

Projet d'aménagement de la « Véloroute 52 » entre Crouttes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne

Préambule :

Vie & Paysages est une association agréée pour la protection de l'environnement sur le département de l'Aisne. Elle œuvre à la protection de l'Homme et de son environnement. Ses objectifs sont multiples :

- protéger les ressources naturelles et lutter contre leur gaspillage,
- encourager l'éco-citoyenneté,
- sensibiliser et informer sur l'environnement,
- soutenir une agriculture biologique et de proximité,
- promouvoir les modes de déplacements doux.

Introduction :

Le projet de la Véloroute 52/Voie verte est une initiative qui a déjà connu de nombreuses réalisations dans toute l'Europe et quelques réalisations dans le département de l'Aisne. *Vie & Paysages* s'interroge sur certains éléments de l'étude, notamment les exigences environnementales et sécuritaires auxquelles elle ne semble pas répondre.

Les retours d'expériences sur des aménagements similaires réalisés en France, démontrent que certains projets initiaux n'étaient pas efficaces et ont subi des modifications importantes en post-réalisation : c'est le cas, par exemple, de l'aménagement du canal de Montauban où un deuxième itinéraire a été aménagé en rive opposée pour sécuriser l'usage du premier sentier.

Enfin, les bords de Marne, faisant partie des espaces soumis à l'aménagement, **font l'objet d'un classement en réserve naturelle pour la protection des oiseaux depuis les années 2000.**

Informations relatives au statut juridique de la Véloroute 52 /Voie verte

- Le département souhaite acquérir 650 emprises et surfaces nécessaires pour réaliser le projet, néanmoins, sont inaliénables les surfaces suivantes :
 - les propriétés des Voies Navigables de France faisant partie du domaine public fluvial,
 - les chemins ruraux affectés à l'usage du public,
 - les voies publiques.

- En ce qui concerne les propriétaires actuels, la Déclaration d'Utilité Publique habilitera le département à procéder à des acquisitions amiables contre rémunération fixée par France Domaines. *Vie & Paysages* attire l'attention sur les tarifs fixés actuellement par France Domaines qui ne représentent pas la valeur réelle des surfaces. La valeur de rachat des parcelles doit être fixée en accord avec les propriétaires. La Déclaration d'Utilité Publique permettra, le cas échéant, l'expropriation contre rémunération des propriétaires qui n'accepteront pas de vendre en procédure amiable.
- Le département supportera le coût des acquisitions foncières, la construction et l'entretien de l'infrastructure Véloroute 52/Voie Verte. Toutefois, le budget prévisionnel est évalué à 8 millions d'euros HT, **hors acquisitions foncières**. Il apparaît que l'estimation est sous-évaluée et que le projet sera bien plus coûteux. L'étude ne mentionne pas les charges financières qui incomberont aux communes dans ce projet.
- Les distances afférentes aux servitudes existantes sont maintenues, à savoir :
 - a. La servitude de marchepied de 3,25m,
 - b. La servitude de halage : 7 à 9,75 mètres
 - c. La servitude de pêche : 1,50 mètre.

Note : La servitude est un droit de passage qui est inscrite au registre des hypothèques, car il s'agit d'une restriction au droit de la propriété immobilière, instituée au nom de l'intérêt général. Les servitudes ne disparaissent pas avec la vente ou l'expropriation, elles sont transférées au nouveau propriétaire.

- Pour les sections appartenant aux domaines publics, le département signera des « conventions de superposition d'affectation ».

Remarques à intégrer au cahier d'enquête publique

Vie & Paysages a pris connaissance de l'étude devant servir d'appui à la Demande d'Utilité Publique. Un nombre important de questions et d'inquiétudes demeurent et devront trouver une réponse acceptable. Il serait opportun d'obtenir le meilleur projet possible : un espace de loisirs polyvalents et une réalisation respectueuse de la nature, comportant des compensations adéquates dans les cas d'atteintes à l'environnement, comme le prévoit la loi. Des remarques et propositions sont faites ci-après.

1. Les impacts biologiques et environnementaux

a. Les impacts sur la faune et la flore locales

Les bords de Marne sont des espaces sensibles où l'équilibre écologique est fragile. Les chemins herbagers actuels sont fréquentés et pâturés par une faune locale et représentent, pour ces espèces, l'un des derniers sanctuaires. **L'étude doit fournir un inventaire exhaustif et caractérisé** (ornithologique, entomologique, etc.) des espèces présentes dans cet espace, et déterminer les impacts des aménagements sur ces dernières (rupture du corridor écologique, difficultés d'accès à l'eau pour la faune, etc.).

b. Les conséquences du revêtement sur l'écosystème local

Le projet prévoit un revêtement par pose d'un « bicouche » sur 80 % de la surface de la véloroute.

Lors de la réunion d'information qui s'est déroulée à Azy-sur-Marne le 22 novembre dernier, il a été expliqué que le bicouche avait pour conséquence d'imperméabiliser les sols à 90%. Ce type d'aménagement ne répond pas à la volonté des politiques nationales qui souhaitent au contraire, une stagnation, voire une diminution des surfaces imperméabilisées. De plus, en touchant à l'enracinement naturel des berges et en nivelant ces dernières, on accroît les risques d'instabilité et d'affaissement. Ces mesures de stabilisation et d'entretien incluses dans le projet impacteront encore davantage les zones naturelles. Le revêtement par pose d'un bicouche ne s'avère pas indispensable d'autant qu'**aucune compensation (imperméabilité et vie du sol ?) n'a été envisagée à ce jour, comme l'exige la loi.**

De plus, procéder à l'étanchéité d'un sol en zone inondable demeure interdit (sans compensation soumise à enquête) au titre du **règlement du PPRI de la rivière Marne.**

La seule lecture du dossier ne permet pas de comprendre clairement que ce revêtement sera composé de bitume. Pourquoi le document d'enquête publique n'est-il pas précis sur ce sujet primordial ? Le dossier manque de clarté.

c. La qualité de vie des riverains et usagers

Vie & Paysages refuse l'abattage des arbres et préconise le maintien d'une alternance entre des zones naturelles boisées intégrales et des zones claires pour garantir la diversité des paysages. De plus, comme expliqué ci-dessus, les arbres et leurs systèmes racinaires ont un rôle essentiel dans la stabilisation des berges.

Concernant la préservation de la qualité de vie des riverains, *Vie & Paysages* identifie plusieurs éléments à prendre en compte :

- aucun éclairage nocturne ne devra être installé (préserve également la faune nocturne),
- création de panneaux d'indications (informations, code de la route, sécurité et tourisme) qui s'intègrent parfaitement dans l'espace (panneaux de bois gravés, etc.),
- limitation de l'accès des véhicules motorisés à la Véloroute 52 Voie verte aux seuls véhicules de secours, de police et des riverains, pour des raisons de sécurité mais aussi afin de réduire les risques de décharges sauvages,
- identification rigoureuses des parcelles riveraines privées afin d'éviter les intrusions (glanage dans les vergers, pique-nique, toilettes, etc.).

2. Les conditions d'utilisation de l'espace partagé

Le projet de véloroute destiné au cyclotourisme a pour but de construire une continuité européenne. Toutefois, l'étude sur les « Vélo routes et voies vertes » réalisée par l'Observatoire Régional des Transports de Picardie (2008) et figurant en annexe, démontre que les usagers principaux de ces espaces sont majoritairement des usagers locaux qui les utilisaient avant les aménagements proposés. Les aménagements ne sont donc pas déterminants dans les pratiques de loisirs des usagers locaux.

La construction d'une véloroute ne semble donc pas répondre à une demande ardente de la part des usagers locaux qui s'inquiètent des coûts et nuisances induits par ce projet.

Données générales

- En moyenne, les non cyclistes représentent 30% des usagers.
- Les rollers représentent 12% et sur certains sites 30%, en particulier le week-end.
- Les piétons et joggers représentent environ 19% mais avec des différences selon les sites.
- Sur Voie Verte, la promenade est l'activité la plus répandue avec 70% des pratiques (contre 21% de pratique sportive).
- Sur route, la pratique sportive est plus répandue (42%) même si la promenade y reste majoritaire (50%).
- La pratique utilitaire est plus élevée sur Voie Verte (7%) que sur route (4%).
- La fréquentation de la Voie Verte se fait en famille (32%), entre amis (27%) et en solitaire (40%).
- La pratique familiale sur route concerne 13% des usagers.

Des pratiques diversifiées (source ODIT France)

Fréquentation et types d'usagers des voies vertes (en pourcentages)					
Motif de fréquentation	Promenade	Sport	Utilitaire	Itinéraire	
Sur voie verte	71	21	7	1	
Par les résidents	64	29	6	1	
Par les touristes	70	18	6	6	
Comparaison vélo sur route	50	42	4	4	
Tranche d'âge	- 20 ans	20-30 ans	30-40 ans	40-50 ans	60 ans et +
Sur voie verte	16	23	24	17	10
Comparaison vélo sur route	13	19	23	19	15
Sexe	Femmes		Hommes		
Sur véloroute	35		65		
Comparaison vélo sur route	16		84		
Mode de pratique et forme de convivialité	Entre amis	En famille	En sortie organisée	Seul	
Jogging	23	17	4	56	
Rollers	42	28	-	30	
Vélo	28	27	5	40	
Randonnée pédestre	27	38	1	34	
Comparaison vélo sur route	33	13	7	47	

Selon ce même rapport, il apparaît que les randonneurs ne sont pas demandeurs de ce type d'aménagement : « *Les marcheurs, amateurs de sentiers de pleine nature, sont peu concernés par les Voies Vertes sauf tracé commun avec celui d'un sentier de randonnée. Ils sont amateurs de guides, cartes, visites guidées et apprécient les revêtements souples* » (page 10 de l'étude). Il en est de même pour les cyclistes dits « sportifs », le cyclo-tourisme de courte durée ou encore les cavaliers.

Néanmoins, le rapport démontre l'intérêt des véloroutes et voies vertes pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) : « *les Voies Vertes sont des espaces de loisirs privilégiés pour les PMR. En effet, ces itinéraires leur permettent d'accéder aux pratiques sportives et aux loisirs de plein air, en toute sécurité, comme n'importe quel autre usager. Leur progression n'est pas empêchée par des obstacles (trottoirs, barrières, pentes trop élevées) et par les risques liés au trafic automobile (...)* »

Vie & Paysages est favorable au développement des pratiques de loisirs pour les PMR. L'accès à ces pratiques nécessite des aménagements complémentaires qui ne semblent pas avoir été comptabilisés dans le budget prévisionnel :

« (...) Il est nécessaire pour eux de pouvoir :

- accéder aux Voies Vertes proprement dites par des rampes spécialement adaptées, ou par des chaussées à niveau,
- utiliser la Voie Verte dans son intégralité,
- bénéficier des services proposés sur les Voies Vertes. » (page 11).

Afin de garantir la sécurité de l'ensemble des usagers potentiels, leur cohabitation doit être étudiée et déclinée de manière plus rigoureuse. Il faut prévoir :

- l'interdiction d'accès à tous les véhicules motorisés, à la fois par la pose de panneaux et la pose de bornes amovibles permettant néanmoins, l'accès aux véhicules de services, de secours et aux riverains,
- la sécurisation de toutes les intersections avec les grandes voies routières, par l'aménagement d'un passage inférieur chaque fois que cela est possible, ou par une signalisation appropriée,
- la limitation de la vitesse de circulation sur l'espace (la vitesse de déplacement d'un piéton est de 3 à 5 km/h, celle d'un vélo, de 15 à 40 km/h. A ceci s'ajoutent, les autres utilisateurs comme les rollers, joggers, les cavaliers, etc.)

Vie & Paysages s'interroge sur ces éléments : à qui incombera la charge de faire respecter ces mesures et avec quels moyens ? Les contrevenants doivent être exposés à des **contraventions dissuasives** et à la confiscation de leur véhicule. Des équipes de police à vélo/hippomobiles doivent en assurer la surveillance par des rondes régulières.

Enfin, l'association n'est pas favorable à la création de parking bétonnés et préconise des aires de stationnement sur sol stabilisé afin d'éviter des parkings sauvages qui endommageraient les chemins communaux d'accès à la véloroute (dégradations et actes d'incivilité).

Conclusions :

Selon *Vie & Paysages*, ce type de projet est donc sujet à controverse.

Bien qu'il concourt à la volonté de *Vie & Paysages* de favoriser les circulations douces :

1) certaines portions du parcours sont classées ZN, notre association s'étonne que ces portions puissent être aménagées indistinctement pour assurer la continuité/cohérence de l'ensemble

2) l'aménagement ne garantit pas l'affluence de cyclotouristes susceptibles à eux seuls de soutenir le développement économique de notre département, comme annoncé dans l'étude (réalisée par l'Observatoire Régional des Transports de Picardie) qui souligne que 77 % des utilisateurs ne concéderont aucune dépense...

3) de fortes tensions vont inévitablement apparaître entre les différents propriétaires et/ou les différentes communes ayant des intérêts très divergents (travaux souhaités liés à la psychose d'inondations ou, au contraire, volonté de lutter contre les destructions du milieu naturel)

Les associations représentant les intérêts de leurs membres sont préoccupées par les impacts environnementaux et paysagés du projet tel qu'il est présenté. Il se révèle, de plus, incomplet dans ses éléments visant à assurer la sécurité des populations locales et touristiques, cette responsabilité incombant aux maires.

Vie & Paysages considère que l'utilité publique n'est pas garantie dans l'état actuel de l'étude du projet. Elle restera très attentive aux améliorations du projet qui seront proposés suite à sa demande.

Elle demande à l'État de faire compléter les termes de cette étude pour garantir la sécurité et l'égalité des populations dans la pratique quotidienne de leurs loisirs, ainsi que le caractère naturel de cet espace, essentiel au maintien de la faune et la flore locales.

Enfin, *Vie & Paysages* estime que le budget est sous-évalué car programmé « a minima » et, faute de sécurisation effective, pourrait se voir interdire dans le cas d'une action en justice, si les éléments insuffisants de sécurité ou de respect de la nature ne sont pas pris en compte. Les financeurs doivent garantir un engagement sur les coûts à long terme, concernant la sécurité des usagers et l'entretien des équipements, sans charge supplémentaire pour les communes traversées, d'autant que le parcours se situe essentiellement en zone inondable propre à subir des dommages réguliers, suivant la nature des équipements.

Fait à Château-Thierry, le 30 novembre 2017

Le Président,

Jacques FRANCKET



Et son conseil d'administration.