



Port de plaisance fluviale sur le Petit Rhône à Fourques

PRESENTATION HISTORIQUE ET EVOLUTION DU PROJET



SOMMAIRE

1.PREAMBULE	3
2.CONTEXTE ET DESCRIPTION GENERALE.....	3
2.1. Contexte du projet	3
2.2. Description générale du projet	4
3. JUSTIFICATION DU CHOIX DU PROJET PRESENTE A L'ENQUETE PUBLIQUE ET DE SON UTILITE PUBLIQUE	6
3.1. Justification du choix du projet présenté à l'enquête.....	6
3.1.1. Rappel des décisions et études antérieures	6
3.1.2. Solution retenue et raison de ce choix	24
3.2. Justification de l'utilité publique du projet	30

1. PREAMBULE

La présente notice explicative a pour **objectif de permettre au lecteur d'appréhender précisément la nature du projet faisant l'objet de la procédure de déclaration publique et de lui apporter les éléments de justification du caractère d'utilité publique du projet en question.**

Ainsi, le présent document comprend les éléments suivants :

- Rappel du contexte et description générale du projet ;
- Justification du projet présenté à l'enquête publique ;
- Justification de l'utilité publique du projet.

2. CONTEXTE ET DESCRIPTION GENERALE

2.1. CONTEXTE DU PROJET

Lancé en 2009 à l'initiative du SCoT Sud Gard, et animé par le Conseil Général du Gard, le projet de mise en réseau de 9 escales de plaisance gardois a été lauréat de l'appel à projet « ports de plaisances exemplaires » du Ministre de l'écologie et du développement durable, des transports et du logement en 2011.

Le projet « ports de plaisance exemplaires en réseau » est une démarche de progrès. Elle concerne, dans l'immédiat ; neuf escales bordant le canal du Rhône à Sète autour d'une volonté partagée visant l'amélioration du cadre de vie, le développement économique, le rayonnement touristique et la préservation et la valorisation de leurs patrimoines et de leurs savoir-faire.

L'objectif final de cette démarche est de revaloriser l'artère fluviale du Sud du Gard qui relie le Grand Rhône, le Petit Rhône, la Méditerranée ou encore Sète et le Canal du Midi et de l'ouvrir à ses territoires intérieurs.

Il propose le réaménagement et la création d'installations fluviales dans le but :

- d'améliorer et accroître la capacité d'accueil des plaisanciers (in fine ce sont 1590 places qui seront mises à disposition des plaisanciers fluviaux, contre 690 actuellement) ;
- de valoriser les offres de services ;
- mais aussi et surtout, de reconnecter ces escales à leur ville et au dynamisme local.

Au travers d'une centaine d'actions définies pour la mise en œuvre de ce projet, 5 objectifs sont poursuivis :

- optimiser et créer des capacités d'accueil de bateaux de plaisance et faciliter l'usage de la plaisance ;
- rendre attractif et développer le canal, les ports et leurs territoires : développer de nouvelles filières économiques, socio-professionnelles pour un tourisme nautique fluvial et maritime durable ;

- améliorer le cadre de vie : adapter les ports en ports multimodaux, connectés à l'ensemble des territoires gardois ;
- participer à une gestion environnementale intégrée : protéger et valoriser les milieux naturels, les milieux aquatiques et les milieux patrimoniaux. Préserver les paysages emblématiques de la Camargue et du Sud Gard. Préserver les ressources ;
- animer le réseau des ports fluviaux et maritimes.

Une étude de faisabilité a ainsi été réalisée en 2012 et 2013, et le projet entre aujourd'hui dans sa phase opérationnelle. Elle se constituera par une mise en réseau de 9 escales : 7 ports de plaisance existants (Port Camargue, le Grau-du-Roi, Aigue Mortes, Gallician, Saint Gilles, Bellegarde et Beaucaire) et 2 projets de nouveau port (un port sec à Saint Laurent d'Aigouze et un port fluvial sur le petit Rhône à Fourques).



Figure 1: Calendrier de la démarche "ports de plaisance exemplaire"

Le projet de création d'un port de plaisance fluvial sur le Petit Rhône, localisé sur la commune de Fourques, s'inscrit pleinement dans cette démarche puisqu'il constitue l'un des maillons du réseau de ports fluviaux.

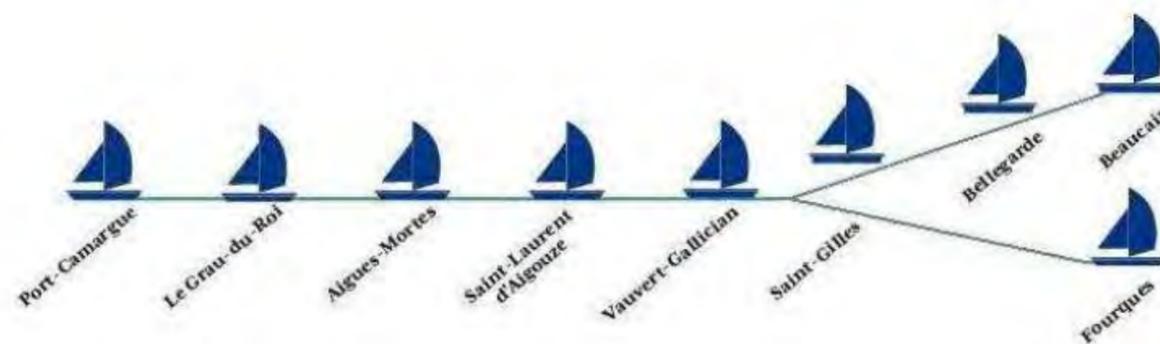


Figure 2 : Réseau des 7 ports faisant l'objet de l'opération "ports de plaisance exemplaire en réseau »

2.2. DESCRIPTION GENERALE DU PROJET

Le port de plaisance fluviale sur le Petit Rhône à Fourques dispose d'une capacité d'environ 314 anneaux destinés à accueillir des bateaux de 7 m à 20 m, le cœur de cible du projet tant les bateaux de 8 m à 12m.

Ces 314 anneaux sont répartis sur 8 pontons flottants auxquels seront amarrés perpendiculairement les bateaux. La largeur de ces pontons sera de 2,50 m pour assurer une bonne stabilité et circulation des usagers. De petits appontements flottants (catways) sont mis en place toutes les deux unités le long des navires amarrés. Pour améliorer le côté esthétique des pontons, un platelage en bois ou imitation bois pourra recouvrir la structure métallique.

Les pontons seront maintenus en place et amarrés par des pieux guides métalliques tous les 15m.

Enfin, une passerelle sur pivot assurera la liaison entre les cheminements piétonniers et chaque ponton. La largeur des passerelles sera de 1.20m.

La coupe suivante présente la disposition des pontons flottants et l'interface avec les pieux guides et les passerelles d'accès.

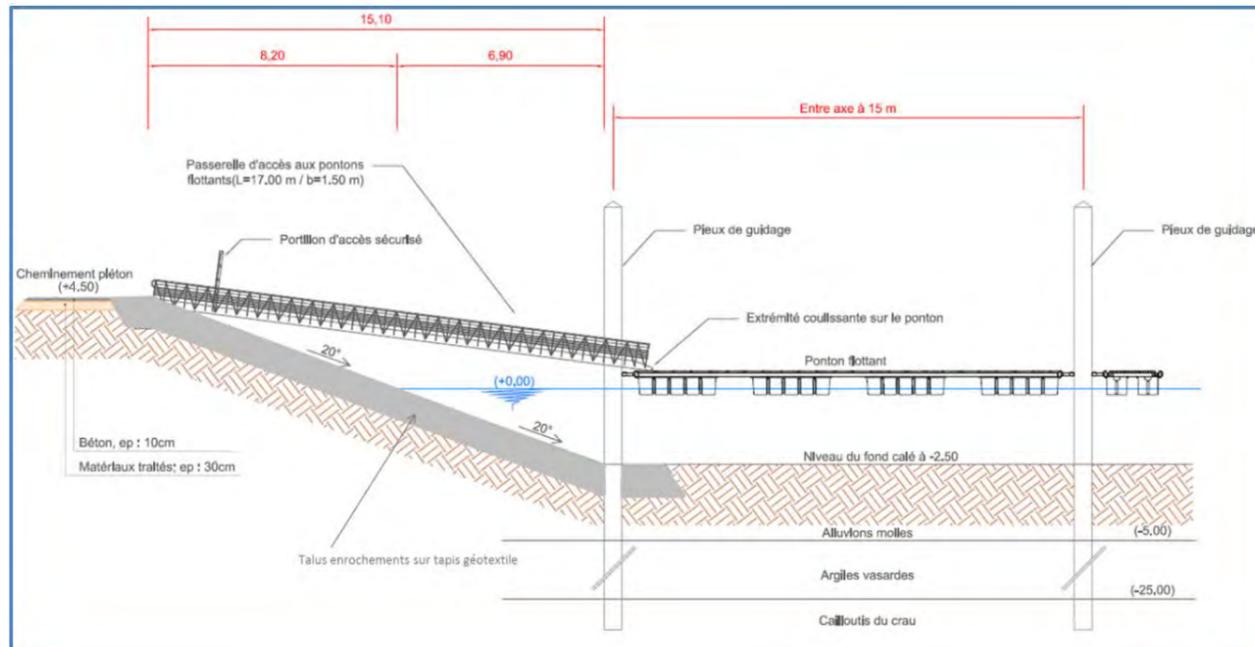


Figure 3 : Coupe sur ponton flottant

Les pontons seront équipés en réseau d'eau potable et d'électricité.

Pour sa réalisation, l'emprise portuaire (environ 87 800m²) devra être excavée sur une hauteur de 8m à 8,50m de profondeur par rapport au terrain naturel, représentant l'extraction d'environ 560 000m³ de matériaux.

Une passe d'entrée permettant la desserte du port sera également créée sur le Petit Rhône. D'une largeur de 27m elle permettra les croisements sans danger pour des embarcations jusqu'à une longueur de 12m. Pour les navires de longueur supérieure à 12 m, les usagers devront s'annoncer à la VHF avant d'emprunter la passe.

Afin de limiter les dépôts vaseux au sein du port, un système d'avivement sera mis en place. Il s'agit d'hélices qui permettent de générer un courant. L'objectif est de créer une circulation. Les effets attendus de ces hélices sont :

- Une réduction de la sédimentation des sédiments fins dans le port, plus ou moins élevée en fonction de l'intensité de mise en circulation de l'eau dans le bassin,
- Une augmentation du brassage des eaux du port, avec pour conséquence, une diminution des nuisances dues à la stagnation des eaux : mauvaises odeurs, apparition d'algues notamment.

Le bassin portuaire comportera également une cale de mise à l'eau destinée à la mise à l'eau de petit navire inférieur à 10,00 m. Cette limitation étant en partie dû aux infrastructures routières environnantes au projet de port. Elle a ainsi une largeur de 27 m pour une longueur de 35 m.

Un ouvrage d'accostage est par ailleurs prévu sur le Petit Rhône pour des bateaux de passagers. Localisé à 120m de la passe d'entrée, ce ponton lourd flottant en béton de 20.0m x 6.0m de largeur, permettra l'accostage de navettes.



Figure 4 : Vue d'ensemble du port et de ses principaux aménagements

3. JUSTIFICATION DU CHOIX DU PROJET PRESENTE A L'ENQUETE PUBLIQUE ET DE SON UTILITE PUBLIQUE

3.1. JUSTIFICATION DU CHOIX DU PROJET PRESENTE A L'ENQUETE

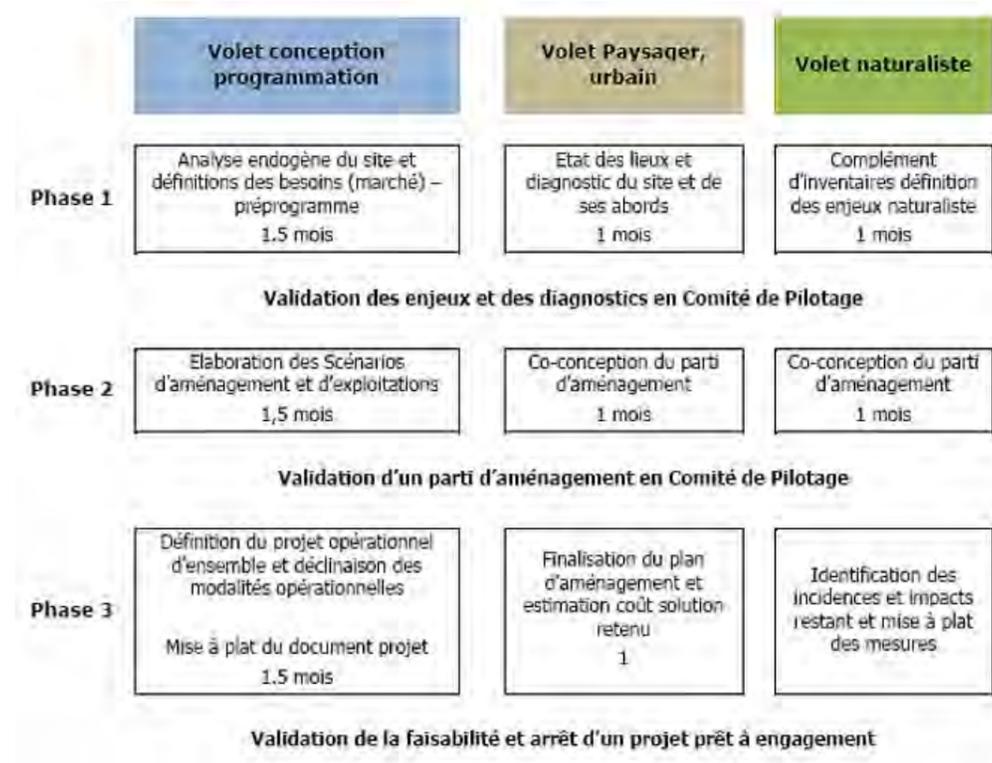
3.1.1. Rappel des décisions et études antérieures

Lors de l'**initialisation** de la démarche expérimentale « Ports exemplaires en réseau » la Communauté de Communes Beaucaire Terre **d'Argence** et la Commune de Fourques ont proposé en 2010 aux acteurs concernés un projet de création **d'un** nouveau port fluvial au droit du petit Rhône. Celui-ci, tel que défini alors, intégrait une capacité **d'accueil** de 900 anneaux pour une emprise de 9ha environ. Suite aux conclusions de la démarche de mise en réseau des ports gardois, et à **l'appui** de la concertation des acteurs de cette démarche (CG30, VNF, et Etat), il a été acté que la Communauté de Communes lance des études de faisabilité **d'ensemble** pour définir les conditions de faisabilité et **d'opportunité** (programmatiques, techniques, environnementales, financière et juridiques).

Cette étude de faisabilité **d'un Port Fluvial à Fourques** à fait l'objet d'une programmation, engagée en 2014 et menée par équipe pluridisciplinaire constituée de la SEGARD, TRACTEBEL, NATURALIA, et KANOPE. Ce programme s'est déroulé en trois phases, décomposées en volets thématiques/techniques :

- Phase 1 : Validation des enjeux et des diagnostics ;
- Phase 2 : Validation d'un parti d'aménagement ;
- Phase 3 : Validation de la faisabilité et arrêt d'un projet prêt à engagement.

Le schéma ci-dessous récapitule les objectifs de chaque équipe et volet en fonction des 3 phases.



3.1.1.1. Phase 1 : Validation des enjeux et des diagnostics

La phase 1 de la programmation a permis de valider dans un premier temps l'état des lieux initial (détermination des enjeux paysagers et urbains, des enjeux liés au milieu physique, ainsi que les premiers enjeux naturalistes), et dans un deuxième temps le positionnement du port de Fourques.

A. Etat des lieux initial

L'analyse du site et de son environnement a permis d'identifier les sensibilités du territoire et ainsi de déterminer les enjeux du projet : ces sensibilités et enjeux sont schématisés ci-après.



Figure 5 : Recensement des points majeurs: échelle de travail 1/50 000



1. L'entrée de ville



2. La Digue, balcon et fracture



5. Le pont suspendu



4. L'articulation



Figure 6 : Recensement des enjeux: échelle de travail 1/50 000

◆ Potentialités du site

La détermination des sensibilités et des enjeux du site permet d'établir, pour les phases ultérieures, les potentialités du site d'implantation du futur port : les différents axes de réflexion ainsi que leur synthèse sont représentés ci-après.



Figure 8: Potentialités de connexion



Figure 9 : Potentialités des accès et stationnement



Figure 10: Potentialités de localisation des aménagements

◆ Synthèse des potentialités et premières intentions

A ce niveau d'étude, l'emprise proposée pour le projet du port de Fourques représente globalement un trapèze de 11 ha limité :

- au Nord-Ouest, par la digue existante de protection de l'agglomération de Fourques ;
- au Sud-Ouest, par la route D15 qui permet d'accéder au pont suspendu, réalisée en léger remblais ;
- au Sud-Est, par le Petit Rhône et par la ripisylve associée à sa berge ;
- au Nord-Est, par le chemin d'accès à une station de pompage.



Figure 11 : Photo aérienne de l'emprise du projet



Figure 12 : Synthèse des potentialités

SYNTHESE
DES
POTENTIALITES

- Espace de desserte
- Digue recalibrée
Nouvelle emprise
- Ripisylve de qualité
- Aire de stationnement
- Voies Principales
- Eléments de Patrimoine
- Cône de vue

◆ Premiers enjeux naturalistes

Les prospections réalisées sur l'aire d'étude ont révélés la présence :

- d'espèces à enjeux modérés et faibles au droit de la future zone portuaire ainsi qu'au sein de la ripisylve adjacente ;
- d'enjeux écologiques et de fonctionnalités au niveau de la ripisylve ;
- d'habitat Natura 2000 ;
- d'une ZNIEFF ;
- de nombreuses espèces floristiques invasives.

Une fois ces enjeux hiérarchisés par niveau de sensibilité, les sensibilités écologiques du site sont établies et localisées : voir carte ci-dessous.

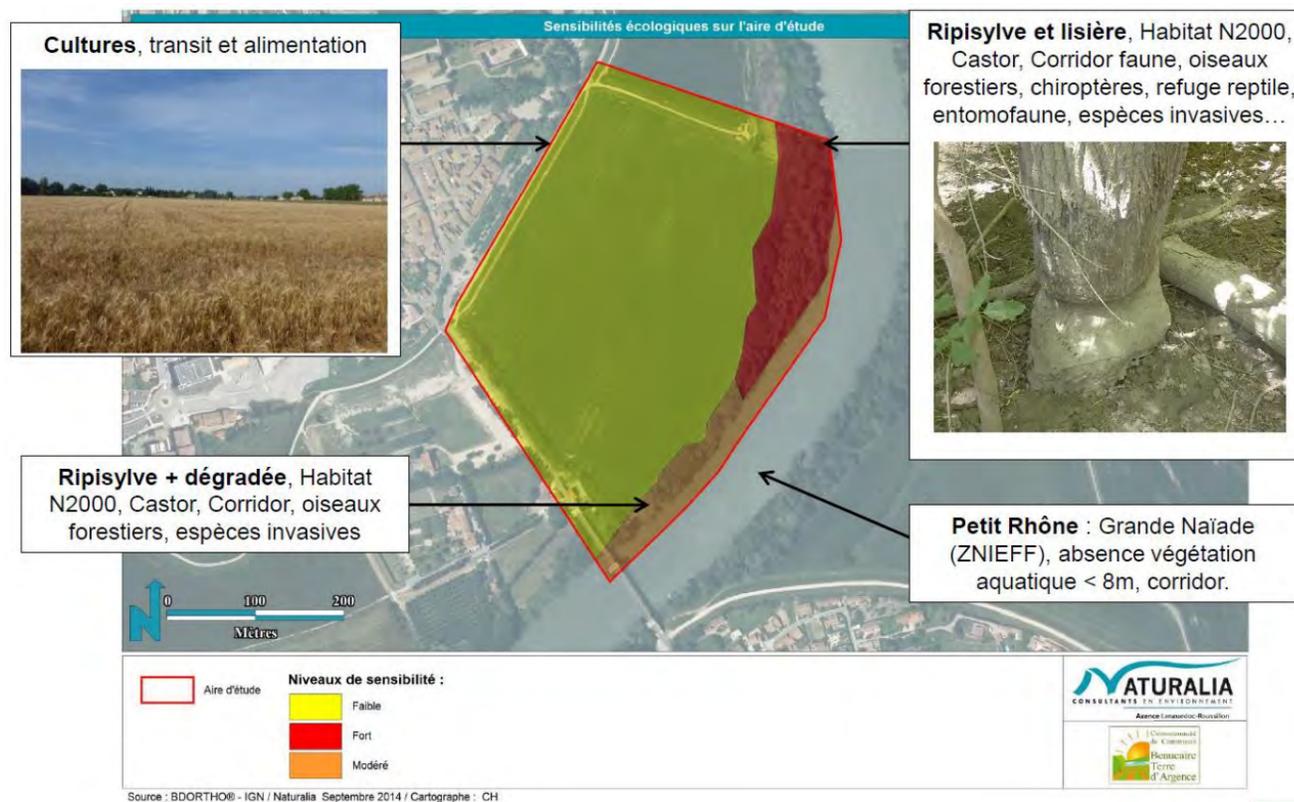


Figure 13 : Sensibilités écologiques du site

B. Positionnement du port de Fourques

La réflexion sur le port de Fourques a été conditionnée par plusieurs éléments à prendre en compte dans l'installation de celui-ci :

- Les différents marchés cibles : clientèle locale, en escale de courte durée, en escale de longue durée et bateau à passagers ;
- L'évolution des clientèles, conditionnée par trois facteurs : le manque d'attractivité de la voie d'eau par rapport à la mer, la situation économique nationale et régionale, le manque de renouvellement de la population de plaisanciers ;
- L'offre concurrente sur le Rhône : présence du port de l'Épervière à Valence, de Cruas, de Viviers et de Laudun-L'Ardoise ;
- L'offre concurrente sur le Bas-Rhône : Halte d'Avignon, d'Aramon, de Vallabrègues et d'Arles ;
- L'offre concurrente sur le canal du Rhône à Sète : présence du port de Bellegarde, de Saint Gilles, de Gallician

Ci-dessous les pistes à explorer pour les résidents, les commerces et les services, à ce niveau d'étude :





3.1.1.2. Phase 2 : validation d'un parti d'aménagement

Durant la phase 2 du programme de l'étude de faisabilité, plusieurs hypothèses de travail ont été posées. Par la suite, deux scénarios ont été proposés.

A. Hypothèse de travail

Il a été posé, comme hypothèses, la mixité des fonctions et capacités d'accueil suivantes :

- Une capacité de 300 à 400 bateaux ;
- Une exclusion de l'habitat flottant tel qu'évoqué ;
- Un accueil bateau passagers sur le Petit Rhône (gabarit et embouchure).

Concernant les orientations du projet, deux hypothèses sont faites : celle d'un projet orienté plaisance et celle d'un projet ouvert vers une vocation loisirs nautiques et autres.

Concernant les hypothèses d'aménagements, deux types sont proposées un aménagement de type portuaire (quais, palplanche, ...), et l'autre de type « bassin naturel ».

L'illustration de ces hypothèses d'aménagement est présentée ci-après.



B. Scénario 1 : aménagement de type portuaire



Figure 14 : Schéma du scénario 1 « aménagement de type portuaire »



C. Scénario 2 : aménagement de type « bassin naturel »



Figure 16 :Schéma du scénario 2 « bassin naturel »

3.1.1.3. Phase 3 : Validation de la **faisabilité et arrêt d'un projet prêt à engagement**

Afin de définir le scénario 3 ci-après, le scénario 2 a été adapté en prenant en compte des mesures d'évitement correspondant aux enjeux écologiques à éviter :

- Suppression des promenades au sein de la ripisylve et en lisière, ainsi que des éclairages associés. Ripisylve non accessible au public (A) ;
- Exclusion de plantations d'essences nectarifères en bordure de route (B) ;
- Évitement du nid de Milan noir (proximité entrée du port) (C).

Voir la localisation de ces mesures sur la figure ci-après.

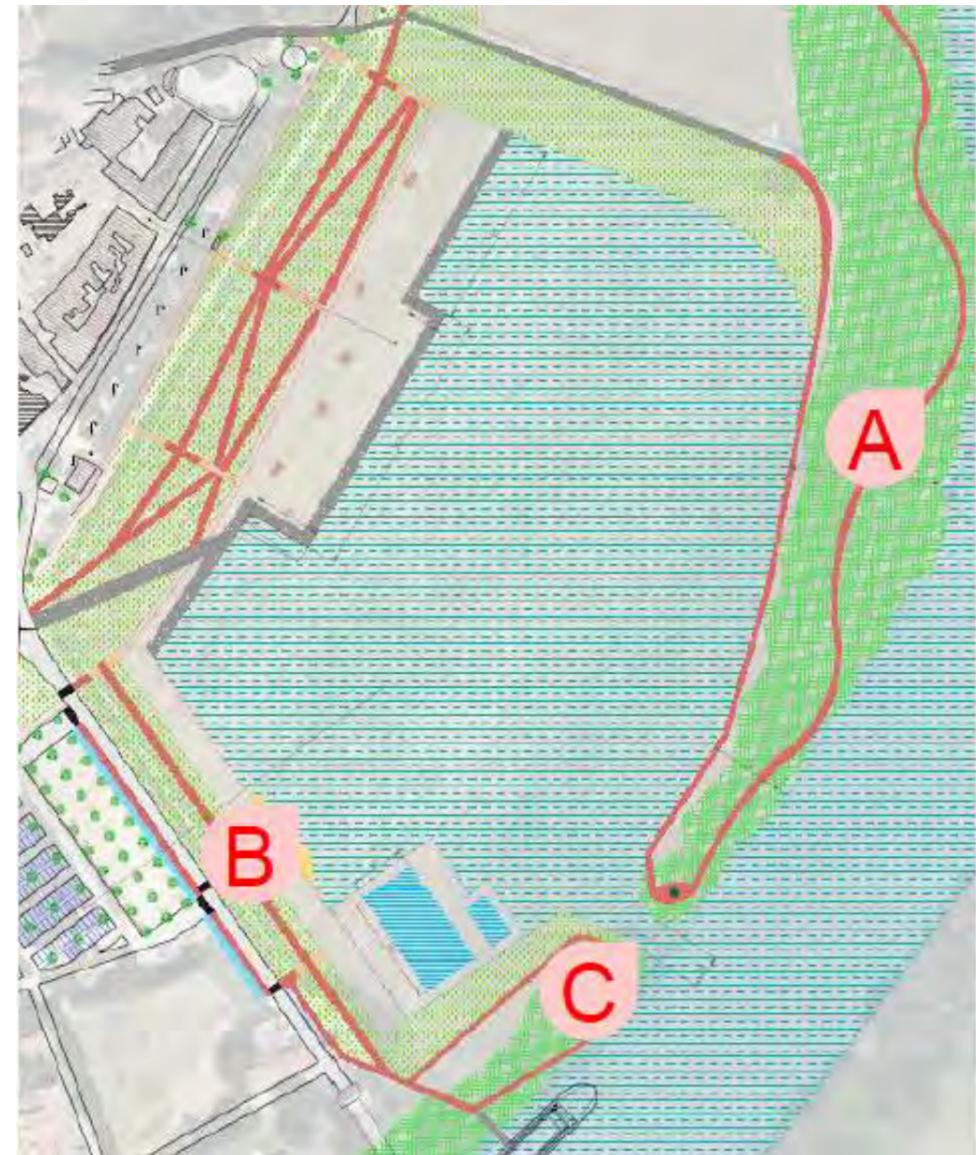


Figure 17 : Schéma de localisation des mesures d'évitement face aux enjeux écologiques

Il en découle le scénario 3 suivant :

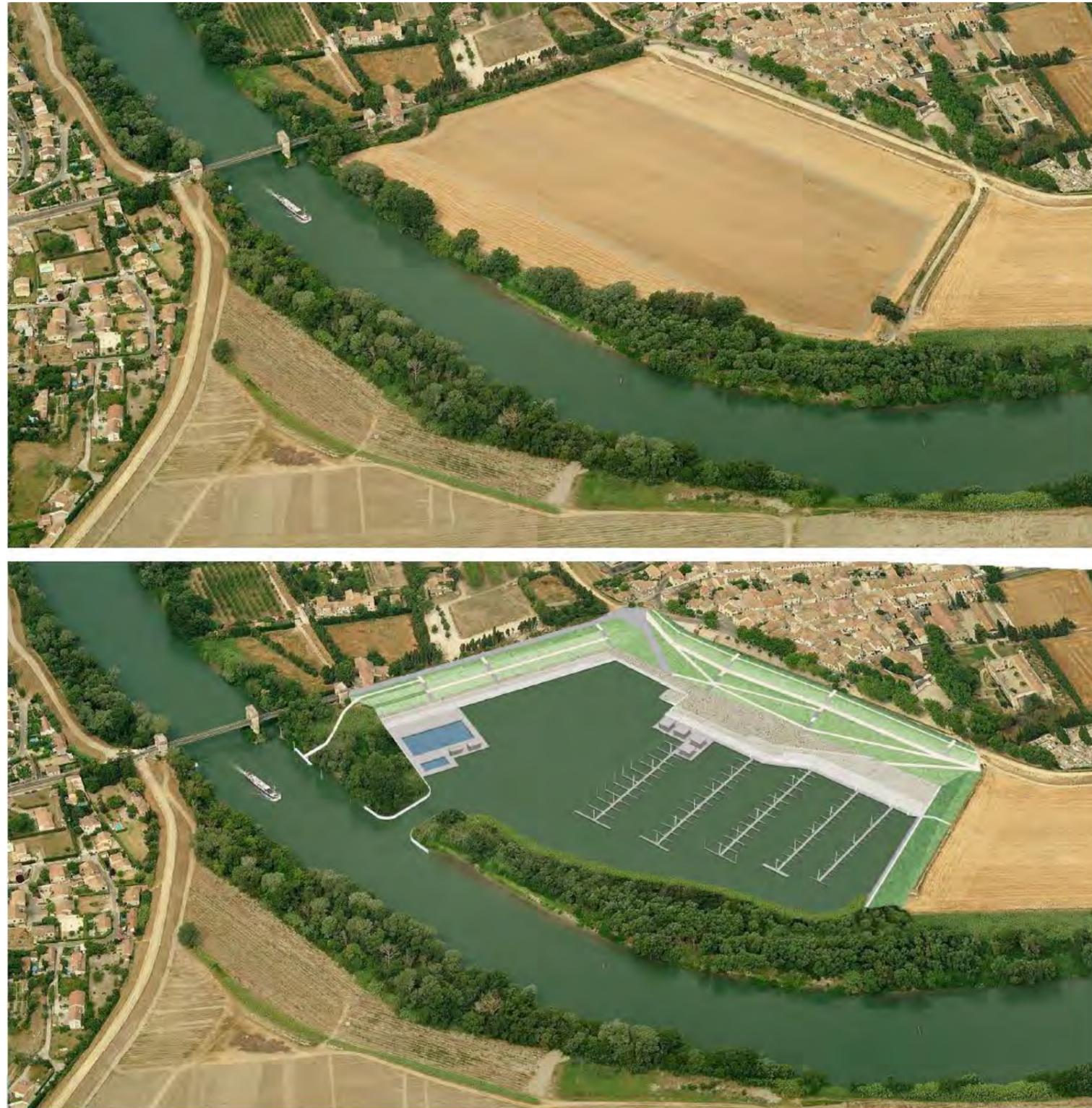


Figure 19 : Photomontage du site avant et après projet (scénario 3)

3.1.1.4. Ajustement du projet en 2015/2016

Plusieurs rendez-vous de travail courant 2015, postérieurs aux étapes de réflexion décrites précédemment, ont conduit à préciser certaines conditions d'exploitation et le type de bateaux potentiellement accueillis, à savoir :

- Pas de places pour des bateaux de moins de 7 m ;
- Pas de places pour des bateaux de plus de 20 m (exclusion des péniches) : le cœur de cibles actuels sont les bateaux de 8 à 12 m ;
- La mise en place de pontons sur le quai Sud-Ouest ;
- Une entrée-sortie à préciser avec une étude de navigabilité pendant la phase de conception des maîtres d'œuvre ;
- Une vérification de l'implantation d'épis existant (avec VNF) au droit du projet et notamment de l'appontement dans le lit du Petit-Rhône ;
- Une option de conduite de renouvellement de l'eau ;
- Un étude de dépôts sédimentaires à produire.

Le plan du scénario précédent a donc été optimisé en terme d'exploitation pour donner le scénario 4 suivant :



Figure 20 : Schéma du scénario 4

Le programme retenu en faisabilité présente alors les caractéristiques suivantes : il prévoit la possibilité d'accueillir 319 unités réparties de la façon suivante :

- 84 emplacements de 7 à 8 mètres répartis sur les pontons 1 et 2 ;
- 26 emplacements de 8 à 9 mètres répartis sur le ponton n°2 ;
- 27 emplacements de 9 à 10 mètres répartis sur le ponton n°3 ;
- 23 emplacements de 11 à 12 mètres répartis sur le ponton n°3 ;
- 45 emplacements de 13 à 14 mètres répartis sur les pontons n°7 et n°8 ;
- 26 emplacements de 14 à 15 mètres répartis sur les pontons n°6 et n°7 ;
- 25 emplacements de 16 à 17 mètres répartis sur le ponton n°4 ;
- 12 emplacements de 18 à 19 mètres répartis sur le ponton n°18 ;
- 1 emplacements de 16 à 20 mètres répartis sur le ponton n°4 et n°5 ;
- Pas de places pour des bateaux de moins de 7 m ;
- Pas de places pour des bateaux de plus de 20m (exclusion des péniches) ;

3.1.1.5. Adaptation du projet en phase Avant-Projet Sommaire (2016)

A. Proposition n°1

Dans le cadre d'un concours initié par le maître d'ouvrage, Ingérop a proposé un scénario de port de plaisance fluviale sur le Petit Rhône à Fourques s'appuyant sur les éléments de programme définis au cours des phases d'étude précédente.

Le projet prévoit alors :

- L'accueil de navires de plaisance de 8 à 20m par la création de 329 anneaux,
- La création d'un ouvrage d'accostage sur le petit Rhône pour l'accueil de navires passager,
- La création d'un parking,
- La création des servitudes pour la desserte des infrastructures d'accueil.

La répartition en catégories de la grille de mouillage est la suivante :

Nombre de navires par pannes	Répartition du nombre de navires							Total
	Classe I <6 m	Classe II 6-8 m	Classe III 8-10 m	Classe IV 10-12 m	Classe V 12-15 m	Classe VI 15-18 m	20 m class	
Programme		84	53	23	71	34	54	319
		26%	17%	7%	22%	11%	17%	
Panne 1					28			28
Panne 2			26		24			50
Panne 3			21	22				43
Panne 4		37						37
Panne 5		25						25
Panne 6						29	29	58
Panne 7		39			9		21	69
Total		101	47	22	61	29	50	310
		33%	15%	7%	20%	9%	16%	97%

Les principales infrastructures envisagées sont :

Les bateaux de plaisance des différentes catégories seront amarrés perpendiculairement à des pontons flottants en structure aluminium.

La largeur de ces pontons sera de 2,50 m pour assurer une bonne stabilité et circulation des usagers. De petits appontements flottants (catways) sont mis en place toutes les deux unités le long des navires amarrés.

Les pontons seront maintenus en place et amarrés par des pieux guides métalliques, de diamètre 800 pour les pontons flottants, tous les 15 m. Ces pieux guides ont une arase supérieure calée sur la valeur de Q1000, soit donc + 9.00 m NGF.

Pour améliorer le côté esthétique des pontons, un platelage en bois ou imitation bois pourra recouvrir la structure métallique.

Sous le platelage courent les réseaux divers bord à quai nécessaires aux plaisanciers. Des bornes de distribution régulièrement réparties (tous les 4 bateaux) le long des panes concentreront les branchements aux réseaux d'eau potable et d'électricité.

Une passerelle sur pivot assurera la liaison entre les terre-pleins et chaque panne. La largeur des passerelles sera de 1.20m.

Au total, le linéaire total de pontons flottants est de 748 ml, le nombre total de bornes : 78.

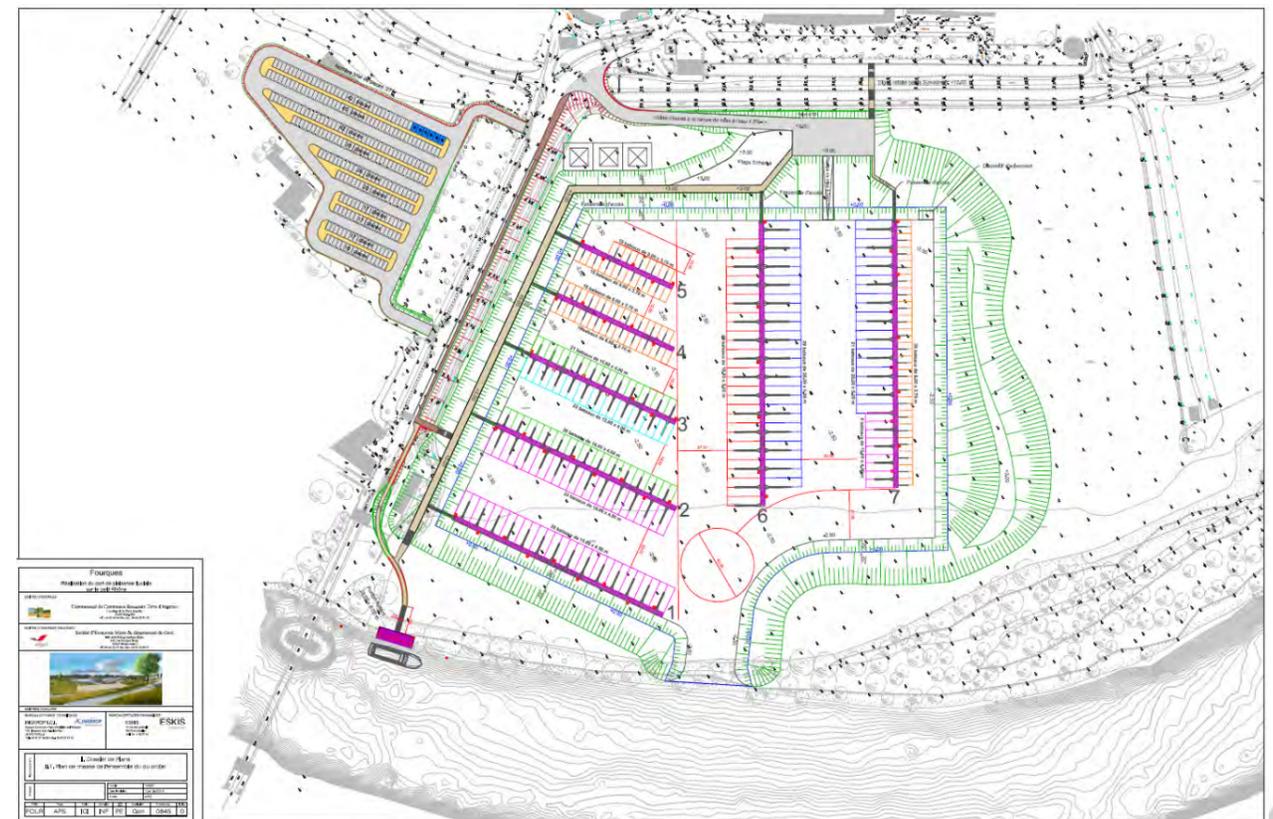


Figure 23: Plan de masse du projet au stade APS (source : Ingerop)

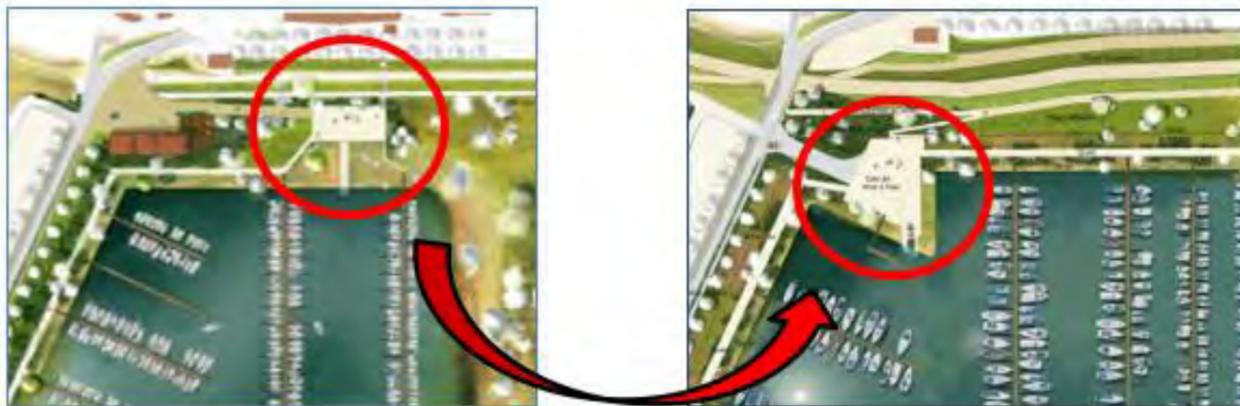


Figure 24 : Plan paysager du projet au stade APS (solution n°1)

B. Proposition n°2

Afin de prendre en compte le nouveau positionnement de la digue de protection contre les inondations du SYMADREM (plus proche du Petit Rhône suite aux travaux réalisés en 2016-2017), et de l'avancée des études, en particulier l'étude de navigabilité réalisée par Ingérop en 2017 (Cf. Volume B – Pièce 8 – Annexe 6 du DAE), la solution n°1 a connu quelques adaptations.

Ainsi la solution n°2 est très proche de celle présentée au stade de l'APS mais l'aménagement intérieur du bassin ainsi que le positionnement de la cale de mise à l'eau ont été modifiés.



Le projet consiste donc en la réalisation d'un port de plaisance fluviale sur le Petit Rhône d'une capacité d'environ 309 anneaux destinés à accueillir des bateaux de 8 m à 20 m, le cœur de cible du projet étant les bateaux de 8 m à 12m. Il est composé de 7 pontons flottants maintenus en place et amarrés par des pieux guides métalliques, et d'une cale de mise à l'eau.

Pour sa réalisation, l'emprise portuaire (environ 87 800m²) devra être excavée sur une hauteur de 8 m à 8,50m de profondeur. Une passe d'entrée permettant la desserte du port devra également être créée sur le Petit Rhône.

Un ouvrage d'accostage est par ailleurs prévu sur le Petit Rhône pour des bateaux de passagers, tout comme une cale de mise à l'eau au sein du port.

Enfin, un parking de 277 places est envisagé au droit du port. Des installations pouvant abriter la capitainerie et des sanitaires seront intégrées dans des structures sur pilotis.

Ce projet est celui qui sera retenu par le maître d'ouvrage en 2017 et qui fera l'objet d'un dépôt d'un premier dossier d'autorisation environnementale « minute » en décembre 2017.

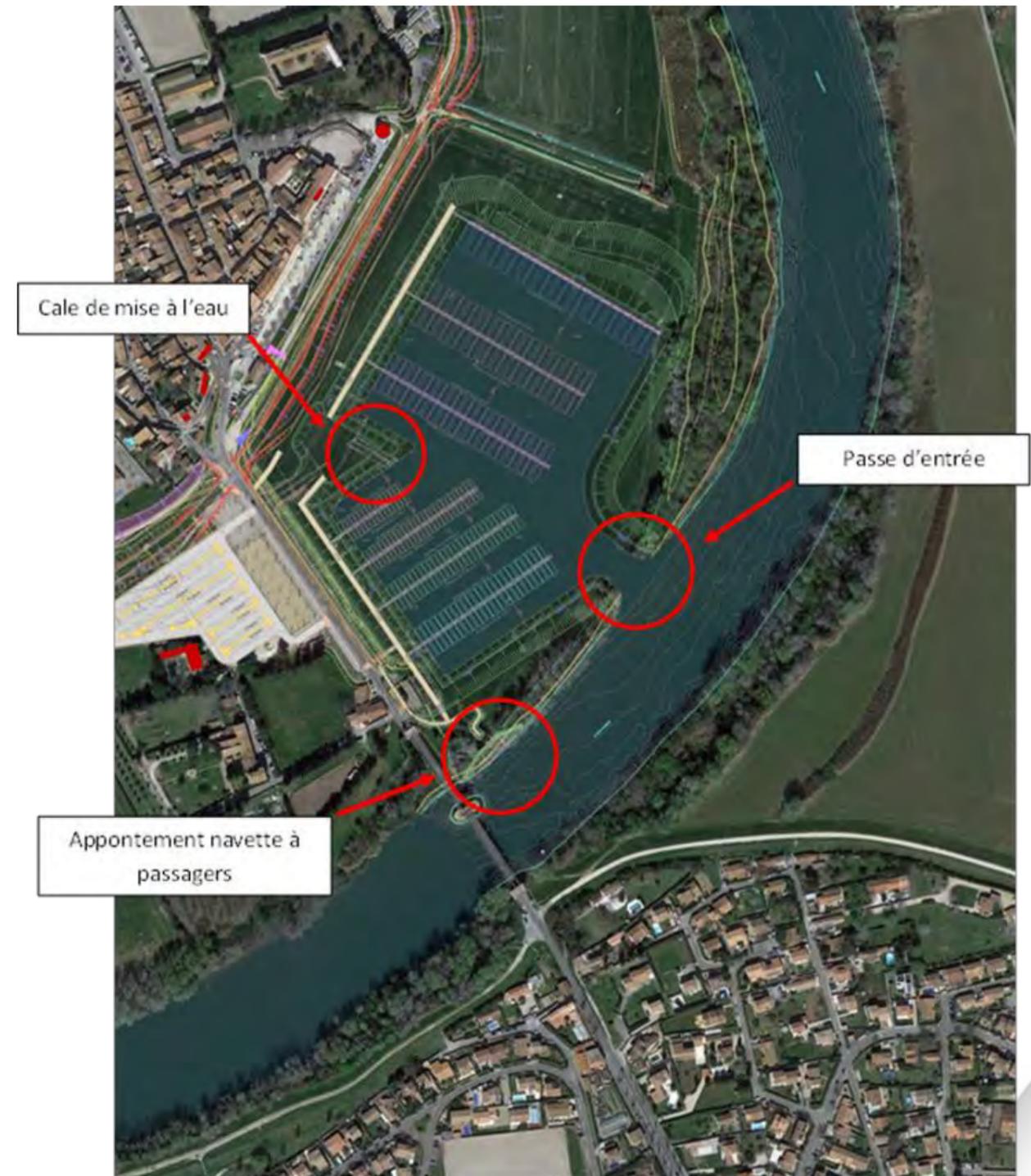


Figure 25 : Vue d'ensemble du port et de ses principaux aménagements

3.1.1.6. Adaptation du projet en phase APD (2019-2020)

L'année 2018, les études techniques se sont poursuivies, notamment la réalisation d'une étude socio-économique.

Par ailleurs, les services de l'Etat ont émis un premier avis et des demandes de compléments suite au dépôt d'une première version du DAE fin 2017, en particulier concernant le volet paysager et le milieu naturel. C'est encore engagé une phase d'échanges approfondis avec les services de l'Etat pour prendre en compte leurs attentes et adapter le projet en conséquence.

A. Prise en compte des attentes de la DREAL Occitanie sur le milieu naturel

L'intégration des enjeux écologiques du site a toujours guidée la définition du projet et conduit à de nombreuses adaptations de celui-ci au cours des phases précédentes d'études. Le projet retenu en phase APS (solution n°2) permettait ainsi de préserver les enjeux écologiques les plus forts.

Néanmoins, des impacts résiduels nécessitant potentiellement l'engagement d'une procédure de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées demeuraient. Afin de poursuivre son engagement dans un projet le plus vertueux possible et d'éviter une démarche de demande de dérogation, le maître d'ouvrage a engagé un échange avec le service biodiversité de la DREAL Occitanie.

Une réunion et visite de site spécifiques ont ainsi été organisées. Cette visite de site a ainsi permis de clarifier les attentes de la DREAL.

Au regard des enjeux écologiques observés sur site il est ainsi apparu qu'avec un renforcement des mesures écologiques, en particulier un recul du bassin du port par rapport à la ripisylve accompagné d'un renforcement de cette dernière, le projet satisferait aux attentes de la DREAL.

B. Prise en compte des attentes des services de l'UDAP sur le volet paysager

Le projet tel que défini fin 2017 a été présenté à l'UDAP et l'ABF a été sollicité dans le cadre de l'instruction du dépôt du premier DAE. Au regard du projet envisagé les services de l'UDAP ont émis un certains nombres de réserves et demandé des modifications significatives du projet afin de garantir la préservation du cadre paysager et patrimonial du site.

En premier lieu, l'UDAP a soulevé l'incompatibilité du projet avec le règlement de la ZPPAUP, devenue SPR, de la commune de Fourques. En 2014, au lancement des études du projet, la ZPPAUP devait être amenée à disparaître. En 2016, des évolutions règlementaires surviennent, la ZPPAUP n'est pas supprimée et devient un site patrimonial remarquable dont le règlement ne permettait la réalisation du port à l'époque.

Face à cette situation il est décidé deux choses :

- Abandon du projet de parking au droit du port ;
- Engagement de la révision de la ZPPAUP qui deviendra PVAP avec modification du règlement actuel pour permettre la réalisation du port. Le 2 mai 2019, la commune de Fourques a ainsi délibéré faveur de l'engagement de la procédure de révision de la ZPPAUP (Cf. Volume B – Pièce 8 – Annexes).

En parallèle, une phase d'échanges réguliers avec les services de l'UDAP s'est engagée au cours de l'année 2019.

Les principales dates sont rappelées ci-dessous :

- Avril 2019 : Courrier de l'UDAP sur le projet envisagé, demandant des adaptations significatives.
- 07 mai 2019 : 1^{ère} réunion dans les locaux de l'UDAP afin de clarifier les attentes et de travailler entre techniciens sur les modifications du projet à apporter.
Les principales attentes portent sur la forme du bassin qui doit être plus curviligne, son éloignement vis-à-vis du Vieux Pont, son intégration paysagère générale (hauteur des quais, inclinaison des pentes...) Le projet est repris en conséquence.
- 14 juin 2019 : 2^{nde} réunion de travail à l'UDAP => Présentation d'un bassin avec un profil retravaillé, plus doux et des quais repositionnés à la cote +4.50m.
- 21 juin : Courrier de l'UDAP (demande de plusieurs scénarios d'aménagement)
Reprise du projet
- 15 Novembre 2019 : 3^{ème} réunion de travail à l'UDAP => présentation de deux scénarios avec modification de la cale de mise à l'eau et de la voie d'accès.

Le PVAP a ainsi pu être révisé en juillet 2021. Il a été validé le 3 février 2022 par la commission locale du site patrimonial de Fourques. Il a ensuite été arrêté par délibération du conseil municipal de la commune de Fourques le 22 février 2022 (DL N° 2022-004 (2.1))

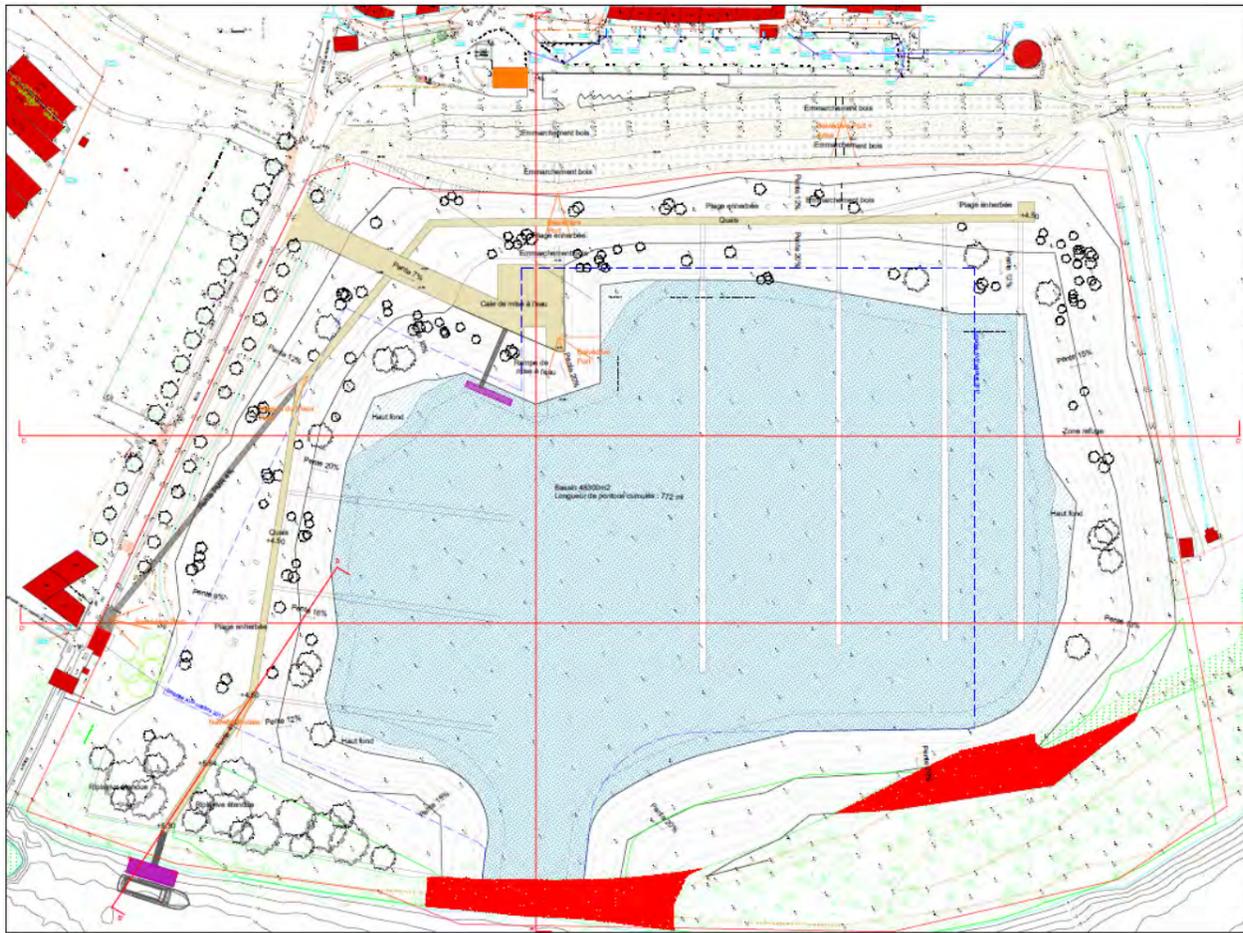


Figure 27 : Scénario A proposé : cale de mise à l'eau côté ville (source : ESKIS)

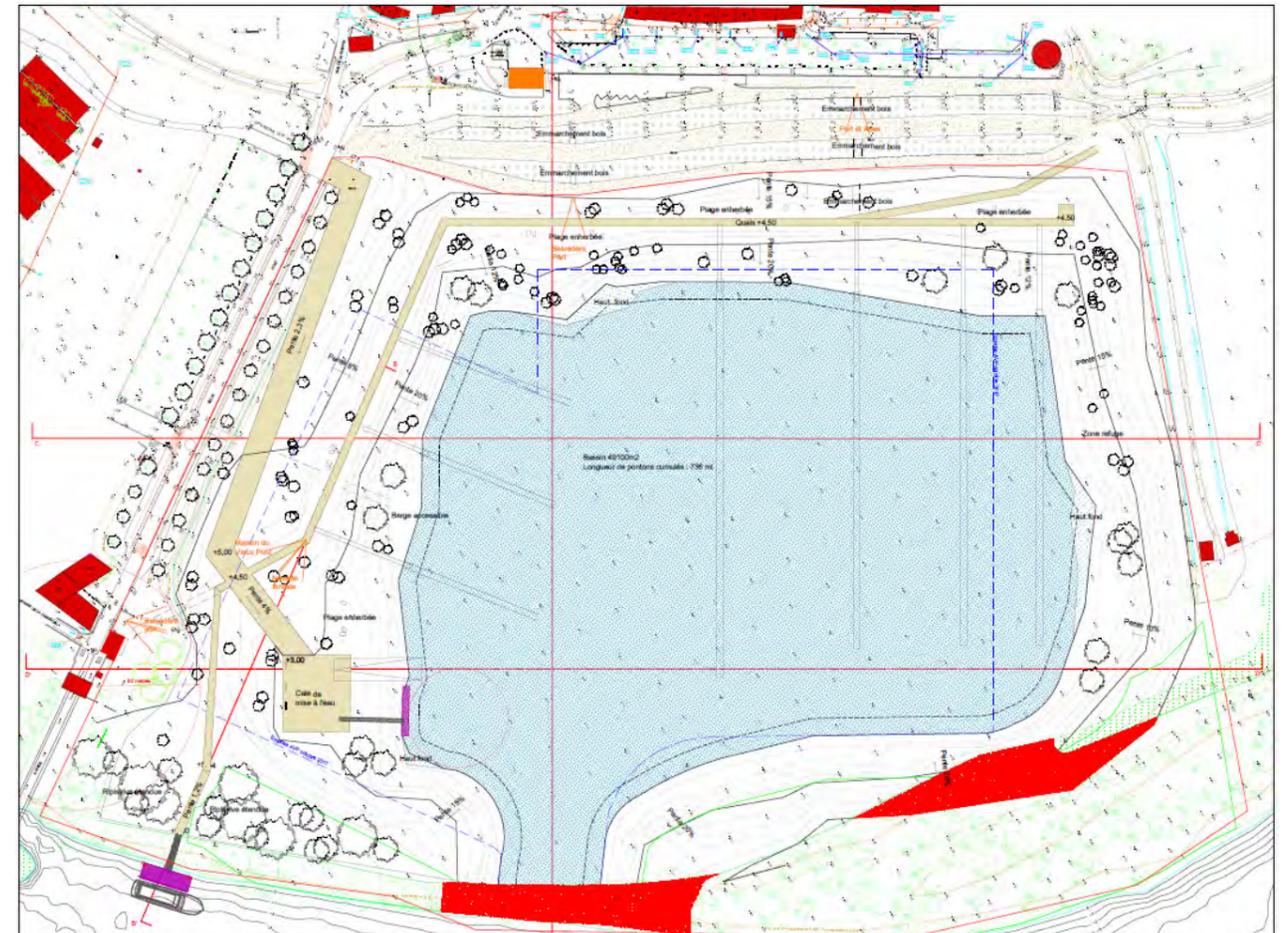


Figure 28 : Scénario B : cale de mise à l'eau côté pont (source : ESKIS)

Le scénario B, avec la cale à proximité de la ripisylve, est choisi par l'ABF et ses partenaires. Plusieurs modifications sont à apporter, notamment sur la position et le type de représentation à fournir => poursuite des reprises du dossier

- 16 janvier 2020 : COPIL. Le projet retravaillé est présenté.

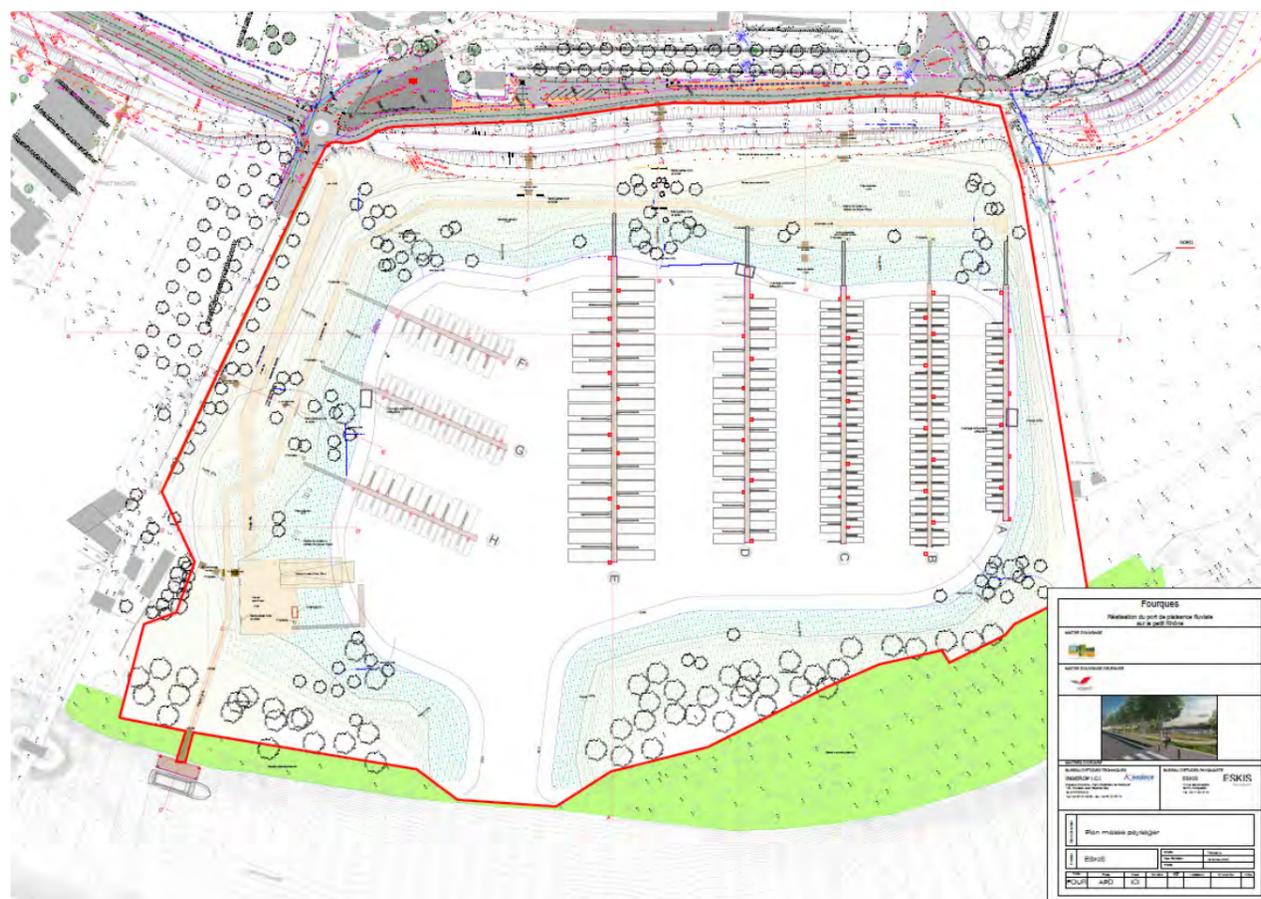


Figure 29 : Plan masse du projet présenté au COPIL du 16 janvier 2020 (source : ESKIS)

Ce projet répond globalement aux **attentes de l'ensemble des participants** : abandon du parking, bassin éloigné du Vieux Pont, cale de mise à l'eau déplacée, forme curviligne, aménagements des berges re travaillé.... L'UDAP émet toutefois quelques demandes complémentaires relatives aux matériaux, les liens avec le village, l'éclairage.

- Reprise du dossier et transmission des éléments pour validation à l'UDAP fin février 2020.

La figure suivante synthétise les principales évolutions du projet suite aux derniers échanges avec les services de l'Etat.

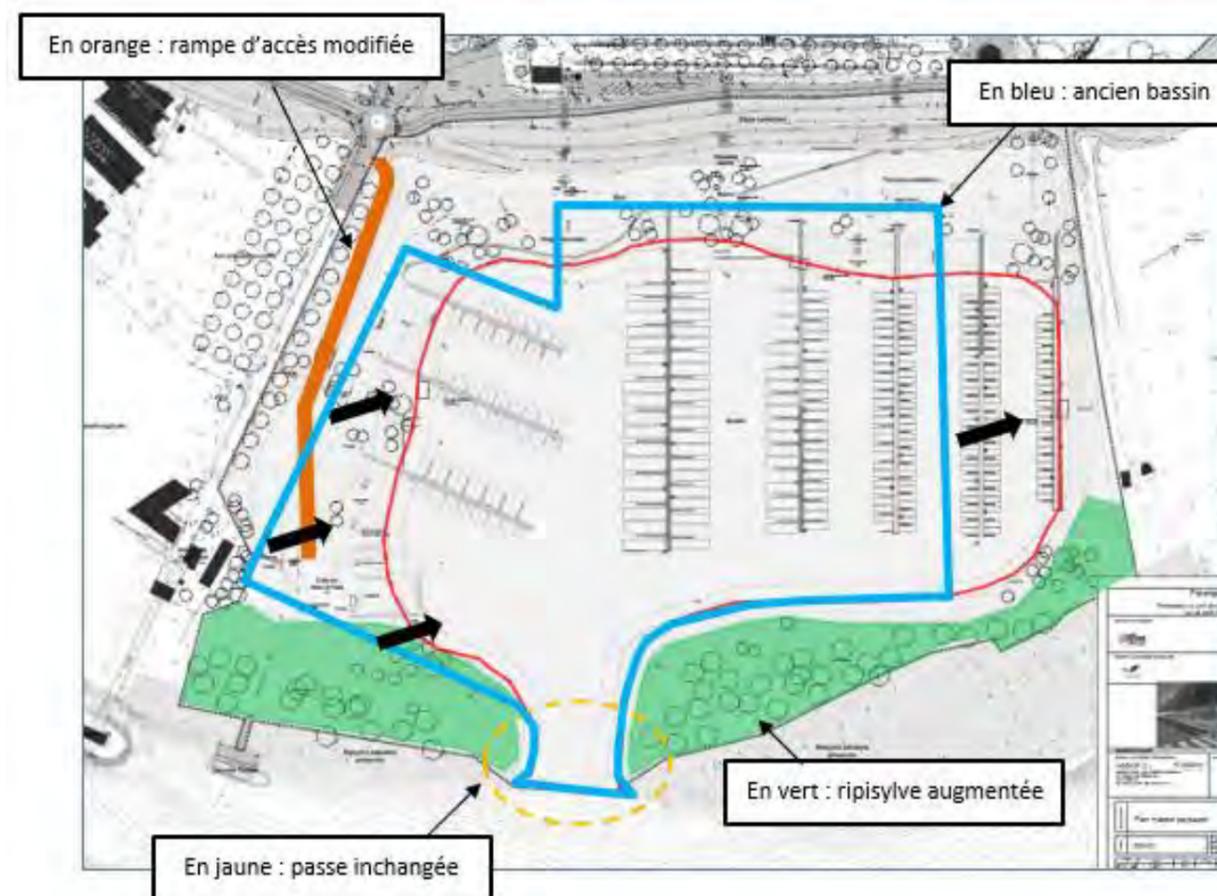


Figure 30 : Synthèse des principales évolutions du projet suite aux derniers échanges avec les services de l'Etat

3.1.2. Solution retenue et raison de ce choix

La solution retenue est très proche du projet présenté au COPIL du 16 janvier 2020, celui-ci ayant été validé en séance sous réserve de compléments mineurs : **précision sur le choix du mobilier et le type d'éclairage mis en œuvre, amélioration des liaisons piétonnes entre le port et le village de Fourques.**

Le projet retenu présente ainsi une capacité de 314 anneaux répartis sur 8 pontons flottants maintenus par des **pieux guides**. Une cale de mise à l'eau sera implantée en contre-bas du Vieux Pont et un ponton d'accostage sur le petit Rhône sera réalisé afin de permettre l'**accostage de navettes de passagers**.

Une description complète du projet est retenue est proposée dans le Volume B – Pièce 3.

Pour rappel sont présentés ci-après les plans masse et paysager du projet retenu.

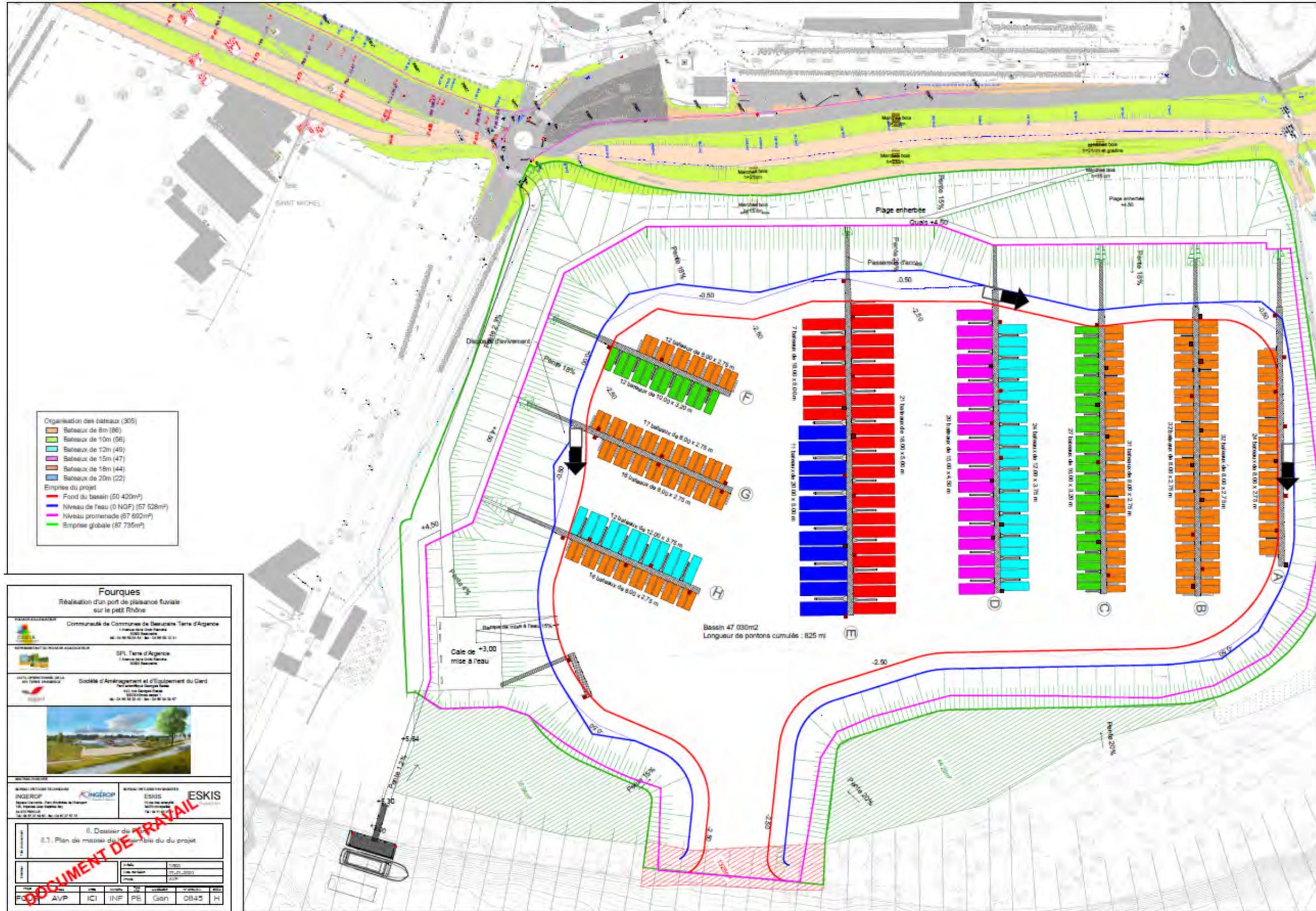


Figure 31 : Plan de masse du projet retenu



Figure 32 : Plan paysager du projet retenu

Le projet retenu aujourd'hui et présenté à l'enquête publique est le fruit de plusieurs années d'études techniques et la résultats de plusieurs mois d'intense concertation avec les services de l'Etat pour aboutir à un parti d'aménagement conciliant au mieux les impératifs techniques de l'infrastructure et la préservation des enjeux environnementaux locaux.

Ainsi, le projet a été modelé en fonction des contraintes environnementales. La démarche itérative engagée durant toute la phase de conception a permis d'aboutir à un projet préservant les enjeux écologiques les plus importants, en particulier en adaptant les contours du bassin portuaire aux sensibilités identifiées (réduction de l'emprise du bassin, positionnement de la passe d'entrée dans un secteur de moindre sensibilité, recul du bassin par rapport à la ripisylve et mesures de renforcement de cette dernière pour préserver les enjeux écologiques de ce milieu etc...).

Les modifications apportées et intégrées au scénario projet actuellement retenu sont précisés dans la fiche suivante, établie par Naturalia.

E1 : Modification de l'aire initiale d'emprise

Modalité technique

Les inventaires de terrain ont permis d'identifier plusieurs habitats et espèces d'intérêt patrimonial au sein de l'aire d'étude. La définition de l'emprise initiale du site a été mûrie avec l'ensemble des acteurs impliqués dans la conception ce projet, afin d'éviter une partie des enjeux écologiques en présence.

Suppression des promenades au sein de la ripisylve et en lisière :

Mesure d'évitement en vue de laisser intact et de minimiser le dérangement de la faune exploitant la partie boisée de l'aire d'étude. Ainsi la totalité de la ripisylve, à l'exception de la zone dédiée à l'embouchure du port fluvial, pourra être conservée et aucun accès à celle-ci ne sera créé à destination des usagers ou du public. La zone est entièrement dédiée à la biodiversité en présence.



Esquisses : A gauche, scénario 1 proposé non retenu (légende : en rouge : cheminements piétons envisagés). / A droite, esquisse adaptée aux contraintes écologiques, paysagères et portuaires (septembre 2016) ayant intégrée la suppression des cheminements piétons en ripisylve

Eviter la plantation d'essences nectarifères en bordure de route

Les plantations nectarifères sont particulièrement attractives pour les insectes, qui sont les proies privilégiées de nombreux oiseaux et des chiroptères. Afin d'éviter d'attirer ces animaux à proximité des bordures de route et augmenter le risque de collisions avec des véhicules, les plantations d'essences nectarifères sur ces zones ont été exclues dans le cadre de l'étude paysagère.

Evitement du nid de Milan noir

Afin de ne pas détruire le nid de Milan noir identifié sur la zone d'étude aux coordonnées suivantes : longitude : 4,614193439 et latitude : 43,68970871, le positionnement de l'entrée du port a été retravaillée. Les arbres à proximité du nid seront conservés intacts afin de limiter les risques d'abandon du nid et le dérangement (rayon d'environ 10 mètres autour de l'arbre concerné).



De même, l'intégration paysagère du site a fait l'objet de nombreux échanges avec les services de l'UDAP afin de garantir la prise en compte des spécificités paysagères et patrimoniales du site. Le bassin a ainsi été redéfini afin d'offrir des contours plus curvilignes, il a été déplacé pour s'éloigner et préserver les abords immédiats du monument historique « Vieux Pont », la cale de mise à l'eau a été déplacée pour une intégration paysagère plus harmonieuse, la hauteur des quais et les cheminements ont été retravaillés pour une meilleur intégration d'ensemble notamment vis-à-vis des continuités avec le village de Fourques, le mobilier et les revêtements ont été adaptés afin de conserver au port un caractère le plus naturel possible etc...

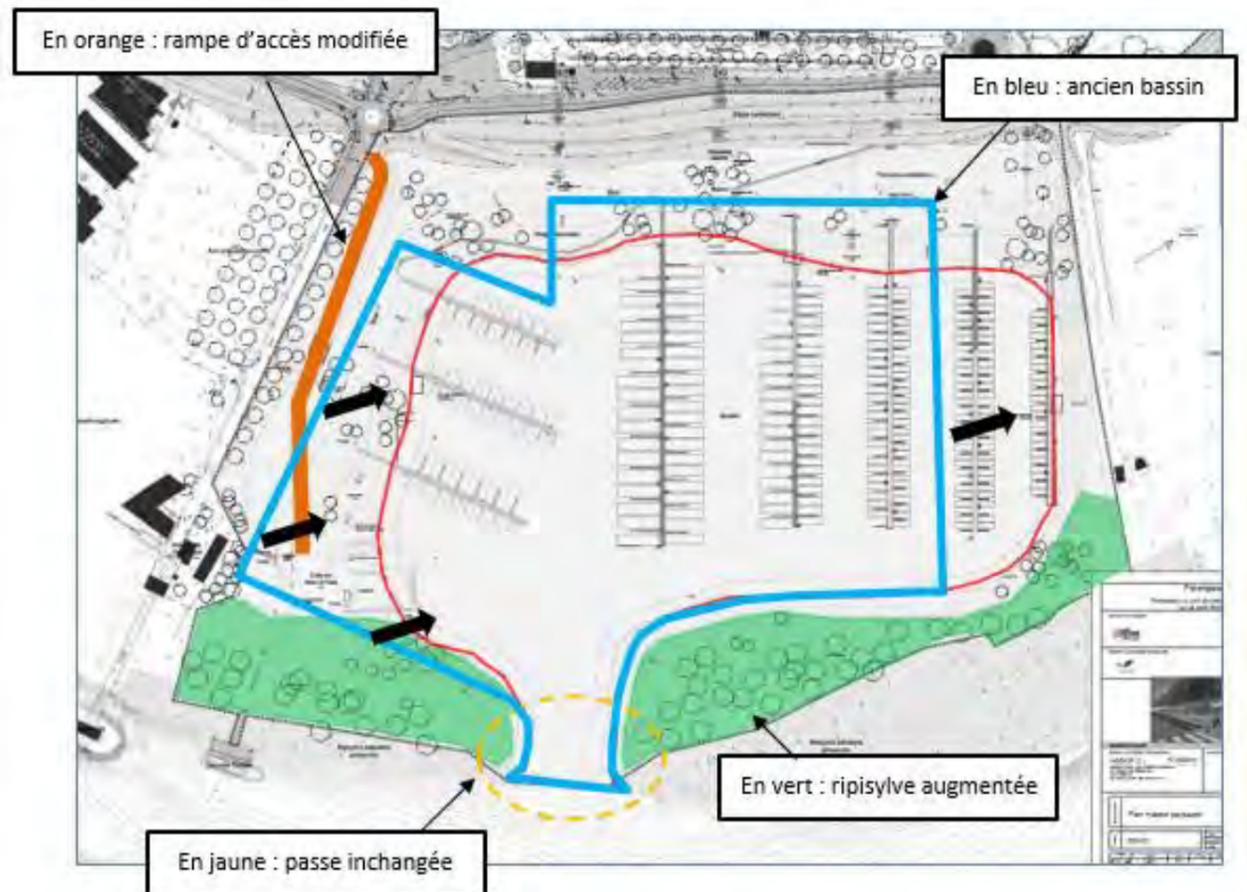


Figure 34 : Evolutions du bassin pour répondre aux attentes de l'UDAP

Par ailleurs, l'approfondissement des études techniques réalisées par Ingérop en 2017, en particulier la réalisation d'une étude de manœuvrabilité, a abouti à une optimisation du plan d'aménagement du bassin portuaire. L'organisation du plan d'eau a été revue afin de prendre en compte le nouveau positionnement de la digue de protection contre les inondations, modifié suite à des travaux du SYMADREM, et d'assurer une bonne circulation des bateaux au sein du port.

Le dimensionnement actuel du port est par ailleurs justifié par (source : étude de valorisation socio-économique pour la réalisation d'un port de plaisance fluviale à Fourques – Cf. Volume B - Pièce 8 – Annexe 11 du DAE) :

- La demande existante : les listes d'attentes comprennent 100 bateaux à Beaucaire, Vallabrègues et Bellegarde, 130 bateaux à Saint Gilles et 100 bateaux à Aigues-Mortes, alors que le turn-over est faible (à Beaucaire, seuls deux plaisanciers ont libéré leur anneau en 2016).
- La nécessité de répondre aux nouvelles pratiques de la plaisance : le port de Fourques constituera le maillon fluvial des démarches entrepreneuriales qui font du produit combiné une offre de découverte des territoires fluviaux, en mettant à disposition des professionnels des emplacements visibles et accessibles.

Le scénario projet retenu aujourd'hui est donc le résultat optimal de la conciliation des ambitions du maître d'ouvrage pour répondre aux besoins actuels, des contraintes techniques inhérentes à ce type d'aménagement et surtout des enjeux environnementaux locaux. Le projet tel que défini à ce jour assure la préservation des enjeux écologiques les plus forts tout en permettant la réalisation d'un aménagement techniquement adapté au contexte local et aux besoins du territoire qui s'intègre harmonieusement dans le contexte paysager et patrimonial du site.

3.2. JUSTIFICATION DE L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

Globalement le tourisme fluvial sur le Bas-Rhône et le canal du Rhône à Sète est une activité qui connaît une certaine croissance. Ainsi, pour les trois filières professionnelles proposant un hébergement à bord (paquebots fluviaux, péniches hôtels et location de bateaux habitables), les résultats pluriannuels confirment une évolution positive. Un net regain de la demande des plaisanciers privés a également été constaté au second semestre 2016.

Pour l'année 2018, VNF confirme cette tendance en faveur du tourisme fluvial, avec 11,3 millions de passagers embarqués (+2% par rapport à 2017) et 2,4 millions de nuitées (+8%). Au global, on estime à 630 millions d'euros chaque année les retombées économiques générées par le tourisme fluvial pour les territoires (dont 180 millions d'euros réalisés par le réseau à petit gabarit).

Les ports du canal du Rhône à Sète offrent les services de base pour pratiquer la navigation fluviale et faciliter le quotidien à bord des bateaux. Néanmoins, les **services d'agrément et de loisirs sont peu développés** alors qu'ils participent à l'attractivité des ports et permettent d'acquérir des avantages non négligeables en termes de réputation, de signal de qualité et d'innovation.

Les ports du canal du Rhône à Sète sont également marqués par une forte sédentarisation des usagers : ils sont majoritairement occupés par une clientèle à l'année qui est abonnée parfois depuis plus de 10 ans. A Beaucaire, la moitié des propriétaires de bateaux vivent à quai au moins 6 mois par an. Cette clientèle stationnaire freine le développement de l'escale.

D'autre part, la navigation fluviale nécessite une certaine densité de structure d'accueil dont l'espacement doit correspondre à la distance moyenne journalière parcourue par un bateau de plaisance. Cependant, le maillage actuel présente des durées de parcours entre deux escales supérieures à la durée de navigation moyenne journalière de 4,5 heures :

- Près de 6,5 heures de navigation entre la halte nautique de Vallabrègues et le port de Saint Gilles (45km) ;
- Plus de 10,5 heures de navigation entre Port-Saint-Louis-du-Rhône et Saint Gilles (74km).

Il y a donc discontinuité des équipements et des services.

Pour développer le tourisme fluvial, il est ainsi nécessaire d'optimiser les capacités de navigation en créant des emplacements supplémentaires. Deux possibilités s'offrent alors : d'une part, l'extension des ports existants et d'autre part, la création d'un nouvel équipement fluvial. Les études lancées dans le cadre de la démarche « Ports exemplaires en réseau » montrent que :

- La réouverture de l'écluse de Beaucaire ouvrant l'accès du Rhône et permettant le développement de l'escale impliquerait des coûts d'investissements importants de l'ordre de 21 millions d'euros ;
- Les gabarits des bateaux en capacité de remonter le canal depuis le bassin maritime sont réduits et limitent le volume des flux théoriques, en raison des ponts mobiles du Grau-du-Roi.



De ce fait, le développement des ports de la branche Nord du canal du Rhône à Sète et de ceux situés entre Aigues Mortes et Saint Gilles est inhibé par des contraintes techniques et des contraintes de navigation. **L'extension des ports existants ne participera donc que très faiblement au développement du tourisme fluvial et ne permettra pas de trouver l'équilibre économique nécessaire à la pérennisation de l'activité de plaisance sur l'itinéraire gardois.**

Dès lors, **la création d'un nouvel équipement fluvial** constitue le meilleur levier de dynamisation du réseau. Ce projet structurant, en se positionnant **à l'interface des flux fluvio-terrestres** et fluvio-maritimes, doit constituer un élément marqueur de l'entrée sur le réseau et permettre la découverte d'un environnement touristique riche. En tant que « carrefour géographique », ouvert sur le Rhône, le Petit Rhône, et le territoire (Camargue, Arles...), **Fourques s'impose comme la commune d'implantation la plus favorable.**

La création d'un port de plaisance fluviale à Fourques apparaît ainsi comme indispensable pour **répondre à la croissance du tourisme fluvial et aux besoins globaux d'infrastructures sur le département du Gard.** Les bénéfices de cet aménagement concerneront évidemment la village de Fourques et plus largement le territoire arlésien voisin, **mais également l'ensemble du Département du Gard, le port de Fourques constituant une nouvelle portée d'entrée sur le territoire départemental.**