Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par Laurent Garcia le 11 février 2020

Un nouveau ‘spot’ pour la Via Rhôna



Avec la restauration du pont des Arméniers à Sorgues, les futurs utilisateurs de la ‘Via Rhôna’, devraient disposer d’un des plus beaux sites de franchissement du fleuve-roi sur le parcours de cette véloroute européenne entre le lac Léman et la Méditerranée.

Presque 100 ans après sa mise en service, le pont des Arméniers (Arméniens en provençal) à Sorgues va retrouver une seconde jeunesse. Inauguré en 1926, cet ouvrage de 157,50 mètres de long a permis jusqu’en 1975, date de sa fermeture à la circulation pour raison de sécurité, de rejoindre l’île de l’Oiselet (voir encadré ‘Un peu d’histoire’) située entre le bras navigable du Rhône et le bras des Arméniers. Aujourd’hui, ce trésor du patrimoine vauclusien inscrit à l’inventaire des Monuments historiques depuis 2001 s’apprête à connaître une nouvelle jeunesse sous l’impulsion du Conseil départemental de Vaucluse. L’opération devenait urgente car l’ouvrage d’art n’a plus été entretenu depuis sa fermeture. Un premier diagnostic datant de 2018 a ainsi constaté la corrosion et la rupture de câbles de retenue, l’éclatement par endroit du béton des pylones, un profil irrégulier, une suspension déréglée ainsi que la disparition du plancher d’origine constitué de madriers en chêne recouverts de planches en sapin. En revanche, les pylônes et charpentes métalliques pourront être conservés en étant éventuellement renforcés. Les travaux, particulièrement

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par Laurent Garcia le 11 février 2020

pointus en raison de la spécificité du pont (voir encadré 'Un pont de type Arnodin'), devraient cependant davantage se rapprocher d'une restauration que d'une réhabilitation.

■ Un chantier de 1,2 M€

Estimé à 1,2 M€, le chantier devrait débuter en 2021. Auparavant, le premier trimestre 2020 sera consacré à la désignation du maître d'œuvre, la réalisation des compléments de diagnostic et l'avant-projet comportant le descriptif des travaux et leur évaluation. Viendra ensuite le moment du dépôt du permis de construire, fin 2020-début 2021, puis la réalisation des travaux et la réouverture du pont en 2022. Côté financement, après s'être partagé le coût des études d'un montant total de 400 000€, les conseils départementaux de Vaucluse et du Gard (20% chacun), les régions Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur et Occitanie (11,25% chacune), la Compagnie nationale du Rhône (CNR : 25%) et la communauté d'agglomération du Grand Avignon (12,5%) devraient conserver cette répartition pour le financement du chantier.

L'aménagement s'inscrit dans le projet de réalisation de la section 10 de la Via Rhôna, reliant Sorgues à Avignon. Un tronçon de 12 km comprenant la réalisation d'une voie depuis le carrefour giratoire RD 228 et le chemin de la Barthelasse jusqu'au franchissement du bras du Rhône, sur les communes d'Avignon, de Villeneuve-lès- Avignon (jusqu'au pont du Royaume qui prolonge celui Daladier) et de Sauveterre où un ouvrage de franchissement du Rhône d'environ 200 mètres de long est égale- ment prévu pour rejoindre l'île de la Motte. Dans ce cadre, le département du Gard a confié sa maîtrise d'ouvrage à celui de Vaucluse qui coordonne ces chantiers constitués donc de la restauration du pont des Arméniers, la construction d'un pont sur le Rhône dans le Gard, la construction de 5 km de voie verte* en Vaucluse et de 3 km dans le Gard ainsi que le balisage de 5 km de voies partagées dont 2 km dans le Gard. L'ensemble représente un investisse- ment de 5,3 M€ dans lequel l'Etat et l'Union européenne participeraient également respectivement à hauteur de 11,6% et 9,4% via le Feder (Fonds européen de développement régional).

■ 815 km entre Léman et Méditerranée

Ce tronçon entre Gard et Vaucluse s'inscrit dans le cadre de la réalisation de la portion vauclusienne de la Via Rhôna, une véloroute de 815 km longeant le Rhône, entre le lac Léman et la Méditerranée (près de 670 km en France et 150 km en Suisse). Aujourd'hui, sur les 75 km de l'itinéraire prévu dans le

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839
Pour toujours en savoir plus, lisez **www.echodumardi.com**, le seul média économique 100% Vaucluse habilité à publier les annonces légales, les appels d'offres et les ventes aux enchères !

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par Laurent Garcia le 11 février 2020

département et situé sur la rive gauche du Rhône entre Lapalud et Avignon, 23 km sont définitive- ment achevés et 52 km sont encore des portions provisoires. Le tout doit être complètement opérationnel d’ici 2021. Cela n’empêche pas près de 20 000 cyclistes de parcourir déjà la Via Rhôna chaque année. De quoi conforter la volonté du conseil départemental de Vaucluse, qui a prévu d’investir 13 M€ dans l’aménagement de la Via Rhôna, dont 2 M€ déjà engagés afin d’en faire un axe structurant du territoire. C’est dans cette logique qu’un schéma départemental ‘vélo en Vaucluse’ 2019-2025, destiné à permettre au vélo de devenir un mode de trans- port au quotidien à part entière tout en le plaçant également au cœur de la stratégie de développement du cyclotourisme, a été élaboré par le Département.

■ Enjeu touristique majeur

« Le Vaucluse est un départe- ment qui se découvre de bien des manières, explique Maurice Chabert, président du Conseil départemental. Et de toutes ces manières, le vélo est sans doute le meilleur moyen de l’apprécier, chacun à son rythme, en prenant le temps d’admirer nos paysages. C’est encore plus vrai maintenant avec les vélos à assistance électrique qui permettent d’accéder sans effort aux villages haut perchés de notre terri- toire. »
Si les retombées économiques liées au vélotourisme sont déjà importantes pour notre département, notamment pour l’hôtellerie et la restauration, la mise en service de la Via Rhôna devrait encore renforcer cette attractivité. Et ce, d’autant plus que le Département a prévu de connecter 2 véloroutes transversales : la Via Venaissia qui accueille déjà près de 100 000 cyclistes par an et la véloroute du Calavon et ces 40 000 utilisateurs annuels. A cela s’ajoute les 126 000 cyclistes qui gravissent chaque année le mont Ventoux ainsi que les 185 000 Vauclusiens utilisant régulièrement leur vélo.

« Nous sommes déjà dans le top 5 des départements français en matière d’accueil des activités autour du vélo et du cyclotourisme, rappelle le président du conseil départemental. Avec ces aménagements, il serait prétentieux de dire que nous serons les meilleurs, mais nous figurerons assurément dans les 3 premiers. »

**Les voies vertes sont des véloroutes en site propre réservée à la circulation non motorisée. Ouverte à tous en accès libre, elles sont destinées aux piétons, cyclistes, rollers, personnes à mobilité réduite…*

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par Laurent Garcia le 11 février 2020

Un peu d’histoire

Au début du siècle dernier, l’île de l’Oiselet était uniquement desservie par un bac à traille, seul moyen pour ses habitants de traverser le Rhône et de rejoindre la ville. En 1922, soucieux d’accéder à la ville de Sorgues et en particulier d’assurer les livraisons de leurs productions maraîchères sans dépendre des crues du fleuve, un groupe de propriétaires se constitue autour de la famille du Laurens d’Oiselay et de Benoît Reboul, afin d’étudier la construction d’un ouvrage, pour lequel il sollicite l’aide technique et financière de l’Etat.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par Laurent Garcia le 11 février 2020

Un pont de type ‘Arnodin’

Le Pont des Arméniers a été conçu par l’ingénieur et industriel français Ferdinand Joseph Arnodin. Ce spécialiste des ponts à câbles né en 1845 est considéré comme l’inventeur des ponts transbordeurs. On lui en doit 9 parmi les 18 connus au monde. Trois d’entre eux subsistent de nos jours. Il a construit un grand nombre de ponts suspendus de la seconde génération (fin XIXe - début XXe siècle), et a aussi restauré et consolidé quantité de ponts suspendus anciens à câbles de la première génération (avant 1860) : les tabliers étaient renforcés et les vieux câbles de fil de fer remplacés par des câbles d’acier à torsions alternées, souvent avec adjonction de haubans (modification structurelle connue sous le nom de ‘Système Arnodin’). C’est cette technique haubané-suspendu avec poutres latérales semi-rigides qui est utilisé pour l’ouvrage d’art sorguais.