

Prolongation de la voie verte du canal de la Haute-Seine :

- > 1,3 km de voie verte supplémentaire, qui s'ajoute aux 26 km déjà existants,**
- > le pont-canal de Barberey-Saint-Sulpice (monument historique), restauré,**
- > la voie verte bientôt connectée au réseau du Grand Troyes et à la vélovoie des lacs, pour un itinéraire cyclable total de 80 km.**

SOMMAIRE

Prolongation de la voie verte du canal de la Haute-Seine : vers l'intégration de l'Aube dans l'itinéraire Paris-Prague p. 3

Le projet p. 3

La prolongation de la voie verte p. 3

La restauration du pont-canal de Barberey-Saint-Sulpice,
inscrit à l'inventaire des monuments historiques p. 4

Coût / financements p. 5

Les entreprises du chantier p. 6

Voie verte du canal de la Haute-Seine : renforcer la qualité de vie des Auboisiens et l'attractivité du département p. 7

Un équipement pour les Auboisiens comme pour les touristes p. 7

La préservation et la mise en valeur du patrimoine p. 7

Prolongation de la voie verte du canal de la Haute-Seine : vers l'intégration de l'Aube dans l'itinéraire Paris-Prague

En prolongeant la voie verte du canal de la Haute-Seine jusqu'aux portes de La Chapelle Saint-Luc, le Conseil général assure la continuité de l'itinéraire sur le département, et plus globalement, de l'axe transnational européen Paris-Prague.

Le projet

Après un tronçon de 25 km entre Barberey-Saint-Sulpice et Saint-Oulph (limite de la Marne) achevé en 2010, le Conseil général réalise une section de voie verte comprise entre la RD 91 à Barberey-Saint-Sulpice et la limite de finage de La Chapelle Saint-Luc.

Le projet de prolongation comprend **la création d'un nouveau tronçon**, reliant Barberey-Saint-Sulpice à la vélovoie en construction du Grand Troyes. **La restauration du pont-canal de Barberey-Saint-Sulpice**, sur lequel passera la voie verte, constitue, quant à elle, le gros du chantier.

Lorsque les travaux menés par le Conseil général et le Grand Troyes seront achevés, la vélovoie des lacs et la voie verte du canal de la Haute-Seine seront reliées, permettant ainsi aux cyclistes de profiter de **80 km de pistes cyclables** (26 km de voie verte le long du canal, 42 km de vélovoie longeant les lacs, 12 km de vélovoie appartenant au Grand Troyes).

> La prolongation de la voie verte

Débutés en juillet 2014, les travaux de prolongation de la voie verte sont aujourd'hui terminés, de part et d'autre du pont-canal.

Aménagé en site propre, dans la continuité de la voie verte existante, le nouveau tronçon d'1,3 km permettra le passage des piétons, des 2 roues, des rollers et des personnes à mobilité réduite. Il assurera, au printemps 2015, la continuité entre la voie verte du canal de la Haute-Seine et la vélovoie du Grand Troyes, s'inscrivant ainsi dans l'itinéraire européen Paris-Prague.

> La restauration du pont-canal de Barberey-Saint-Sulpice, inscrit à l'inventaire des monuments historiques

Le nouveau tronçon de voie verte empruntera le pont canal de Barberey-Saint-Sulpice pour traverser la Seine. D'importants travaux de restauration de l'ouvrage d'art sont en cours.

Selon l'étude préalable menée par Eric Pallot, architecte en chef des monuments historiques, le pont-canal de Barberey-Saint-Sulpice était, structurellement, en bon état. Cependant, son inutilisation et l'absence d'eau depuis 1980 ont conduit à l'altération importante de certains ouvrages secondaires (boulonnerie, étanchéité) et à la disparition d'éléments tels que parapets, maison éclusière...

Le Conseil général a donc décidé de restaurer le pont-canal de Barberey-Saint-Sulpice à **l'identique, c'est-à-dire en préservant la possibilité d'une remise en eau.**

Nature des travaux de restauration :

- remise en peinture de l'ouvrage, après sablage : l'extérieur du pont sera peint en vert (2 teintes de vert se rapprochant des couleurs d'origine), l'intérieur en noir. Les travaux de remise en peinture sont en cours.
- restauration des garde-corps à l'identique
- travaux de génie civil : restauration des murs et parements, ainsi que des piles et culées (supports du pont).

Une fois les travaux de restauration terminés, **une passerelle permettant le passage de la voie verte sera installée sur le pont.**

Là encore, l'option retenue permet de conserver la vocation initiale du pont-canal, en n'interdisant pas une remise en eau éventuelle de l'ouvrage.

- revêtement de la passerelle : résine posée sur la structure en béton de l'ouvrage, constituant un revêtement antidérapant épais
- la passerelle sera centrée sur l'axe du pont-canal et permettra de découvrir le paysage alentour par le biais de 2 belvédères construits au milieu de l'ouvrage d'art. Revêtement des belvédères : platelage en bois.
- architecte : Ingrid Petit, Architecture et urbanisme.

Le pont-canal de Barberey-Saint-Sulpice : premier pont métallique construit en France

Construit entre 1847 et 1849, le pont-canal de Barberey-Saint-Sulpice, ouvrage d'art en fonte, est **inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques** depuis le 6 décembre 1984.

Il a été conçu et mis en œuvre par Pierre-Olivier Lebasteur, ingénieur en chef du canal de la Haute-Seine en 1842. Le projet de construction du pont-canal faisait suite à des études de réalisation débutées en 1808, sur l'ordre de Napoléon 1^{er}.

Construit notamment avec des matériaux du département ou des régions voisines (pierres de taille des carrières de Cérilly et Ampilly, à proximité de Châtillon-sur-Seine, moellons provenant des carrières de Fouchères, Pont-Sainte-Marie...), le pont-canal a connu quelques restaurations, avant d'être mis à sec en 1980.

Un pont-canal représente la solution la plus pratique pour permettre à un canal de franchir un espace naturel, comme une rivière ou une route (ici, la Seine). La construction de tels ouvrages s'est développée au cours de la seconde moitié du XIXe siècle, tant en France qu'à l'étranger.

Les ponts-canaux sont le plus souvent des ouvrages massifs, loin de l'élégance des aqueducs ou autres ponts à faible tirant d'eau, car la structure du pont devait supporter une masse d'eau importante.

En France, les ponts-canaux les plus connus sont ceux de Briare, de Digoin et de Guetin.

Le pont-canal de Barberey-Saint-Sulpice est le premier pont métallique construit en France. Il s'inspire fortement de celui de Vouzance à Molinet construit en 1830, mais en matériaux mixtes, associant pierre et métal.

Coût / financements

> **Coût d'opération** : 1,5 million d'euros HT (1,8 million d'euros TTC)

> **Financements** :

- Conseil général de l'Aube : 889 895 euros
- Grand Troyes : 300 000 euros
- Conseil régional de Champagne-Ardenne : 155 052 euros
- Europe (Fonds européen de développement régional) : 155 052 euros.

Le chantier

> **Maîtrise d'ouvrage** : Conseil général de l'Aube

- Etudes : Conseil général (Direction du Patrimoine et de l'environnement)
- Suivi des travaux : Conseil général (Direction des Routes et de l'action territoriale – Service local d'aménagement de Troyes)

> **Architectes** :

- Jean-Pascal Lemeunier, architecte des bâtiments de France
- Eric Pallot, architecte en chef des monuments historiques (restauration du pont-canal)
- Ingrid Petit (passerelle intégrée au pont canal)

> **Maîtrise d'œuvre** : ACOGEC / Ingrid Petit architecture

> **Entreprises du chantier** :

- Demathieu Bard / Nicoletta
- Hussor Erecta
- Wig France
- Routes et chantiers modernes
- Corberon
- Cano services
- Richer
- Veritas

Voie verte du canal de la Haute-Seine : renforcer la qualité de vie des Auboisiens et l'attractivité du département

Un équipement pour les Auboisiens comme pour les touristes

Mise en service en juin 2010, la voie verte du canal de la Haute-Seine reliant Barberey-Saint-Sulpice à Saint-Oulph représente un linéaire de **26 km**. Elle constitue **un formidable équipement pour les Auboisiens comme pour les touristes**.

La voie verte du canal de la Haute-Seine en chiffres :

- 1 parking de 50 places à Barberey-Saint-Sulpice,
- 6 aires de stationnement de 10 places (dont 1 handicapée),
- 40 bancs répartis sur les chemins de halage et de contre halage,
- 31 pontons pêcheurs accessibles aux personnes à mobilité réduite + 2 pontons d'observation,
- 16 escaliers pour permettre de descendre des canoës/kayaks/embarcations légères,
- 3 maisons éclésières réhabilitées.

La préservation et la mise en valeur du patrimoine

Outre la création de la voie verte, le Conseil général contribue à **la préservation et à la mise en valeur du canal de la Haute-Seine** : réhabilitation des maisons éclésières, rénovation des ouvrages d'art et des écluses...

La **rénovation des écluses** représente le dernier chantier en date (terminé à l'été 2014).

Il a concerné 7 écluses, situées entre Barberey-Saint-Sulpice et Méry-sur-Seine :

- écluse n° 4 de Vannes (Saint-Benoît-sur-Seine, Saint-Lyé)
- écluse n° 5 de Riancey (Saint-Lyé, Payns)
- écluse n° 6 de Villacerf (Payns, Villacerf)
- écluse n° 7 de Chauchigny (Chauchigny, Savières)
- écluse n° 8 de Saint-Mesmin (Saint-Mesmin, Rilly-Sainte-Syre)
- écluse n° 9 de Vallant (Vallant-Saint-Georges)
- écluse n° 10 de Méry-sur-Seine.

Nature des travaux :

- mise à sec des sas,
- réfection des « bajoyers » (murs des écluses situés entre les portes amont et aval),
- réfection des portes amont et aval des écluses (avec dépose et repose).

Coût de l'opération : 1,1 million d'euros (800 000 € TTC pour le confortement de la maçonnerie des écluses, 300 000 € TTC pour la réfection des portes des écluses).

Financement : Conseil général de l'Aube