



RD13 – Sécurisation de l'entrée Sud de Saint-Thibéry

Communes de Saint-Thibéry et
de Bessan

Dossier de concertation

Sommaire

I. PRÉSENTATION ET OBJECTIFS.....	3
I.1. PRESENTATION	3
I.2. OBJECTIFS ET BESOINS DE L'OPERATION.....	3
I.3. TYPOLOGIE DE LA VOIE EXISTANTE (RD13).....	5
I.4. AMENAGEMENTS CYCLABLES.....	6
II. PARTI D'AMENAGEMENT RETENU	8
II.1. IMPLANTATION DU GIRATOIRE NORD	8
II.2. IMPLANTATION DU GIRATOIRE SUD.....	9
II.3. SECTION COURANTE RD13.....	9
II.3.1. RD13 Nord (côté Pézenas).....	9
II.3.2. RD13 Centrale (entre les 2 giratoires).....	9
II.3.3. RD13 Sud (côté Bessan)	9
II.4. RETABLISSEMENT DES ACCES.....	10
II.5. ASSAINISSEMENT ROUTIER.....	10
II.6. ECLAIRAGE PUBLIC	11
II.7. LES CLOTURES	11
III. LES AMENAGEMENTS PAYSAGERS.....	11
III.1. LE CONTEXTE PAYSAGER ET L'INTEGRATION PAYSAGERE	11
III.2. LES ENJEUX	11
III.3. LE PARTI PRIS DES AMENAGEMENTS PAYSAGERS	12
III.3.1. L'entrée de Saint Thibéry	12
III.3.2. Les giratoires.....	12
III.3.3. Les linéaires correspondants aux abords des aménagements routiers	12
III.4. LA PALETTE VEGETALE.....	13
III.4.1. Les arbres	13
III.4.2. Arbustes de grande dimension en haie.....	14
III.4.3. Arbustes en massif.....	14
III.4.4. L'enherbement.....	15

I. PRÉSENTATION ET OBJECTIFS

I.1. Présentation

Le Département de l'Hérault souhaite sécuriser l'entrée sud de Saint-Thibéry, située sur la RD13.

La RD13 est un axe reliant la région d'Agde et ses plages aux communes du Cœur de l'Hérault. Elle est classée au réseau de catégorie A « transit et structurant » du réseau routier départemental, et présente un intérêt multiple :

- Maillage entre le Massif Central et la région d'Agde et ses plages,
- Itinéraire d'intérêt économique régional entre le Cœur d'Hérault, l'A9, l'A75 et la région d'Agde,
- Desserte locale des communes traversées : Bessan, Saint-Thibéry et Pézenas.

La zone d'études se situe sur la commune de Saint-Thibéry (34630).

Le projet consiste à sécuriser le carrefour d'entrée sud de Saint-Thibéry, au niveau de l'intersection entre la RD13 et la RD13e15, aujourd'hui difficilement lisible pour les usagers et potentiellement accidentogène, par la réalisation d'un giratoire (Nord) permettant de raccorder toutes les voies connexes du secteur et ainsi limiter les accès directs sur la RD13.

La largeur de chaussée de la RD13 existante au niveau de l'aménagement du futur giratoire est importante en raison de l'existence du carrefour en « Té » actuel regroupant voie de tourne-à-gauche, voie d'insertion ou encore biseau direct de sortie sur/à partir de la RD13, auxquels s'ajoutent les largeurs liées aux débouchés différenciés de la RD13e15 sur la RD13 (d'où la lisibilité compliquée du carrefour aujourd'hui).

L'aménagement futur devra en outre traiter des accès directs sur la RD13 à hauteur de la carrière des Roches Bleues et revisiter les conditions de desserte de la carrière des Roches Bleues, du centre de tri et de Bessan Caravanes, de la ZAC des Crouzettes, ainsi que de l'accès au restaurant. Pour la sécurisation de ces accès, il est envisagé la création d'un second giratoire (Sud) au droit du carrefour actuel d'accès au restaurant.

La présente opération concerne également l'aménagement et la sécurisation de l'accès à la station-service située au Sud du futur giratoire Sud et côté Ouest de la RD13. La mise en place d'un terre-plein central (TPC) non franchissable est envisagé afin d'empêcher les mouvement des tourne-à-gauche en entrée et sortie de la station-service.

Les données de trafic prises en compte dans le cadre de cette étude sont issues de comptages réalisés du 20 septembre au 3 octobre 2023. Ces comptages font état de 18 400 véhicules/jour pour les deux sens cumulés de la RD13 avec un taux de poids lourds entre 8% et 9%.

I.2. Objectifs et besoins de l'opération

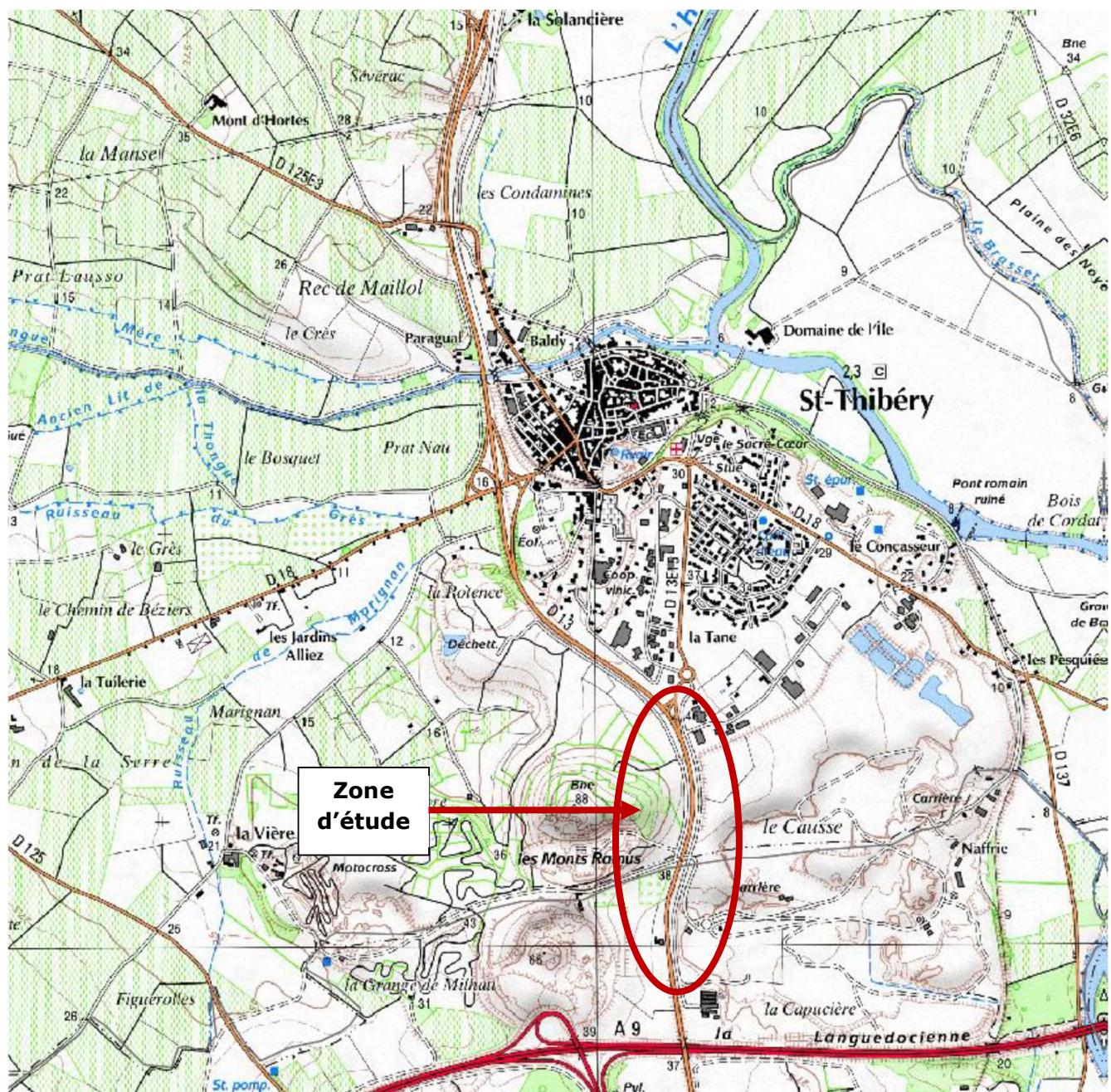
Les principaux objectifs de cette opération s'inscrivent dans la lignée des engagements du Département. Pour cela ils doivent avant tout permettre de :

- Assurer la sécurité, la fluidité du trafic et de bonnes conditions de visibilité,
- Renforcer la lisibilité du carrefour,
- Améliorer le niveau de service de l'itinéraire et notamment les entrées/sorties de Saint-Thibéry, et de la carrière,
- Limiter les accès directs sur la RD13,

- Améliorer le paysage et l'environnement,
- Assurer une intégration complète de la voie dans le site,
- Améliorer et sécuriser la desserte de la Station-Service toute proche,

A ces objectifs, il convient d'adoindre les besoins suivants :

- Assurer dans de bonnes conditions la mixité de la circulation entre véhicules légers et PL,
- Prise en compte de la circulation estivale importante sur l'axe RD13,
- Prise en compte de la circulation importante de PL en direction et provenance de la sortie d'autoroute,
- Desserte de la carrière des Roches Bleues et des activités locales (ZI, entrée de ville, huilerie, restaurant) dans de bonnes conditions.





I.3. Typologie de la voie existante (RD13)

Ainsi qu'il a été expliqué en début de document, la largeur de chaussée de la RD13 existante au niveau de l'aménagement du futur giratoire est importante en raison de l'existence du carrefour en « Té » actuel regroupant une voie de tourne-à-gauche, une voie d'insertion ou encore un biseau direct de sortie sur/à partir de la RD13, auxquels s'ajoutent les surlargeurs liés aux îlots des débouchés différenciés de la RD13E15 sur la RD13 (d'où la lisibilité compliquée du carrefour aujourd'hui). Hors élargissement lié au carrefour actuel, la largeur de chaussée de la RD 13 existante est d'environ 7 m, avec des accotements de largeur variable de part et d'autre.

Le linéaire de la RD13 restant à aménager (sens Pézenas → Bessan) est d'environ 1 000 ml jusqu'à la station-service située plus au Sud (soit environ du PR 2+425 au PR 1+425).

Sur la section comprise entre l'origine de l'évasement lié au carrefour avec la RD13e15 jusqu'au niveau du biseau d'accès à la station-service la vitesse est actuellement limitée à 70 km/h dans les deux sens (panneaux origine/fin de limitation de vitesse positionnés en symétrie). La RD 13 étant une route bidirectionnelle, sans aménagement particulier, au-delà de ces panneaux, la vitesse d'exploitation est donc, en l'état actuel de la réglementation, de 80 km/h.



RD13 au niveau de l'implantation du futur giratoire Nord (image Google Maps)



RD13 au niveau de l'implantation du futur giratoire Sud (image Google Maps)

I.4. Aménagements cyclables

La RD 13 dispose actuellement du statut de voie rapide/voie express sur la section du projet. L'article L 228-3 du Code de l'Environnement ne s'applique pas. Toutefois, la présence de véloroute Européenne (EV 8) à proximité nécessite d'engager une réflexion sur les déplacements à vélo.

Une étude sur le besoin de réaliser un aménagement cyclable sur cet itinéraire a donc été effectuée.

Le Plan Hérault Vélo a identifié la voie ferrée Agde-Pézenas-Lodève comme axe structurant cyclable connectant ainsi l'EV 8 au nord du Département. Les projets Grande Vitesse de la SNCF conduisent cependant à penser que la section Saint Thibéry sera réservée à un usage ferroviaire pendant encore quelques années.

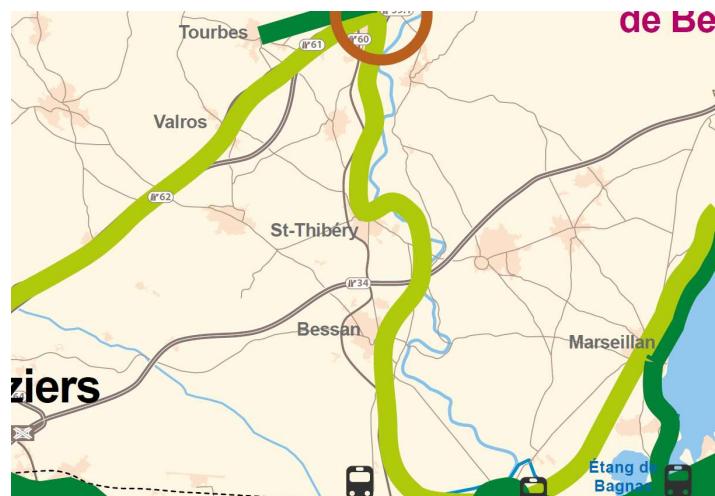
Le tronçon de la RD13 concerné par le présent aménagement relie les communes de Bessan et Saint-Thibéry. Un peu plus à l'est du projet se trouve la RD137.



Après étude des deux solutions évoquées ci-dessus, il s'avère qu'un itinéraire en parallèle de la RD13 n'est pas un aménagement incitatif à la pratique du vélo. Pour l'itinéraire Saint-Thibéry / Bessan, c'est le tracé de la RD137 qui est à prioriser. Cette conclusion émane de discussions avec les acteurs locaux tels que les communes et l'agglomération Hérault Méditerranée.

En complément, le département de l'Hérault suit depuis 2019 le Plan Hérault Vélo qui met en avant les politiques de développement des itinéraires vélos qu'il souhaite mettre en place entre 2019 et 2024. Le détail de ce plan est donné en annexe du présent dossier.

Ci-dessous figure un extrait de ce plan vélo et plus précisément de la cartographie du « Réseau départemental structurant à terme : pistes cyclables, voies vertes et voies partagés ». Cet extrait identifie bien l'itinéraire préférentiel de la RD137 par rapport à la RD13 pour relier les communes de Saint-Thibéry et de Bessan.



En conclusion et suite à l'étude de tous les éléments mentionnés ci-dessus, il a été décidé de ne pas proposer d'aménagement cyclable le long de la RD13 sur ce secteur.

II. PARTI D'AMENAGEMENT RETENU

Plusieurs variantes d'aménagement ont été étudiées et comparées avant d'aboutir au projet retenu.

Le parti d'aménagement retenu tient compte des contraintes complémentaires listées ci-dessous :

- Présence d'un espace boisé classé (EBC) situé au sud de la RD13 (en effet, selon l'Article L113-2 du code de l'urbanisme, « Le **classement d'un espace boisé** interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Nonobstant toutes dispositions contraires, il entraîne le **rejet de plein droit de la demande d'autorisation de défrichement** prévue au chapitre Ier du titre IV du livre III du code forestier. » Le **défrichement** étant défini comme toute opération volontaire ayant pour **effet de détruire l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière**.
- Nécessité de ne pas impacter le parking LIDL situé à proximité.
- Nécessité de prendre en compte le développement futur de la carrière côté Ouest de la RD13.

Ces contraintes ont été déterminantes (et discriminantes) quant au choix d'une solution d'aménagement permettant, soit de les éliminer totalement, soit de minimiser l'impact pouvant les affecter.

C'est cette solution, appelée « solution proposée » qui est décrite dans les paragraphes suivants.

II.1. Implantation du Giratoire Nord

L'implantation d'un carrefour giratoire au niveau de l'intersection de la RD13 avec la RD13e15, en plus de sécuriser les échanges et de gommer la mauvaise lisibilité actuelle du carrefour, permet d'affirmer le caractère d'entrée de ville de Saint-Thibéry (entrée sud) et ainsi de faire ralentir les véhicules.

La RD13 étant large dans cette zone, en raison des aménagements existants, le centre du giratoire sera quasiment axé sur la RD13 existante afin d'en améliorer sa perception. Il s'agit d'un giratoire à 3 branches, de rayon extérieur 23 m, d'une largeur d'anneau de 7 m. Si la branche Sud de ce giratoire venait à être dédoubler, il conviendrait d'augmenter la largeur de l'anneau à 8m. Ce giratoire est alors composé des branches suivantes :

- La branche Nord raccorde la RD13 en provenance de Pézenas ;
- La branche Sud raccorde la RD13 en provenance de Bessan ;
- La branche Est raccorde la RD13e15 qui dessert Saint-Thibéry.

A noter que le diamètre minimum du giratoire (50m) demandé pour le franchissement des convois exceptionnels n'est pas tout à fait respecté (46m). Le franchissement des convois exceptionnels reste possible via la création de lentilles franchissables au centre de l'anneau.

II.2. Implantation du Giratoire Sud

L'implantation d'un carrefour giratoire au niveau de l'intersection de la RD13 avec l'accès au restaurant et à l'ancienne déchetterie, permet à la fois de rétablir l'accès au restaurant mais aussi de proposer au accès direct sur la RD13 aux usagers de la carrière actuelle et de son extension. Cela a pour conséquence de sortir le trafic poids lourds lié à la carrière du giratoire existante sur la RD13e15.

Le centre du giratoire sera quasiment axé sur la RD13 existante afin de conserver au maximum le tracé de la RD13 existante et d'améliorer la perception du giratoire. Il s'agit d'un giratoire à 4 branches, de rayon extérieur 20 m, d'une largeur d'anneau de 7 m. Ce giratoire est alors composé des branches suivantes :

- La branche Nord raccorde la RD13 en provenance de Pézenas ;
- La branche Sud raccorde la RD13 en provenance de Bessan ;
- La branche Est raccorde l'accès à la carrière existante ainsi que la contre-allée Sud-Est permettant la desserte de Bessan caravanes ;
- La branche Ouest raccorde l'accès au restaurant, à l'huilerie et à la future extension de la carrière.

A noter que le diamètre minimum du giratoire (50m) demandé pour le franchissement des convois exceptionnels n'est pas tout à fait respecté (40m). Le franchissement des convois exceptionnels reste possible via la création de lentilles franchissables au centre de l'anneau.

II.3. Section courante RD13

II.3.1. RD13 Nord (coté Pézenas)

Cette section ne sert qu'à introduire les bretelles d'entrée/sortie Nord du giratoire. Comme à ce niveau la RD13 est déjà évasée en raison de la présence de l'îlot séparateur du carrefour actuel, l'axe existant est plus ou moins conservé et l'évasement lié aux bretelles ne nécessite que peu d'emprises.

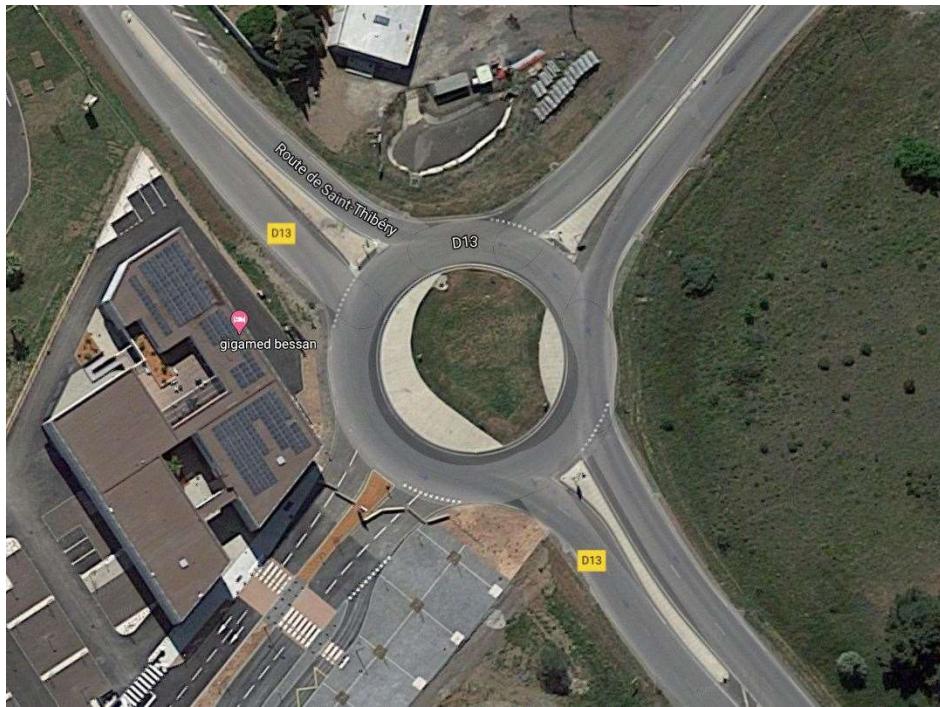
II.3.2. RD13 Centrale (entre les 2 giratoires)

Entre les deux giratoires, l'axe existant de la RD13 est plus ou moins conservé. Des accotements revêtus en enrobé clair (idem RD13 côté Pézenas) de largeur 2m sont intégrés dans le cadre du projet.

II.3.3. RD13 Sud (côté Bessan)

Ici aussi l'axe existant de la RD13 est plus ou moins conservé. Le projet consiste à planter un terre-plein central sur tout le linéaire de la section aménagée entre le giratoire Sud et l'accès à la station-service.

A noter que ce tronçon de RD13, est un itinéraire de desserte locale « Transports Exceptionnels » (bateaux, mobile-home) desservant les communes de Vias, Agde et Marseillan. Il s'agit également d'un itinéraire de délestage de l'autoroute A9 (plan de gestion du trafic PGT A9).



Exemple Giratoire de la Capucière : Aménagement de « lentilles » sur l'îlot central pour franchissement par les convois exceptionnels (image GoogleMaps)

Les Transports Exceptionnels emprunteront donc l'anneau des futurs giratoires, (pratique existante sur d'autres giratoires situés sur cette RD), moyennant la création de « lentilles » franchissables au niveau de l'îlot central (exemple giratoire de la Capucière au niveau de la sortie 34 de l'autoroute A9).

II.4. Rétablissement des accès

Ainsi qu'il a été vu précédemment, la création de ces giratoires permet de gérer tous les accès directs existants aujourd'hui sur cette portion de RD13.

Tous les accès se feront donc exclusivement via les giratoires.

II.5. Assainissement routier

Des fossés enherbés canalisent les eaux de ruissellement en provenance des bassins versants amont (et donc sans contact avec l'infrastructure routière) vers les exutoires naturels.

Des Cunettes bétonnées collectent les eaux de ruissellement de la voirie et les amènent vers un bassin de compensation, implanté à proximité du giratoire Sud. Celui-ci d'une capacité de 325 m³, couvre une superficie de 650 m², pour une hauteur moyenne de 90 cm, avec des talus à 3 pour 2.

La capacité du bassin permet la compensation des 2700 m² d'imperméabilisation générée par le projet, à raison de 120 litres par mètre carré imperméabilisé.

Etant donné que le bassin intersecte une zone de protection éloignée d'un captage AEP, il est prévu d'imperméabiliser l'ouvrage afin de limiter le risque de pollution du milieu naturel. Le bassin est également réalisé de sorte à assurer un ratio longueur/largeur supérieur à 6 afin d'assurer le traitement de la pollution chronique par décantation.

Un volume mort de 50 m³ sera également mis en place en fond de bassin afin d'assurer le traitement de la pollution accidentelle par temps sec.

II.6. Eclairage public

Il n'est pas prévu d'éclairage public du giratoire

II.7. Les clôtures

Les bassins ne seront pas clôturés.

III. LES AMENAGEMENTS PAYSAGERS

Le site se situe aux abords de Saint-Thibéry et de l'ancienne carrière dite de « Naffrie ». Il comprend le réaménagement des voies et leurs abords à l'entrée de Saint-Thibéry.

III.1. Le contexte paysager et l'intégration paysagère

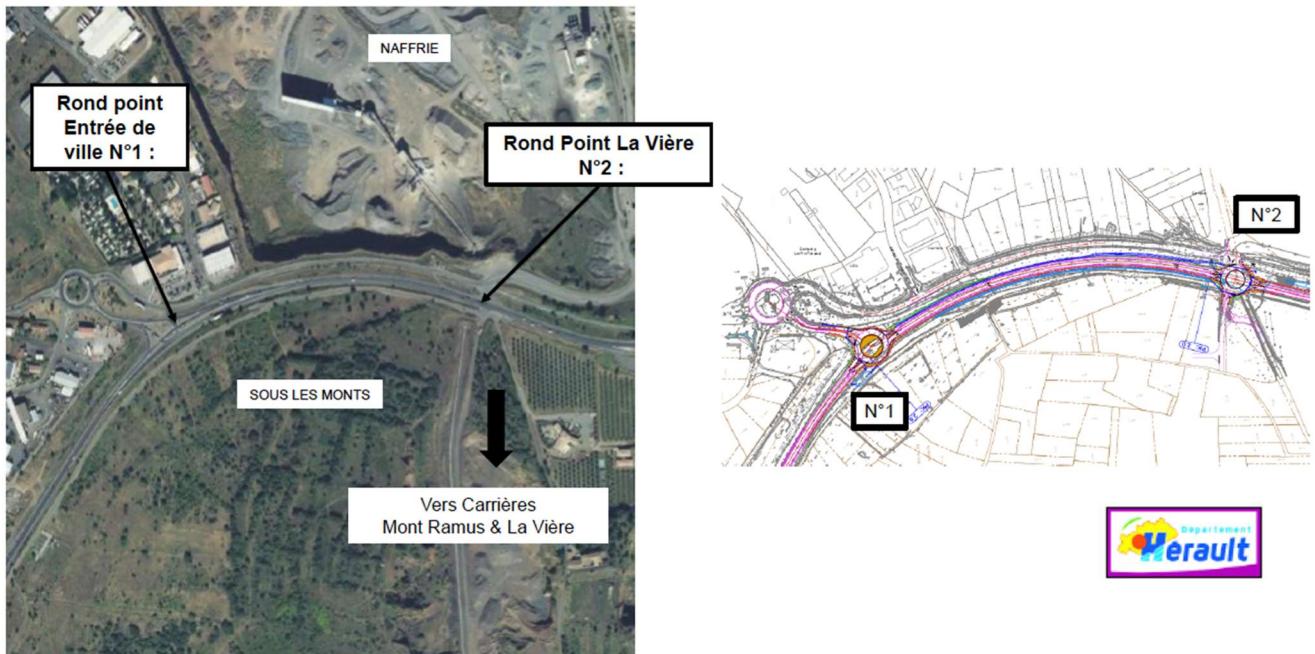
L'aménagement est caractérisé par des espaces verts accompagnant les installations routières que sont :

- Les deux giratoires de répartition des flux et sécurisation,
- Les deux terre-pleins encadrant les voies et dont la fonction est de gérer les interfaces avec les abords : carrière, entrée de ville, zone industrielle.

III.2. Les enjeux

Même si les aménagements prévus sont de faible ampleur, la zone concentre des atouts paysagers qu'il faudra veiller à préserver :

- Valoriser et mettre en scène l'entrée de ville.
- Valoriser et accompagner les structures paysagères actuelles notamment sur la partie qui jouxte le site « sous les monts » : végétation arbustive, lisières.
- Laisser libre la découverte de ce paysage très particulier des anciens volcans.
- Cacher partiellement les vues sur la zone industrielle et la carrière, sans toutefois enfermer les automobilistes dans un couloir arbustif.
- Garantir un cadre sécurisant et qualitatif pour les usagers de la route, en intégrant les intersections.



III.3. Le parti pris des aménagements paysagers

La palette végétale varie suivant les espaces traités et permet de décliner deux ambiances paysagères.

- l'aménagement de l'entrée de Saint Thibéry,
- l'aménagement des linéaires correspondants aux abords routiers.

III.3.1. L'entrée de Saint Thibéry

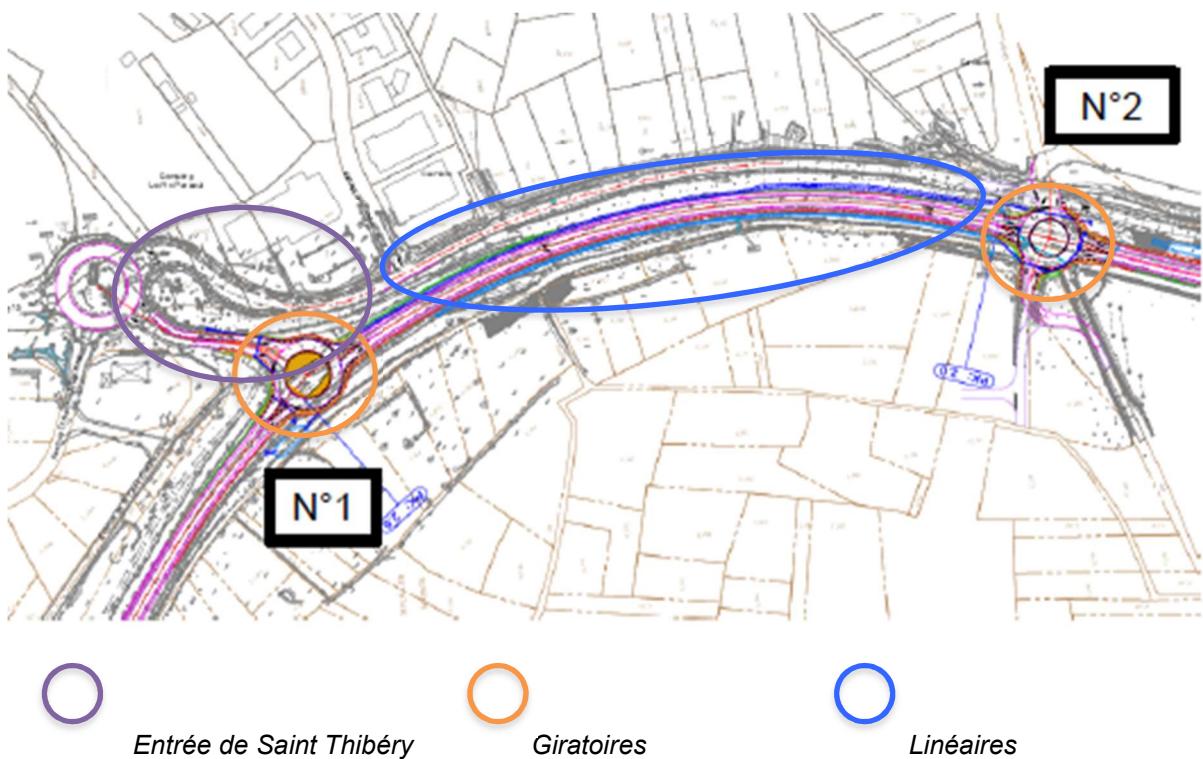
Il se signale par une végétation rase faite d'un enherbement par semis.

III.3.2. Les giratoires

Les giratoires présentent chacun un aménagement similaire composés de prairie rustique limitant l'entretien et l'arrosage.

III.3.3. Les linéaires correspondants aux abords des aménagements routiers

L'espace libre entre la voie et la voie de desserte locale est planté d'une haie séquencée d'oliviers et d'amandiers. Aux extrémités, vers les ronds-points, oliviers et amandiers sont mélangés.



Entrée de Saint Thibéry

Giratoires

Linéaires

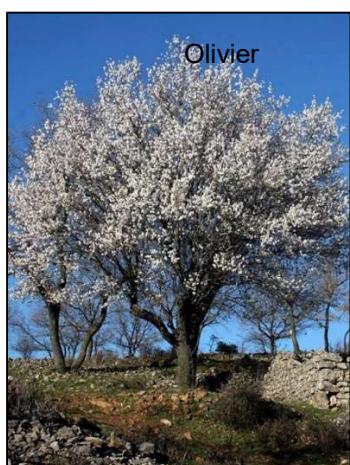
III.4. La palette végétale

Le choix des végétaux :

Le choix des végétaux s'est fait en respectant les préconisations du CAUE de l'Hérault. Ils ne demanderont que peu ou très peu d'arrosage et d'entretien. Le choix s'est porté sur des arbustes et vivaces caducs, au feuillage dense afin de tenter de répondre à la notion de gestion de chaleur par le végétal.

La palette végétale arbustive est assez diversifiée, jouant sur les textures et les variations de couleurs de feuillage et des fleurs suivant les saisons.

III.4.1. Les arbres



Olivier



Amandier

Olivier

III.4.2. Arbustes de grande dimension en haie



VIBURNUM tinus



CRATAEGUS azarolus



PHILLYREA angustifolia



PISTACIA lentiscus



RHAMNUS alaternus

III.4.3. Arbustes en massif

BUPLEURUM fruticosum

EUPHORBIA characias

PHLOMIS russeliana

CORONILLA glauca



III.4.4. L'enherbement

L'enherbement sera réalisé par projection avec un mélange spécialement adapté à l'endroit.

Le choix de ce mélange tient compte en priorité des caractéristiques du milieu, du support, des objectifs techniques, (fixation des sols) et paysagers, et des contraintes d'entretien :

- *Cynodon dactylon* 20 %
- *Dactyle* 13,50 %
- *Festuca élevée* 9 %
- *Festuca ovine* 8 %
- *Luzerne* 2 %
- *Paturin des prés* 5 %
- *Achillea millefolium* 2 %
- *Alyssum maritimum* 2 %
-
- *Anthemis maritima* 6 %
- *Anthyllis vulneraria* 3 %
- *Glaucium flavum* 5 %
- *Helichrysum stoechas* 0,50 %
- *Malcomia littorea* 1 %
- *Medicago polymorpha* 2 %
- *Plantago coronopus* 4 %
- *Plantago cynops* 6 %
- *Plantago lanceolata* 3 %
- *Psoralea bituminosa* 7 %
- *Silene vulgaris* 1 %

19 espèces



Mélange rustique fleuri