, est un anneau cyclable de 366 kilomètres disposés sur les deux versants du massif des Albères, lui conférant ainsi un caractère transfrontalier. L'itinéraire n'est pas encore tout à fait définitif, notamment côté français et également sur le tronçon qui nous concerne, néanmoins il comporte déjà 25 km identifiés dans la région du Baix Empordà, la connexion à la région de l'Alt Empordà, qui comporte 72 km, et celle du Ripollès de 35 km, figure parmi les évolutions envisagées dans les prochains mois.

Ces différents parcours s'ajoutant aux 125 km de "voies vertes" du Languedoc-Roussillon, rejoindront la région Languedoc –Roussillon par le col de Panissars et le col d'Ares.Le projet mené par le Conseil Général des Pyrénées-Orientales, le Conseil de Développement du Pays Pyrénées-Méditerranée, la Députation de Girona et le Consortium des voies vertes de Girona, devrait être finalisé au printemps 2013.

Son financement est fourni par les fonds européens FEDER (65%). D'importants travaux de signalisation vont être entrepris afin d'assurer l'ouverture du tracé. Ainsi en inscrivant le tronçon Prats de Mollo – Arles sur Tech dans le projet, le Pays Pyrénées Méditerranée bénéficiera à ce titre des fonds européens et notamment de fonds européens agricoles pour le développement rural (FEADER) (Informations recueillies auprès du Conseil général des Pyrénées Orientales au cour d'un entretien avec Muriel Llugany, réalisé le 24 octobre 2012 par les auteurs).




*Cartographie du réseau PirineXus intégrant la VVVPPM*

*Source : http://viesverde.cat - Traduction : les auteurs*

## 2) Définitions

La mise en place d'une voie verte en Pays Pyrénées Méditerranée est un des projets prioritaires de la Charte de développement du Pays. Son objectif est de relier l'ensemble du territoire par une véloroute qui permettrait la mise en valeur de son patrimoine et de ses paysages.

Afin de rédiger un cahier des charges commun à toutes les communes traversées, une étude préalable de terrain a été menée. Celle-ci avait pour objectif de déterminer différents axes de réflexions sur le tracé mais aussi en matière de sécurité, de mise en valeur des espaces et d'entretien.

De manière à éviter tout amalgame, nous allons dans un premier temps définir les différents termes qui vont être employés tout le long de notre étude.

- **Véloroute :** « est **un itinéraire cyclable** de moyenne ou longue distance, continu (sans interruption, y compris dans les villes), jalonné et sécurisé. Les véloroutes empruntent tous types de voies sécurisées dont les voies vertes », *Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.*

**Caractéristiques type d'une véloroute :**

| | |
|---|---|
| Continuité | Elle ne doit pas être interrompue |
| Sécurité | Haut niveau de sécurité vis-à-vis des véhicules à moteur plus particulièrement<br>Routes empruntées doivent avoir un trafic inférieur à 1000 véhicules par jour |
| Signalisation | Nécessité de la présence d'un balisage et d'un jalonnement |
| Services | Obligation de disposer de services tels que les transports en commun à des lieux clés |
| Entretien | En permanence |
| Usage | Adapté a tous types de cyclistes, pour cela la déclivité de doit pas excéder les 5% |

*Exemple de véloroute réalisée dans la communauté de communes Belley Bas-Bugey.*

*Source : http://www.ccbelleybasbugey.com*

## La voie verte

- **Voie verte :** « une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers », *art R110-2 du code de la route*. Par ailleurs, elle doit être accessible pour tous (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, rollers). Son utilisation doit être multiple. C'est-à-dire à la fois pour les loisirs, le tourisme et les déplacements quotidiens. De plus, l'aménagement de voies vertes doit être réalisé en site propre.

## Profil type d'une voie verte :

| | |
|---|---|
| **Largeur** | 3 mètres ou<br>2 mètres 50 si contraintes |
| **Bas côtés** | Végétalisés avec si possible de l'ombrage |
| **Revêtement** | Avec marquage au sol<br>Gravier<br>Terrain naturel<br>Le choix du revêtement d'une voie verte dépend de multiples éléments :<br>- Le milieu environnant<br>- L'implantation de la voie verte dans un site classé<br>- La possibilité laissée aux services de secours d'accéder à la piste<br>- La possibilité d'assainissement de la voie verte |

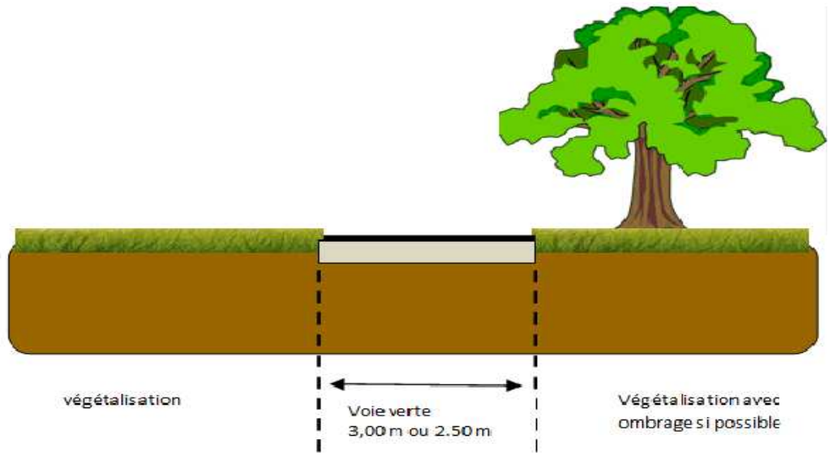



*Schéma représentant une voie verte type.*
*Réalisation : les auteurs. Le schéma n'est pas à l'échelle.*

## La signalisation

La signalisation des véloroutes et voies vertes doit respecter les principes généraux de la signalisation routière. Afin que la signalétique employée soit efficace pour les usagers des critères institués par l'Instruction Interministérielle de Signalisation Routière (IISR) doivent être respectés. Tout d'abord, les panneaux doivent être uniformes et exclusivement réservés à l'utilisation règlementaire. De plus, tout usager doit rencontrer des signaux de même valeur. De ce fait, tous les panneaux doivent être homogènes et donc respecter la même charte graphique. Pour finir, ils doivent être simples pour faciliter la lisibilité.

Il existe différents types de signalisation :

- **La signalisation de police** : concerne les règles de circulation selon le code de la route, la mise en place de cette signalisation doit être validée par un arrêté de voirie de l'autorité compétente.

*Exemple de signalisation de « police », début d'une zone 30 visant à protéger les cyclistes.*

*Source : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/spipdgmt/pdf/8_Signalisation_cle2d413d.pdf*

*Panneaux de signalisation indiquant le début et la fin d'une voie verte.*

*Source : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/spipdgmt/pdf/8_Signalisation_cle2d413d.pdf*

- **La signalisation directionnelle ou de jalonnement** : définit par l'arrêté ministériel du 31 Juillet 2002, elle consiste à orienter les usagers et à les informer sur leur position et sur l'itinéraire. Il est préférable que les panneaux indiquent la distance et préviennent des changements de direction.

*Panneau de signalisation directionnelle informant les usagers sur l'itinéraire et la distance parcourue.*

*Source : http://www.cg71.fr*

## Les aménagements cyclables

Il existe différents types d'aménagements cyclables qui permettent d'assurer les déplacements des cyclistes en toute sécurité. Les bandes et pistes cyclables sont des voies/chaussées réservées aux cycles.

| | La bande standard | La bande étroite | La bande à contresens | La piste cyclable |
|---|---|---|---|---|
| Dimensions | Entre 1 mètre 20 et 1 mètre 50<br><br>Elle peut être plus large : 2 mètres si elle est en contresens | Entre 0 mètres 75 et 1 mètre 20. | Entre 1 mètre 20 et 2 mètres | Entre 1 mètre 50 et 3 mètres |
| Position | Entre la voie la plus à droite et le trottoir ou la file de stationnement | | | Possibilité de faire un aménagement unidirectionnel ou bidirectionnel. Elle doit être séparée de la circulation motorisée |
| Particularités | Il est préférable de réserver un espace tampon (0.50m) pour l'ouverture des portières | Elle n'est pas recommandée par la Fédération Française des usagers de la bicyclette car elle est plutôt un refuge qu'un véritable espace cycliste | Elle est délimitée par une bande blanche | Depuis le décret 98-828 du 14 Septembre 1998 les cyclistes ne sont pas obligés de les emprunter sauf cas particuliers signalés par un panneau spécifique |

Les bandes cyclables apparaissent comme une solution intermédiaire entre la création de voie verte et de piste cyclable, car elles sont peu onéreuses à réaliser et à entretenir. Les pistes cyclables ont quant à elles, pour avantage de sécuriser les déplacements des cyclistes qui ont une voie de circulation réservée mais aussi permet de maîtriser le stationnement sauvage qui est alors rendu impossible physiquement.

D'autres types d'aménagements :

- **La voie verte** : réalisation exclusivement réservée aux déplacements non motorisés.

- **Le double sens cyclable** : est une voie qui est en sens unique pour les véhicules motorisés et dont le double sens est réservé exclusivement à la circulation des cycles. Le double sens est informé par le biais d'un panneau de signalisation spécifique.

- **La zone 30** : permet le partage de la route pour toutes les catégories d'usagers. L'objectif étant de limiter la vitesse des véhicules et de sécuriser l'utilisation des voies.

- **Le couloir de bus** : lorsqu'il ya une autorisation matérialisée, les cyclistes peuvent emprunter les voies réservées aux transports en commun.

Pour faire un choix en matière de réalisation d'aménagement les paramètres suivants doivent être pris en compte simultanément :

- Le type d'usager cycliste : adulte, jeune ou enfant. Expérimenté, promenade, visite.
- Le type d'usage : déplacement quotidien ou usages occasionnels.

## II) Etude de terrain, réalisation du diagnostic tracé de la véloroute.

Afin d'élaborer un diagnostic qui soit relativement précis, nous avons choisi de travailler par tronçon. Nous avons donc découpé puis étudier le tracé en trois fois :

- Prats-de-Mollo (centre-ville) - Arles sur Tech (CAE de Clota, ancienne gare SNCF).
- Arles sur Tech (CAE de Clota ancienne gare) – Céret (Pont du Diable).
- Céret (Pont du Diable) – Le Boulou (Autoport).

Notre travail se décline sur la base d'une étude du relief, des revêtements, des types de route, et des éléments identifiés sur le terrain. En ce sens, chaque détail repéré sur le terrain est clairement localisé et visualisable sur une frise représentant le tracé et par une photographie correspondante, de même que les changements de revêtement.

Le travail de diagnostic est donc accessible et décliné sur quatre éléments visuels : une frise, un profil topographique, une carte et des photographies. Pour des raisons pratiques, nous sommes repartis de 0Km à chaque début de tronçon.

## 1) Analyse kilométrée

**Le Tracé depuis Prats-de-Mollo**

Le tronçon Prats-de-Mollo jusqu'à Arles-sur-Tech représente une partie homogène d'environ 20 Km. Le tracé n'est autre que celui de la départementale 115. Les cyclistes partagent la chaussée avec les véhicules motorisés. Le revêtement est en totalité de l'enrobé type bitume. Cette partie du tracé de la véloroute est la plus dangereuse car il n'y a actuellement aucun espace aménagé destiné aux cycles.

Les abords sont constitués d'un mélange de végétalisation et de minéraux. Le tracé est en grande partie ombragé ce qui n'est pas négligeable car lors de température froide cela peut favoriser la création de verglas et faire encourir des risques supplémentaires aux usagers.

*Absence de marge entre le cycliste et la circulation automobile.*
*Photo personnelle prise le 24/10/2012.*

Certains virages de cette route autorisent le dépassement non parfois sans risque , cela constitue un danger pour des utilisateurs se situant sur un espace qu'ils doivent partager.

*Virages étroits autorisant le dépassement, dangereux pour les cyclistes*
*Photo personnelle prise le 24/10/2012*.

**Entrée dans Arles-sur-Tech**

Le pont peut rendre difficile l'entrée dans la ville du fait de son étroitesse et du trottoir, ce qui continue dans le reste de la traversée de la ville.

*L'entrée d'Arles sur Tech, non aménagée pour les cyclistes.*
*Photo personnelle prise le 24/10/2012*.

Changements et éléments de diagnostic identifiés

*Profil topographique du tronçon Prats de Mollo - Arles sur Tech* *Auteur : Guillaume Laurant - Source : Google Earth*

*Carte du tronçon Prats de Mollo - Arles sur Tech* *Auteur: Kevin Rohart - Source : http://inpn.mnhn.fr*

**La traversée et la sortie d'Arles sur Tech**

Absence d'éléments de signalisations et d'aménagements propres aux cyclistes. Les usagers de la véléroute doivent traverser la ville en empruntant la route principale dédiée aux véhicules à moteur. La proximité avec les véhicules entraine un manque de sécurité pour les pratiquants. La traversée se fait donc sur de l'enrobé. Présence de végétation par le biais de platanes, d'arbustes et de haies.

*La traversée d'Arles sur Tech, non aménagée pour les cyclistes.*
*Photo personnelle prise le 24/10/2012*.

Le passage du pont d'Arles-sur-Tech, quittant la départementale 115 représente actuellement une source de risque puisqu'il n'y a aucun marquage, aucune signalisation pour avertir de l'arrivée possible de cyclistes qui devraient alors croiser la route pour s'engouffrer dans un chemin communal au milieu d'une zone pavillonaire.

*Km 1,7 : Le passage dangereux du pont d'Arles sur Tech.*
*Photo personnelle prise le 24/10/2012*

**Le tracé entre Arles sur Tech et l'entrée dans Amélie-les Bains**

*Photos personnelles prises le 24/10/2012*

Suite à la zone pavillonnaire on accède à un sentier balisé, dont les bords sont végétalisés et de nombreux arbres procurent de l'ombrage sur presque la totalité du tronçon. La sortie du sentier se fait par l'arrivée dans une zone d'habitat. Le tracé passe juste sur le pas d'entrée d'une maison. Le revêtement change de nouveau pour devenir de l'enrobé type goudron. Le tracé sort de l'urbanisation pour s'engager dans un chemin de randonnée balisé. Le revêtement change donc pour devenir naturel (terre et cailloux).

*Km 2,4 Eboulements sur chemin en terre à flanc de montagne et entrée en zone urbaine.*

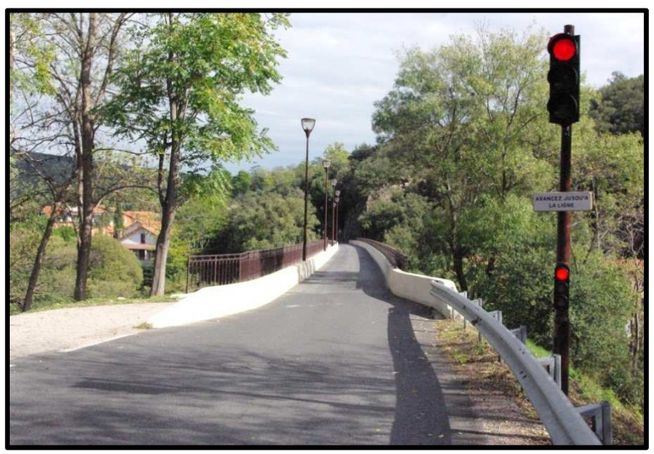
L’entrée dans Amélie-les-Bains se fait par un petit passage en chemin de terre, sur quelques mètres, qui est la suite du tracé de randonnée balisé. Les bords du chemin sont très végétalisés et l’ombrage est omniprésent pour ce petit tronçon.

*Km 3,14 : Entrée dans Amélie-les-Bains, chemin végétalisé et ombragé.*
*Photo personnelle, prise le 24/10/2012*

**<u>La traversée d’Amélie-les Bains</u>**

La traversée d’Amélie-les Bains peut être divisée en deux parties. En effet, une partie est en piste cyclable et une autre partie en voie partagée. La partie en piste cyclable est signalisée par un marquage au sol, elle est sécurisée par des bordures ce qui évite aux cyclistes d’être confrontés aux véhicules à moteur. Cependant la voie est partagée avec les piétons. La piste cyclable est en enrobé et est végétalisée ce qui crée de l’ombrage.

*Piste cyclable aménagée, un gage de sécurité pour les cyclistes.*
*Photo personnelle, prise le 24/10/2012*



Le tracé de la véloroute se poursuit sur une route enrobée et partagée qui nécessite le franchissement du pont de la promenade des chênes verts. Ce pont s’emprunte en sens unique grâce à un feu qui régule la circulation, et une bande séparée de la route est destinée aux modes doux, toutefois on peut constater que cette bande réservée est relativement étroite si elle doit être partagée entre cyclistes et piétons.

*Km 4,7 : Promenade des Chênes verts, pont à une seule voie*
*Photo personnelle prise le 24/10/2012*

Le reste de la traversée est effectuée en voie partagée, les cyclistes empruntent la route en enrobé sur laquelle il n'y a aucune signalisation spécifique aux cyclistes. De par la proximité des véhicules il n'y a pas d'éléments sécurisants pour les usagers. La végétation n'est pas constante, certains tronçons se font dans les rues et avenues non végétalisées ; d'autres tronçons sont quant à eux végétalisés par le biais de chênes.

*Partage de la chaussée entre les automobilistes et les cyclistes.*
*Photo personnelle prise le 24/10/2012.*

Un changement de revêtement s'opère, on arrive sur un large chemin de terre et de graviers accessible aux voitures. Les bords sont végétalisés et il y a un peu d'ombrage. Ce chemin aboutit sur le franchissement de deux escaliers. Un premier avec une rampe en revêtement naturel qui subit les dégâts de la météo et un deuxième dont le franchissement pose problème en vélo. Le tracé se poursuit en zone urbaine dans de l'habitat collectif d'hauteur moyenne (R+4) pour ensuite se réengager quelques mètres plus loin sur un chemin de graviers accessible uniquement aux modes doux.

*Km 5,6 et Km 6,2 : Changement de revêtement et pente difficilement franchissable à vélo.*
*Photo personnelle prise le 24/10/2012*

**<u>Le tracé entre Amélie-les Bains et le Pont de Reynes</u>**

Le sentier croise une route, on peut constater sur la photographie qu'il n'y a pas de signalétique. De plus, il y a peu de visibilité pour les automobiles provenant de la gauche de la route. Une fois ce croissement effectué, le revêtement du sentier est à nouveau constitué de graviers, comme précédemment. Cette fois-ci les riverains sont autorisés à pénétrer avec des véhicules. Ce chemin mène à deux ponts métalliques le long desquels on retrouve des conduites de gaz. A certains emplacements des câbles électriques viennent à hauteur humaine le long des ponts et représentent un danger important. Les tronçons de chemin ont des bords bien végétalisés et l'ombrage occupe une place importante en termes de présence.

*Km 6,68 : croissement avec une route, pas de signalétique permettant d'identifier la véloroute.*
*Photo personnelle prise le 24/10/2012*

Après quelques mètres de route un passage sur un petit sentier de terre doit être emprunté. Les bords sont bien végétalisés et quelques arbres fournissent l'ombrage nécessaire. La sortie de ce chemin est accidentée et des barrières représentent un obstacle pour les cycles arrivant avec un peu de vitesse.

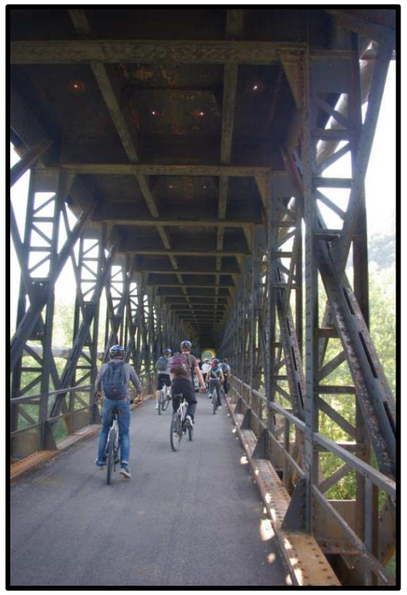
*Sentier en terre à accessibilité limitée par des barrières en fer.*
*Photos personnelles prise le 24/10/2012*

Le tracé inclus le passage sur plusieurs ponts dont deux métalliques et un en graviers, équipés de conduites de gaz. Le cheminement étant unique et dégagé, la poursuite du tracé sur cette portion est relativement facile et agréable.

*Km 8,3 : Franchissement de deux ponts métalliques*
*Photo personnelle prise le 24/10/2012*

Suite au franchissement des ponts, le tracé emprunte un tunnel sans éclairage partagé avec les automobilistes et sans signalisation pour informer de la présence éventuelle de cyclistes.

*Km 9,09 : Tunnel sans éclairage.*
*Photo personnelle prise le 24/10/2012*



**La traversée du Pont de Reynes**

La traversée du Pont Reynes peut être divisée en deux parties. Une petite partie s'effectue sur piste cyclable en enrobé et donc séparée des véhicules. Cet aménagement est destiné aux cyclistes et aux piétons. Présence d'arbustes qui végétalisent le tronçon.

*Aménagements sécurisés pour les cyclistes : Piste cyclable et pont réservé aux déplacements doux.*
*Photos personnelles prises les 6/10/2012 et 24/10/2012*

**L'arrivée dans La Cabanasse**

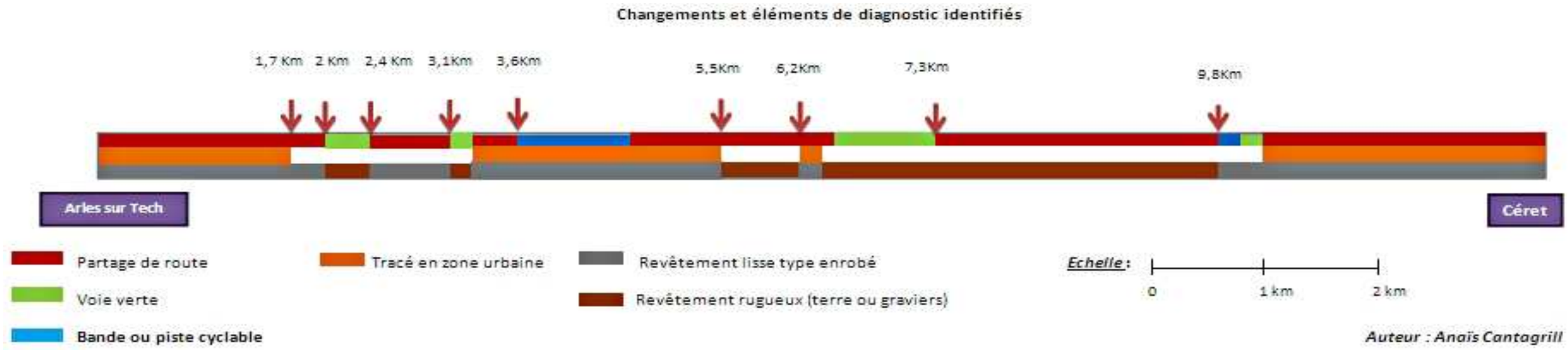
Une autre partie de la traversée doit s'effectuer en voie partagée ; cette traversée est particulièrement dangereuse car les cyclistes sont dans l'obligation de traverser la route départementale où les véhicules roulent à haute vitesse. De plus, il n'y a pas de signalisation qui spécifie la présence éventuelle des cyclistes.

*Km 11,2 La traversée de la départementale suite au pont de Reynes, dangereux pour les cyclistes.*
*Photo personnelle prise le 24/10/2012.*

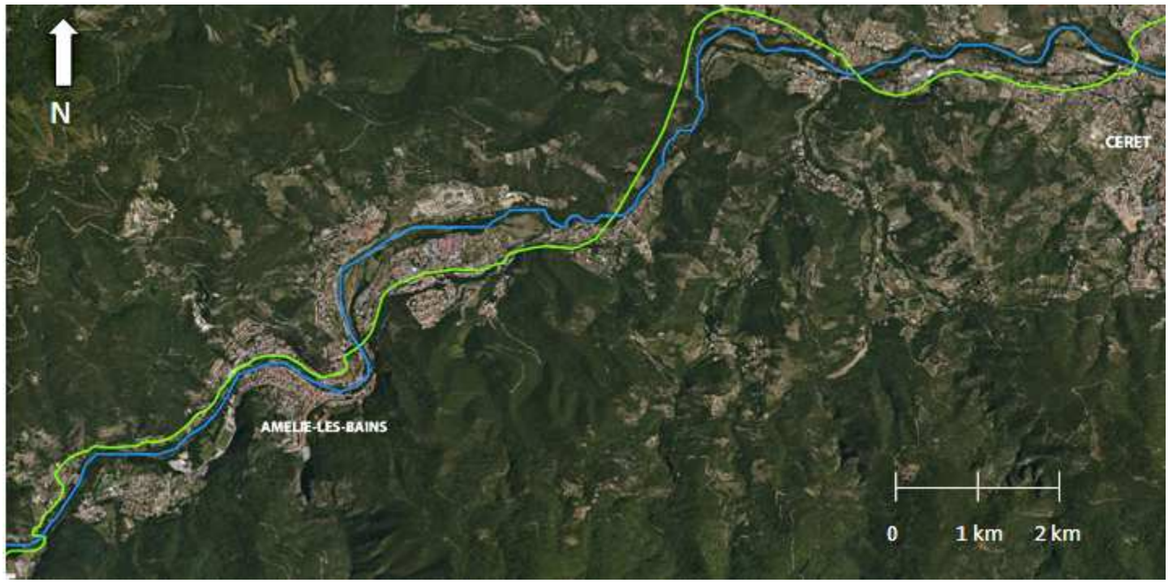
**Entrée dans Céret**

Après avoir passé le Pont de Reynes, la lisibilité du tracé en rentrant dans Céret redevient difficile.

*Manque de lisibilité dans la poursuite du tracé dans en entrant dans Céret.*
*Photo personnelle prise le 19/10/2012*



*Profil topographique du tronçon Arles sur Tech – Céret* *Auteur : Guillaume Laurant – Source : Google Earth*




*Carte du tronçon Arles sur Tech - Ceret* *Auteur: Kévin Rohart – Source : http://inpn.mnhn.fr*

**La sortie de Céret depuis le pont du Diable**

La sortie de Céret se fait actuellement par le pont du Diable et un passage en zone urbaine, le tracé passe à travers des lotissements par le chemin du Vivès, en voirie partagée encore et sans aménagement pour le cycliste ni signalisation. Cela pose des problèmes de poursuite du tracé.

*Sortie de Céret par des lotissements.*
*Photo personnelle prise le 24/10/2012*

**Le tracé entre Céret et Saint Jean Pla de Corts**

Au Km 1,50 à la sortie de ces lotissements, on emprunte une route utilisée par de nombreuses voitures roulant à des vitesses relativement élevées tandis que la largeur de la voie n'est pas très grande. L'ombrage y est ici totalement absent. Ce tronçon longe la départementale 115 ainsi que les rails de l'ancien chemin de fer.

*A partir du Km 1,50 : Tracé rectiligne, étroit et partagé, longeant l'ancienne voie ferrée depuis Céret à Saint Jean Pla de Corts.*
*Photos personnelles prises le 24/10/2012*

**Entrée et traversée de Saint Jean Pla de Corts :**

Arrivée St Jean Pla de Corts par un giratoire. La traversée de la ville se fait en empruntant l'avenue du Canigou, puis en traversant un lotissement par le rue des Sérénades. La sortie du lotissement marque également la sortie du tracé en dehors de l'urbanisme de St Jean Pla de Corts.

*Km 4,3 : Entrée par giratoire à Saint Jean Pla de Corts.*
*Photo personnelle prise le 24/10/2012*

**Suite du tracé en sortant de Saint-Jean Pla de Corts :**

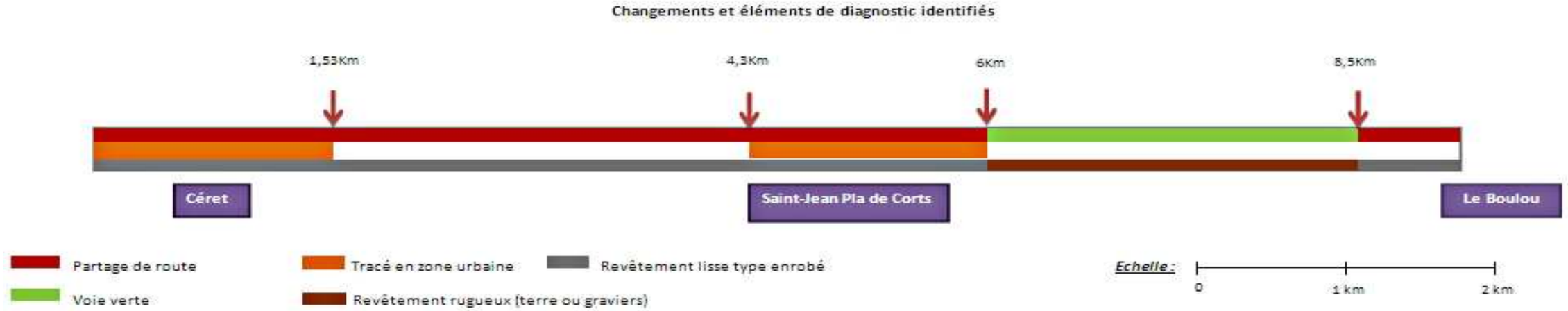
Arrivée sur les deux étangs de St Jean Pla de Corts. Le revêtement change pour devenir un sable fin tamisé, le passage est agréable. La présence de végétation et d'ombre est importante.

*Km 6 : Arrivée sur les lacs et changement de revêtement.*
*Photos personnelles prises le 24/10/2012*

Le tracé longe les deux étangs, puis continue en longeant le Tech. Il emprunte des chemins entourés de végétations, et passe sous le pont de l'autoroute A9. Le revêtement devient de la terre et on rencontre un obstacle peu avant l'arrivée au Boulou en passant sous le pont de l'avenue d'Espagne.

*1Km 8,5 : Canalisation à franchir.*
*Photo personnelle prise le 24/10/2012*

*Pont de l'Autoroute A9.*
*Photo personnelle prise le 24/10/2012*



*Profil topographique du tronçon Céret - Le Boulou* *Auteur: Guillaume Laurant – Source : Google Earth*

*Carte du tronçon Céret - Le Boulou* *Auteur: Kévin Rohart – Source : http://inpn.mnhn.fr/*

## 2) Bilan chiffré du diagnostic :

Afin de faire ressortir les points importants de notre diagnostic, le groupe de travail a réalisé un bilan chiffré et en pourcentage sur les différentes composantes de la Véloroute, longue de 42 kilomètres entre Prats-de-Mollo et Le Boulou.

Pour que cette synthèse chiffrée soit claire, nous l'avons divisée en trois axes : les types de revêtement (que celui-ci soit un enrobé ou naturel, en terre ou en graviers) ; la répartition de la voirie (partage de route, voies vertes ou bandes cyclables) ; et enfin la localisation de la Véloroute, selon si elle est en zone urbaine ou non.

- *Types de revêtement :*

| | Prats de Mollo – Arles sur Tech (20 km) | Arles sur Tech – Céret (12,8 km) | Céret – Le Boulou (9,2 km) | Totalité du tracé (42 km) |
|---|---|---|---|---|
| **Revêtement lisse (type enrobé)** | 20 km<br>**100%** | 8,1km<br>**63,3%** | 6,7km<br>**72,8%** | 34,8 km<br>**82,9%** |
| **Revêtement rugueux (terre, graviers)** | 0 km<br>**0%** | 4,7 km<br>**36,7%** | 2,5 km<br>**27,2%** | 7,2 km<br>**17,1%** |

Ce tableau met en avant la prédominance du revêtement lisse type enrobé sur les revêtements rugueux, tels que la terre ou les graviers. Cela signifie que la grande majorité de la véloroute se situe sur des routes. Le pourcentage est important (82,9%), et la question se pose sur la manière de rééquilibrer cette moyenne, car l'impact est négatif. Les usagers habituels et occasionnels de voies vertes peuvent ne pas être satisfaits, le revêtement lisse étant souvent susceptible de route et de zones urbanisées.

➢ *Répartition de la voirie :*

| | Prats de Mollo – Arles sur Tech (20 km) | Arles sur Tech – Céret (12,8 km) | Céret – Le Boulou (9,2 km) | Totalité du tracé (42 km) |
|---|---|---|---|---|
| **Partage de route** | 20 km<br>**100%** | 9,8 km<br>**76,5%** | 6,7km<br>**72,8%** | 36,5 km<br>**86,9%** |
| **Voie Verte** | 0 km<br>**0%** | 1,8 km<br>**14,1%** | 2,5 km<br>**27,2%** | 4,3 km<br>**10,2%** |
| **Piste cyclable** | 0 km<br>**0%** | 1,2 km<br>**9,4%** | 0 km<br>**0%** | 1,2 km<br>**2,9%** |

Le partage de route est sans conteste un élément marquant de la Véloroute. Avec 86,9%, le tracé ne peut pas être étudié sans cet aspect. Avec seulement 10,2% et 2,9% de voie Verte et de pistes cyclables, la répartition de la voirie est un point à travailler pour rendre la Véloroute des plus attractive. Tous les secteurs de partage ne sont pas synonymes de circulation automobile dense, puisque certains sont peu utilisés par les voitures ; mais des portions se révèlent dangereuses (cf. Prats de Mollo –Arles sur Tech, ou encore du Pont de Reynes jusqu'à la Cabanasse). Ces chiffres sont à prendre en compte pour l'orientation des aménagements à réaliser sur le long terme.

➢ *Localisation de la voirie :*

| | Prats de Mollo – Arles sur Tech (20 km) | Arles sur Tech – Céret (12,8 km) | Céret – Le Boulou (9,2 km) | Totalité du tracé (42 km) |
|---|---|---|---|---|
| **Tracé en zone urbaine** | 1 km<br>**5%** | 4,4 km<br>**63,3%** | 2,9 km<br>**72,8%** | 8,3 km<br>**19,8%** |
| **Tracé en zone non-urbaine** | 19 km<br>**95%** | 8,4 km<br>**36,7%** | 6,3 km<br>**27,2%** | 33,7 km<br>**80,2%** |

Le tracé est zone urbaine ne représente qu'une petite partie (19,8%) dans lequel se localise la Véloroute. Ce chiffre est cohérent, puisque le projet se situe au sein d'un espace à dominante rurale. Toutefois, ce chiffre ne reflète pas les difficultés que nous avons rencontrées lors de la circulation en zone urbaine. Un manque de signalisation et d'aménagement dans la plupart des communes a été constaté. A propos de la zone non-urbaine très largement majoritaire, la longueur de cette portion est naturellement la cible d'une hétérogénéité dans la qualité du tracé. Un atout de taille doit être précisé : le paysage environnant est agréable, et constitue un point attractif pour les amateurs de nature.

*>Tracés cumulés :*

Voici une représentation graphique supplémentaire, représentant les synthèses effectuées ci-dessus, sous forme de tracé cumulé. Ce nouveau support permet de conforter les différentes analyses réalisées grâce aux tableaux.

Types de revêtement :

Répartition de la voirie :

Localisation de la Véloroute :

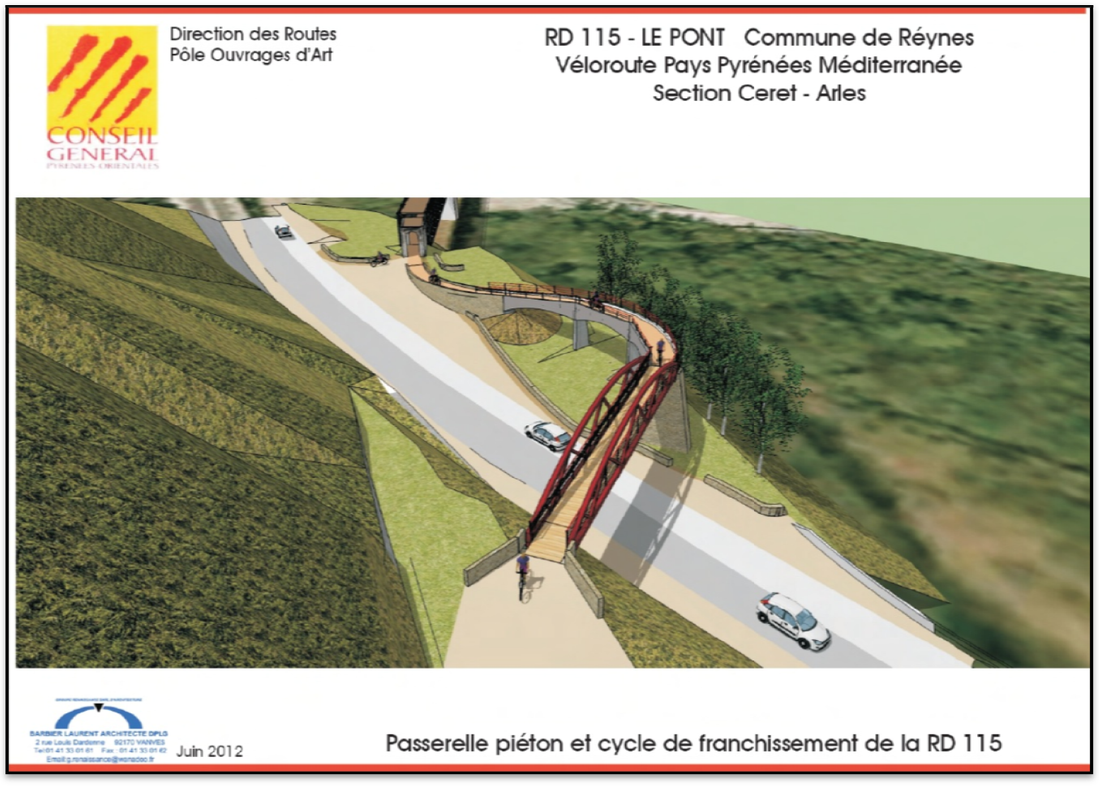
## III) Avancement de la procédure et aménagements prévus.

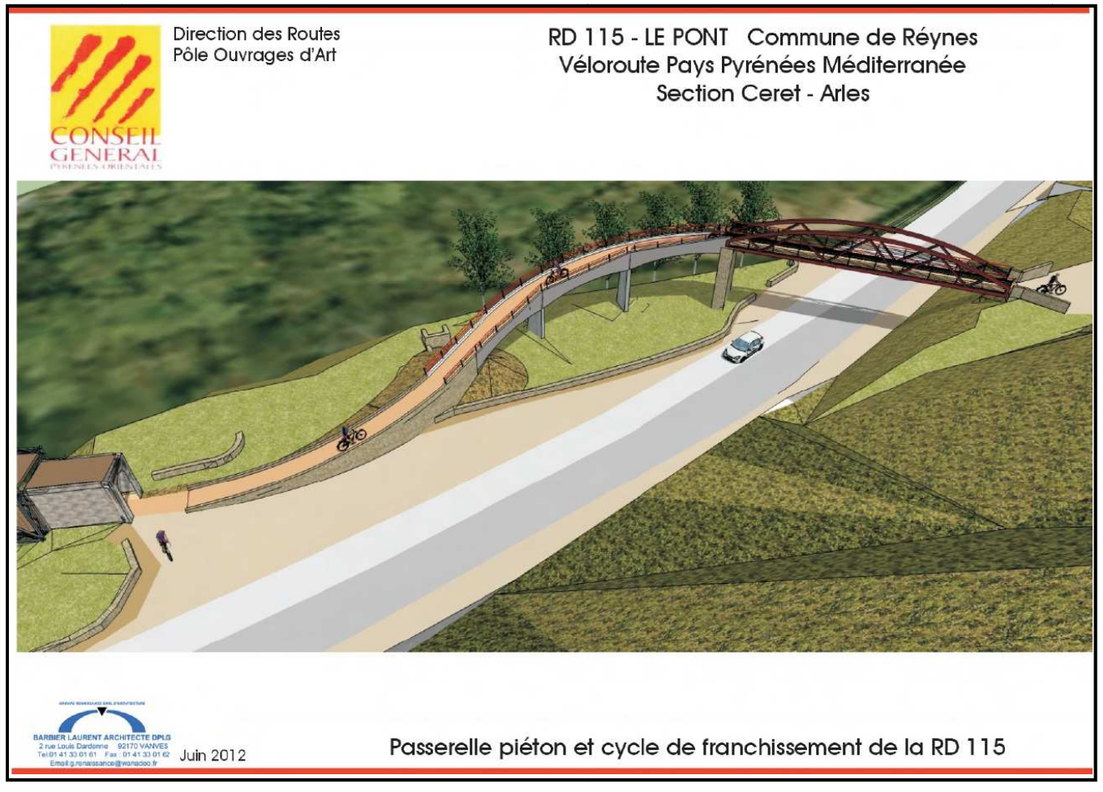
Afin de connaître plus en détail l'avancement du projet, nous avons rencontré Mme Lluagny, chargée de projets cyclables pour le Conseil Général 66. En effet, c'est le Conseil Général qui agit en tant que maître d'œuvre et d'ouvrage à la fois. Actuellement, la réalisation de la véloroute n'est pas très avancée au niveau des aménagements. Cependant, la mise en place de la procédure avance de manière satisfaisante. Effectivement, selon Mme Llugany, l'étape de l'enquête publique a été franchie avec succès. Seulement, deux réserves ont été émises par le commissaire enquêteur, mais elles ne concernent pas la portion étudiée.

Pour finir, la déclaration d'utilité publique doit arriver avant la fin de l'année 2012, elle permettra d'acquérir le foncier supplémentaire et nécessaire à la mise en place du tracé définitif.

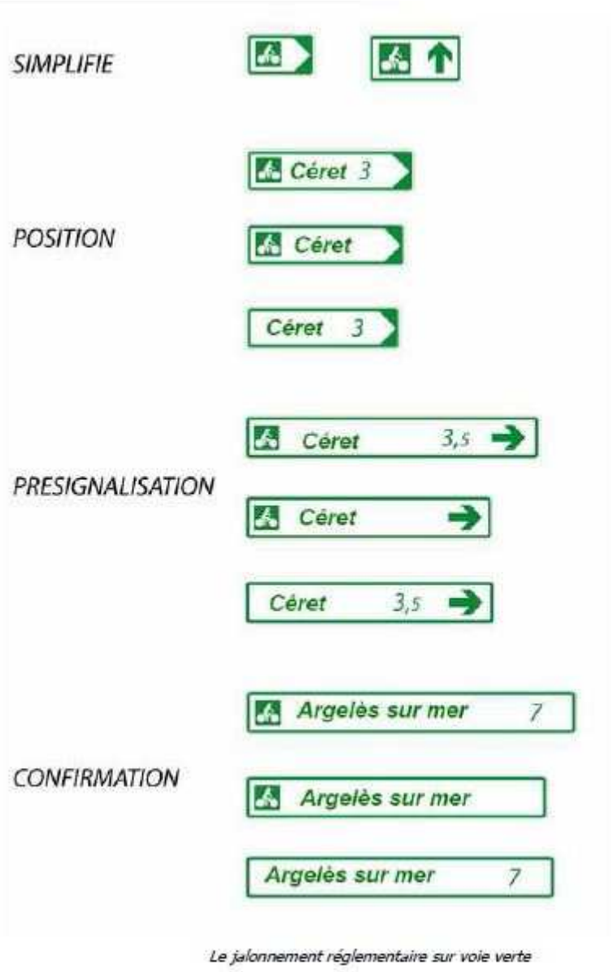
### 1) Aménagements prévus :

Des travaux ont commencé concernant la portion Amélie-les-Bains – Reynes – gare de Céret. Ce fut possible notamment, car il n'y avait pas besoin d'acquisition foncière. Pour faciliter le passage après le Pont de Reynes qui s'est avéré dangereux (détaillé dans la partie diagnostic), le Conseil Général a décidé de réaliser une passerelle au-dessus de la route, permettant de récupérer la voie ferrée (qui sera aménagée pour les cycles).Voici une modélisation de cette passerelle :




*Représentation des aménagements prévus* *Source : Conseil Général 66*




*Signalétique à l'étude*
*Source : Dossier de DUP*

La Passerelle de Reynes permettra de récupérer la voie ferrée passant au-dessus de la RD 115. Les travaux devraient débuter en Janvier 2013.

De plus, durant l'élaboration du diagnostic nous avons pu constater qu'aucune signalétique n'avait été réalisée pour informer les usagers de la véloroute et de son tracé, alors même que le jalonnement est obligatoire pour pouvoir bénéficier de l'appellation « véloroute ». Des panneaux à cet usage seront installés par le Conseil Général 66 courant 2013.

### 2) Les aménagements à l'étude :

Certains projets concernant les emprises ferroviaires sont en cours de réflexion. Cependant, leurs traitements se feront peu à peu, suivant les possibilités financières et foncières. Sur la voie ferrée, une remise à niveau de tous les ponts est envisagée, mais celle-ci ne sera possible que sur le long terme, tout en prenant en compte le point de vue des techniciens en ouvrage d'art.

De plus, le Conseil Général 66 souhaiterai aménager la voie ferrée entre Céret et Saint Jean Pla de Corts, mais le sujet est sensible, car la commune de Céret souhaiterai pouvoir remettre en service la ligne ferroviaire les reliant au Boulou. Un accord avec Réseau Ferré de France devra être trouvé pour utiliser cette voie ferrée.

Le partage avec le train à plus long terme peut être éventuellement envisagé, les rails ne devront pas être enlevés mais bien conservés, afin d'être éventuellement réversibles. Un projet à Paris a été fait de cette manière, mais le prix s'avère très élevé pour le territoire étudié.

Concernant le tronçon entre Saint Jean Pla de Corts et Le Boulou, le tracé suit la ripysylve du Tech, et par conséquent les possibilités d'aménagement sont très délicates. En effet, ce secteur se situe sur une zone Natura 2000 et, donc les travaux devront être bien intégrés au reste du paysage et avec des matériaux les plus naturels possibles. Par ailleurs, ces aménagements ne se sont pas une priorité pour le Conseil Général 66. De plus, celui-ci attend de mieux connaître les retombées d'une méthode utilisée en Espagne qui se veut écologique, car basée sur l'utilisation de matériaux naturels présents sur le tracé (enrobé à liant végétal).

### 3) Les difficultés rencontrées :

Un aménagement sera entrepris entre Arles-sur-Tech et Amélie-les-Bains. Ce tronçon emprunte un sentier pédestre, agréable et ombragé. Cependant, les marcheurs ne souhaitent pas partager les sentiers de randonnées avec les cyclistes. Une voie sera donc créée à coté de cet espace avec un revêtement naturel du fait de sa situation en Natura 2000.

De manière générale, des discontinuités existeront à cause de soucis fonciers, difficiles à estimer en termes de temps. Le Conseil Général doit racheter des terrains nécessaires à l'aménagement de la Véloroute. Ce cas est symbolisé par Les Marbreries de Céret, possédant des terrains important pour l'aménagement de la Véloroute. Un échange de foncier est envisagé avec cette entreprise.

Raisonnablement, en 2015, tout devrait être jalonné, mais tout ne sera pas encore aménagé parfaitement.

### 4) Le cas particulier du tronçon Arles sur Tech – Prats de Mollo :

La particularité de ce tronçon est qu'il ne fera l'objet de strictement aucun aménagement sauf signalétique nécessaire au jalonnement. En effet, il est admis que ce tronçon s'adresse à un public plus averti que le reste du tracé il est d'ailleurs même envisagé de préconiser son emprunt seulement dans le sens de la descente (Prats de Mollo- Arles sur Tech) par le biais de l'orientation unique des panneaux de signalisation.

## IV) Conclusion par grille AFOM

| ATOUTS | FAIBLESSES |
|---|---|
| - La topographie du site permet l'accessibilité pour tous.<br>- Un cadre paysager agréable avec des éléments patrimoniaux qui permettent à la véloroute voie verte d'être multifonctionnelle. | - Un tracé non définitif qui dépend des acquisitions foncières du conseil général 66.<br>- L'ensemble de la véloroute n'est pas sécurisé, un grand nombre de tronçons sont en voies partagées sans aménagements séparant les cyclistes des véhicules motorisés.<br>- Des franchissements actuellement dangereux (manque de visibilité, traversé de la route principale, proximité des véhicules).<br>- La véloroute n'est pour le moment pas balisée. |
| **OPPORTUNITES** | **MENACES** |
| - La véloroute s'inscrit dans le cadre du projet PireneXus et peut donc prétendre à des aides Européennes pour son aménagement.<br>- Des tronçons où les routes sont larges, possibilité de créer des aménagements cyclables. | - Le manque de financement qui va être un frein à la réalisation. |

# Diagnostic sur le projet de Véloroute en Pays Pyrénées Méditerranée

*Etude du Tracé 2012* *Novembre*

Constance DAUVILLEZ, Clément LE BOUR, Baptiste LAURENT, Stéphanie RODRIGUES, Pierre SEVENE

# Sommaire


Introduction 32

I) Facteurs physiques majeurs 33

1) Risque incendie 33

2) Risque Inondation 38

3) Synthèse 40

II) Facteurs physiques mineurs 44

1) Risque de mouvement de terrain 44

2) Risque sismique 45

3) Risque d'avalanches 47

4) Synthèse 49

III) Facteurs humains et technologiques 50

1) Problème des détritus 50

2) Dégradations 50

3) Problème de vol ou de chapardage 50

4) Problème des ponts 51

5) Risque dû aux conduites de gaz 52

Conclusion 53

## Introduction

Il est nécessaire d'identifier les facteurs de dégradation pour convenir d'une charte d'entretien et de déterminer quels seraient le tracé et les aménagements les plus convenables au vu de ces dégradations. Ainsi l'objectif est de délimiter les zones exposées aux risques de dégradations physiques et humains afin d'éviter l'aggravation de l'aléa et de réduire la vulnérabilité des personnes et des biens.

Avant toute chose, il parait important de définir certains termes, afin d'avoir une approche géographique sur les différents facteurs de dégradations que nous allons aborder au cours de cette partie. Un risque, que l'on peut qualifier de majeur, est tout danger important menaçant un groupe humain, soit du fait d'une menace naturelle (ce sont les risques naturels tels les séismes ou les avalanches), soit du fait de l'action même de l'homme (ce sont les risques artificiels ou risques technologiques, tels les pollutions ou incendies). Lorsque l'événement se produit, il faut alors parler de catastrophe majeure.[1] Un aléa est la probabilité d'un évènement ou d'un phénomène qui en général va avoir une énergie importante et qui peut induire des dommages possibles. Il y a une notion d'imprévisibilité. La vulnérabilité est liée à la présence humaine. C'est la proportion de cette société à subir des dommages face à un évènement dommageable. C'est la capacité de réponse d'une société face à un évènement dangereux. La combinaison d'un aléa et d'une vulnérabilité donne donc un risque. C'est pour ces différentes raisons qu'une bonne prévention et gestion du risque en amont, permet d'éviter ce que l'on peut nommer une catastrophe.

Ainsi nous étudierons dans un premier temps, les facteurs physiques majeurs et mineurs puis les facteurs humains et technologiques.

[1] Pascal BAUD, Serge BOURGEAT, Catherine BRAS, *dictionnaire de géographie*, 605p., ed. Hatier, 2009.

## I) Facteurs physiques majeurs

Nous avons identifié deux facteurs physiques majeurs qui sont le risque incendie et inondation. Il est, en effet, important de les déterminer pour en tenir compte lors de la réalisation des aménagements de la VVV.

### 1) Risque incendie

La VVV traverse le Vallespir, région particulièrement boisée et ensoleillée. Par conséquent, elle est plus spécialement exposée au risque d'incendie.

- ***Les Facteurs de déclenchement et de propagation d'incendies***

Plusieurs facteurs sont propices aux déclenchements et à la propagation des feux. Une attention particulière doit leur être portée.

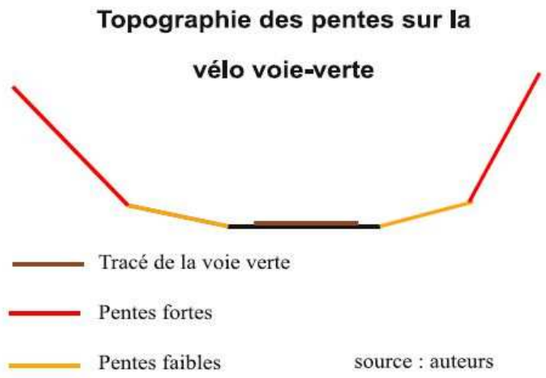
- *Les facteurs topographiques : La pente et l'exposition*

La pente a une influence sur la vitesse de propagation de l'incendie : plus elle est élevée, plus la vitesse de propagation est élevée (tableau). Les pentes situées à proximité immédiates du tracé sont faibles dues à la forme du relief de la vallée de la Tech comme nous pouvons le voir sur le schéma ci-dessous.

*Tableau de relation « relief-sensibilité incendie »*

| Seuil de pente | Influence sur la propagation d'un incendie |
|---|---|
| 0 – 15 % | Peu d'influence |
| 15 – 30 % | Accélération modérée |
| 30 – 60 % | Forte accélération |
| + 60 % | Risque de turbulence et d'embrasement |

*Source : Ministère de l'agriculture et de la pêche (2006) Plan départemental de protection des forêts contre les incendies, p. 8*




Cependant à certains endroits, les versants ont des pentes sévères avec un risque de propagation d'incendie élevée. Le secteur entre Prats-de-Mollo et Amélie-les-bains est le plus exposé à cet aléa. Par exemple, le Caussol au nord de la commune du Tech affiche une pente moyenne de 57 % ou encore le Roc del Quer au nord de Can Partère avec une pente moyenne de 46 %.

L'exposition permet de repérer les espaces soumis aux vents et à l'ensoleillement.

La tramontane, vent dominant de Nord-Ouest, est perpendiculaire à la vallée du Tech, orientée Sud-Est. L'action de la tramontane est donc limitée notamment par le Canigou qui constitue le principal obstacle. Le massif du Roc de France et le massif du Costabonne contribuent aussi à diminuer l'influence du vent dans le Vallespir.

Les soulanes ou adrets, versants exposés au soleil, se situent principalement sur les parties du versant nord. L'ensoleillement notamment l'après-midi, participe à l'augmentation des températures et à l'assèchement de la végétation. L'insolation y est donc importante. Au contraire, les versants opposés aux soulanes, appelés ubacs, sont moins soumis à l'insolation. Ils sont généralement situés sur les parties du versant sud.

L'exposition au vent et l'insolation sont des facteurs déterminants dans les risques d'incendie. Plus ils sont élevés, plus l'aléa est grand.

- *Les facteurs climatiques et météorologiques*

Le Vallespir est découpé en deux climats : le climat montagnard qui s'étend du Haut Vallespir jusqu'à Prats de Mollo et le climat méditerranéen qui s'étend d'Amélie-les-bains jusqu'à Argelès-sur-mer, commune ou le Tech s'écoule dans la Méditerranée. La zone située entre Amélie-les-bains et Prats de Mollo est considérée comme transitoire. Le climat méditerranéen se caractérise d'une part par un hiver doux et un été chaud subhumide et d'autre part par une irrégularité des précipitations avec de violents orages en automne (900mm/an dont 190 mm en été)[2] quant au climat montagnard, il a pour principales caractéristiques d'être froid et humide en hiver et pluvieux en été (1310mm/an dont 390 mm en été)[3]. Le climat dit transitoire est très proche du climat méditerranéen. Les températures sont semblables et les précipitations légèrement plus faibles (moyenne de 800 mm, dont 185 en été)[4].

Comme nous le verrons dans la suite de l'analyse des facteurs de dégradations, le climat peut augmenter la probabilité d'un risque. Par exemple, avec un climat méditerranéen il peut y avoir un risque plus fort de feux de forêts en raison de la chaleur. Le tracé de la VVV traverse principalement le climat méditerranéen. Ces conditions facilitent le déclenchement et la propagation des feux.

Le vent est l'élément principal dans la propagation des incendies. Il a une action de dessèchement de la végétation, un accompagnement du flux de la chaleur et un transport de matière en combustion. Les principaux vents, la Tramontane (30 km/heure 2 jours sur 5)[5] et les vents du Sud (36 km/heure, 1 jour sur 10) soufflent dans la vallée, mais leurs directions perpendiculaires au relief, atténuent leur action. On compte aussi la présence d'autres vents, mais de puissance moins importante. La vallée du Tech se trouve à l'intersection de nombreux vents, ce qui assure à cet aléa une activité régulière, mais avec une intensité moindre par rapport à la force connue sur la côte ou dans les autres vallées. Des haies de végétation servant de coupe-vent, mais également à mettre un paysage en valeur peuvent un tant soit peu diminuer l'aléa du vent notamment sur les aires de repos.

[2] Pays Pyrénées-Méditerranée (janvier 2008) Charte forestière de territoire du Vallespir, p. 46
[3] Idem
[4] Idem
[5] Ministère de l'Agriculture et de la pêche (mai 2006) Plan départemental de protection des forêts contre les incendies, p. 10

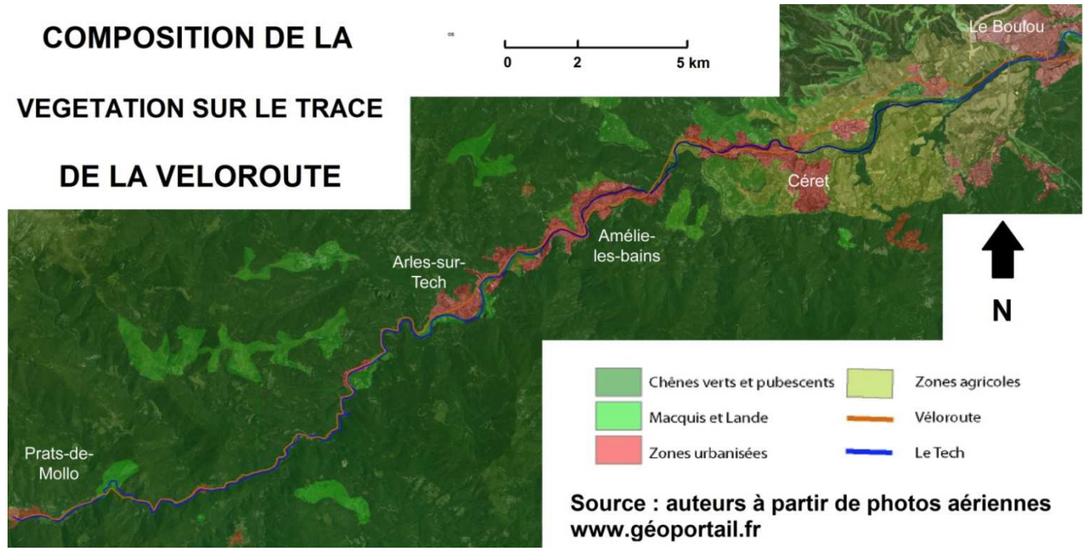
- *La végétation*

Le Vallespir est la deuxième région la plus boisée des Pyrénées-Orientales avec un taux de boisement de 69,5 % et un taux d'espaces verts de 86,5 %. Le taux de boisement a également augmenté de 14,5 % entre 1980 et 1991[6]. La végétation est omniprésente et en augmentation sur le tracé de la voie verte. Les zones végétales traversées sont constituées de deux groupes de végétaux : le maquis et les landes puis les chênes verts et pubescents.

**Point de départ de l'ensemble des incendies informés du département des Pyrénées-Orientales (75,5% des incendies globaux) de 1974 à 2003** *(Source PROMETHEE)*

| Point de départ de 75,5 % des incendies déclenchés de 1974 à 2003 | Lande Garrigue Maquis | Bois taillis | Futaie feuillue | Futaie résineuse | Futaie mélangée | Reboisement |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Proportion en nombre | 94,09% | 2,4% | 0,8% | 1,2% | 0,36% | 1,1% |
| Proportion en surface | 80,9% | 6,5% | 4,6% | 2,7% | 3,1% | 2,1% |

*Source : Ministère de l'agriculture et de la pêche (2006) Plan départemental de protection des forêts contre les incendies, p. 36*




[6] Ministère de l'agriculture et de la pêche (mai 2006) Plan départemental de protection des forêts contre les incendies, p. 18

Les versants de la vallée de la Tech sont principalement composés de chênes verts et de chênes pubescents. Leur inflammabilité est particulièrement élevée (tableau). Les zones forestières composées principalement de chênes (comme nous pouvons le voir sur la photo ci-dessus), se trouvent à proximité immédiate du tracé de la VVV et des zones urbanisées, lieux privilégiés des départs de feu.

De plus, sur les abords de la voie verte, la végétation est de type méditerranéen avec du maquis et des landes. Leur inflammabilité et leur combustibilité sont très importantes et ces types de végétation sont à l'origine de la quasi-totalité des départs de feu (tableaux). Une attention toute particulière doit leur être portée notamment en période de forte chaleur, ou la végétation sèche et devient plus vite inflammable. Le maquis et les landes jouent un rôle tout aussi important dans la propagation du feu, car leur volatilité importante les projette facilement en avant et peuvent accélérer massivement la propagation du feu. Un départ de feu dans le maquis se propageant dans le versant sensible peu donné lieu un feu de grande envergure.

D'autres types d'essence composent la végétation de la vallée de la Tech, mais de façon plus rare et irrégulière.

**Risque d'incendie selon la formation végétale***

| Formation végétale | Risque |
|---|---|
| Friche Maquis non boisé | Elevé |
| Maquis boisé | Très élevé |
| Suberaie | Très élevé |
| Taillis de chêne vert | Elevé |
| Taillis de chêne pubescent | Moyen à élevé |
| Taillis de châtaignier | Faible à moyen |

*Source : Ministère de l'agriculture et de la pêche (2006) Plan départemental de protection des forêts contre l'incendie, p. 25*

* à partir des différentes combinaissons des 5 classes d'inflammabilité et des 5 classes de combustibilité, définition de 5 niveaux de risque par rapport à la végétation

L'entretien du maquis et des landes à proximité immédiate de la VVV est une priorité afin de limiter les risques incendies. Des actions de sensibilisation sont aussi a menées.

- *L'activité humaine*

Les pratiques et les comportements humains sont parmi les principaux facteurs de départs d'incendie. Les abords de routes et de chemins, les lieux de fortes fréquentations et les lieux d'interfaces entre zones urbaines et zones naturelles, comme l'envisage la voie verte, sont des points très sensibles. Ce constat est illustré par l'origine des dix plus grands incendies qu'est connu le département des Pyrénées-Orientales. En effet, cinq sont liés à l'activité humaine :

- 2 incendies sont dus à des « jets de mégot » : le 12 septembre 1978 à Port-Vendres et le 23 septembre 1978 à Bouleternère avec respectivement 2 500 ha et 1800 ha brulés. On peut rajouter l'incendie de 2012 qui a détruit une grande partie de la forêt de la Catalogne Sud.
- 2 incendies ont été classés dans « autres imprudences » : le 18 septembre 1978 à Montbolo avec 1800 ha incendiés et le 26 août 1989 à Opoul avec 1500 ha
- 1 incendie est parti d'un « dépôt d'ordures officiel » le 28 juillet 1976) dans les Aspres avec 6 600 ha incendiés.

Des aménagements ou des documents de sensibilisation sur les comportements humains pouvant déclencher un incendie ou faciliter sa propagation sont à réaliser.

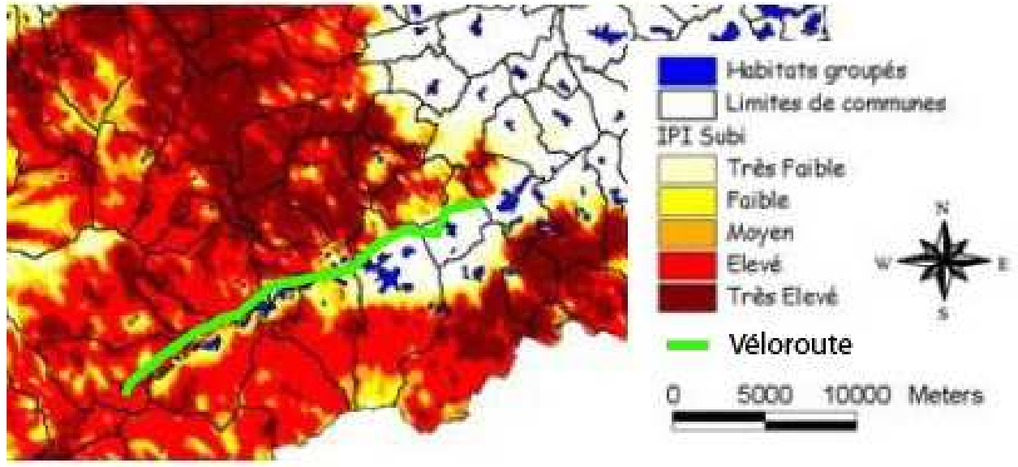
➢ ***Mesure et cartographie des aléas***

Dans le cas des incendies, la topographie, les paramètres climatiques, la végétation et les facteurs humains sont les principales composantes de l'aléa. Afin de quantifier les aléas, plusieurs indicateurs de mesure ont été mises en place. Ils sont tous issus du Plan Départemental de Protection des Forêts contre l'Incendie des Pyrénées-Orientales de 2003.

- *Indicateur de propension à l'incendie (IPI)*

L'IPI est la tendance naturelle de la couche combustible à s'enflammer sous l'action d'une source de chaleur et à favoriser la transition feu/incendie. Il intègre l'Indicateur de Susceptibilité au Feu (ISF) qui prend en compte les principales caractéristiques physionomiques et physiologiques des formations végétales combustibles et l'Indicateur de Continuum Combustible (ICC) qui précise la continuité horizontale de la couche combustible et la propension au développement de feux difficilement contrôlables et à forte pulsation thermique. On peut s'apercevoir que l'IPI est élevé presque tout au long de la VVV.

**IPI sur le tracé de la voie-verte**

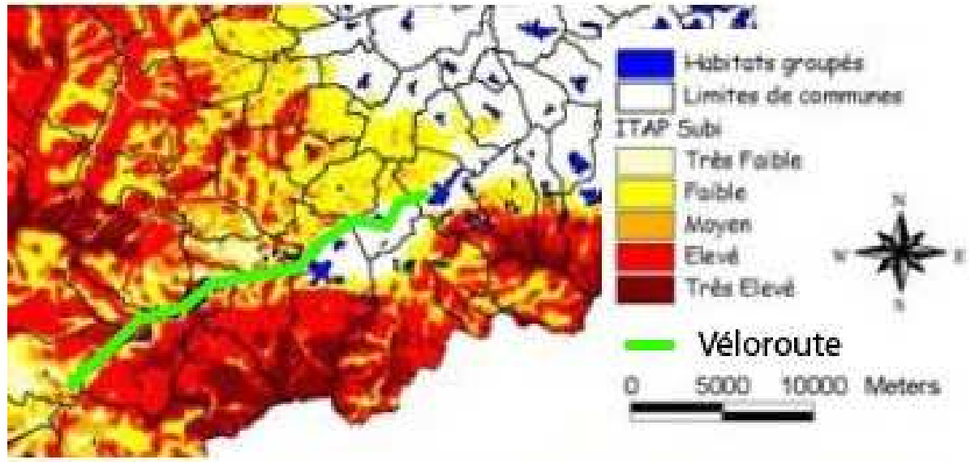



Source : Ministère de l'agriculture et de la pêche (mai 2006) Plan départemental de protection des forêts contre les incendies, p.39

- *Indicateur topo-anénométrique de propagation (ITAP)*

L'ITAP traduit la propension de l'environnement topo-anénométrique à propager un incendie vers et depuis un point ou un espace donné. Il prend en compte la mesure du vent, la différentielle de la vitesse du vent et l'hétérogénéité du relief du voisinage et les conditions de propagation qui en résultent. L'ITAP est plutôt faible sur la VVV.

**ITAP sur le tracé de la voie-verte**

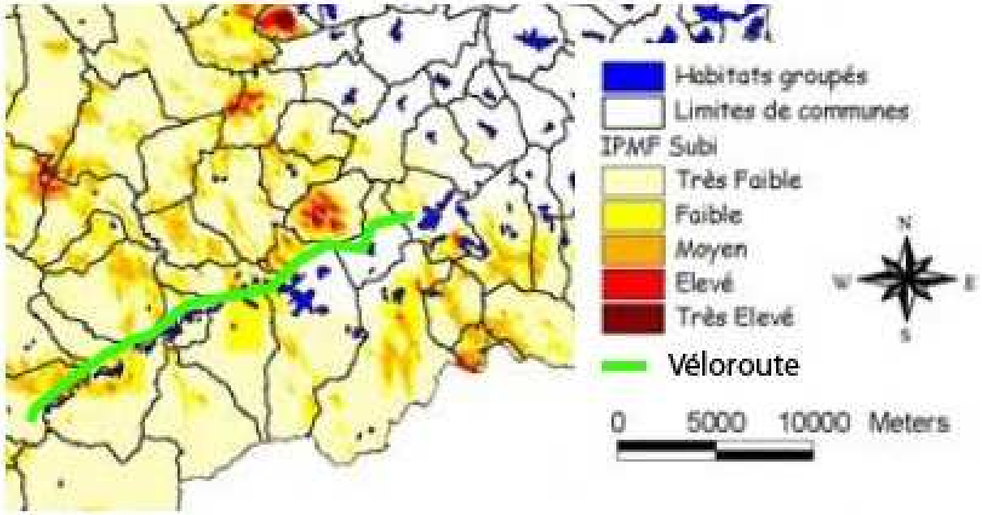



Source : Ministère de l'agriculture et de la pêche (mai 2006) Plan départemental de protection des forêts contre les incendies, p. 9

- *Indicateur de pression de mise à feu (IPMF)*

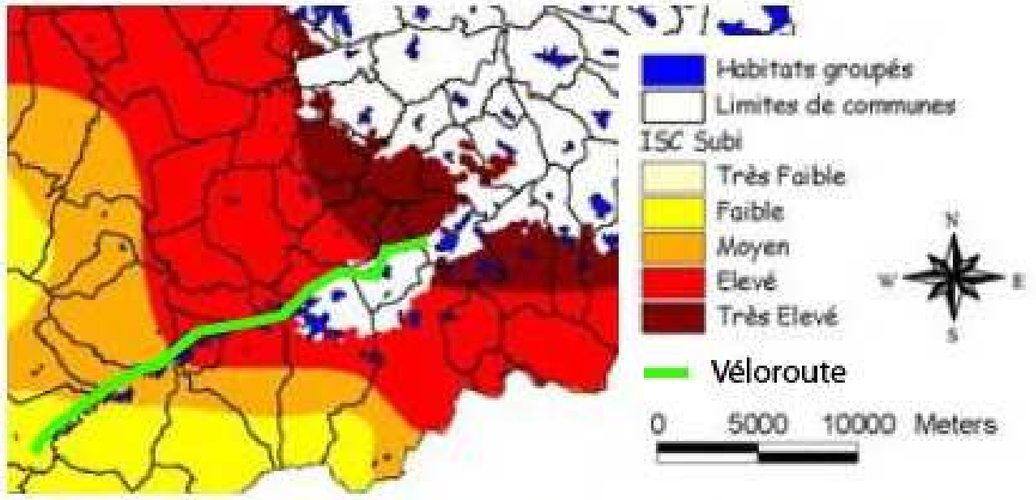
L'IPMF transcrit la sensibilité du voisinage d'un point donné aux départs de feu. Il est composé d'un Indicateur Spatial de Mise à Feu (ISMF) qui décrit le risque d'éclosion au niveau du point considéré et de son voisinage (bande de 100 ou 1 000 mètres) via l'importance relative des espaces critiques d'éclosion de feux en fonction de la proximité des voies de communication et la proximité des habitations. L'Indicateur Historique de Mise à Feu (IHMF) est également inclus et expose, par unité géographique de référence, le nombre total des incendies de plus de 0,1 hectare. L'IPMF est très faible sur la VVV cependant si la fréquence augmente, il en sera de même pour l'IPMF.

**IPMF sur le tracé de la voie-verte**




Source : ministère de l'agriculture et de la pêche (mai 2006) Plan départemental de protection des forêts contre les incendies, p. 41

**ISC sur le tracé de la voie-verte**



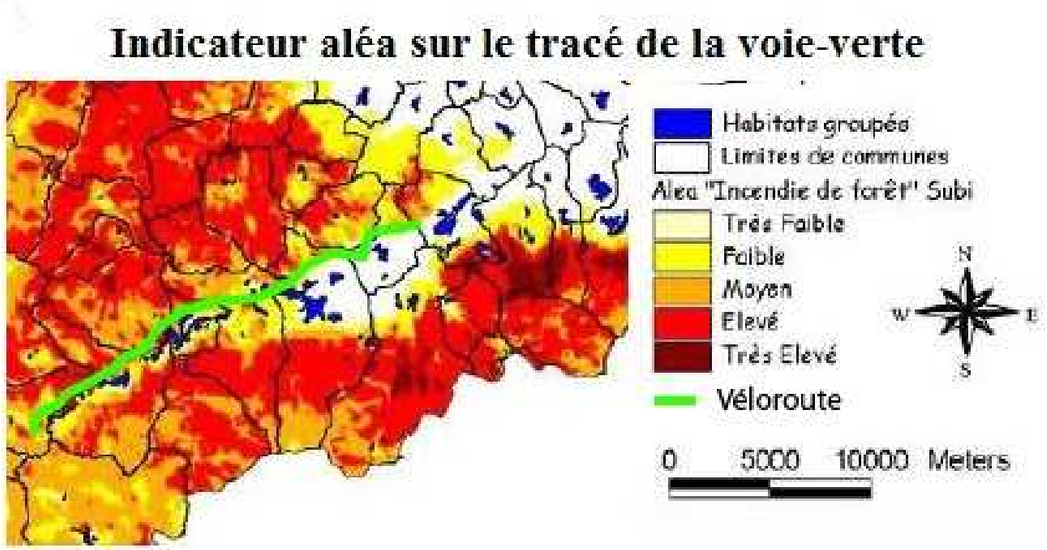

Source : Ministère de l'agriculture et de la pêche (mai 2006) Plan départemental de protection des forêts contre les incendies, p. 42

- *Indicateur de sensibilité climatique (ISC)*

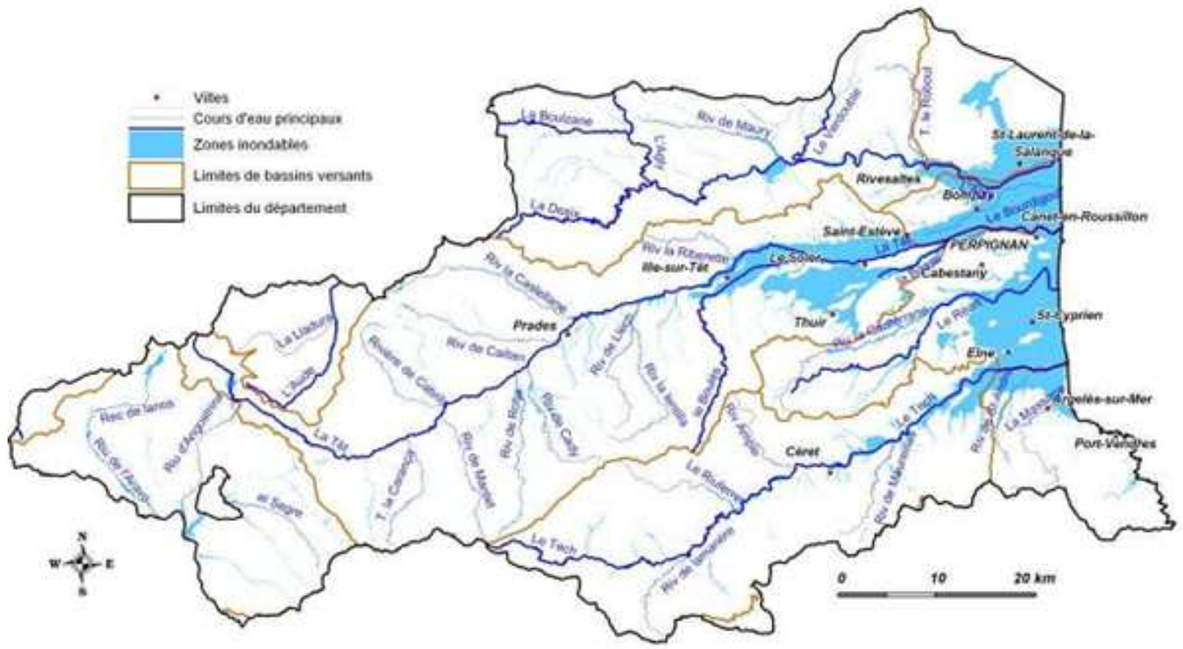
L'ISC est la sensibilité spécifique d'un lieu donné à l'apparition et au développement d'un incendie d'après ses caractéristiques. Il inclut un *Indicateur de Régime Pluviométrique* (IRP) qui défini à partir des données de précipitations annuelles moyennes et des précipitations estivales moyennes ainsi que l'*Indicateur de Régime Thermique* (IRT) qui détermine à partir des données de températures annuelles moyennes. L'ISC est variable le long du tracé de la VVV : il est faible à Pratz de Mollo et devient de plus en plus élevé jusqu'à Le Boulou.

- *Indicateur aléa*

Afin d'effectuer la synthèse des différents indicateurs, l'indicateur aléa a été réalisé. Il repose sur la combinaison linéaire pondérée des quatre indicateurs précédant. Le traitement statistique des données-résultat (régression multiple) a permis la formulation suivante : Aléa = 0,45 IPI + 0,29 ITAP + 0,13 ISC + 0,13 IPMF. Sur la VVV, l'aléa est variable et peut aller du très faible à élevé.




Source : Ministère de l'agriculture et de la pêche (mai 2006), Plan départemental de protection des forêts contre les incendies, p. 43




*Contexte hydrogéomorphologique des Pyrénées-Orientales ; Source : http://www.pyrenees-orientales.gouv.fr*

## 2) Risque inondation

Étant donné que la VVV passe à proximité du Tech, il peut y avoir un risque d'inondation.

- ***Inondations du Tech***

L'existence de bassins versants nombreux et très prononcés est la raison majeure des risques d'inondation des zones de piémont. Les cours d'eau présents sur le territoire (Baillaury, Massane, Tech, Réart, Canterrane…) se distinguent par leurs bassins versants à forte déclivité (vecteur de la puissance de l'eau) et leurs régimes irréguliers (et torrentiels) calqués sur les facteurs climatiques à la fois méditerranéens et montagnards de cette zone.

Le Tech, fleuve côtier du Roussillon dont le cours de 84.3 km, prend sa source au Roc Colom dans les Pyrénées dans le massif du Costabonne, sur la commune de Prats-de-Mollo-la-Preste et se jette dans la mer Méditerranée au nord de la commune d'Argelès-sur-Mer. Le Tech compte 22 affluents. Il détient un débit très faible en été (2.8$m^3$/s de débit mensuel moyen), mais il peut présenter des débits assez importants d'octobre à juin (entre 8.6 et 15.5 m $^3$/s de débit mensuel moyen) liés aux fortes pluies en hiver et à la fonte des neiges en printemps.

Les inondations du Tech ne sont pas fréquentes, elles sont centennales. Mais elles peuvent être très dangereuses comme en 1940 où le village d'Amélie les bains avait été fortement touché.

*Inondation d'Amélie-Les-Bains 1940 ; Source : www.meteopassion.com*

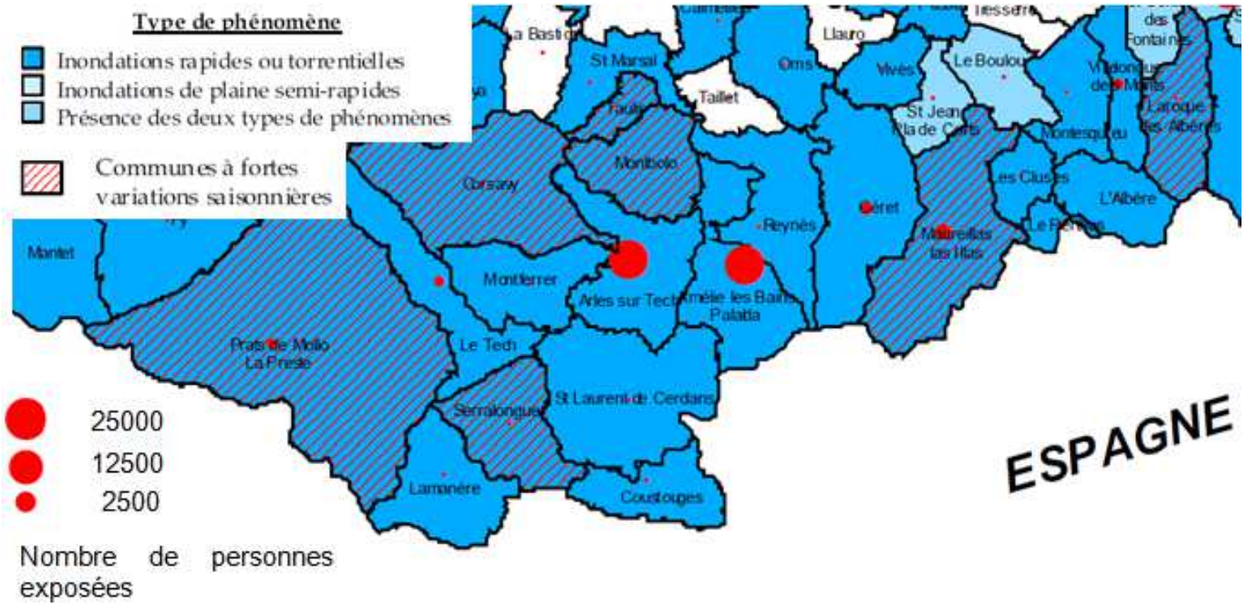
Les lieux les plus menacés actuellement sont[7] :

- La traversée d'Amélie les Bains, en partie construite en lit moyen du Tech;
- La ville d'Arles sur Tech, située à la confluence entre le Tech et le Riuferrer;
- Le village de Le Tech, situé à la confluence entre le Tech et la Coumelade;
- Les villes et villages du piémont des Albères et de la plaine du Roussillon qui, outre les débordements du Tech, peuvent être concernés par les nombreux torrents du Massif des Albères.

Si le Tech et ses affluents ne présentent pas tous un débit constant d'eau, les risques de crues, d'érosion et de charriage sont des éléments communs qui demandent des mesures, souvent urgentes, de prévention pour une maîtrise du ruissellement. Toutes les communes que traverse la VVV ont mis en place un plan de prévention des risques.

L'intensité des précipitations se conjugue à d'autres facteurs (notamment la petite taille des bassins versants et la pente qui les caractérisent) pour donner des crues rapides qui durent des heures à quelques jours. Les vitesses d'écoulement et les hauteurs d'eau rendent ces phénomènes particulièrement dommageables et éventuellement mortels.

[7] www.vallee-du-tech.com




*Carte du risque inondation* ; *Source : DDRM des Pyrénées-Orientales*

Les Pyrénées-Orientales peuvent être affectées principalement par deux types de crues : les crues torrentielles dans les régions montagneuses et les crues de plaine dans la plaine du Roussillon voir les deux en même temps.

Nous pouvons observer que les communes que traverse la VVV sont concernées par le risque d'inondations rapides ou torrentielles. Les communes d'Arles-sur-Tech et d'Amélie-les-Bains-Palada, avec respectivement 2500 et 1830 habitants en zone inondable sont particulièrement exposées à un aléa fort.

- ***Structure et rôle du Syndicat Intercommunal de Gestion et d'Aménagement du Tech***

Devant le constat de dégradation généralisée des cours d'eau de la vallée du Tech, il est apparu nécessaire, aux acteurs locaux du bassin versant, d'engager une action concertée afin d'assurer leur restauration, leur préservation et leur entretien d'où la création du Syndicat Intercommunal de Gestion et d'Aménagement du Tech, le SIGAT. C'est un Établissement

Public de Coopération regroupant 35 communes du bassin versant. Il a été créé en septembre 1994 par arrêté préfectoral et il met en place le contrat de rivière du Tech.

Le Contrat de Rivière est une démarche contractuelle et globale à l'échelle d'une vallée qui ambitionne de redonner vie à la rivière. Cette procédure opérationnelle est basée sur la concertation et l'information avec une volonté affirmée de renforcer et de cultiver les relations et la solidarité amont-aval.

Compte tenu des caractéristiques du bassin versant, des évènements catastrophiques survenus dans le passé et l'urbanisation actuelle, une grande vigilance s'impose dans la gestion des risques d'inondation et de crue torrentielle. Ce constat amène à considérer la gestion de ce risque comme un objectif prioritaire pour le Contrat de Rivière Tech. Ainsi, le volet D du Contrat de Rivière Tech a pour objectif de mettre en place une politique globale de maîtrise du risque d'inondation.

Les actions à envisager s'inscrivent dans les orientations générales fixées par le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux). Elles pourraient consister :

- En un renforcement de la mise en sécurité des biens et des personnes et également la recherche d'une meilleure connaissance hydrologique et hydraulique pour faciliter la politique de mise en œuvre des plans de prévention des risques naturels prévisibles (PPR) ;
- La gestion préventive des risques par la maîtrise de l'occupation des sols en zone inondable ;
- La gestion de crise et l'information du public sur les risques sur chaque commune.

Pour la VVV, il s'agit d'intervenir en coopération entre les différents acteurs et le syndicat du Tech afin que les aménagements nécessaires à la VVV n'interfèrent pas avec les opérations et objectifs prévus par le syndicat dans le cadre du contrat de rivière mis en place.

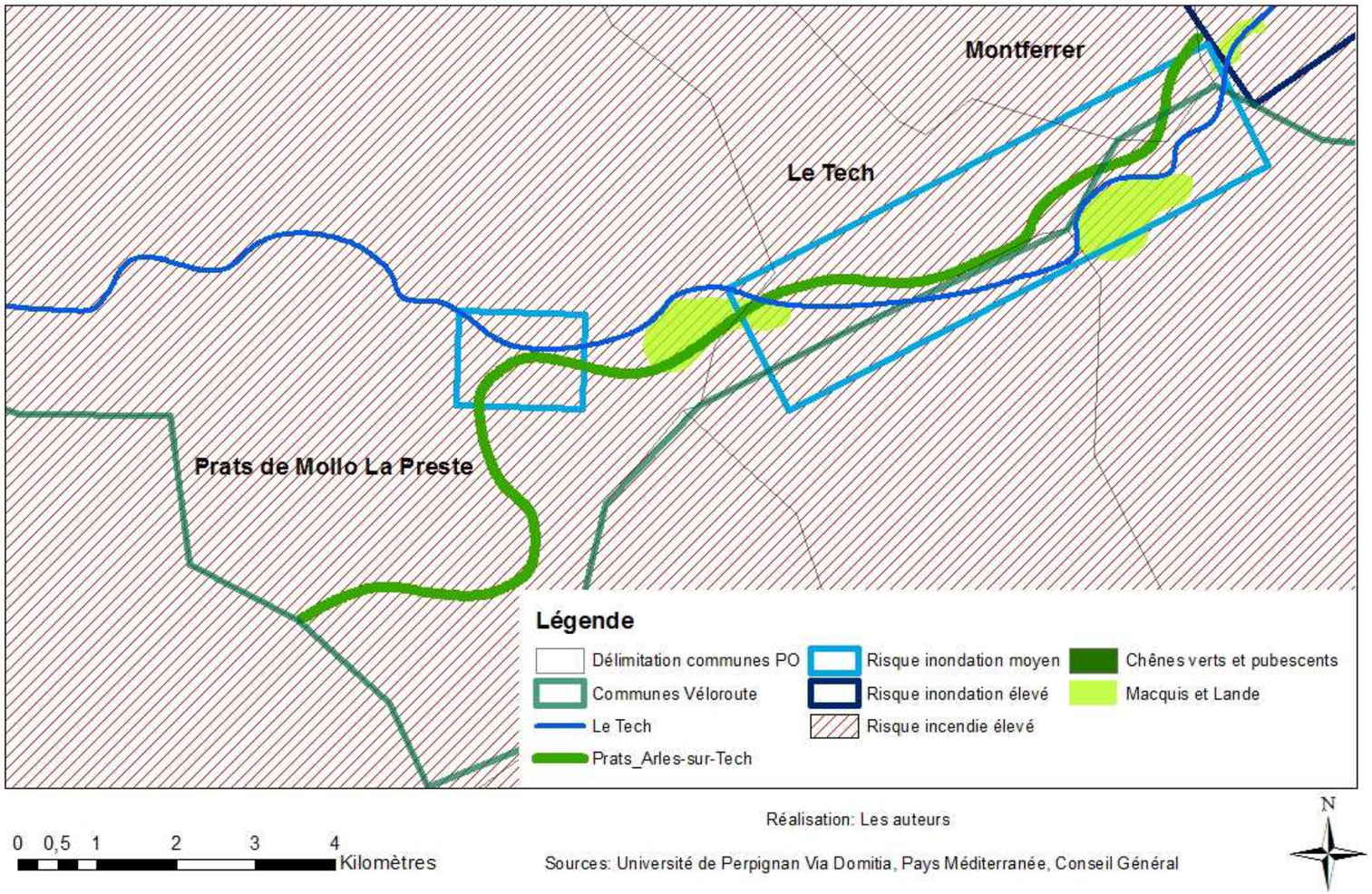
### 3) Synthèse

Les risques incendies et inondations sont les risques majeurs que nous pouvons rencontrer pour les dégradations de la VVV. Nous retrouvons ces risques tout au long du tracé. Les conséquences sont :

- Humaines : les risques naturels constituent des dangers réels pour les vies humaines
- Économiques : destruction, interruption d'activités, perte de production, obstruction des voies de communication
- Environnementales : destruction des forêts et du paysage.

Nous avons mis en évidence les risques majeurs sur les trois tronçons qui ont été caractérisés sur le chapitre précédent, sur des cartes et des schémas. Cela permet avec le kilométrage de représenter avec plus de clarté les facteurs de dégradation sur chacune des communes et donc des dispositions à prendre ou à penser pour les éviter. Ces schémas ont été réalisés à partir des plans de prévention des risques des communes et de la préfecture.

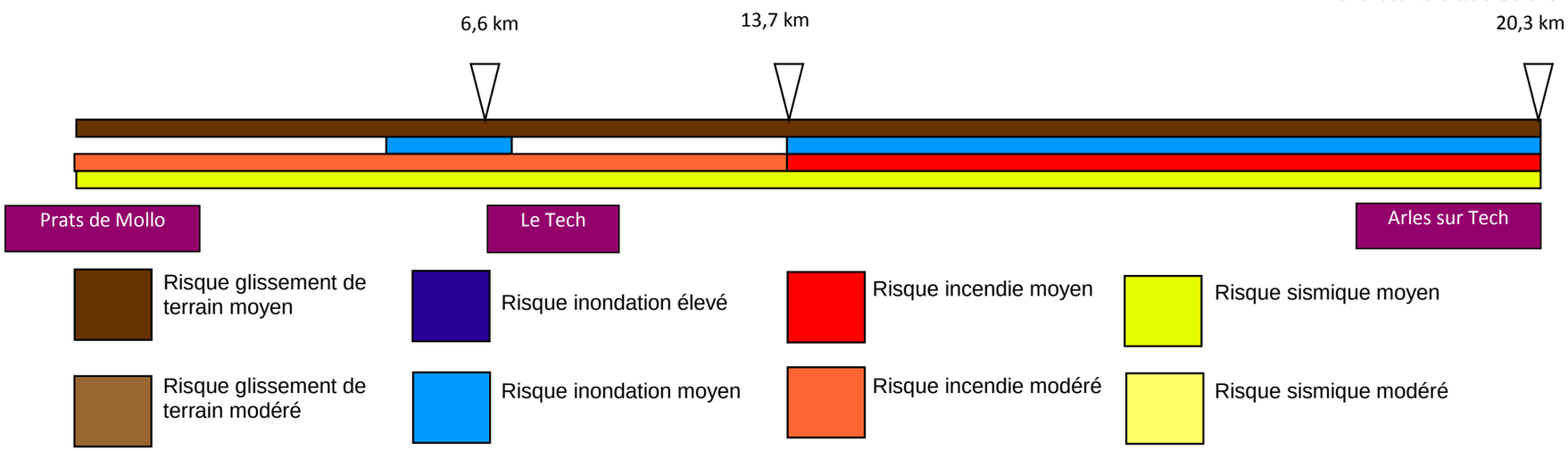
## Risques majeurs: tronçon Prats de Mollo La Preste - Arles sur Tech



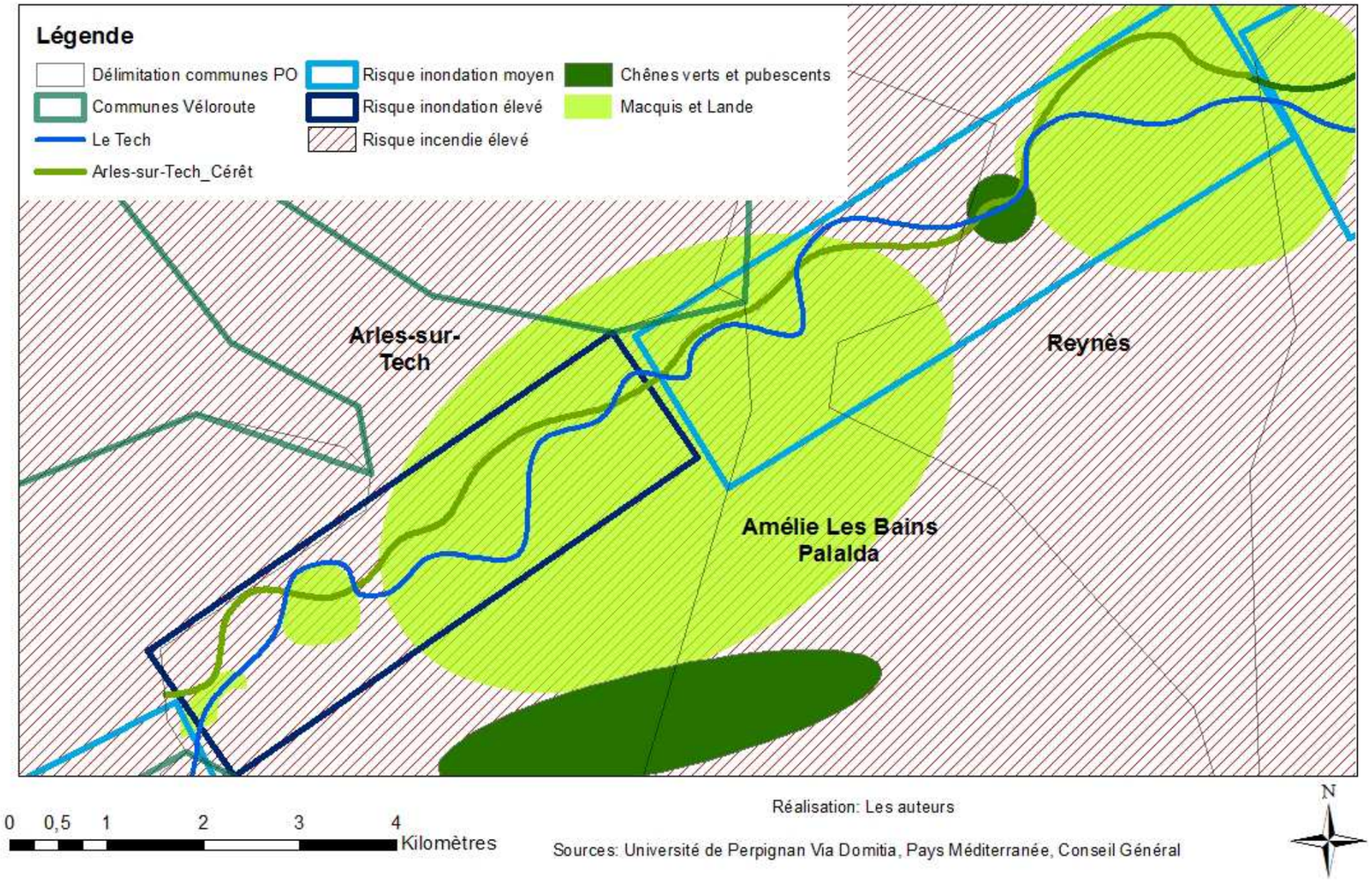

La D115 sur laquelle doit passer la VVV entre Prats-de-Mollo et Arles-sur-Tech est bordée de chênes verts et pubescents. Ainsi le risque incendie est relativement élevé dû à l'inflammabilité et la combustibilité des deux types de chênes. Cependant sur ce tronçon, le tracé emprunte uniquement la D115 dans le sens Prats-de-Mollo Arles-sur-Tech. Le profil est en pente descendante et par conséquent dangereux pour un arrêt sécurisé des cyclistes. De plus il existe très peu d'emplacement pour permettre aux cyclistes de s'arrêter. Le risque de déclenchement d'un incendie par facteur humain est limité. En cas d'incendie d'origine « naturelle », la RN est sécurité pour les usagers qui la pratiquent. Le traitement de ce tronçon pour le risque incendie n'est pas une priorité absolue.

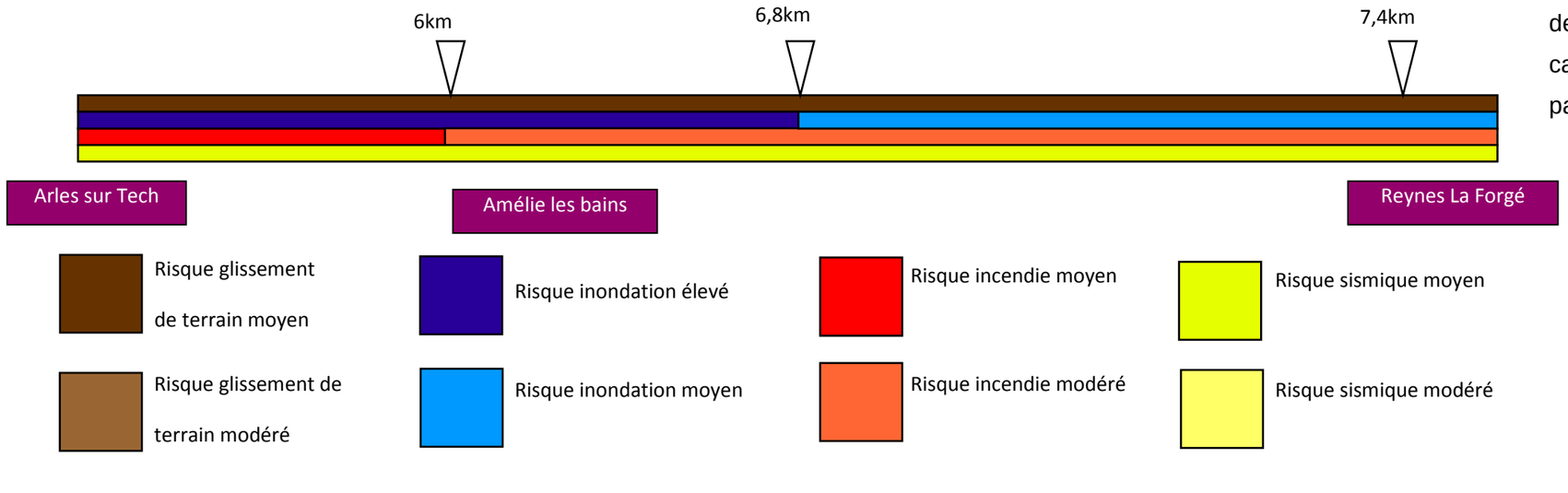
Au niveau de Prats de Mollo le risque inondation est quasi nul pour la VVV car le tracé de celle-ci suit la route.

Le risque devient moyen peu avant le Tech à 13,7 km jusqu'à Arles sur Tech situé à 20,3 km de Prats de Mollo car le tracé suit le lit de la rivière.



## Risques majeurs: tronçon Arles sur Tech - Cérêt

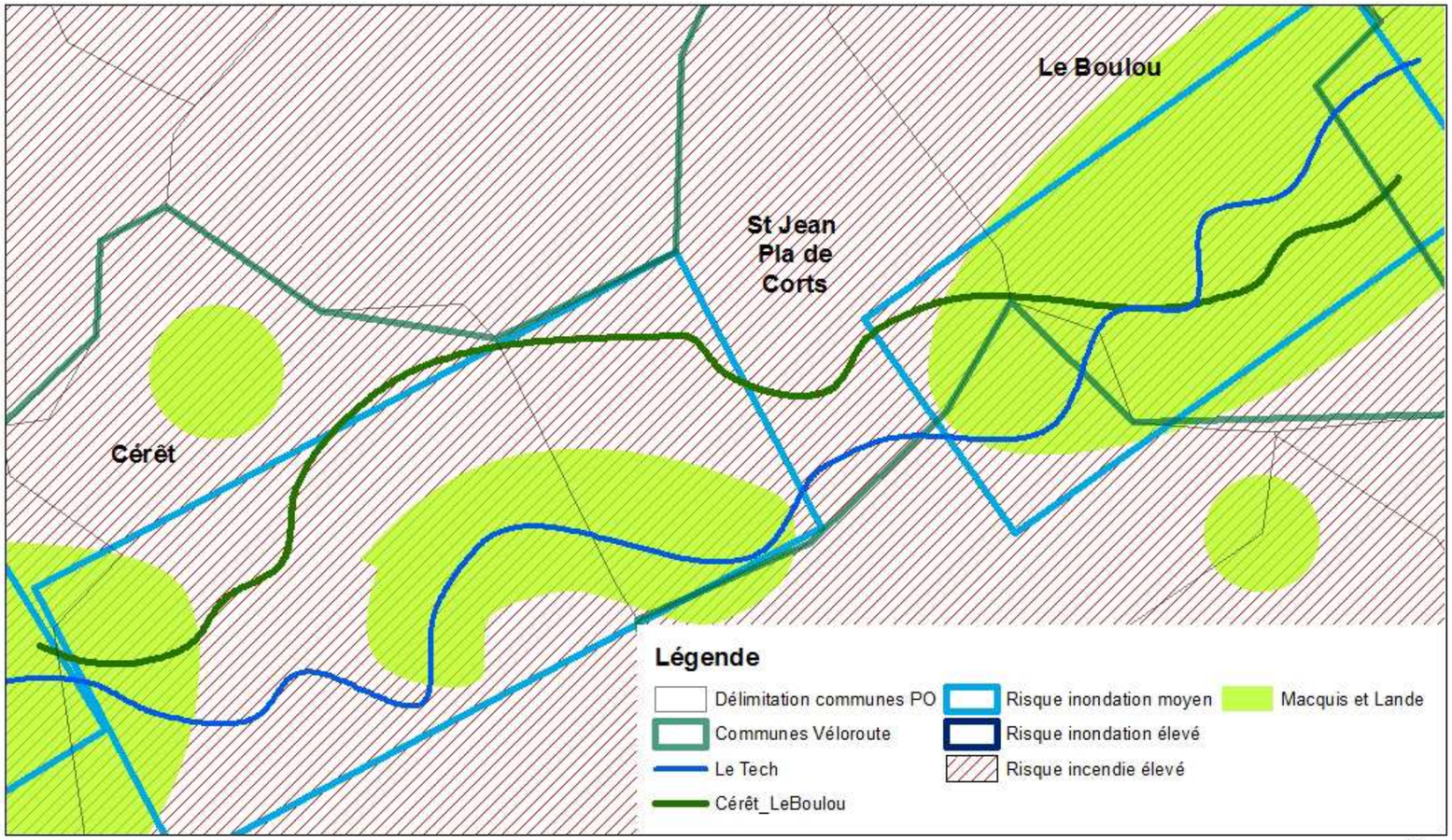



Le tracé entre Arles-sur-Tech et Céret est le plus exposé par le risque incendie. En Effet dans ce secteur les cyclistes vont traverser aussi bien les zones urbanisées, les zones boisées de chênes et les zones de maquis et de landes. Le maquis et les landes sont généralement des lieux de départ de feu. Leur proximité avec des zones boisées peuvent entraîner un incendie important du à la combustibilité rapide des chênes verts et pubescents. Cette configuration peut se retrouver régulièrement par exemple entre Amélie-les-bains et Le Céret. Les zones boisées sont longuement traversées et en cas d'incendie, les cyclistes peuvent se retrouver au piège. La proximité de certaines zones urbanisées doit faire part d'une attention particulière due à des gestes de malveillance de la part des habitants.

Le risque de dégradation dû au risque inondation devient élevé d'Arles sur Tech jusqu'à l'entrée d'Amélie les bains à 6,8km d'Arles sur Tech. Ce bout de tronçon est très exposé au risque car la morphologie du bassin versant fait que le tracé de la VVV suit le tracé de la rivière de très près. Après Amélie les bains le tracé est surélevé et le risque devient moyen mais pas inexistant à cause des canaux d'irrigation le long de la VVV à ce niveau du parcours.

## Risques majeurs: tronçon Cérêt - Le Boulou

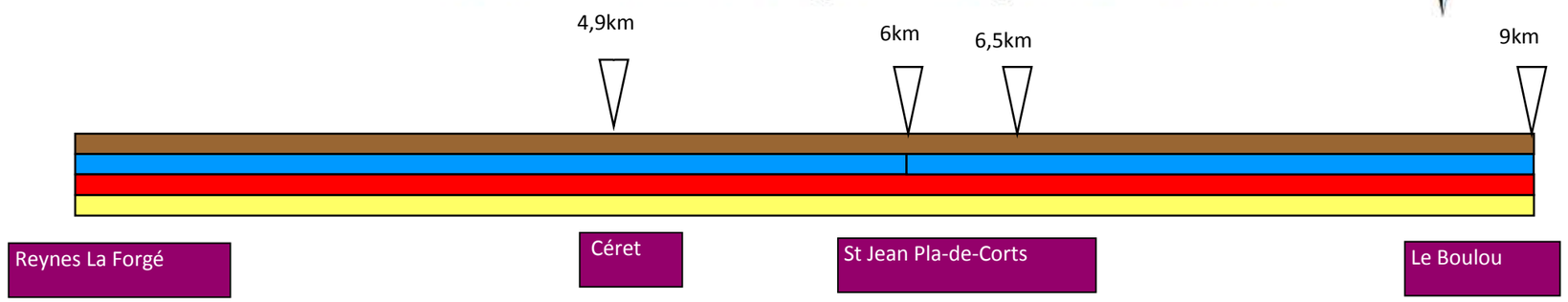



Réalisation: Les auteurs

0 0,4 0,8 1,6 2,4 3,2 Kilomètres

Sources: Université de Perpignan Via Domitia, Pays Méditerranée, Conseil Général

N




Risque glissement de terrain moyen

Risque glissement de terrain modéré

Risque inondation élevé

Risque inondation moyen

Risque incendie moyen

Risque incendie modéré

Risque sismique moyen

Risque sismique modéré

Sur ce dernier tronçon, le risque d'incendie est très limité. Les zones agricoles sont les principaux lieux traversés par la VVV. Ces zones ont une inflammabilité et une combustibilité limitée.

Le dernier tronçon passe assez loin du Tech et se trouve surélevé (passage sur les ponts) jusqu'à Céret. Il y a donc un risque moyen. Après Céret le tracé passe loin du Tech jusqu'à Saint Jean Pla de Corts. Enfin les pluies torrentielles et violentes et le fait qu'on arrive sur des plaines poussent à prendre en compte un risque moyen de Saint Jean Pla de Corts jusqu'à la ville du Boulou.

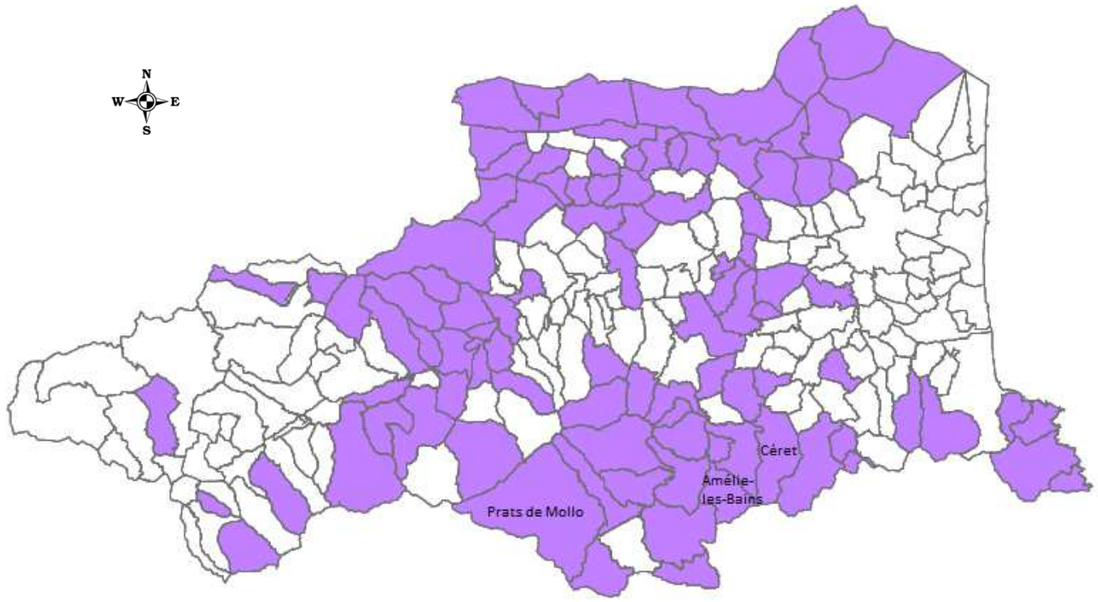
## II- Facteurs physiques mineurs

D'autres facteurs physiques, moins fréquents et dévastateurs, sont à prendre en compte tels que les risques mouvement de terrain, sismique et avalanche.

### 1) Risque de mouvements de terrain

Les mouvements de terrain correspondent à un déplacement du sol et du sous-sol provoqué de façon naturelle ou anthropique. On peut distinguer différents types de mouvement de terrain :

- Les affaissements et les effondrements de cavités souterraines :




*Inventaire départemental des cavités souterraines (hors mines) des Pyrénées-Orientales ; Source : BRGM*

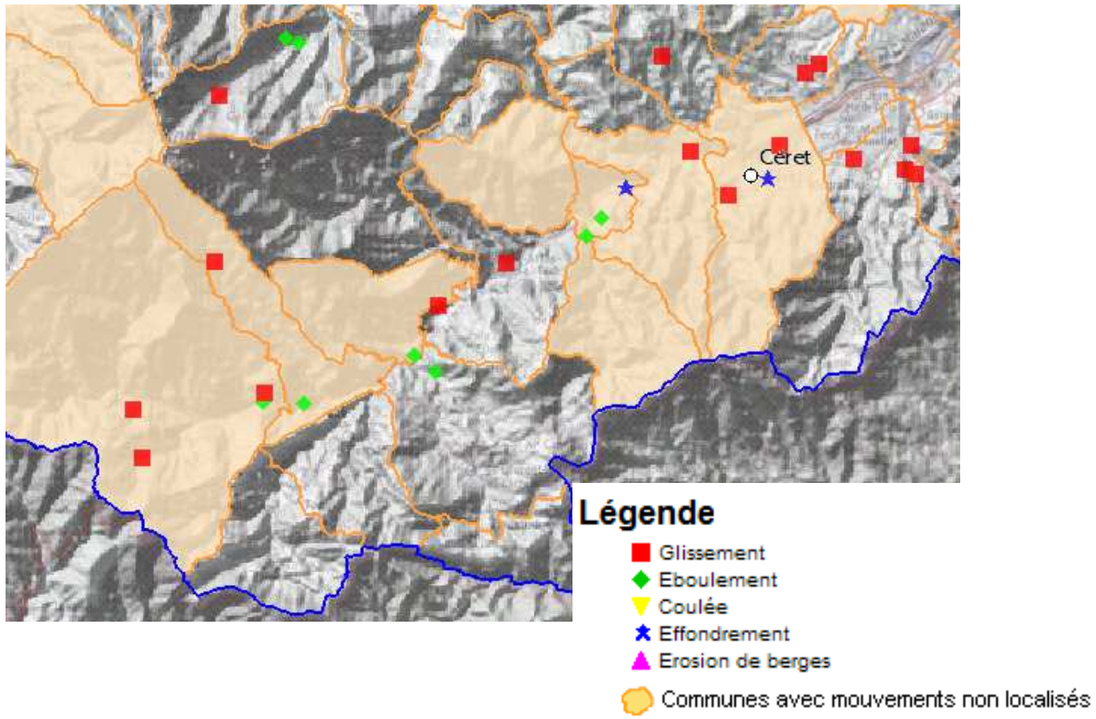
On peut remarquer que toutes les communes sauf Le Boulou, que traverse la VVV, détiennent des cavités souterraines qui peuvent induire des risques d'affaissement ou d'effondrement. La localisation exacte des cavités est incertaine car elles ne sont pas exploitables.

- Les chutes de pierres ou de blocs : La VVV est très exposée à ce type de phénomène. Des pierres ou des blocs se détachent régulièrement des falaises.

*Chute de pierre près de la VVV et protection prévue à cet effet, le 06/10/12*; *Source : Les auteurs*

Des blocs déjà éboulés, mais instables peuvent également se remettre en mouvement. Les trajectoires des blocs restent relativement aléatoires. La taille des blocs est très variable : quelques décimètres cubes à plusieurs mètres cubes. Elle est en partie fonction de l'état d'altération et de fracturation du rocher. Sur certains endroits de la VVV des aménagements sont réalisés par la commune pour la protection des chutes de pierres comme des filets par-pierre (photo ci-dessus à droite) ou des travaux de plantations. D'ailleurs, ils sont signalés lorsque la VVV est partagée avec la route.

- Les glissements de terrain et effondrement des berges : les glissements de terrain restent localisés le long de la vallée du Tech.




*Carte sur les mouvements de terrain ; Source : www.mouvementsdeterrain.fr*

*Effondrement des berges du Tech, le 06/10/12 ; Source : Les auteurs*

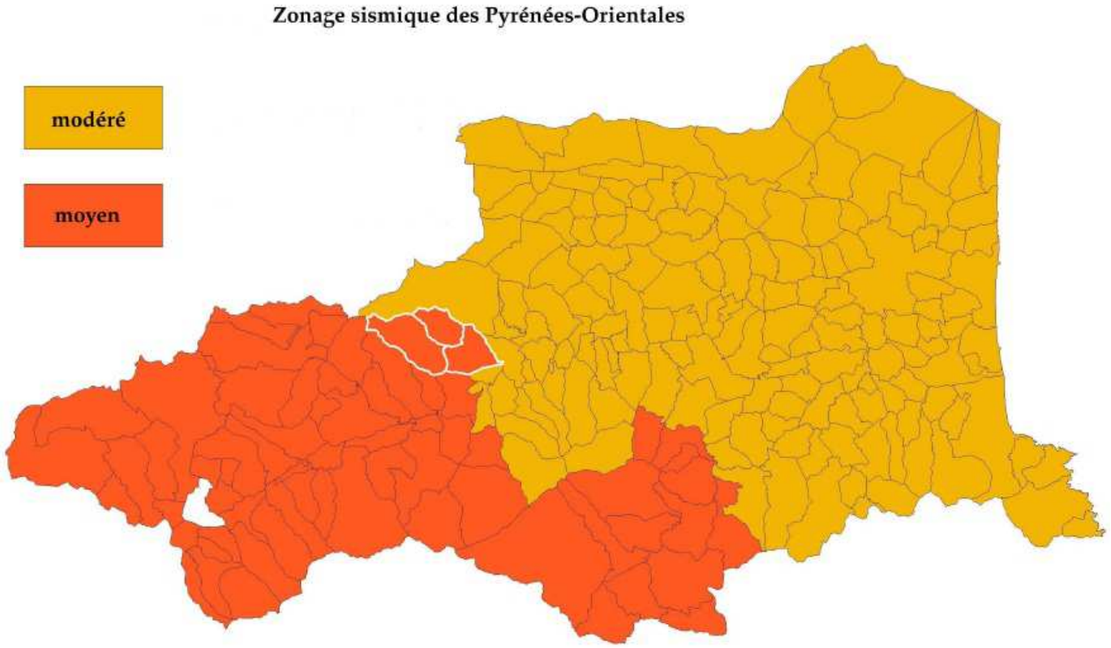
Les phénomènes les plus importants sont l'effondrement de berges dues à l'érosion que provoquent les cours d'eau. Les rives du Tech sont fortement touchées par ce phénomène.

- Les ravinements : Les fortes précipitations associées à la topographie et à la nature du sol (imperméabilité des terrains) sur la vallée du Tech peuvent entraîner des ruissellements particulièrement importants. Ceux-ci peuvent provoquer progressivement des ravinements (érosion intense) et coulées de boue. Les ravinements restent des phénomènes difficilement localisables et assez imprévisibles du fait des nombreux facteurs qui interviennent dans leur déroulement.

En conclusion, la VVV est réellement concernée par le risque de mouvement de terrain. Le BRGM (bureau de recherches géologiques et minières) a recensé tous les mouvements de terrain des Pyrénées et on peut remarquer par exemple qu'Amélie-le-Bains est la commune qui détient le record de mouvement de terrain sur le département.

## 2) <u>Risque sismique</u>

Le Languedoc-Roussillon apparaît clairement comme une région sismiquement active. Ce risque est lié à la présence d'épicentres régionaux plus ou moins proches, à savoir en Espagne et en Provence. La région peut donc trembler à tout moment en raison de ruptures dans son sous-sol. En effet, le Languedoc-Roussillon est traversé par des failles, qui correspondent à des fractures de l'écorce terrestre le long desquelles peuvent s'opérer des glissements de roches créateurs de séismes potentiels.



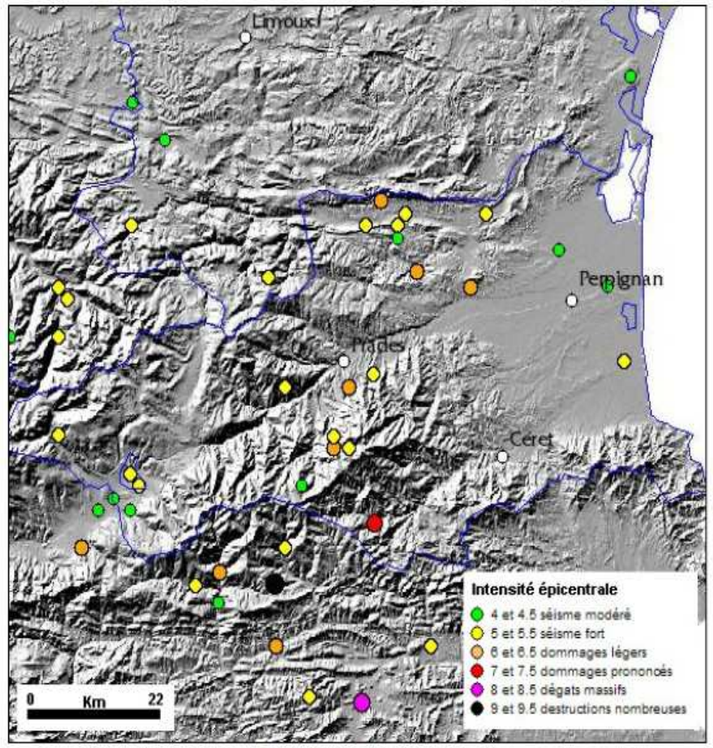

*Carte sur les risques sismiques* ; *Source : DDRM des Pyrénées-Orientales*

Les cantons d'Arles sur Tech et de Prats de Mollo sont situés en zone II, qui qualifie le risque sismique du moyen. Cela veut donc dire que le tracé de la VVV traverse une zone qui risque potentiellement de connaître des risques sismiques.

La carte ci-dessus montre bien cette affirmation : le fait que le tracé se trouve sur une zone sismique de risque moyen.

Le tracé de la VVV apparaît donc comme se trouvant sur une zone sismique à risque. En effet, comme nous le montre la carte ci-contre, le tracé se trouve à proximité immédiat de points d'intensité épicentrale moyens. Cela est évidemment à prendre en compte comme facteur de dégradation parce qu'un séisme, peu importe son intensité peut être la cause de dégâts que ce soit sur la végétation, le revêtement ou encore le mobilier urbain.

Localisation des points d'intensité épicentrales




Source : Sisfrance – BRGM, EDF, IRSN.

En prenant en compte ce risque non négligeable et en rapport avec le tracé de la VVV, il serait préférable et même indispensable de traiter les équipements publics de telle sorte qu'ils résistent aux séismes. Un travail de mise  aux normes est donc à effectuer en ce qui concerne les ponts par exemple.

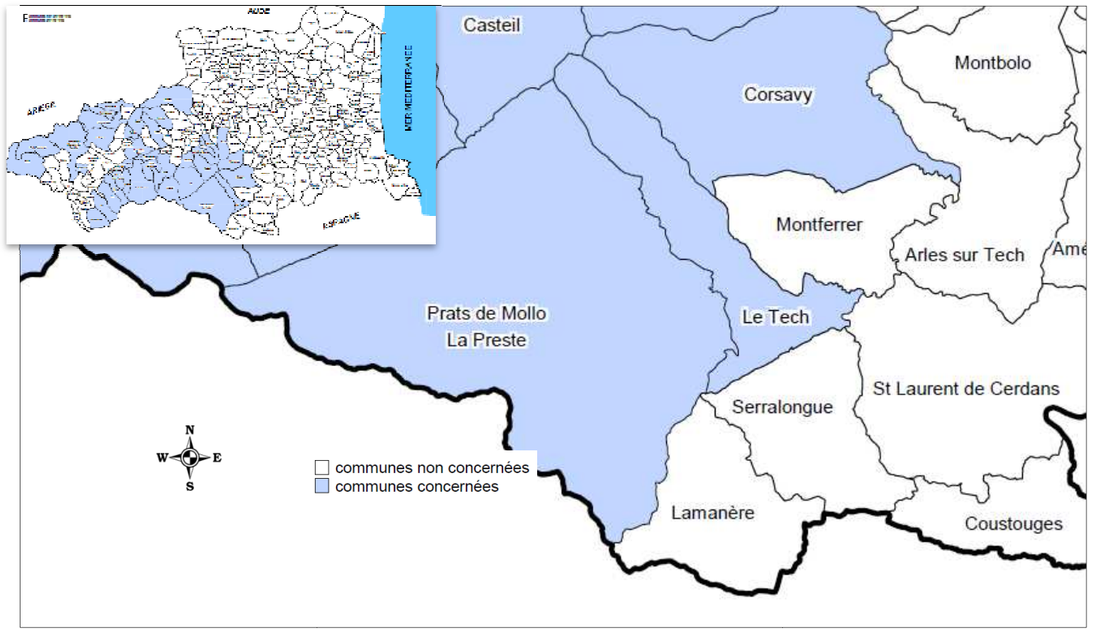
### 3) Risque d'avalanches

Les communes de Le Tech et Prats de Mollo La Preste sont concernés par le risque d'avalanche. Les avalanches qui correspondent à un déplacement rapide d'une masse de neige, peuvent être déclenchées de deux façons :

- Déclenchement spontané dû à une instabilité du manteau neigeux causé par une chute de neige récente ou à une hausse de température.

- Déclenchement provoqué par des facteurs humains ou non (corniche, sérac, animal, séisme)

Ceci peut être amplifié notamment par la forme du relief, le type de terrain et le vent.

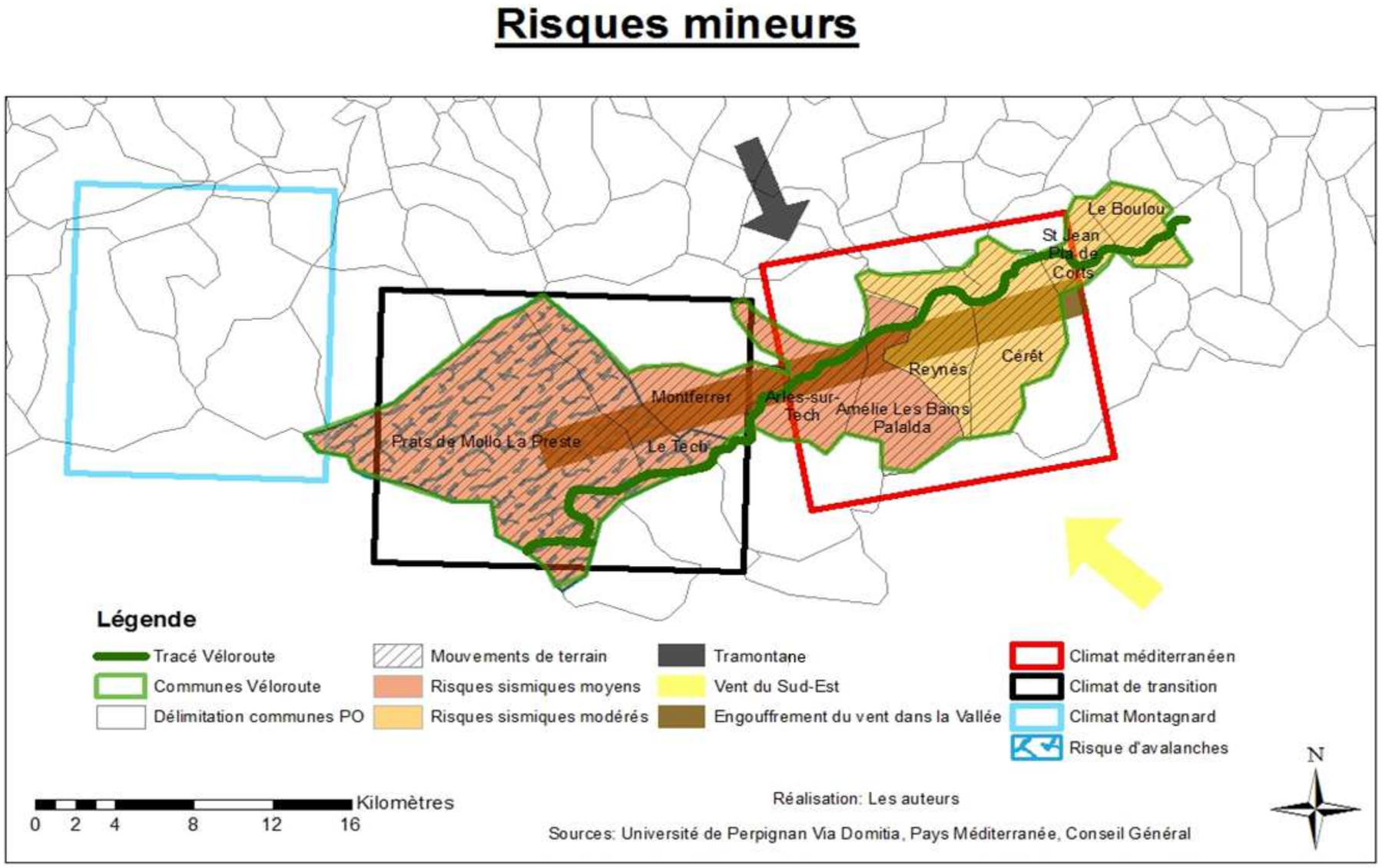



*Risques d'avalanches sur les Pyrénées-Orientales ; Source : DDRM des Pyrénées-Orientales*

Donc cela peut causer des dégâts sur la VVV et le paysage de celle-ci. Il est possible de consulter le Bulletin d'estimation du Risque d'Avalanche de Météo France (BRA) en Pyrénées-Orientales sur internet qui permet de faire de la prévention. Aujourd'hui il n'y a pas eu sur ces deux communes du haut Vallespir, de grandes catastrophes d'avalanches seulement des avalanches localisées sur quelques versants et couloirs.

## 4) Synthèse

Les risques de dégradation mineurs sont multiples : risques de mouvement de terrain, risque sismique, risque d'avalanche, risques climatiques et risque dû aux conduites de gaz. Ces risques naturels et humains sont variables et moins fréquents que les risques majeurs. Les conséquences sont tout comme les risques majeurs, humains, environnementaux et économiques.




*Carte de synthèse des risques mineurs dans le périmètre de la VVV*

## II) Facteurs humains et technologiques

Les facteurs humains et technologiques doivent être notamment pris en compte puisqu'ils peuvent engendrer des dégâts matériels. Nous avons essayé de nous projeter lorsque la VVV sera plus fréquentée.

### 1) Problème des détritus

Les détritus peuvent être déposé lors de la promenade et pouvant nuire à l'équilibre écologique de la voie verte. Il n'y a pas de sensibilisation sur la faune et la flore le long de la voie verte, alors que les promeneurs ne doivent pas arracher ou cueillir n'importe quelle plante et respecter leur environnement proche. De plus, il n'y a pas d'objet contribuant à la propreté (poubelles, corbeilles ou sanitaires publics) sur la voie verte.

*Photographie de l'environnement de la VVV, le 06/10/12 ; Source : Les auteurs*

### 2) Dégradations

Il peut exister différents types de dégradations sur le mobilier alloué à la VVV tels que les graffitis, les gravures, la casse, voir le vol. Le remplacement du matériel dégradé peut représenter un coût important.

*Exemple de mobilier pouvant être dégradé, le 06/10/12 ; Source : Les auteurs*

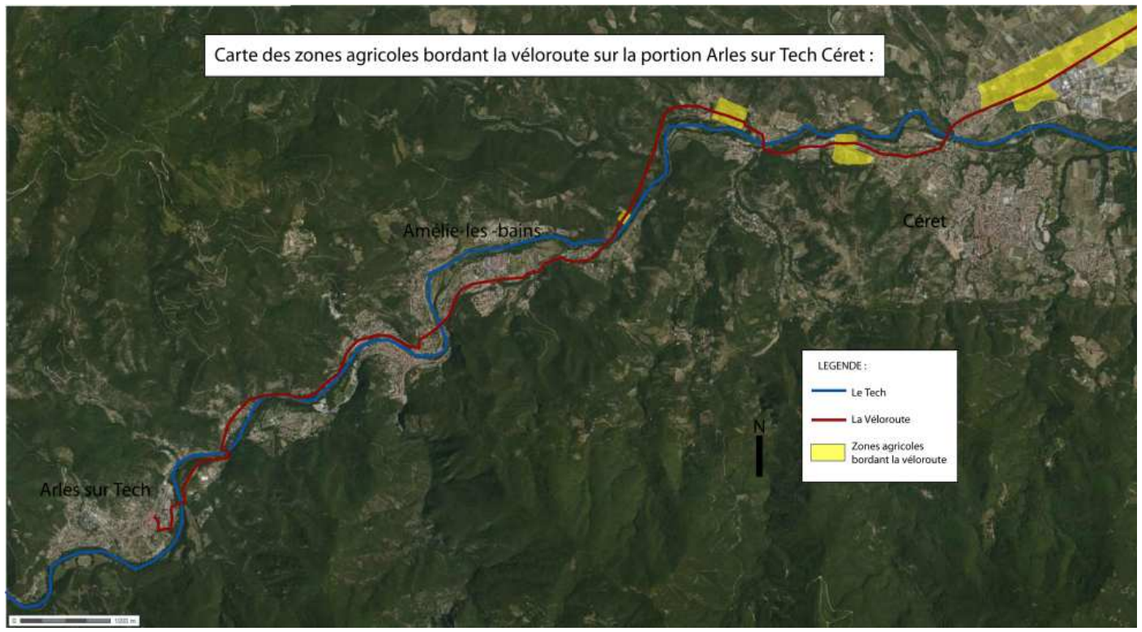
### 3) Problème de vol ou de chapardage

Pour cerner le problème de vol ou de chapardage, il faut tout d'abord identifier les différents types de cultures bordant cette VVV.

Deux zones se distinguent clairement, celle du côté de Céret avec une production à dominante viticole et une zone montagne de reconquête par l'élevage du côté de Prats de Mollo et d'Arles sur Tech. La culture d'arbres fruitiers est à inscrire dans un ensemble plus vaste, et ne marque que ponctuellement le paysage.

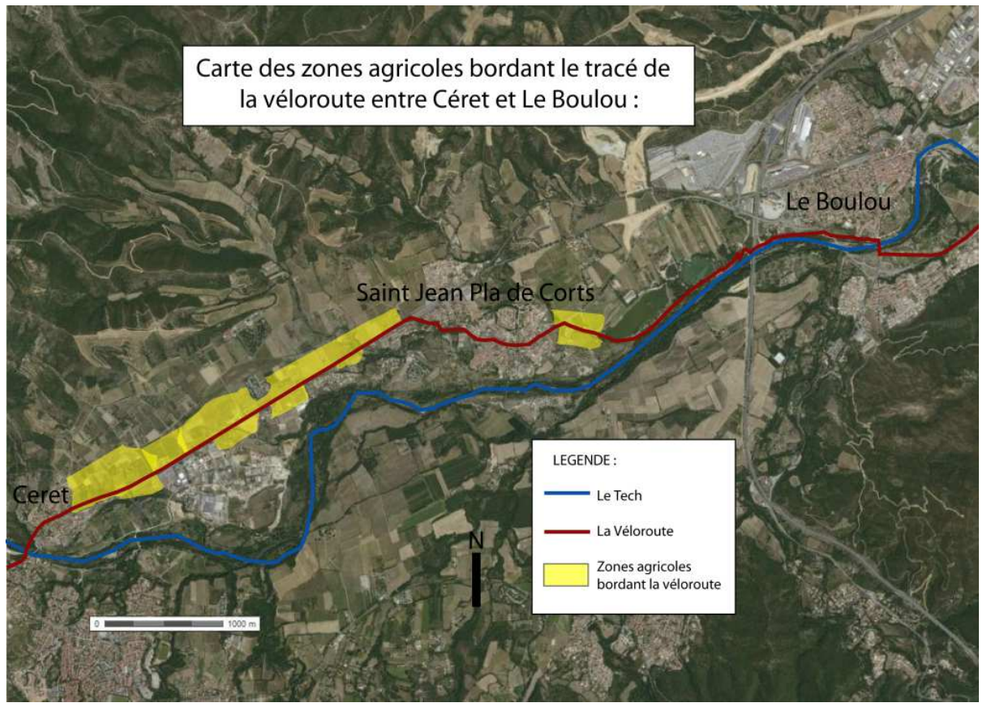
Voyons à présent, les portions de ces zones agricoles traversées par la VVV pour mesurer l'impact réel. Entre Prats de Mollo et Arles sur Tech, la VVV ne traverse pas de zones agricoles. Entre, Arles-sur-Tech et Céret (voir la carte ci-dessous), il y a trois zones traversées

par la VVV situées entre Amélie-les-Bains et Céret, la première sur une distance de 200 mètres, la deuxième sur 400 mètres, et la troisième sur 300 mètres.




*Source : Géoportail ; Réalisation : Les auteurs*

Enfin entre Céret et Le Boulou (voir carte n°2), se situe une majorité des zones agricoles bordant la VVV, la plus longue étant entre Céret et Saint Jean-Pla-de-Corts qui s'étend sur une distance de 3300 mètres, et la seconde plus minime mesurant 400 mètres. Ce qui fait en tout une distance de 5000 mètres.




*Source : Géoportail ; Réalisation : Les auteurs*

Ce sujet fait débat, car ce n'est pas un problème à proprement parler. En effet, c'est un enjeu à mettre en valeur en mettant en lien les différents agriculteurs et producteurs se situant sur le tracé de la VVV.

## 4) Problème des ponts

Les ponts peuvent être dangereux pour les promeneurs du fait de la rouille et de leur surface lisse. Mais il faut aussi mettre en place des gardes corps aux normes, vérifier leurs fixations et qu'ils soient tous à la bonne hauteur (soit 60cm), pour éviter tout accident.

## 5) Risque dû aux conduites de gaz

Le tracé de la conduite de gaz suit la VVV à partir de Le Boulou jusqu'à 'Amélie les Bains. Les conduites constituant ce réseau sont implantées tant dans le domaine public que privé, et enterrées à des profondeurs variables selon les terrains traversés sous les bornes jaunes bien reconnaissable. Les conduites de gaz ont été conçues de telles manières à protéger les personnes, les biens et l'environnement. Des mesures sont à prendre avant toutes actions. Les plans de zonage des conduites sont déposés dans les mairies des communes traversées.

L'entreprise TIGF, Transport et Infrastructure Gaz de France, s'occupe de l'entretien de ces réseaux. L'arrêté, dit « AMF », du 04 août 2006 modifié relatif à la sécurité des canalisations de transport de gaz combustibles (…) précise les règles de sécurité applicables aux canalisations tout au long de leur cycle d'exploitation. Cet arrêté impose une étude sur la sécurité du réseau existant et une mise en conformité des ouvrages sous 6 à 12 ans selon les tronçons de canalisation concernés. Il prévoit également l'établissement d'un programme périodique de surveillance et de maintenance garantissant un examen complet des canalisations pendant 10 ans. Le TIGF doit être consulté lorsqu'une demande d'autorisation à proximité des canalisations est déposée afin qu'ils déterminent s'il est réalisable et si d'éventuelles précautions ou mesures compensatoires (mise sous dalle de la canalisation…) sont nécessaires. Un plan de prévention des risques de transports de gaz définit des zones au sein desquelles peuvent être imposées :

- Des prescriptions sur le bâti des constructions existantes et futures, comme la pose de vitrage résistant à un effet de surpression ;
- Des mesures sur le foncier, comme un secteur de délaissement autour du site industriel ou une interdiction de construire pour le futur.

Les risques peuvent être :

- Une fuite de gaz qui se caractérise par un bruit intense
- Dégagement de chaleur important avec des flammes susceptibles d'atteindre plusieurs centaines de mètres de hauteur
- Risque de corrosion

Il existe donc un risque technologique.

## Conclusion

En définitive, les facteurs de dégradations sur le tracé de la VVV sont nombreux et se distinguent en deux catégories principales les facteurs physiques et les facteurs humains. Pour les facteurs physiques, l'ensemble du tracé se situe en risque fort ou moyen d'inondation et d'incendie. La morphologie du futur tracé quel qu'il soit devra s'adapter à ces différents dangers qui sont énumérés dans les Plans de Prévention des risques de chaque commune traversée par le tracé. Malgré la signalisation et l'indication de ces dangers, aucune disposition dans les règlements n'est à mettre en place en ce qui concerne les voiries. Seules les constructions urbanistiques devront prendre en compte les aléas. Le syndicat du Tech prend en compte les risques et mène une politique de prévention sur le bassin versant ainsi que des aménagements pour contrôler et mesurer les aléas.

Par exemple, les passerelles devront être à la hauteur minimale de la crue centennale de 1940, les équipements devront répondre aux normes incendie prescrit dans les PPR (utilisation de matériaux spécifiques) enfin pour les mouvements de terrain un empâtement de sécurité doit être mis en place. Même si les règlements des PPR ne préconisent rien pour les voiries, c'est une question de bon sens sachant que cette voie sera utilisée par des familles, la question de la sécurité due aux facteurs de dégradations doit être pensée sérieusement.

Pour les facteurs de dégradations humaines, seules une présence humaine et une utilisation de certains matériaux pourront prévenir les problèmes sauf dans les cultures traversées par le tracé où une politique de communication et d'interaction avec les usagers et les agriculteurs pourrait empêcher les dégradations.

| **Forces** | **Faiblesses** |
|---|---|
| ❖ Identification et prévention des risques tout au long du tracé (intégré dans les PPRN)<br>❖ Aménagement spécifique aux risques d'inondation et feux de forêt<br>Exemple : coupe feux et digue à Amélie-Les-Bains | ❖ Manque de communication sur le terrain<br>❖ Aucun équipement prévu sur le tracé<br>❖ Non respect des normes de sécurité (par exemple sur les ponts)<br>❖ Manque d'entretien |

**Enjeux**

❖ Protection et sécurisation des secteurs de la VVV
❖ Communication et prévention auprès des usagers de la VVV
❖ Mise en lien des agriculteurs et cultivateurs se situant sur le tracé de la VVV

## Introduction :

Nous avons recensé les différents acteurs impliqués dans ce projet de vélo route afin de déterminer les différentes compétences mises en œuvre par les acteurs, et celles qu'ils pourraient mobiliser.

Après une recherche documentaire afin de mieux connaître les rôles et les financements de chaque acteur, nous avons réalisé quatre entretiens semi-directifs auprès d'élus et de techniciens des collectivités. Il a été décidé de diviser notre diagnostic en trois thèmes qui correspondent aux compétences majeures des différents acteurs : la construction, l'entretien et la valorisation.

Cette étude est une étape primordiale pour comprendre le jeu des acteurs et les outils qu'ils possèdent pour l'élaboration du projet de vélo route.

## I) Le Conseil Général, principal acteur de la construction

L'Union Européenne (UE) finance indirectement les travaux de la Véloroute – Voie Verte (VVV) par l'intermédiaire du conseil général des Pyrénées-Orientales. Pour cela elle dispose du programme Interreg[8] (2007 – 2013), comportant le fonds FEDER (Fonds Européen de Développement Régional) pouvant être demandé au titre du projet de VVV. Les fonds FEDER financent donc le projet grâce à la liaison avec l'Espagne (par la commune de Mollò) au niveau de Prats-de-Mollo, qui a été récemment ajoutée dans ce but précis[9].

L'État français peut financer la VVV de diverses façons. Il a conclu un CPER (Contrat de Projet État / Région) avec la région Languedoc-Roussillon en se basant sur les périodes des programmes européens (2007-2013). Ces accords prévoient le financement de l'ingénierie territoriale, avec comme maître d'ouvrage les Pays, à hauteur de 21 millions d'euros (dont 7 de la région)[10], l'État finance ce contrat par l'intermédiaire du FNADT (Fonds National d'Aménagement et du Développement du Territoire), géré par la Datar. En 2011, la Région avait dépensé 529 524 € pour 16 Pays et 17 044 122 € pour 186 projets[11]. Les CPER sont eux-mêmes en partie financés par le fonds FEADER[12] (Fond Européen Agricole pour le Développement Rural – Programme Leader), qui sont accordés à l'État français, dans le cadre du développement des territoires ruraux[13].

---

[8] Le programme Interreg a pour finalité de financer les projets transfrontaliers des membres de l'UE.

[9] Liaison non présente dans la version de décembre 2011 du dossier d'enquête préalable à la DUP.

[10] Pour la période 2007 – 2013. Source : Contrat de projet Etat – Région Languedoc Roussillon 2007 - 2013, p. 67.

[11] Bilan 2011 : Contrat de Projet Etat -Région.

[12] Descriptif : http://www.languedoc-roussillon.pref.gouv.fr/actions/cper2007/index.shtm

[13] Descriptif : http://www.paca.pref.gouv.fr/L-Etat-et-les-grands-projets/Les-outils-financiers/Le-Fond-National-d-Amenagement-et-de-Developpement-du-Territoire-FNADT

Le conseil général des Pyrénées-Orientales assure la maîtrise d'ouvrage ainsi que la maîtrise d'œuvre du projet de VVV, sur le tronçon reliant Le Boulou à Prats-de-Mollo. Concrètement, le conseil général a donc été chargé de réaliser une étude préalable, d'acquérir le foncier nécessaire au passage du tracé de la VVV, pour ensuite financer la réalisation des travaux dont il a également la charge. Au regard de toutes ces compétences, nous pouvons donc constater que le Conseil Général est un acteur prépondérant en termes de portage du projet. Nous allons à présent revenir sur la compétence de maîtrise d'œuvre et détailler les actions matérielles qui s'y rattachent, dans le but d'appréhender les actions précises menées par le conseil général dans la construction du projet. En effet, le conseil général doit réaliser le tracé définitif de la VVV, indiquer la signalétique et procéder au revêtement. L'échéance de ces aménagements n'est pas encore clairement fixée, sauf en ce qui concerne la signalétique, qui devrait voir le jour au printemps 2013.

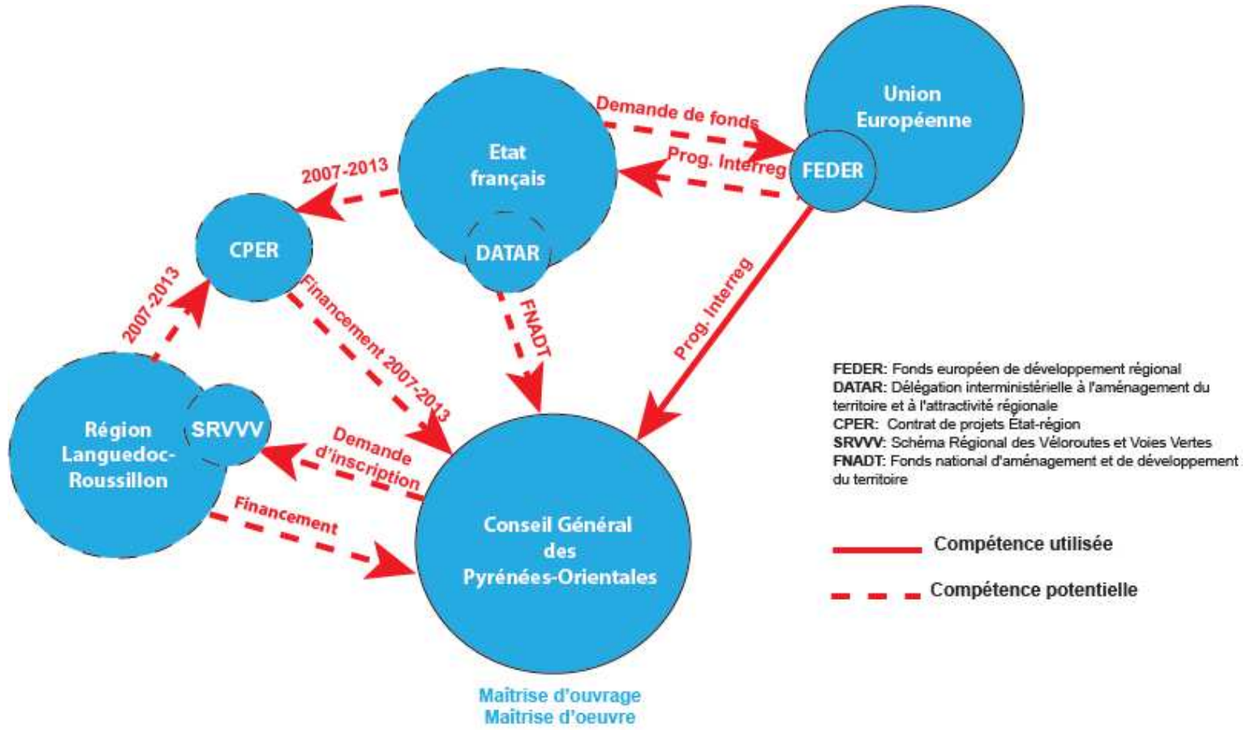



**Schéma d'intéraction des acteurs pour la création de la VVV**
Tronçon Le Boulou-Prats-de-Mollo-la-Preste

## II) Quels acteurs pour relayer le conseil général dans l'entretien de la Véloroute ?

Concernant l'entretien futur de la VVV, le Conseil Général a prévu de déléguer cette compétence aux communautés de communes dont le territoire sera traversé par le tracé.

Cela dit certaines communes comme Le Boulou considèrent que l'entretien des routes devrait être assumé par les communes[14] car cela ne représente pas de gros coûts. Cependant, pour les petites communes qui ont peu de moyens, il sera plus facile de déléguer la compétence aux communautés concernées (après un vote communautaire favorable).

Du côté des EPCI, la communauté de communes du Haut-Vallespir possède une tradition de pratique transfrontalière avec la Catalogne. Le projet s'inscrit donc dans une succession de partenariats avec la Generalitat de Catalunya comme la création du Pays d'Art et d'Histoire basé à Prats-de-Mollo ou la réalisation d'itinéraires cyclables avec la ville de Maçanet en Catalogne. Cela permet de mutualiser les compétences et les financements, cependant cela a pour conséquence d'augmenter le nombre d'acteurs ce qui peut avoir pour effet un manque de lisibilité sur le projet. De plus, les intérêts de chaque acteur seront plus difficiles à mettre en commun, car cela exige un effort ou une démarche de négociation. Au niveau de l'entretien, les statuts de l'intercommunalité ne stipulent pas s'il est d'intérêt communautaire, mais la question va être posée, car les deux intercommunalités (du Vallespir et du Haut-Vallespir) seront sûrement interpellées pour cette compétence par les communes ne pouvant supporter les coûts.

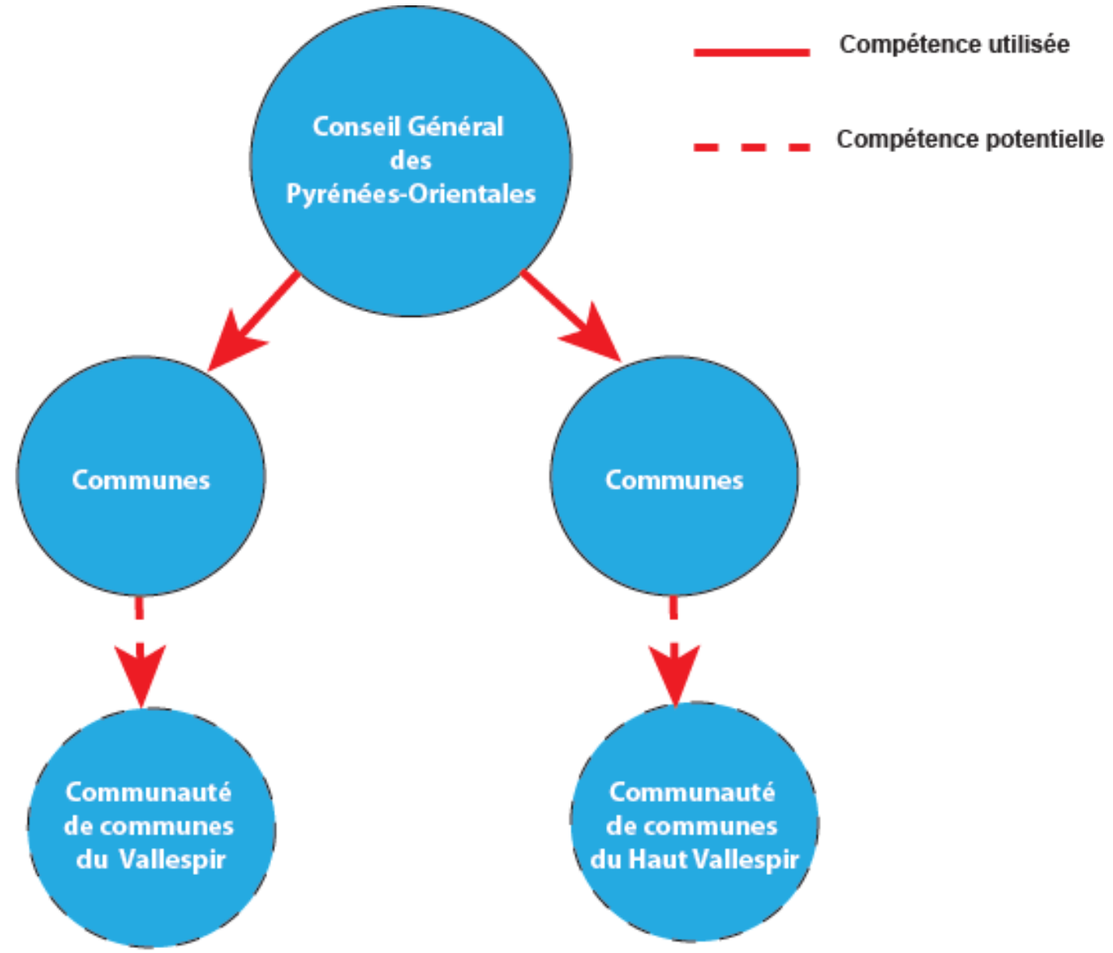



**Schéma d'intéraction des acteurs pour l'entretien de la VVV**
Tronçon Le Boulou-Prats-de-Mollo-la-Preste

[14] Voir entretien avec Monsieur Olive, maire de la commune de Le Boulou

## III) Les acteurs de la valorisation touristique

L'UE peut aider les acteurs du territoire à mettre en valeur la VVV en leur accordant des financements, s'ils le souhaitent, grâce au programme Leader 2014 – 2020 (Axe 4 : Soutenir des actions de développement local). Les fonds FEADER, inhérents au programme Leader, financent le GAL (Groupe d'Action Locale) animé par le PPM. La finalité de ces fonds est de financer des projets de valorisation et de dynamisation des territoires ruraux. Ainsi, le GAL a la possibilité de mettre en place une stratégie et des projets avec la VVV comme épine dorsale, pour la période 2014 – 2020. A terme, des micro-projets associant tous les acteurs du territoire pourraient voir le jour et la VVV pourrait être le moteur du développement touristique du Vallespir (liste des membres du GAL dans la partie III).

Si le Pays Pyrénées-Méditerranée a lancé le projet de la VVV, il est surtout engagé dans sa valorisation. Son rôle est de mettre en réseau les partenaires et de coordonner, d'animer ou de réfléchir sur des projets de développement local dont la VVV pourrait être le support. En tout, ce sont 61 communes dont 10 communes traversées par la VVV qui appartiennent à cette structure. L'objectif est de mettre en relation les partenaires du territoire aux différents échelons et d'éviter la dispersion des fonds publics.

Le levier d'action principal est le Groupe d'Action Locale (GAL) qui s'intègre au programme LEADER que le Pays anime. Le GAL regroupe 59 membres dans lequel on retrouve des acteurs publics et privés du territoire. Mais, sur le programme 2007-2013, la VVV n'a pas fait partie des stratégies et projets proposés. Cependant, il pourrait être un outil pour animer le territoire autour de la VVV pour le programme 2014-2020, ainsi elle serait un support pour développer l'économie touristique du territoire. En effet, la VVV s'insère dans le Schéma d'Aménagement et de Développement Durable du Tourisme du PPM pour développer le tourisme rural (tourisme de terroir, sportif et de pleine nature, culturel, patrimonial, éco-tourisme…) et pourrait donc servir de moteur ou de colonne vertébrale à d'autres projets.

Sur le tronçon Argelès-sur-Mer / Le Boulou, le PPM s'est occupé avec le Conseil Général de la promotion (avec un dépliant) pour aider les offices municipaux des communes à promouvoir la VVV sur leur territoire.

| T/S | Nom | Prénom | Activité | Collège |
|---|---|---|---|---|
| T | MOLY | Michel | Maire | PUBLIC |
| S | PORTELLA | Jean-Claude | Maire | PUBLIC |
| T | AYLAGAS | Pierre | Maire | PUBLIC |
| S | NIFOSI | Christian | Maire | PUBLIC |
| T | LOPEZ | Raymond | Maire | PUBLIC |
| S | PONS | Huguette | Maire | PUBLIC |
| T | BAUX | Brigitte | Maire | PUBLIC |
| S | CHEREZ | Jean | Maire | PUBLIC |
| T | OLIVE | René | Maire | PUBLIC |
| S | NOURY | Roland | maire | PUBLIC |
| T | GARRABE | Robert | Maire | PUBLIC |
| S | BORDANEIL | André | Maire | PUBLIC |
| T | PUIGNAU | Alexandre | Maire | PUBLIC |
| S | OLIVE | Christian | Maire | PUBLIC |
| T | REYNAL | Alexandre | Maire | PUBLIC |
| S | JULIA | Lucien | Maire | PUBLIC |
| T | BANTOURE | René | Maire | PUBLIC |
| S | DAGUES | Marguerite | Maire | PUBLIC |
| T | REMEDI | Bernard | Maire | PUBLIC |
| S | ROIGT | Jacques | Maire | PUBLIC |
| T | BAUX | Daniel | Maire | PUBLIC |
| S | CHRYSOSTOME | Antoine | Maire | PUBLIC |
| T | LEBARON | Philippe | Représentant Laboratoire Arago | PUBLIC |
| S | CAMIADE | Martine | Représentante de l'Université | PUBLIC |
| T | PUJOL | Jean-Luc | Représentant de la Chambre d'Agriculture | PUBLIC |
| S | GABOLDE | Sophie | Représentant de la Chambre d'Agriculture | PUBLIC |
| T | MANENT | Francis | Président GAL | PRIVE |
| S | PENA | Sylvia | Directrice GAL | PRIVE |
| T | VILAR | Charles | Représentant du CRPF | PRIVE |
| S | MARITON | Bruno | Représentant du CRPF | PRIVE |
| T | RICHAUD | Jean-Paul | Représentant des Offices de tourisme | PRIVE |
| S | MASCUNANO | Antoine | Représentant des Offices de tourisme | PRIVE |
| T | FERRER | Marie Claire | Représentant des Offices de tourisme | PRIVE |
| S | FAURE | Carole | Représentant des Offices de tourisme | PRIVE |
| T | PATAU | René | Représentant Fédération Départementale de Pêche | PRIVE |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **S** | PEREZ | André | Représentant d'entreprises : Chaîne Thermale du Soleil | PRIVE |
| **T** | SOLE | Jean Michel | Représentant d'entreprise : GICB | PRIVE |
| **S** | PAPY | Jean Pierre | Représentant d'entreprise : GICB | PRIVE |
| **T** | PLANES | Jean Jacques | Représentant de la fédération du bâtiment | PRIVE |
| **S** | SPRING | John | Représentant de la fédération du bâtiment | PRIVE |
| **T** | BOUTONNET | François | Représentant association culturelle : Cinémaginaire | PRIVE |
| **S** | MACE | Paul | Représentant association culturelle : CIMP | PRIVE |
| **T** | COUAGNON | François | Représentant association activité de pleine nature | PRIVE |
| **S** | GIRAUDEAU | Julien | Représentant association activité de pleine nature | PRIVE |

*Composition du comité de programmation du GAL*

Ceci étant dit, nous pouvons aussi relever que le conseil général a pris des initiatives en termes de promotion du projet, en faisant la demande auprès de la Région Languedoc-Roussillon d'inscrire la VVV dans le Schéma Régional des Véloroute Voies Vertes (SRVVV), voté en 2005 et qui permet d'obtenir des financements spécifiques (valorisation, promotion).

En effet, le SRVVV de la Région adoptée en 2005 s'est accompagné depuis cette date d'*une politique de cofinancement par le Conseil Régional des projets de Véloroutes et Voies Vertes des collectivités locales (départements, communes, groupements de communes) entrant dans les axes du Schéma Régional*[15].

Cela a en effet été le cas pour le tronçon Argelès-sur-Mer / Le Boulou qui a obtenu un financement pour la réalisation d'une voie verte dès 2009. À ce sujet, il convient de revenir plus précisément sur le financement global de ce projet qui demeure assez complexe, afin d'analyser l'implication de la région Languedoc-Roussillon.

En effet, la Région ne fait pas partie officiellement des acteurs impliqués dans ce projet mais elle y prend part indirectement à travers les différents fonds qu'elle reçoit de la part de l'État et de l'UE, qu'elle redistribue aux acteurs locaux porteurs du projet. Plus précisément, et de manière descendante, l'État alloue des fonds à la région issus du FNADT qui constitue l'outil financier des Contrats de Projets Etat-Région. Ces fonds ont en effet pour objet principal de soutenir, en investissement comme en fonctionnement, les actions concernant l'aménagement durable du territoire associant développement économique, solidarité et qualité de l'environnement. L'aménagement de la VVV, de par la promotion et l'accessibilité qu'il va générer sur ce territoire est donc éligible à l'aide de la Région à travers les contrats de Pays, qui portent les mêmes objectifs en matière de développement local[16].

Du point de vue de Jean-Marc Guiraud, élu et directeur des services à la communauté de communes du Haut Vallespir de la communauté de communes du Haut-Vallespir et de M. Olive, maire de la commune du Boulou, le projet est prioritaire et est considéré comme un projet structurant, notamment au niveau du tourisme. Par ailleurs, selon Jean-Marc Guiraud, les communes d'Arles sur Tech et d'Amélie-les-Bains (Haut-Vallespir) ont été les premières à délibérer pour la création de la voie verte. Cela démontre la volonté de ces communes de prendre en compte un tel projet sur le territoire.

Les deux communautés sont en discussion sur le sujet de la création d'une communauté de communes élargie. Sur le projet de la véloroute cela permettrait un impact plus important, d'abord au niveau financier puis cela peut éventuellement *booster* le projet au niveau de la communication. Dans le futur, cette potentielle fusion va être prise au sérieux par les conseils communautaires.

A la fin des travaux les offices municipaux de tourisme (OMT) vont se voir déléguer les compétences nécessaires à la valorisation de la VVV, afin d'améliorer son efficacité localement. Actuellement, les communes n'ont pas intérêt à mettre en place un office intercommunal de tourisme selon M. Olive, car elles perdraient leurs étoiles (de 1 à 4), signe de la qualité de leurs services[17], ce qui met en difficulté l'idée du PPM de mettre en place un

[15] www.vvv-sud.org

[16] Sources : Contrat Territorial Région / Département / Pays 2008-201 – Contrat cadre Pays Pyrénées Méditerranée & Délibération n° CR-09 / 04.314 du conseil régional – Stratégie régional transport et tourisme durable.

[17] La notation des offices de tourismes est optionnelle (art. D.133-20 du code du tourisme).

syndicat d'initiative intercommunal. A titre d'exemple, sur le tronçon Argelès-sur-Mer / Le Boulou, les OMT n'ont pas réussi à se mettre d'accord pour publier un dépliant commun de promotion de la VVV. Ainsi le Conseil Général avec l'aide du PPM a publié et financé une brochure à la destination des OMT, pour promouvoir la VVV[18]. Cette initiative ne fait théoriquement pas partie des compétences de ces acteurs.

Actuellement, les offices de tourisme sont les premiers relais des futurs cyclotouristes avec la VVV, mais leur rôle ne se réduit pas à la simple diffusion d'informations et à l'accueil du public, ils permettent aussi la promotion de structures telles que les hébergements, les commerçants, les musées, ou les monuments historiques présents dans les communes traversées. Par cela ils participeront au développement du territoire, en encourageant l'installation de nouveaux prestataires de tourisme attirés par les retombées économiques du projet et par la communication qui l'entoure.

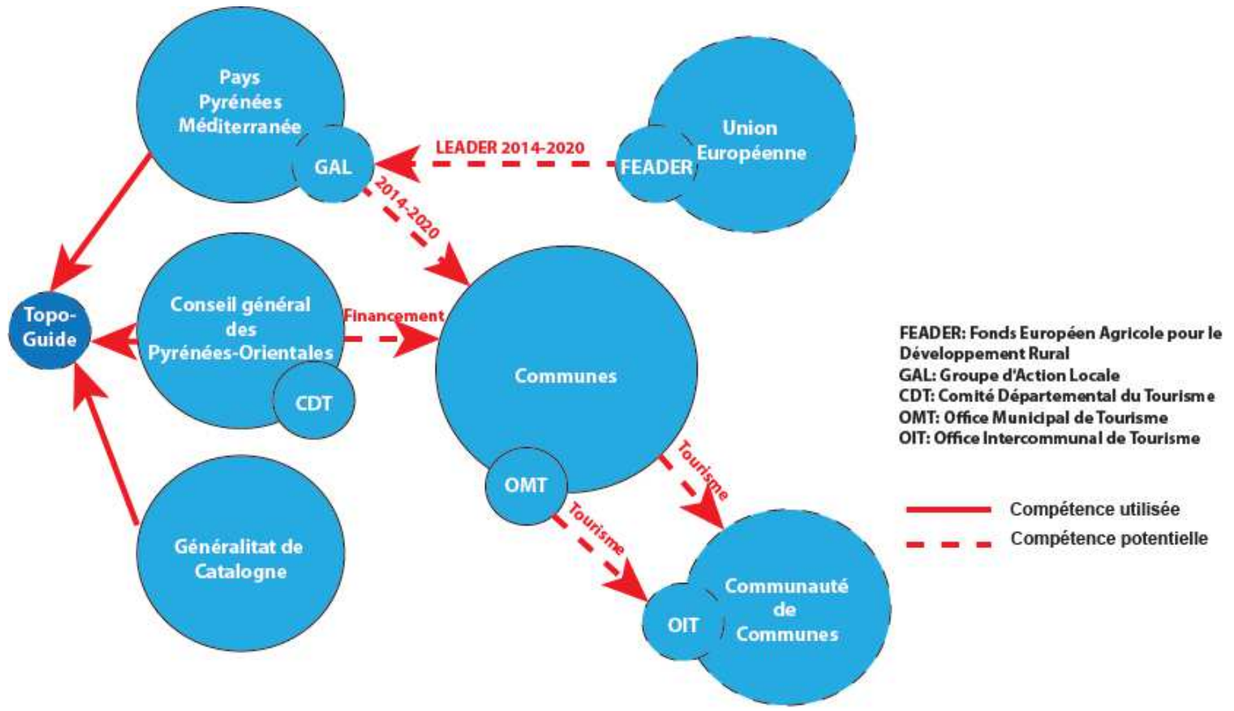



**Schéma d'intéraction des acteurs pour la valorisation de la VVV**
Tronçon Le Boulou-Prats-de-Mollo-la-Preste

18 http://www.tourisme-pyreneesorientales.com/Upload/Mediatheque/pleine-nature/Itineraire-Velo-route-PO-argeles-le-boulou.pdf

## Tableau de synthèse des compétences des acteurs sur le tronçon Le Boulou – Prats-de-Mollo

| Acteurs | Potentiels de compétences | Compétences mobilisées |
|---|---|---|
| Union Européenne | Financement par les fonds FEDER | programme Interreg IV (FEDER) |
| | Financement pas les fonds FEADER,<br><br>programme Leader 2007-20013 | / |
| État français | Médiateur pour mobiliser les financements FEDER Massif Central pour les fonds FNADT | / |
| Région Languedoc Roussillon | Schéma Régional des véloroutes & Voies vertes et Contrat de Projet État - Région | / |
| Conseil Général des Pyrénées Orientales | Maîtrise d'ouvrage,<br><br>maîtrise d'œuvre, portage de projet | Financement des travaux, études préalables, acquisition foncière |
| Pays Pyrénées Méditerranée | Initiatives du projet et financement par le groupe d'action local (GAL) | Initiatives du projet |
| CC du Vallespir | Entretien, valorisation touristique | / |
| CC du Haut-Vallespir | Entretien, liens transfrontaliers, valorisation touristique | Partenariat avec la Generalitat de Catalunya |
| Communes | Entretien, partenaire du GAL | Entretiens |
| OMT | Valorisation touristique | / |

| | |
|---|---|
| **Atouts :**<br><br>- Nombre d'acteurs mobilisés<br><br>- Échanges transfrontaliers | **Faiblesses** :<br><br>- Manque de financement<br><br>- Grand nombre d'acteurs entrainant un manque de lisibilité<br><br>- Difficile répartition des compétences<br><br>- Désengagement de la Région |
| **Opportunités** :<br><br>- Développement local<br><br>- Promotion du territoire<br><br>- Développement des échanges transfrontaliers<br><br>- Développement économique | **Menaces :**<br><br>- Risque d'échec du projet<br><br>- Désengagement d'autres partenaires |

*Des casots au milieu de vergers de cerisiers à Céret, photo personnelle prise le 22/10/2012*

# Diagnostic sur le projet de Véloroute en Pays Pyrénées Méditerranée

*Etude du Patrimoine et du Paysage*
*Novembre 2012*

Sabrina RODRIGUEZ, Naoille MEKDAD, Laetitia MANOUSSI, Luis ALDERETE, David THIBAUDEAU

# Sommaire

I)  Méthodologie utilisée pour le patrimoine

II) Le patrimoine rural peut être regroupé en quatre catégories

III) Une inégale répartition du patrimoine le long de la véloroute

IV) Les enjeux dégagés à l’échelle du territoire traversé par la véloroute

VI) Un paysage agricole varié

VII) Un paysage urbain à forte identité territoriale

VIII) Un paysage naturel essentiellement lié à la montagne et à la forêt.

## I) Méthodologie utilisée pour le patrimoine

Nous avons réalisé un inventaire du patrimoine dans le but de développer l'offre touristique de la région bar le biais de la véloroute. Pour cela, tous les monuments classés ont été pris en compte, ainsi que les éléments du patrimoine rural qui font l'identité de ce territoire. Ce dernier doit profiter de ses atouts ruraux afin d'attirer davantage de touristes trop souvent attirés par les stations balnéaires du département.

L'inventaire s'est donc fait de manière ordonnée et hiérarchisée. Le patrimoine rural est une ressource du développement local. En établissant des catégories et en les symbolisant, on donne à voir la répartition du patrimoine dans le territoire rural traversé par la véloroute. On distingue également les ressources spécifiques à chaque espace qui permettent de dégager des enjeux plus facilement. La première catégorie concerne le milieu naturel et les paysages agraires. La seconde traite des savoir-faire traditionnels liés notamment à une ancienne activité industrielle. La troisième concerne les éléments culturels forts de certaines communes à travers par exemple le thermalisme au Boulou et à Amélie-les-Bains où la culture artistique de la ville de Céret. Enfin, la quatrième et dernière catégorie répertorie la présence de bâti historique classé et le Musée d'art moderne de Céret qui constitue un formidable outil de valorisation du patrimoine rural.

Chaque commune est composée d'un patrimoine plus ou moins riche par sa mise en valeur ou sa fréquentation touristique. Mais la méthodologie utilisée visant à identifier la variété du patrimoine rural a permis de dégager des enjeux à l'échelle globale du territoire traversé par la véloroute et non pas à l'échelle communale. La véloroute est un support d'offre touristique qu'il convient de développer dans un objectif de développement économique de certaines de ses communes. Grâce au projet « véloroute », il est possible de donner envie aux usagers de s'attarder dans les communes un peu moins concernée par le tourisme en réalisant des efforts de mise en valeur patrimoniale.

Le travail de diagnostic sera présenté en trois parties. La première consiste à développer les catégories retenues pour inventorier les éléments du patrimoine. La deuxième montrera l'inégale répartition du patrimoine le long de la véloroute. Enfin, seront exposés les enjeux identifiés après les deux parties précédentes.

## II) Le patrimoine rural peut être regroupé en quatre catégories

### 1) Le milieu naturel et les paysages agraires

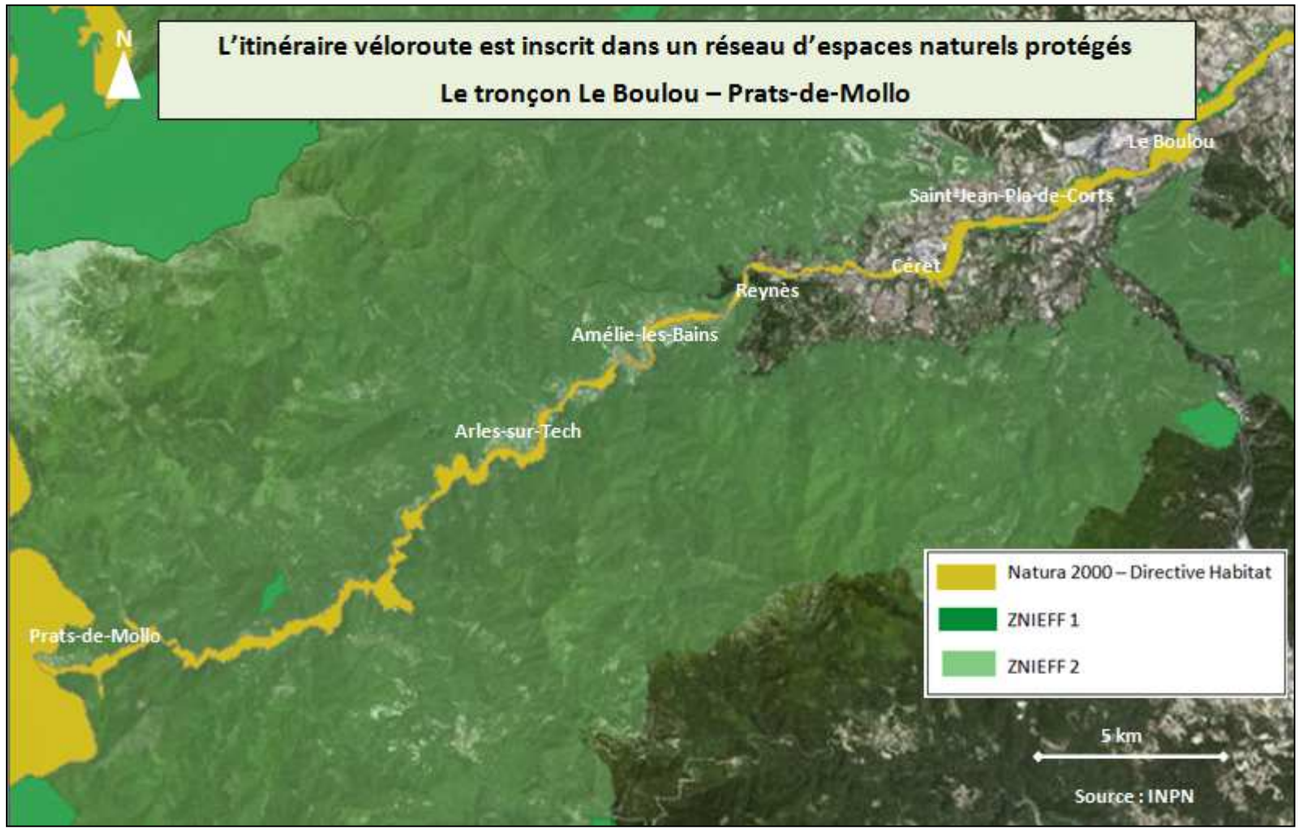
Ils sont constitués de divers éléments parmi lesquels Le Tech joue un rôle prépondérant. Véritable trame bleue le long de l'ensemble du parcours, il offre des espaces naturels remarquables et structure le territoire. Il joue un rôle patrimonial notamment par ses franchissements (les ponts) qui font partie de l'identité territoriale.

*Le Tech offre des espaces de promenades, ici : Le Boulou, photo personnelle prise le 22/10/2012*

L'espace traversé par la véloroute est essentiellement agricole jusqu'à Amélie-les-Bains et naturel (espaces boisés) jusqu'à Prats-de-Mollo. Les espaces agricoles sont constitués de vergers de cerisiers (cerises de Céret), de champs d'oliviers et de vignes. On y trouve également de nombreux mas, occupés ou non, réhabilités ou non, qui témoignent d'une activité agricole dynamique mais en déclin. Les exploitants agricoles sont de moins en moins nombreux et les productions viticoles de moins en moins importantes malgré plusieurs Appellation

d'Origine Contrôlée (Côte du Roussillon). D'après le rapport de présentation du PLU de la ville de Céret, on estime que de 1988 à 2010, le nombre d'exploitations ayant leur siège dans la commune est passé de 266 à 98. La superficie agricole utilisée est elle passée de 895 ha à 587 ha. Plusieurs sites naturels sont situés sur ou à proximité de la véloroute. On peut citer les Gorges de la Fou à Arles-sur-Tech qui sont accessibles au public et les fouilles archéologiques de Céret qui font l'objet d'une réglementation par le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine (SDAP).

Concernant les dispositifs de protection liés à ce type de patrimoine, on distingue deux types de Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (illustration ci-dessous). Les ZNIEFF de type 1 sont des secteurs de grand intérêt biologique ou écologique, les ZNIEFF de type 2 sont de grands ensembles naturels riches et peu modifiés offrant des potentialités biologiques importantes. Un réseau Natura 2000 « Les rives du Tech » a été classé dans ce territoire car il abrite des habitats et des espèces animales d'intérêt communautaire. Les activités humaines sont donc contrôlées dans cet espace naturel.




*L'itinéraire de la véloroute : un espace protégé, Auteur : David Thibaudeau.*

## 2) Les savoir-faire traditionnels

Les savoir-faire traditionnels constituent un formidable élément patrimonial en vue d'un développement touristique de la région. Ce sont des activités que l'on ne retrouve pas sur la frange littorale qui font la spécificité du territoire. Certains savoir-faire bénéficient d'une démarche de valorisation au contraire d'autres qui sont trop peu mis en valeur. Il y a donc ici un fort potentiel de valorisation (ces éléments seront développés ultérieurement). Ces savoir-faire sont parfois liés à une ancienne activité industrielle. Les mines de Batère situées à Corsavy ont par exemple entraîné le développement de savoir-faire liés au traitement du fer. On retrouve aujourd'hui des vestiges de cette époque (la mine a fermé en 1985). On retrouve certains conservatoires et autres musées qui témoignent de ces savoir-faire.

### 3) Les éléments culturels

Les éléments culturels de certains espaces ont été recensés tant ils font l'identité de ces espaces. Nous comprendrons ultérieurement qu'ils sont suffisamment mis en valeur pour donner une identité forte à la commune concernée. L'enjeu est alors de perdurer ces démarches dans le temps afin que ces éléments restent un prétexte fort de développement L'identité culturelle liée au thermalisme des villes du Boulou et d'Amélie-les-Bains est donc au centre de ces intentions, ainsi que l'identité artistique de la ville de Céret (photo ci-dessous).

*Elément fort de l'identité de la ville de Céret : les boutiques d'art, photo personnelle prise le 22/10/2012*

### 4) Le bâti historique classé

De nombreux bâtiments et ouvrages sont classés ou inscrits monument historique. A ce titre, ils bénéficient d'une protection et d'une mise en valeur patrimoniale. Lors de nos différentes visites sur site, nous nous sommes rendu compte que tous les offices de tourisme sont en mesure de communiquer à ce sujet, notamment par le biais de plaquettes explicatives. Ces bâtiments sont d'origine diverse. Ils peuvent être religieux ou liés à un ou des évènements historiques par exemple. Certains sont cependant plus à mêmes de répondre à une démarche de développement touristique en raison de leur accessibilité ou la place qu'ils tiennent au sein de la commune.

Céret a su profiter de son histoire riche en construisant un Musée d'Art moderne qui met en valeur l'identité culturelle et historique de la ville. Le musée constitue un dispositif de mise en valeur qui participe au rayonnement de la commune de Céret.

Cette catégorisation des éléments du patrimoine rural nous a permis d'identifier un contraste de répartition de celui-ci le long de la véloroute qui nous a permis de dégager des enjeux à l'échelle du territoire.

## III) Une inégale répartition du patrimoine le long de la véloroute

### 1) Les « places fortes » du patrimoine rural

>***Arles-sur-Tech***

C'est une commune qui a une histoire industrielle riche. Etape obligatoire de l'acheminement du minerai de fer vers Elne, on y trouve aujourd'hui des vestiges de cette époque avec par exemple le « carreau de la mine » (photo ci-après), usine de traitement du minerai de fer. Ce site a un formidable potentiel de mise en valeur, aujourd'hui conservé mais souvent inaccessible. Le site sert de lieu de concert en plein air en saison estivale. « Les mercredi d'Arles » est un festival créé en 2008 qui attire des artistes comme Calogéro, Cali ou Yannick Noah les mercredi d'été. Le site attire des artistes de plus en plus reconnus d' années en années et pourrait bénéficier d'un autre type de valorisation pendant toute l'année en vue d'un développement touristique.

La ville abrite quelques artisans qui pratiquent des activités liées au traitement du fer (ferronnerie). Mais également le conservatoire des tissages catalans (Centre d'Artisanat, d'Art et de Traditions) qui valorise l'ancienne activité artisanale et économique de la ville et ouvert tous les jours de l'année.

L'abbaye Sainte-Marie, classée Monument Historique, a attiré 18 499 visiteurs en 2011 et se classe en 25ème position des sites les plus fréquentés du département (Source : Réseau Culturel / Terre Catalane - CDT 66 – 2011). Enfin, les Gorges de la Fou, peuvent elles aussi être visitées et témoignent du patrimoine naturel de la région.

*Le site du carreau de la mine à Arles-sur-Tech, potentiel de mise en valeur, photo personnelle prise le 1/11/12*

>***Amélie-les-Bains-Palalda***

La commune est reconnue comme ville thermale. Elle bénéfice d'un apport touristique important lié à cette activité. C'est un élément culturel qui donne une identité à cet espace. Grâce au Tech, elle a su se servir de cette culture comme vitrine touristique de la ville. A Palalda, commune rattachée en 1942, on trouve un ensemble de bâtis formant un petit quartier médiéval très bien conservé (photo ci-dessous).

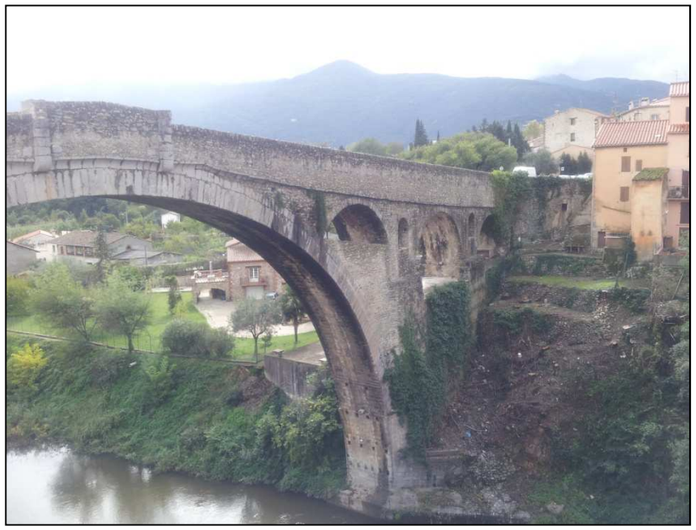
*Le village médiéval de Palalda, une mise en valeur du patrimoine rural, photo personnelle prise le 29/10/12*

>***Céret***

La commune concentre des éléments du patrimoine rural riches et variés. Véritable « place forte » parmi les « places fortes », c'est sans doute la ville la plus riche parmi celles traversées par la véloroute en termes de patrimoine. Le centre ville renferme le patrimoine artistique avec une forte domination du cubisme. Céret possède de nombreuses galeries d'art et un musée d'art moderne qui vise à rayonner l'identité de la ville riche culturellement. Le musée comptabilise 74 226 visiteurs en 2011 ce qui le place en 10ème position parmi les sites touristiques les plus visités des Pyrénées-Orientales (Source : Réseau Culturel / Terre Catalane - CDT 66 – 2011). On peut y découvrir la tauromachie en période estivale. Il y a également une culture agraire importante avec les

cerises de Céret, même si cette production est en déclin depuis plusieurs décennies. Les vergers abritent toujours les casots qui sont plus ou moins bien conservés et qui constituent un élément typique du patrimoine rural.

Le pont du diable, inscrit sur la liste des monuments historiques depuis 1989 donne un atout supplémentaire à la ville qui a procédé à des démarches de mise en valeur. Son cœur de ville typique abrite de nombreux cafés et restaurants qui augmentent encore davantage son attractivité.



*Le pont du Diable, élément touristique de la ville de Céret, photo personnelle prise le 22/10/12*

>***Le Boulou***

La ville du Boulou bénéficie d'un patrimoine historique riche. Ville stratégique de par sa situation géographique proche de l'Espagne, elle a été le lieu de passage de plusieurs civilisations et de conflits. On trouve aujourd'hui plusieurs monuments classés qui témoignent de cette histoire (photo ci-dessous). La ville a su valoriser ces éléments par la mise en place d'itinéraires pédestres dans le centre-ville. La commune est également liée au thermalisme, au même titre qu'Amélie-les-Bains. Bien que Le Boulou soit moins reconnu pour son activité thermale, elle profite de cet élément pour en faire un atout touristique.

*La Tour Quadrangulaire au Boulou, classée Monument Historique, elle témoigne de l'histoire de la ville, photo personnelle prise le 22/10/12*

## 2) Des espaces qui bénéficient d'autres atouts

>***Prats-de-Mollo***

Prats-de-Mollo est à l'extrémité ouest de  la véloroute et commune située la plus en altitude. C'est une ville fortifiée composée de ruelles pavées, dominée par le Fort Lagarde construit par Vauban et classé Monument Historique depuis 1925. Le site comptabilise 11 774 visites en 2011 et se classe en 31ème position parmi les sites touristiques les plus fréquentés du département (Source : Réseau Culturel / Terre Catalane - CDT 66 – 2011). La ville est également liée à l'activité minière mais c'est aujourd'hui ses quelques thermes et sa situation géographique idéale pour la pratique de la randonnée qui font l'identité rurale et un des moteurs économiques de la commune. Elle a su faire de ses atouts naturels un avantage pour attirer une population désireuse d'activités de pleine nature et fuyant les stations balnéaires bondées du littoral. De plus, en mettant à disposition des hébergements, la commune permet aux touristes de rester à l'intérieur de la cité ce qui apporte une ressource financière supplémentaire.

>***Reynès***

Le bourg de Reynès n'est pas traversé par la véloroute. L'originalité de la commune réside dans son pont  de type Eiffel, qui ne sert aujourd'hui qu'aux piétons et cyclistes. L'itinéraire passe par ce pont qui permettait à l'ancienne voie ferrée lié d'enjamber le Tech. Le pont offre un point de vue intéressant sur le haut-Vallespir.

Des itinéraires de randonnées pédestres et VTT existants permettent de découvrir la commune de Reynès à partir de l'itinéraire véloroute.

>***Saint-Jean-Pla-de-Corts***

La commune abrite la briqueterie Sainte-Marcelle qui est une propriété privée et qui pourrait bénéficier d'une certaine valorisation en vue d'un développement touristique. On y trouve également l'église Saint-Jean, classée Monument Historique et qui pourrait bénéficier d'une meilleure accessibilité à partir de l'itinéraire véloroute. L'atout principal de la ville réside dans le fait qu'on y trouve un espace récréatif semi-naturel (photo ci-après). Le centre de loisirs permet de se baigner et de pratiquer des activités nautiques. La véloroute passe à proximité immédiate des deux plans d'eau ce qui idéal. Le site pourrait profiter d'un balisage en amont pour indiquer aux usagers la présence de cet espace récréatif.

*L'entrée du pont de Reynès en allant vers Amélie-les-Bains, photo personnelle prise le 29/10/12*

*Le centre de loisirs de Saint-Jean-Pla-de-Corts, un atout touristique indéniable, source : http://stjeanpladecorts.fr/les_lacs.php*

Cette répartition du patrimoine rural le long de la véloroute nous a permis de dégager des enjeux à l'échelle du territoire synthétisés dans la partie suivante.

## IV) Les enjeux dégagés à l'échelle du territoire traversé par la véloroute

### 1) Des enjeux multiples

Le territoire traversé par la véloroute bénéficie d'un patrimoine rural riche et varié. Les dispositifs de protection des espaces naturels et des monuments historiques sont un atout pour ce territoire. Elle abrite d'autres bâtiments liés à l'agriculture qui peuvent bénéficier d'une valorisation en vue d'un développement touristique. De même que des espaces récréatifs et activités de plein air qui peuvent profiter à un certain type de population. Céret représente la vitrine culturelle de la région et a su valoriser son histoire pour en faire un atout touristique. Les chiffres de fréquentation touristique attestent de la réussite de la mise en valeur des éléments patrimoniaux et du dynamisme économique et social de la commune.

Ce patrimoine peut être une source de développement économique pour certaines villes. La création d'itinéraires thématiques et la mise en valeur de certains éléments patrimoniaux seraient intéressantes.

Cependant, l'inégale répartition du patrimoine entre les villes est une faiblesse et peut représenter une menace à l'avenir. Certains éléments gagneraient à être davantage valorisés pour ne pas que certaines villes soient simplement traversées par les usagers. Enfin, la déprise agricole de la région peut être une menace car ce sont les paysages agraires qui font l'identité d'un espace rural.

## 2) Grille AFOM

| ATOUTS | FAIBLESSES |
|---|---|
| ❑ Patrimoine rural riche et varié.<br>❑ Dispositifs de protection présents.<br>❑ Nombreux Mas et Casots.<br>❑ Céret : vitrine culturelle de la région.<br>❑ Espaces récréatifs.<br>❑ Circuits de randonnées préexistants. | ❑ Répartition inégale du patrimoine entre les communes<br>❑ Certains éléments gagneraient à être davantage valorisés. |
| **OPPORTUNITES** | **MENACES** |
| ❑ Création d'itinéraires thématiques.<br>❑ Intérêt économique pour certaines communes.<br>❑ Certains éléments peuvent être valorisés par leur mise en valeur patrimoniale. | ❑ Déprise agricole.<br>❑ Non valorisation de certains éléments patrimoniaux.<br>❑ Les usagers risquent de ne pas s'arrêter ou de ne pas s'attarder dans certaines communes. |

Le paysage n'est pas seulement un « décor », c'est un élément identitaire fort qui peut contribuer à l'attractivité du territoire et être inclus dans les projets. Il est donc important pour les différents acteurs concernés qu'ils y voient leur intérêt à intégrer une opération de valorisation paysagère dans un projet de développement local.

Dans la mesure où la continuité des unités paysagères dépasse le découpage administratif, il est indispensable d'aborder le paysage à travers une démarche de réflexion concertée entre les communes. Le Pays est une échelle intéressante pour traiter du sujet.

Dans le cadre de notre étude, il s'agit de voir comment la véloroute peut jouer à la fois le rôle de support et d'outil de la valorisation du paysage dans un objectif de développement local.

D'après une étude (1) du CAUE et de l'AURCA le Pays dispose d'une variété de paysage qu'elle classe en 7 entités morphologiques (voir carte n° 1) : La côte vermeille, la plaine et le littoral, les Albères, la porte du Vallespir, l'Aspre viticole, le massif des Aspres et, le haut Vallespir.

**LES 7 ENTITES MORPHOLOGIQUES DU PAYS PYRENEES MEDITERRANEE**

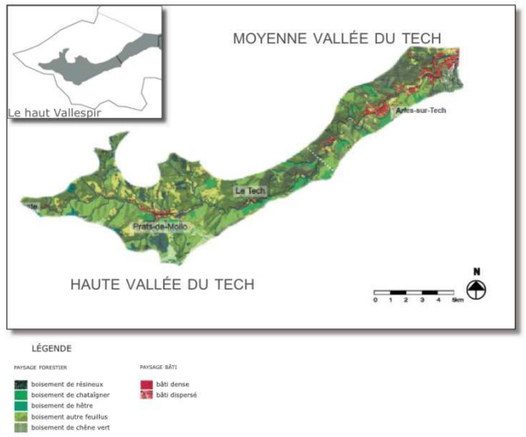
***Source :*** *Schéma territorial de l'habitat et des paysages en Pays Pyrénées Méditerranée, 2012*

(1) Le schéma territorial de l'habitat et des paysages en Pays Pyrénées Méditerranée est une construction stratégique d'action en matière d'habitat et de paysage qui date de mars 2012. Pour le volet paysage qui nous intéresse ici, il est question de «promouvoir la protection, la gestion, la valorisation et l'aménagement des paysages urbains et ruraux, […]. Elaborer une stratégie globale de développement raisonné favorisant le respect de l'environnement, du cadre de vie, des usages, du patrimoine bâti et paysage, […].Développer la coopération transfrontalière en élaborant et en mettant en œuvre des programmes communs de mise en valeur de l'architecture, de l'urbanisme et des paysages ». L'élaboration de ce schéma s'est faite en concertation avec les acteurs du territoire notamment les élus qui ont participé au diagnostic paysager, le Pays, l'AURCA, le CAUE et la population.

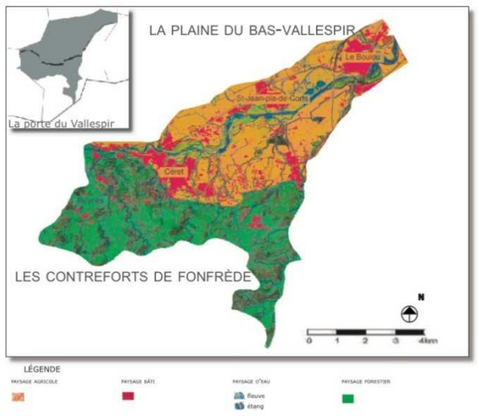
A leur tour, ces entités sont-elles même découpées en sous entités en fonction du type d'occupation du sol (voir cartes n° 2 et 3). Comme la véloroute traverse uniquement la porte du Vallespir et le haut Vallespir, il s'agira pour nous de retenir uniquement les sous-entités suivantes :

- la plaine du bas Vallespir,
- les contreforts de Fonfrède,
- la moyenne vallée du Tech et
- la haute vallée du Tech

**LES SOUS-ENTITES DU VALLESPIR QUI CONCERNENT LA VELOROUTE**




***Source : Schéma territorial de l'habitat et des paysages en Pays Pyrénées Méditerranée, 2012***




***Source : Schéma territorial de l'habitat et des paysages en Pays Pyrénées Méditerranée, 2012***

A partir de là, le CAUE et l'AURCA ont pu identifier des catégories de paysages :

- Paysage de plaine
- Paysage forestier et
- Paysage de montagne.

Pour mener à bien ce travail, nous avons effectué, lors de nos sorties sur le terrain, une lecture de paysage par plans successifs. Tout d'abord, nous avons étudié le paysage immédiat c'est-à-dire ce qui constitue le 1er plan et dont va dépendre la variation du champ visuel. On y trouve ainsi des éléments qui ont une valeur symbolique mais également matérielle liée à des usages anciens et modernes (mas, casots, châteaux,…), et des formes qui résultent d'activités de production économique (agriculture, industrie).On y a ajouté des observations intuitives qui mettent en avant ce que nous avons apprécié dans la paysage et qui contribue à sa qualité (imagination, impression, jugement esthétique, goût pour la nature) et des observations systématiques en annotant sur une carte les différents points de vue qui peuvent susciter l'intérêt de l'observateur.

Ensuite, nous avons analysé les éléments lointains, bâtis ou non, où on a pu relever des repères : villages, monuments, lignes de haute tension, usines, ….

Ainsi, tout cela a permis de dégager trois points importants. Premièrement, que le paysage agricole est varié (VI), deuxièmement, que le paysage urbain possède une forte identité culturelle et historique (VII) et enfin que le paysage naturel est essentiellement lié à la montagne et à la forêt (VIII).

## VI) Un paysage agricole varié

Du Boulou à Céret, la plaine est essentiellement agricole. L'exploitation (1) et le bâti (2) en font un paysage aux diverses facettes.

### 1) Un paysage lié à l'exploitation agricole

On y observe des vergers qui constituent un  élément fort du paysage : près de Céret, nous pouvons voir des cerisiers plantés en rang et qui donnent des notes roses au printemps au moment de leur floraison.

***Culture de cerisier en plaine à Céret.***
***Source : L. ALDERETE, novembre 2012***

On peut également observer quelques vignes. Elles marquent le paysage de leurs stries répétitives créant ainsi des lignes de fuite qui vont guider le regard au plus profond du paysage.

***Vignes à Saint-Jean-Pla-de-Corts avec les Albères au loin.***
***Source : L. ALDERETE, novembre 2012***

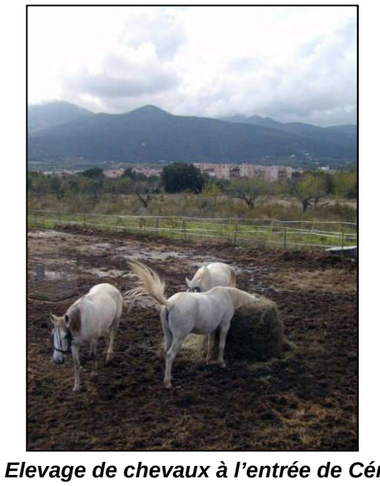
Le tronc malmené par le vent des oliviers et leur feuillage à couleur variante apportent respectivement mouvement et contraste.

***Plantation d'olivier à Céret.***
***Source : L. ALDERETE, novembre 2012***

Quant aux friches, elles sont composées de végétations spontanées ce qui n'est pas forcément un élément négatif car elles créent des ruptures dans le paysage agricole.

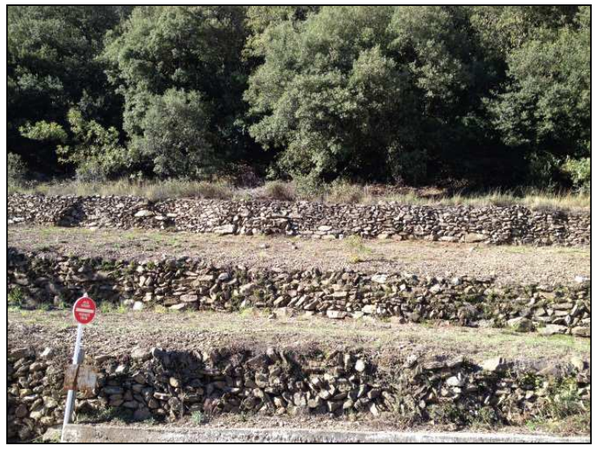
***Friche ouvrant la vue vers Saint-Jean-Pla-de-Corts et les Albères.***
***Source : D. THIBAUDEAU, novembre 2012***

Le paysage est également marqué par l'élevage de chevaux en plein air et de chèvres  ce qui produit des zones de pâturage avec de la végétation à ras du sol. Les chèvres se trouvent dans le domaine du château d'Aubiry, symbole paysager de l'arrivée à Céret en venant de Saint-Jean-Pla-de-Corts.



***Elevage de chevaux à l'entrée de Céret.***
***Source : L. ALDERETE, novembre 2012***

Avec les quelques cultures en terrasse que l'on peut trouver le long de la véloroute, on est plus dans un paysage construit où les pentes sont aménagées.



***Terrasses agricoles près d'Arles sur Tech.***
***Source : L. ALDERETE, novembre 2012***

### 2) Les éléments bâtis du paysage

Autre élément important : les mas et les casots. Un peu avant d'atteindre Céret, on en trouve un grand nombre le long de la véloroute. Ces bâtiments faits de pierres et de tuiles canal ponctuent le paysage. Avec le moulin à vent, ils donnent une véritable ambiance pittoresque qui rappelle les activités et les techniques anciennes, celles des sociétés agraires traditionnelles.

***Mas Chambon à la sortie de Saint-Jean-Pla-de-Corts. Source : D. THIBAUDEAU, novembre***

***Casots plus ou moins bien entretenues le long de la véloroute à Céret. Source : L. ALDERETE, novembre 2012***

***Moulin à vent abandonné à Saint-Jean-Pla-de-Corts. Source : L. ALDERETE, novembre 2012***

Depuis la véloroute nous avons donc pu observer un paysage agricole qui mêle culture, élevage et bâti. Maintenant, il s'agit de montrer que les villes qui sont traversées par la véloroute possèdent des paysages qui témoignent de la créativité de l'homme, des pratiques sociales et des pratiques religieuses.

## VII) Un paysage urbain à forte identité territoriale

Le paysage urbain présente des éléments récurrents d'une part, que l'on peut retrouver dans la plupart des communes traversées (1) et des éléments plus spécifiques d'autre part, qui caractérisent certaines d'entre elles (2).

### 1) Les éléments réccurents

Les villes traversées par la véloroute présentent des éléments communs notamment par le biais du bâti, des rues, des places, et de leur stratégie d'implantation sur le territoire.

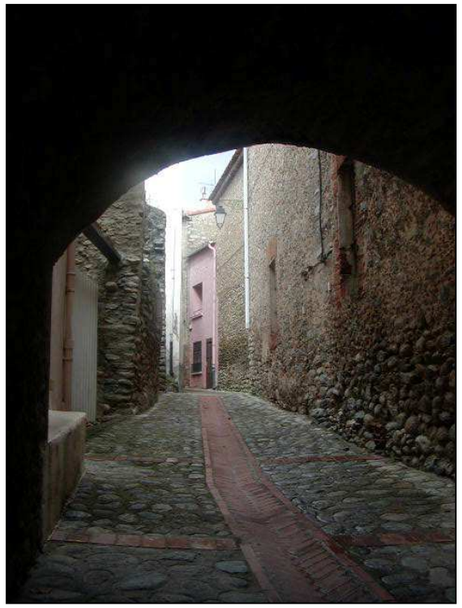
***>Le bâti***

Le paysage urbain se traduit aussi à travers une architecture traditionnelle qui apporte une richesse à celui-ci. Le matériau le plus souvent employé dans la construction est la pierre. Toutefois, certains murs sont agrémentés de briques rouges pour apporter une teinte nuancée supplémentaire. Les toits en tuiles canals apportent une touche de couleur très visible dans le paysage et marquent celui-ci d'une identité locale très forte.

***Ci-haut : rue à Saint-Jean-Pla-de-Corts. Ci-contre : rue au Boulou.***
***Source : L. ALDERETE, novembre 2012***

**>*La rue***

Dans les centres anciens, les rues étroites et sinueuses forment des couloirs qui ferment le paysage et dans lesquels la lumière du soleil a du mal à pénétrer. Toutefois, l'alignement des bâtiments de part et d'autre de ces rues favorisent des percées intéressantes. Cependant, plus on s'éloigne du centre et plus les rues sont larges ce qui favorise les lignes de fuite et la pénétration de la lumière.



***Rue à Saint-Jean-Pla-de-Corts.***
***Source : L. ALDERETE, novembre 2012***

***Rue à Palalda.***
***Source : N. MEKDAD, novembre 2012***

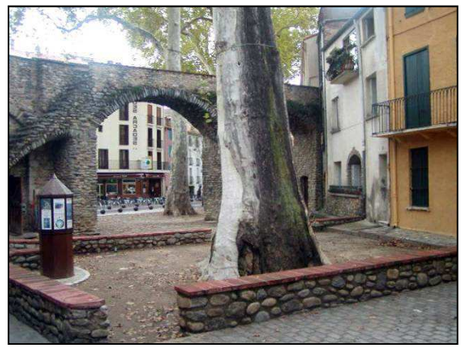
***Rue à Arles-sur-Tech.***
***Source : L. ALDERETE, novembre 2012***

**>*L'espace public***

Autre élément qui revient souvent et dont la quantité n'est pas négligeable ce sont les espaces publics. Ceux-ci, contrairement aux rues, portent sur des paysages ouverts. Ils ont l'avantage également d'être très végétalisés ce qui participe à la qualité de vie. (palmiers, pins, olivier, platanes).

***Place au Boulou.***
***Source : L. ALDERETE, novembre 2012***

***Place des 9 jets à Céret.***
***Source : L. ALDERETE, novembre 2012***



***Place Pablo Picasso à Céret.***
***Source : L. ALDERETE, novembre 2012***

***Abords de la place des évadés à Saint-Jean-Pla-de-Corts. Source : L. ALDERETE, novembre 2012***

***Place de l'église à Reynes.***
***Source : [http://coccinelle23.over-blog.fr](http://coccinelle23.over-blog.fr), novembre 2012***

**2) <u>Les  éléments spécifiques</u>**

Certaines villes se distinguent par rapport à d'autres. Tout d'abord, il y a celles qui nous offrent de véritables paysages de villes promontoires qui coiffent le sommet des collines. D'ailleurs, les lignes horizontales du paysage naturels et celles du bâti semblent se confondre.

***Prats-de-Mollo.***
***Source : http://photo66.over-blog.com, novembre 2012***

***Saint-Jean-Pla-de-Corts.***
***Source : L. ALDERETE, novembre 2012***

Ensuite, Amélie-les Bains est intéressante dans la mesure où elle nous révèle une relation paysagère entre la ville et sa rivière le Tech. On peut d'ailleurs  voir  sur la photo ci-dessous, que la ville est ordonnée autour d'elle et que le flanc de la montagne, tel un écran, ferme les perspectives.

***Amélie-Les-Bains. Source : N. MEKDAD, novembre 2012***

Enfin à Arles sur Tech,  l'industrie du XIXème siècle a laissé son empreinte dans le paysage urbain. Dans la région, elle est souvent liée à l'activité minière. Le carreau de la mine d'Arles sur Tech par exemple, montre bien par sa stature qu'il était le cœur de l'activité économique de la ville. Fermée depuis 1923, il laisse aujourd'hui une friche au caractère impressionnant et rempli de nostalgie.

***Carreau de la mine à Arles-sur-Tech. Source : S. RODRIGUEZ, novembre 2012***

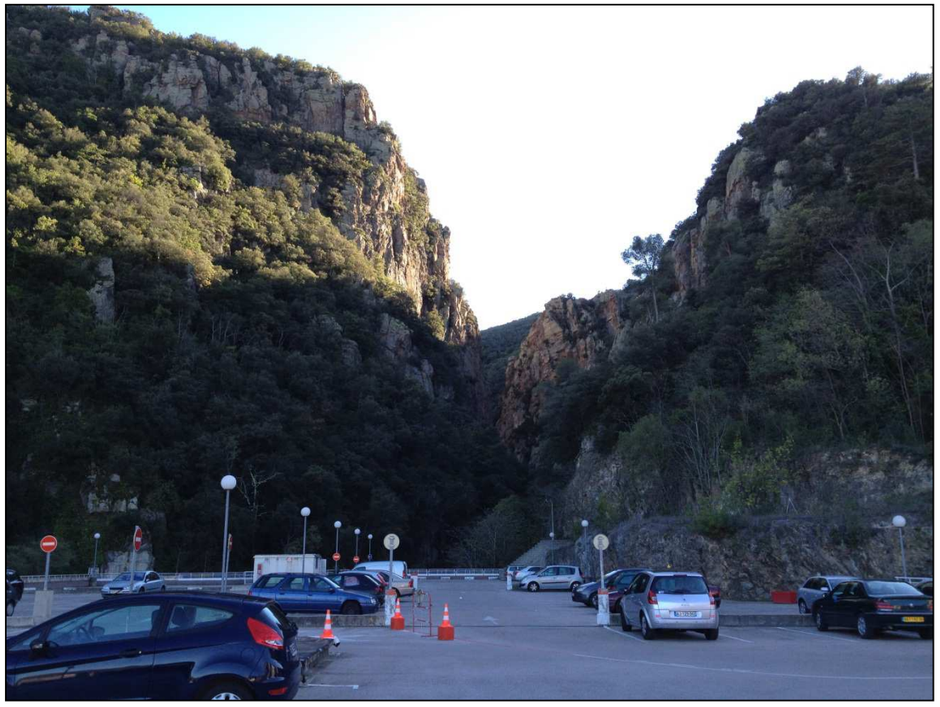
## VIII) Un paysage naturel essentiellement lié à la montagne et à la forêt.

Une fois dans les contreforts de Fonfrède et jusque dans la haute vallée du Tech , le paysage est extrêmement boisé et marqué par le relief des Aspres au nord et des Albères au sud. Sur les bas de pente des montagnes, on a essentiellement des châtaigniers et des chênes verts. Puis à mesure qu'on prend de l'altitude, on a des hêtres et des conifères. Ces montagne offre un appui visuel et se retrouvent dorénavant  au-devant de la scène.  Sur la photo ci-dessous à droite, les remous du Tech qui s'apaisent au loin, guident notre regard qui finit par se heurter à la montagne en face.

***Paysage de montagne et de forêt vers le Tech.***
***Source : L. ALDERETE, novembre 2012***

***Paysage lié au Tech à Arles-sur-Tech***
***Source : L. ALDERETE, novembre 2012***

A Amélie-les bains, le paysage est fortement minéral avec une roche calcaire. De part et d'autre de la photo ci-dessous, nous pouvons voir  des  parois rocheuses impressionnantes avec des feuillus.



***Paysage minéral à Amélie-les-Bains.***
***Source : N. MEKDAD, novembre 2012***

Conclusion : La diversité des paysages est un atout majeur du Pays Pyrénées Méditerranée. Elle permet d'exacerber les désirs de nature, de campagne mais également de ville. D'ailleurs, nous l'avons vu à travers le présent diagnostic que la ville est capable de constituer un paysage intéressant. Il est donc important pour le Pays de mettre en tourisme ces paysages pour pouvoir développer une offre capable d'avoir des  retombées économiques.