

DÉPARTEMENT DE L' AISNE

* * * *

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L' AISNE

* * * *

**Enquête publique
Préalable à la déclaration d' utilité publique et enquête
parcellaire conjointe
Pour l' aménagement de l' EuroVelo3 entre Guise et
Ribemont**

* * * *

Enquête Publique du 17 MAI 2016 au 22 JUIN
2016 inclus

Rapport du Commissaire Enquêteur

à Monsieur le Préfet de l' Aisne

SOMMAIRE

RAPPORT D'ENQUÊTE	4
I) PRÉPARATION DE L'ENQUÊTE	4
II) PRÉSENTATION DU PROJET DE L'EUROVELO3	5
21 - Historique.....	5
22 - Objectifs d'intérêt général.....	6
22 - Contraintes.....	7
III MODALITÉS PRATIQUES	8
31 - Formalités.....	8
32 - Visite des lieux.....	9
IV PUBLICITÉ	9
41 - Publicité réglementaire.....	9
42 - Autres publicités.....	10
43 - Concertation du public.....	10
44 - Réunion publique.....	11
V DOSSIER ET REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE	11
51 - Composition du dossier d'enquête publique.....	11
52 - Avis du commissaire enquêteur sur la présentation et le contenu du dossier :.....	12
VI ACCÈS DU PUBLIC AU DOSSIER	13
VII DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE	14
71 - Participation.....	14
1. Au cours de la première permanence, à la mairie de Origny-ste-Benoite,.....	14
2. Au cours de la 2ème permanence en mairie de Proix ,.....	15
3. Au cours de la 3 ème permanence en mairie de Ribemont,.....	18
4. Réunion à Vadencourt le 4/6/2016 de 15 à 17h30.....	19
5. Au cours de la 4 ème permanence en mairie de Guise,.....	21
6. Registre de Lesquielles-Saint-Germain. :.....	22
7. Registre de Vadencourt.....	24
8. Registre de Proix.....	24
9. Registre de Ribemont.....	25
10. Registre de Guise.....	25
11. Registre d'Origny-Sainte-Benoîte.....	25
12. Registre de Noyales.....	26
13. Registre de Macquigny.....	27
14. Registre de Mont-d'Origny.....	27
711 - Informations complémentaires.....	28
72 -Tableau de synthèse des observations et courriers du public.....	29
73 - Clôture de l'enquête.....	32
74 - Procès Verbal de Clôture et synthèse de l'enquête.....	32
75 - le mémoire en réponse.....	33
VIII ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	35
81 - Analyse des avis des Personnes Publiques Associées.....	35

82 – Analyse du projet :.....	36
83 – délibérations des communes.....	37
84 – Analyse des observations , courriers portés au registres et autres avis.....	37
840 - Remarques sur la fréquentation du public.....	37
841 – pour le tracé initial de Proix (tracé vert du mémoire en réponse).....	38
842 – pour le maintien des servitudes.....	40
843 – contre le tracé initial de Proix.....	41
844 – alternatives de Ribemont.....	41
845 - les projets touristiques et culturels sur le tracé l’EuroVelo3.....	45
846 - les deux associations de cyclotourisme AUV et Cyclotranseurop.....	45
845 – la FAPPMA ; fédération de pêche.....	46
846 - la DREAL, l’ONEMA et DDT.....	46
CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :.....	47
DOCUMENTS ANNEXÉS.....	48

* * * *

Pièces jointes : Dossier, annexes dont les Registres d’Enquête

* * * *

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L' AISNE

Enquête publique Préalable à la déclaration d'utilité publique et enquête parcellaire conjointe Pour l'aménagement de l'EuroVelo3 entre Guise et Ribemont.

* * * *

RAPPORT D'ENQUÊTE

* * * *

I) PRÉPARATION DE L'ENQUÊTE

L'objet du projet soumis à l'enquête publique est relatif à la réalisation du tronçon de l'EuroVelo3 entre Guise et Ribemont.

Nous détaillerons plus en aval, comment s'intègre ce projet dans l'ensemble de ce projet européen.

- Ce projet requiert la reconnaissance d'utilité publique de ce projet qui raccorde sur 25 km , les parties déjà réalisées en amont de Guise et aval de Ribemont.
- l'enquête publique recouvre également la demande d'autorisation au titre de la réglementation spécifique sur l'eau et les milieux aquatiques.
- l'enquête publique est également effectuée sous les conditions prévues par :
 - le Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, afin de permettre d'exproprier les parcelles indispensables au tracé.
 - au Code de l'environnement pour la démocratisation des enquêtes publiques,
 - et à la protection de l'environnement, notamment pour la réalisation de travaux, aménagements et ouvrages qui pourraient impacter cet environnement.
- Le présent rapport sera établi selon ces différentes optiques , puisque, pour le public, ces différents paramètres interfèrent.

- Mais il sera établi deux avis motivés et conclusions du commissaire enquêteur séparés, le premier pour la DUP, le second pour l'aspect sur l'environnement.
- Le 3 décembre 2015, M. le Préfet de l'Aisne demande au Tribunal Administratif d'Amiens la nomination d'un commissaire enquêteur en vue de l'ouverture de l'enquête publique.
- Le 8 décembre 2015 le TRIBUNAL ADMINISTRATIF D'AMIENS désigne Alain Rodier comme commissaire enquêteur titulaire et M. Didier Lejeune comme suppléant. La décision porte la référence E1500027/80
- Par le retard pris par cette enquête publique, comme exposé ci-dessous, M. Lejeune n'étant plus disponible, Mme Nadia Quiévreux est désignée comme commissaire enquêteur suppléante.

Le 18 avril 2016, M. Le Préfet de l'Aisne, édicte un arrêté préfectoral fixant les conditions de l'enquête publique. Elle se déroulera du mardi 17 mai 2016 dès 9h00 jusqu'au mercredi 22 juin 2016 à 18h00.

Sont notamment définis les dates et lieux des permanences de l'enquête publique :

JOURS	Heures	lieu
Mardi 17 mai 2016	9h00 à 12h00	Mairie de l'Origny-ste-Benoite
Vendredi 27 mai 2016	15h00 à 18h00	Mairie de Proix
Samedi 4 juin 2016	9h00 à 12h00	Mairie de Ribemont
Mercredi 22 juin 2016	15h00 à 18h00	Mairie de Guise

- *annexe 1 : arrêté préfectoral du 18 avril 2016 - 3 pages -*

Par souci de simplification et de lecture, nous dénommerons l'ensemble des sujets portés à enquête publique sous le vocable « EuroVelo3 ».

- l'intitulé de l'objet de l'enquête publique en « l'EuroVelo3 »

II) PRÉSENTATION DU PROJET DE L'EUROVELO3

(Document de référence : dossier soumis à enquête publique et premier, la notice explicative et de présentation du projet)

21 - Historique

Le projet de EuroVelo3 s'inscrit dans plusieurs programmes :

- au niveau européen, l'European Cyclist Fédération promeut et gère 15 grands itinéraires qui maillent l'ensemble de la Communauté Européenne.
- Parmi ceux-ci, EuroVelo3 est l'un des cinq circuits qui traversent la France. Il est destiné à relier Trondheim en Norvège et Saint-Jacques-de-Compostelle en Espagne. Outre sa tradition et vocation religieuse, il représente une voie symbolique pour l'Europe en unissant le sud au nord. Il est aussi appelé « la Scandibérique ».
- Les différentes strates administratives de notre pays ont complété ce réseau. Ainsi l'Aisne compte ou comptera 4 réseaux intérieurs ou traversant notre département.
- A ce jour EuroVelo3 est réalisé depuis la frontière belge jusque Guise et de Ribemont jusqu'à la sortie de l'Aisne vers Noyon.
- Ne manque donc que le tronçon de 25 km de ce projet entre Guise et Ribemont sur les 110km axonais totaux.

22 - Objectifs d'intérêt général

- objectif de santé : c'est ce qui porte l'intérêt général : « le vélo, c'est bon pour le trou de la sécu ! ». Ce slogan résume fort bien le bénéfice que procure la pratique de cette activité physique. Il est aujourd'hui décliné en de multiples messages, conseils ou injonctions médicales, nous incitant à la déconnexion de diverses addictions statiques pour plus de physique !
- objectif économique : outre la production de cycles désormais en grande partie délocalisée de Saint-Quentin, cette pratique doit apporter un complément d'activités économiques ; la grosse part résidera dans le tourisme étranger qui nécessitera repas et nuitées sans compter quelques visites touristiques d'un des départements les mieux dotés en monuments classés.
 Mais il ne faut pas négliger les journées excursions de clubs cyclo-touristiques de nos voisins picards, franciliens et champenois ; sans oublier nos voisins du nord lassés de leurs chemins pavés.
 la troisième population sera la clientèle de proximité, via des sorties familiales, dominicales, d'une demi ou journée complète.
 Leur contribution économique sera moindre, mais compensée par une plus grande population impactée.
- Ses objectifs culturels, sociétaux, sportifs, environnementaux, pour la santé et l'hygiène sont tout aussi évidents.
- Quelques chiffres sont avancés dans le dossier :
 - 65€ en moyenne par jour pour de longues randonnées sur plusieurs jours.
 - 1€ investi rapporte 1€ de retombée économique
 - La France est également dans ce domaine, la première destination du tourisme cycliste.

22 - Contraintes

Ce projet est soumis à certaines contraintes techniques :

Les circuits cyclistes doivent répondre à certaines obligations ou fortes recommandations :

- un maximum de voies propres, c'est-à-dire interdites à la circulation routière.
- l'emprunt de routes est limité à des voies secondaires de fréquentations inférieures à 1000 véhicules jours.
- Les autres voies seront limitées aux pistes cyclables, chemins de halage et chemins agricoles
- L'usage de deux roues motorisés ou quad est en principe, interdit
- En ville, des traversées peuvent se faire sur voies classiques lorsque l'intérêt touristique le justifie. Les pistes cyclables sont évidemment privilégiées et peuvent être financées, comme ce sera le cas ici dans l'entrée de Ribemont.
- Un balisage et signalisation spécifiques et normalisés, sont indispensables sur ces grands réseaux internationaux

23 – Cadre juridique et réglementaire

Le projet est concerné par plusieurs rubriques du code de l'expropriation. il est notamment soumis à :

- L'article L1 pour les généralités de l'expropriation
- l'article L110-1 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique

Le projet est également concerné par plusieurs rubriques du code de l'environnement :

- les articles L123-1 à L 123-16 et R 123-1 à R 123-33, pour les généralités sur l'enquête publique.
- Les articles L 214-1 et R 214-1 pour les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) au regard des dangers qu'ils sont susceptibles de présenter et de la gravité de leurs effets sur la ressource en eau et les écosystèmes aquatiques. (loi sur l'eau).

Il sera, pour la suite du traitement administratif du projet, soumis à plusieurs autres articles de ces deux codes, pour la prise d'arrêtés préfectoraux, pour déclaration du projet par le maître d'ouvrage et autorisation finale de ce projet .

Ce projet doit donc être soumis à enquête publique.

24 – Cadre technique

Cette voie cycliste peut présenter plusieurs profils répétés sous forme de schéma sur de nombreuses fiches du dossier.

- 1) voie propre réservée à ce tracé et aux seuls cyclistes : c'est une voie réalisée « en fines », c'est à dire en gravillons ou matériaux compactés, sans liant bitumineux. Elle peut être également en « bicouche » deux couches de gravillons liées par un goudron ou bitume. Elle fait deux mètres de larges avec deux bandes de 50cm dégagées de végétation par fauchage.
- 2) Voie en trois mètres de large, partagée avec des engins agricoles : la voie sert alors de servitudes pour les parcelles bordant cette voie : ce sont le plus souvent d'anciens

chemins agricoles dont on met le revêtement aux normes des voies cyclistes. Ils sont entretenus comme tels et on ne peut supprimer les anciennes servitudes d'autrefois desservants ces riverains.

- 3) Voie routière commune aux deux roues et véhicules motorisés. Hormis les centres bourg, ce sont des voies à fréquentation réduite de moins de 1000 véhicules/jour. L'entretien du revêtement est priorisé en raison de ce double emploi.
- 4) Piste cyclable urbaine ou périurbaine : macadamisée, tracée et réservée aux deux roues non motorisés.
- 5) Des signalisations spécifiques et dédiées sont apposées le long de ces tracés.
- 6) Des obstacles aux deux ou quatre roues motorisées peuvent être placés aux extrémités des voies dédiées : elles peuvent contraindre le cycliste à poser le pied à terre.

III MODALITÉS PRATIQUES

31 - Formalités

- L'organisation générale de l'enquête a été prédéfinie par les Commissaires Enquêteurs titulaire et suppléant (respectivement M. Rodier et M. Lejeune, puis Mme Quiévreux) avec Mme Buffet et Robert de la Préfecture de l'Aisne, du service des Libertés Publiques, en charge de ce dossier. Ceci fut réalisé au cours d'une réunion qui s'est déroulée en ces locaux à Laon le 11 janvier 2016.
A cette occasion, M. Laurent Lefebvre représentant du CD en charge de ce dossier, nous a présenté le projet de l'EuroVelo3, soumis à l'enquête et remis les dossiers.
- Une seconde série de contacts par courriels ou rendez-vous téléphoniques de préparation a été nécessaire pour répondre à nos questions ou interrogations qui sont apparues à la lecture du dossier. S'y sont ajoutés les contacts nécessités par le report de l'enquête publique et la définition d'un nouveau calendrier.
- Une réunion s'est déroulée entre Mme Quiévreux et M. Rodier au domicile de ce dernier, afin de répondre aux questions et interrogations de la nouvelle suppléance. Elle s'est tenue le 29 avril de 14 à 17h00.
- Une réunion et visite des lieux a été organisée le 11 février de 8H »à à 12h30 ; elle a réuni M. Laurent Lefebvre et M. Rodier. Le suppléant, retenu par une autre enquête publique, n'a pu se joindre à ce rendez-vous.
 - La lecture du dossier avait suscité plus de 50 questions ou demandes d'informations ou levées d'ambiguïtés apparues à la lecture de ce volumineux dossier.
 - Au cours de cette réunion, toutes nos interrogations, nos doutes sur divers points du dossier, ont été levés. M. Lefebvre a répondu à l'intégralité de la liste de nos questions que nous avons formalisées, suite à la lecture du dossier.
 - Il s'agissait essentiellement de compléter ou expliciter certains points du dossier. L'avis donné sur ce dossier dans le chapitre suivant détaille ces points qui nous sont apparus soit obscurs, soit abscons, soit demandant développement

- Nous avons abordé la question de la réunion publique. Les commissaires enquêteurs en ont expliqué les principes généraux, les avantages et inconvénients. Il a été convenu de laisser aux élus le temps de la réflexion et de l'évolution du contexte ainsi que la participation du public aux premières permanences afin qu'ils remontent au commissaire enquêteur leur perception. Puis, ce dernier prendra la décision qui interviendra forcément en fin d'enquête publique, au minimum huit jours avant la fin de celle-ci.
- Nous verrons qu'au final, le contexte, comme le déroulement de cette enquête publique n'ont pas nécessité de façon impérieuse le recours à cette réunion publique.
- La publicité de cette enquête publique a été revue en détail.
- Une seconde réunion d'étude du dossier a été organisée le 29 mai de 14h00 à 17h00 ; elle a réuni Mme Nadia Quiévreux et M. Rodier.

32 - Visite des lieux

- La présentation sur le terrain a été faite ce même 11 février avec moi-même.
- M. Lefebvre nous a fait visiter l'ensemble du circuit depuis ses points d'accès praticables. Une partie était inaccessible car en partie inondée comme l'accès depuis Bernot vers l'ancienne gare..
- Pour les plus longues sections en voies propres nous avons visité les entrées sorties des chemins, une partie a été parcourues à pied.
- Les parcelles expropriées ont été privilégiées dans cette visite.

IV PUBLICITÉ

41 - Publicité réglementaire

- **Avis d'enquête publique**

Conformément à l'article 3 de l'arrêté en date du 18 mai 2015, de M. le Préfet de l'Aisne, un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête a été publié 15 jours au moins avant le début de celle-ci, et rappelé dans les 8 premiers jours de l'enquête dans 2 journaux locaux diffusés dans le département.

Cet avis est paru :

- une première fois dans :
 - **L'Union du 23 avril 2016-**
 - **et l'Agriculteur de l'Aisne** du 29 avril 2016
- une seconde parution est donc effectuée dans :
 - **L'Union du 17 mai 2016**
 - **et l'Agriculteur de l'Aisne** du 20 mai 2016

- *Annexe 2 : avis d'enquête publique – 1 page –*

• *Annexe 3 : les quatre publications dans la presse - 4 pages -*

• **L'affichage en Mairie**

Cet avis d'enquête a été affiché sur le panneau officiel à l'extérieur des neuf mairies, quinze jours avant le début de l'enquête publique jusqu'à son terme.

Lors de mes 4 permanences ou lors de passages pour me rendre à celles-ci ou lors des réunions comme à Vadencourt.

• **L'affichage sur site :**

Des affiches au format A2 sur fond jaune ont été apposées en divers points du parcours, comme j'ai pu le constater notamment, à proximité de la Gare de Proix-Noyales.

La Préfecture de l'Aisne n'a pas jugé utile de nous faire vérifier ces affichages. Néanmoins, nous les avons vérifiés dans les communes de permanence ou lors de la traversée des neuf villes et villages lors de nos visites.

Aucun écart n'a été constaté.

- **Le site de la préfecture communique également sur cette enquête publique à l'adresse :**
<http://www.aisne.gouv.fr/Politiques-publiques/Enquetes-publiques/Enquete-publique-prealable-et-enquete-parcellaire-concernant-1-EuroVelo-3-section-GUISE-RIBEMONT>

Il s'y affiche l'arrêté préfectoral du 18 avril 2016.

42 - Autres publicités

- **Publication sur le site du Conseil Départemental de l'Aisne**

Le site publie la liste des enquêtes publiques passées et présentes. Cette enquête publique figure, de ce fait, en tête de liste.

<http://aisne.com/Enquetes-publiques-consultations-avis>

- **Publication sur le site de l'EuroVelo3**

<http://eurovelo3.fr/amenagement-eurovelo3-aisne/>

il y est fait mention de l'enquête publique et de la contribution de l'association Cyclotranseurop.

43 - Concertation du public

La concertation du public s'est déroulée tout au long de ces années de conception et finalisation du projet.

Elle s'est surtout concentrée avec les Mairies.

Les particuliers ont été également consultés en ce qui concerne les parcelles sujettes à expropriations.

Nous en avons eu la confirmation au travers de courriers (Mme Plazanet) ou échanges oraux avec M. De Bruyn.

44 - Réunion publique

Il n'y a donc pas eu de réunion publique, à la fois parce que nous avons senti que le projet, globalement recevait un accueil positif : en grande majorité le public y est favorable

Elle aurait pu se justifier sur le sujet des servitudes : les riverains auraient eu, de suite, la confirmation du droit de servitude.

Mais comme la réponse est positive dans ces cas précis, cette réunion était-elle utile ??

Par ailleurs, l'intendance assez lourde en démarche et délais pour monter cette réunion est toujours un réel obstacle si elle se décide passé le premier tiers (10 jours) de l'enquête publique.

le sujet ne l'imposait, ni par son ampleur, ni par l'importance de la population directement impactée. Nous n'avons eu aucune demande du public en ce sens. Nous en avons présenté la possibilité lors de la réunion du 11 janvier en Préfecture de Laon, les participants ne l'ont pas jugée plus utile.

Le climat également très majoritairement positif de ce projet et enquête publique ne nécessitait pas spécialement cet exercice.

<p>En conclusion de ce chapitre, nous pouvons donc affirmer que les publicités et publications réglementaires de cette enquête ont été réalisées et respectées.</p>
--

V DOSSIER ET REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

51 - Composition du dossier d'enquête publique

Le dossier d'enquête publique comprend :

- 1) Une notice explicative d'une cinquantaine de pages qui fait office de Résumé Non-Technique
- 2) Une fiche donnant les grandes lignes financières (2M€ HT 2.5M€TTC environ)
- 3) Un extrait des délibérations du Conseil Départemental de l'Aisne
- 4) Les avis de la Police de l'eau, l'ONEMA 02 (Office National De L'Eau Et Des Milieux Aquatiques de l'Aisne) et de l'autorité environnementale ainsi que leurs mémoires en réponses.
Ces dossiers se sont faits en plusieurs étapes et donc en plusieurs exemplaires. qui représentent plus d'une centaine de pages
- 5) Un ensemble de documents, courriers de M. le Préfet de l'Aisne et fiches descriptives sujettes aux parcelles susceptibles d'être expropriées.

- 6) Les plans cadastraux des parcelles susceptibles d'être expropriées. Au 1/500ème
- 7) Un plan général en format A0 sur la base de la carte IGN au 1/25000
- 8) Trois dossiers en format A3 paysage qui incluent :
 1. le dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau
 2. regroupe : l'objet de l'enquête publique, les plans généraux et de travaux, la notice, L'étude d'impact et ses annexes
 3. regroupe les autres annexes : études environnementales, cartes plans et vues aériennes cartographiées

Ces trois dossiers sont volumineux le premier fait 150 pages format A3
Les deux derniers, plus de 300 pages.

52 - Avis du commissaire enquêteur sur la présentation et le contenu du dossier :

Le dossier du projet est de présentation soignée, le contexte du projet d'aménagement y est bien détaillé, les plans sont à une échelle suffisante pour bien repérer l'ensemble du territoire concerné. D'autres plans et cartes d'échelles plus réduites permettent de détailler chacun des principaux secteurs. L'abondance de photographies, cartes et vues aériennes permettent de se repérer assez aisément si l'on excepte la lourdeur dans plusieurs sens du terme, du dossier qui nuit à ces manipulations.

Néanmoins, hormis les parcelles dont l'expropriation est prévue, le parcellaire cadastral n'est pas représenté sur les vues et cartes mises à disposition. Il est vrai que ces cartes supplémentaires auraient encore alourdi un dossier très volumineux. Le parcellaire dans ces zones humides n'a pas souvent été remarqué, d'où un morcellement très fort, héritier des siècles et même millénaires passés.

Le jargon technique est en général explicité et/ou illustré. De ce fait le texte est accessible à un grand public pas forcément spécialiste de la voirie ou du cyclotourisme.

Comme toujours, les volets environnementaux : faune et flore restent l'affaire de spécialistes.

Le dossier présente de façon très détaillée, toutes les compatibilités avec les différents plans PPRI, PPRT, PLU, SCOT. Les contraintes avec les enjeux écologiques sont fort bien détaillées pour les ZNIEFF, Natura2000, SDAGE et SAGE.

Nous verrons qu'il est plus laconique en ce qui concerne la compatibilité avec l'humain et les activités présentes sur le tracé.

Il ne faut perdre de vue que ce dossier est d'abord le support et vecteur d'information et d'expression du public.

Nous avons calculé que ce dossier représente plus de 3000 pages en format A4 qui, mises bout à bout, mesurent près d'un kilomètre ces 10 dossiers (9 communes + exemplaire du commissaire enquêteur) s'étalent donc sur près de la moitié de ce parcours de 25 km !

Le format double A3 recto verso a les qualités de ses inconvénients : il permet des formats plus larges pour les cartes. Mais pour de tels dossiers, il faut souvent consulter une carte + un texte ce qui interdit une consultation aisée sur un bureau ou une table de permanence restreinte, comme à Guise.

L'accès à ce volumineux dossier est favorisé par un sommaire détaillé en deux pages.

Il aurait été judicieux pour un dossier d'un tel volume de mettre ce sommaire en tête des trois gros documents reliés. Ceci s'avère indispensable surtout pour le volume 2 qui regroupe : l'objet de l'enquête publique, les plans généraux et de travaux, la notice, L'étude d'impact et ses annexes.

Le dossier présente quelques contraintes d'accès pour le public (il n'est pas exclu que ces contraintes soient également des freins contreproductifs et donc des surcoûts pour les différentes Personnes Publiques Associées ou collectivités devant se prononcer ou s'informer sur ce dossier) :

- son volume
- redites : un exemple parmi des dizaines : la description du canal de la Sambre à l'Oise est reprise de nombreuses fois en citant son historique sur le charbon belge dont on voit mal le lien avec le sujet. A contrario, il n'est jamais dit que ce canal est actuellement désaffecté dans sa partie amont (de Guise à Origny, si nos informations sont exactes?)
- son volume de plus de 8kg soit près de 1600 pages A4... Cet impact carbone ne devrait-il pas être pris en compte dans le projet ? La démarche ERC Eviter, Réduire, Compenser ne devrait elle pas être appliquée ?
- sa structure
- son format pour les 3 cahiers reliés en A3 « paysage » pesant jusque 2 kg qui impose la lecture debout ou en chaise à roulettes.
- à noter que ce dossier explicite correctement la multitude de sigles qui émaillent ces documents. Le fait est assez rare pour être souligné

La réunion du 11 février a permis de lever toutes les autres ambiguïtés ou points flous, tels que, pour les principaux items :

- les utilisations de l'EuroVelo3 pour les riverains
- la mise en avant des impacts positifs
- la mise à jour des PLU et SCOT
- quelques cartes, plans et schémas à expliciter
- au total, près d'une cinquantaine de questions ont reçu une explication ou réponse.

VI ACCÈS DU PUBLIC AU DOSSIER

Le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public aux heures habituelles d'ouverture des quatre mairies listées ci-dessous.

1. La Mairie de Guise est ouverte au public du Lundi au Jeudi: 08:30 à 12:00 - 13:30 à 17:30. Vendredi: 08:30 à 12:00 - 13:30 à 17:00, Samedi: 08:30 à 11:30
2. La Mairie de Lesquielles-Saint-Germain. est ouverte au public le lundi au Mardi: 08:00 à 12:00 - 13:30 à 17:00. Du Jeudi au Vendredi: 08:00 à 12:00 - 13:30 à 17:00
3. la Mairie de Vadencourt est ouverte au public du Lundi: 15:00 à 16:30. Mercredi: 18:00 à 19:00. Vendredi: 10:00 à 11:30

4. La Mairie de Proix est ouverte au public : Le Lundi : de 17h00 à 18h00 Le Jeudi : de 17h00 à 18h00
5. La Mairie de Noyales est ouverte au public Le Mardi : de 17h00 à 18h30. Le Vendredi : de 17h00 à 18h30.
6. La Mairie de Macquigny est ouverte au public : Le Mercredi : de 17h00 à 18h00. Le Vendredi : de 17h00 à 18h00. : Le Vendredi : de 10h00 à 11h00
7. La Mairie de Mont-d'Origny est ouverte au public : Mardi: 17:00 à 19:00. Vendredi: 14:00 à 16:00. Jeudi: 16:00 à 18:00
8. La Mairie de Origny est ouverte au public : le Lundi : de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30. Le Mardi : de 8h30 à 12h00. Le Mercredi : de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30 Le Jeudi : de 8h30 à 12h00. Le Vendredi : de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30
9. La Mairie de Ribemont est ouverte au public samedi: 08:30 à 12:00. Du Lundi au Mardi: 08:30 à 12:00 - 15:30 à 17:30. Mercredi: 08:30 à 12:00. Du Jeudi au Vendredi: 08:30 à 12:00 - 15:30 à 17:30

Pour recevoir les observations du public, j'ai tenu 4 permanences selon l'agenda ci-dessous

JOURS	Heures	lieu
Mardi 17 mai 2016	9h00 à 12h00	Mairie de l'Origny-ste-Benoite
Vendredi 27 mai 2016	15h00 à 18h00	Mairie de Proix
Samedi 4 juin 2016	9h00 à 12h00	Mairie de Ribemont
Mercredi 22 juin 2016	15h00 à 18h00	Mairie de Guise

VII DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

L'enquête publique relative au projet de l'Euro vélo 3 s'est donc déroulée pendant 36 jours consécutifs, durant la période du 17 mai au 22 juin 2016.

71 - Participation

1. Au cours de la première permanence, à la mairie de Origny-ste-Benoite,

du 16 juin 2016 de 9H00 à 12H00, nous avons reçu la visite de :

- M. Yves LEVEQUE de Proix, il est venu s'enquérir du projet, du devenir de sa propriété. Celle-ci est contiguë à la parcelle dont l'expropriation est envisagée : la ZA 10. la configuration de la propriété de M. et Mme LEVEQUE est similaire à celle de ses voisins, à l'exception que la traversée de sa propriété est demeurée du domaine du Conseil Départemental de l'Aisne. Mais comme ses voisins elle a été intégrée depuis la disparition de la voie dans les années 1960-70 dans le paysage des deux parcelles de M. LEVEQUE. Celui-ci dépose une observation où il s'inquiète de ce passage et de son souhait d'acquérir cette parcelle pour reconstituer un seul ensemble comme cela était très certainement avant le passage de la voie ferrée et que laisse deviner la configuration cadastrale de ce secteur.

La permanence est close à 12h00, sans autre visite.

2. Au cours de la 2ème permanence en mairie de Proix ,

Nous avons été accueillis par Mme le Maire, Mme Caroline Lombard et son père.

Elle me fait part de son accord entier pour le projet et souhaite qu'il conserve son tracé initial.

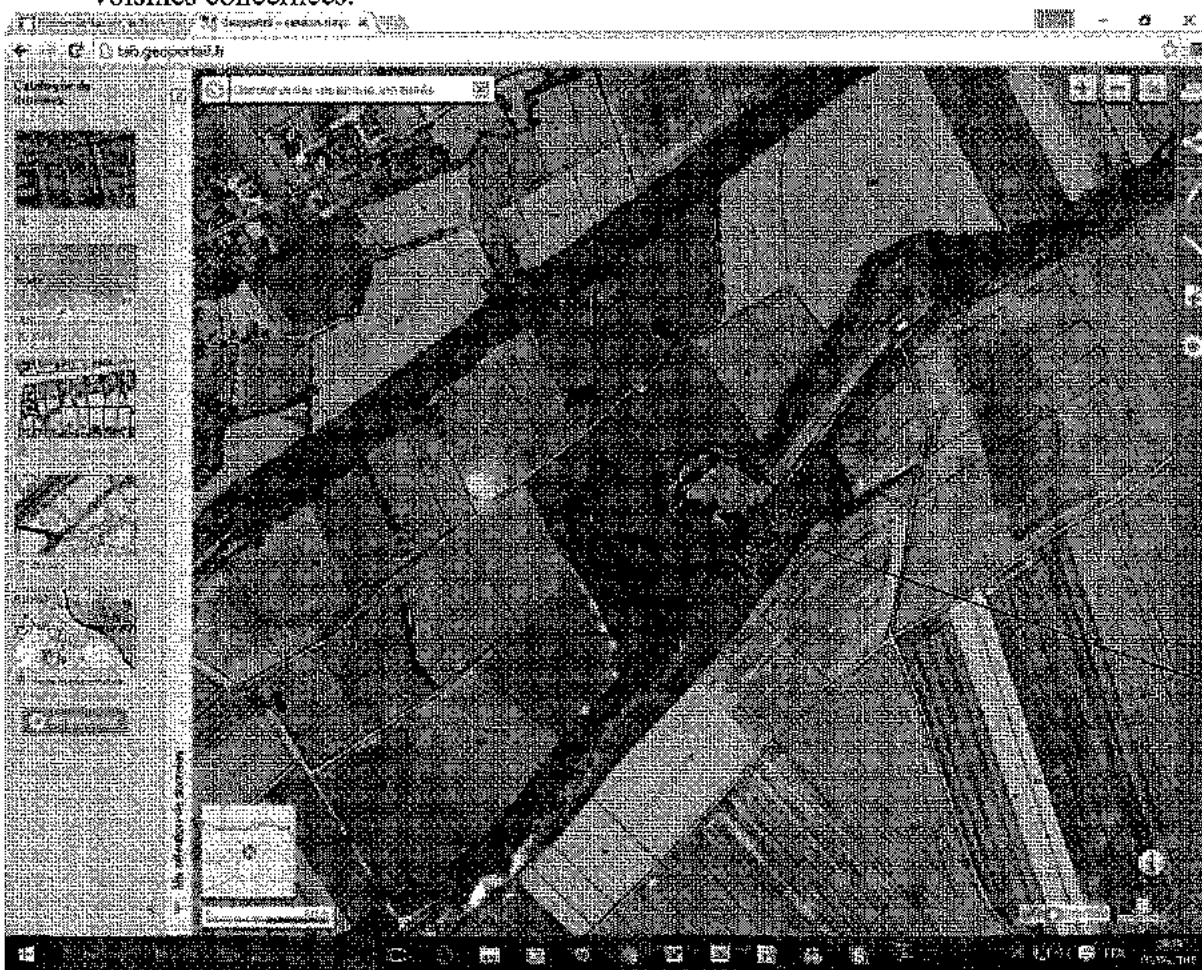
Elle me remettra en fin de permanence , un dossier de cinq pages où elle met en avant la qualité du projet, les attraits touristiques de son village, avec notamment la chapelle de la Salette qui attire de plus en plus de pèlerins et touristes, et surtout le risque sécurité si le tracé initial par l'ancienne voie ferrée est délaissé au profit de la RD 69, présenté comme plus dangereux, avec peu de visibilité, cassis, virages...

cette position sera reprise par plusieurs visiteurs.

- 1) Nous recevons ensuite, M. Xavier Bocquillon de Bernot. Il exploite une pâture le long de la falaise Bloucard près de son village. Il demande à ce que l'accès de sa pâture soit préservé et qu'il puisse y accéder en tracteur pour les différents besoins nécessités par cette exploitation.

Après rappel téléphonique de M. Bocquillon, il a précisé que sa parcelle cadastrée AE8 est située dans la boucle de l'Oise. A ce jour, elle n'est accessible que par le chemin de l'ancienne voie ferrée. Il demande le maintien de cet accès

En tant que Maire adjoint de Bernot, il signale également l'accès d'autres secteurs du terroir par ce chemin qui les dessert depuis l'unique pont situé en ce secteur. Une observation sera déposée en ce sens prochainement sur un des registres des communes voisines concernées.



Vers 14h30 arrive en mairie un groupe d'une vingtaine de personnes pour la plupart du village ou du voisinage proche.

Ces personnes se déclarent solidaires de la position de Mme le Maire.

A ma demande, ils remplissent une feuille de passage qui est jointe aux registres. Cette liste est reprise dans le tableau récapitulatif joint en fin de ce chapitre. La plupart des personnes ou des couples déposent une observation qui va dans le même sens :

Le tracé alternatif passe par la rue, il présente plusieurs virages sans visibilité, un dos d'âne, etc... ce tracé est donc dangereux.

L'ensemble des personnes demandent donc à ce que le tracé initial soit maintenu.

Pour cela, il faut acquérir la parcelle AA10 de 244 m² de l'ancienne voie qui a été vendue par la SNCF à Mme Plazanet- de Sablet. En mars 1992. L'acquisition de cette parcelle permettait alors de réunir les trois autres parcelles de sa propriété AA9-AA11 & AA12.

- 2) M. Gérard Mauvosin conseiller et résident à Proix
il est favorable au 1er tracé qu'il prévoit de parcourir avec ses petits enfants. Il trouve l'autre tracé dangereux.
- 3) M. Gérald Costenest de Grand-Verly . Il trouve l'autre tracé dangereux.
- 4) M. Stéphane Bournique de Proix. Il est favorable au 1er tracé et trouve l'autre tracé dangereux.
- 5) M. François Delaby agriculteur à Proix et propriétaire exploitant des parcelles de chaque côté du tracé sur l'ancienne voie ferrée. Il demande l'accès pour aller sur sa parcelle côté Oise. Il demande le maintien de la fonction de digue que constitue la voie pour protéger le côté « ferme » qui est inondable. Il demande la durée d'existence de l'EuroVelo3 ?
- 6) M. Le Major Lecrenier commandant de la brigade de gendarmerie de Guise. Il trouve l'autre tracé dangereux.
- 7) M. Jean-Claude Arthémise de Aisonville et Bernoville membre de l'ARNABT de Boué, association de randonneurs préconise l'utilisation et l'entretien des chemins ruraux. Il approuve le projet et est favorable au tracé initial.
- 8) Mmes Barbotte et Lemoine cosignent cet avis
- 9) M. JC Lambert adjoint de Noyalles approuve le tracé initial
- 10) M. Alain Lorion, de même
- 11) Gérard Choquet demande le maintien de l'accès à son bois de Sainte-Claire sur Lesquielles-Saint-Germain.
- 12) M. Frédéric Pruvot, 1er adjoint de Proix. Il donne un avis très favorable au projet ; Il trouve l'autre tracé dangereux.
- 13) Mme le Maire de Vadencourt, Mme le Bitouzé. Elle se prononce oralement pour le projet favorable au développement des villages traversés.
- 14) Elle est accompagnée de M. Seynave, propriétaire du château qui accueille déjà des randonneurs cycliste ou piétons. Il a un projet de développement touristique.
- 15) M. Kim Rebholz, propriétaire de l'abbaye de Bohéries, hameau de Vadencourt qui a acquis et restaure récemment cette demeure historique. Il a un grand projet pour lequel un parking d'une capacité de 400 places est prévu, si possible sur le tracé de l'EuroVelo3. il me remet une plaquette et des photos montages aériens de ce projet.

16) Mme D. Saltet de Sablet d'Estières veuve de M. Plazanet, née Jouard, arrive accompagnée de son mari. Elle est donc la propriétaire de la parcelle où passe le tracé initial sur l'ancienne voie ferrée.

Elle est opposée au projet mais ouverte à la discussion.

Elle dépose quatre courriers, déjà envoyés en lettres recommandées avec accusés de réception en la mairie d'Origny-ste-Benoite. Le premier est de sa main, les suivants de ses trois fils. Les coordonnées de son beau-fils figurent également.

De concert nous envisageons trois hypothèses :

1. Sa propriété reste en l'état et l'EuroVelo3 passera sur la variante dans le village. J'expose que cette hypothèse rencontre une forte prévention - pour ne pas la qualifier d'opposition - dans le village.

2. Elle vend uniquement sa parcelle cadastrée AA10, ce qui diviserait la propriété. Elle est fermement opposée à cette option.

3. Elle vend la totalité de la propriété. Je lui expose que la commune comme le Conseil Départemental, n'ont pas les possibilités financières et/ou la volonté d'acquérir cet ensemble.

Cette éventualité, est envisagée la possibilité de revente des autres parcelles par ces collectivités.

Cette option présente également une certaine complexité : Mme Plazanet est seule propriétaire de la parcelle AA10 ; les 3 autres parcelles sont en indivisions avec ses trois fils et son beau-fils, issu du premier mariage de feu - M. Plazanet. Mme Plazanet n'a plus de contact avec ce fils résidant apparemment en Nouvelle-Calédonie.

A priori ses trois fils, dont elle me remet un courrier suivraient l'avis de leur mère. L'incertitude plane sur la position du beau-fils aîné.

- En rediscutant de ce point avec Mme le Maire et quelques élus présents, une quatrième option est présentée : celle de vendre la totalité en 2 fois les parcelles AA10 et AA9 au Conseil Départemental et les AA11 et 12 avec la maison à un autre particulier. Ce lot pouvant éventuellement être complété par l'acquisition de la AA5 dont le propriétaire voisin serait vendeur ?

Cette parcelle permettrait un accès à un véhicule de plain-pied. L'accès au garage situé sous la voie ferrée n'est actuellement possible que par la rue, l'accès depuis la rue de Longchamps est boisé et inaccessible.

- Mme le Maire précise que cette parcelle AA9 est en grande partie incluse dans le Plan de Prévention des Risques d'Inondations. De ce fait, elle ne présente qu'une faible valeur foncière.

Viennent ensuite :

17) M. Nalon de Proix vient ensuite pour connaître le maintien de la servitude pour sa pâture se situant entre la route et la voie ferrée : c'est une longue bande de 680m de terre sur 20-25m de large. Elle est exploitée par un agriculteur de Brancourt le Grand qui a réuni cette prairie avec la voisine située de l'autre côté de la voie ferrée bordée de l'autre côté par l'Oise.

M. Nalon a déjà rencontré le Conseil Départemental sur place. Ils ont affirmé qu'un « tourniquet à bovins » permettrait de maintenir cette servitude. Un tel système aurait déjà

été installé sur l'EuroVelo3 vers Hirson. M. Nolan n'a plus de nouvelle, ni d'écrit de cette option.

- 18) M. Philippe Huyghes, maire de Hauteville, vice-Président de la CCRG : Communauté de Communes de la Région de Guise. Il est favorable au projet ; il trouve l'autre tracé dangereux.
- 19) M. Hervé Lombard est favorable au projet et à cet axe sécurisé pour cyclistes et enfants.
- 20) M. Hruby de Proix Il donne un avis très favorable au projet. Il trouve l'autre tracé dangereux.
- 21) M. Venet de Proix, il a déposé un courrier craignant de ne pouvoir se libérer avant la fin de la permanence. : il est favorable au tracé initial pour des raisons de sécurité, favorable au projet pour faire découvrir le village.

La permanence est close à 18h30, sans autre visite.

Au total de cette permanence, 35 personnes sont passées, 32 ont donné un avis le plus souvent écrit. 4 courriers nous ont été remis.

3. Au cours de la 3 ème permanence en mairie de Ribemont,

Du samedi 4 Juin de 9h00 à 12h00

Nous avons reçu M. Choquenot de Proix ; il est venu se renseigner sur le passage de l'EuroVelo3 qui longera sa propriété à proximité de l'ancienne gare de Proix et Noyales. Il a l'intention de nettoyer cette parcelle boisée et de l'équiper d'un mobil home pour location ouverte aux revenus modestes.

Nous avons eu la visite de M. René Moret, ancien élu d' Origny qui est venu voir le tracé sur sa ville, il est favorable au projet.

M. Hubert de Bruyn, résidant au moulin de Lucy, ville de Ribemont nous apporte deux propositions de tracés alternatifs.

La première supplée à l'emprunt de la D131 à la sortie d' Origny :M. de Bruyn propose de longer la voie ferrée sur une parcelle qui appartient à la Ville de Ribemont puis ensuite de créer une emprise au sud de la voie ferrée, tout le long de celle-ci.

La seconde est de quitter la voie à l'endroit où elle croise l'ancien chemin dit « de la Tannerie », de restaurer celui-ci qui est tombé en désuétude et de rejoindre à l'ancienne tannerie, le tracé initial.

M. de Bruyn présente cette solution avec les avantages suivants :

- Tracé en voie propre
- Plus sûr
- Plus agréable, car en pleine nature.
- Plus plat

Il détaille ainsi les avantages de ces contre-propositions :

La contre-proposition 1 (le long de la voie ferrée) :

- supprime un dénivelé de 18 mètres
- supprime un passage dangereux sur la RD entre le carrefour de Lucy et le panneau d'entrée de ville.
- propose un itinéraire champêtre juste en bordure de la vallée de l'Oise

La contre-proposition 2 (chemin de la Tannerie) :

- évite le secteur le plus encombré de la rue principale de Ribemont (abords du Collège et du supermarché, poids lourds...)
- supprime un dénivelé de 26 mètres
- supprime le passage par un escalier (rue de la Poterne)
- propose un itinéraire champêtre en bordure de vallée de l'Oise.

Au cours de l'entretien arrivent trois personnes :

- o M. Bleuse, exploitant agricole des parcelles concernées par l'expropriation pour la piste cyclable
- o M. Henri Dufour, de Ribemont, son propriétaire pour la parcelle D7
- o M. Pierre Dufour, de Cambrai son propriétaire pour la parcelle D5, frère du précédent.

Ils rejoignent la position de M. de Bruyn et ajoutent les arguments suivants :

- o Évite les constructions onéreuses de la piste cyclable et du remplacement de l'aire à betteraves
- o Les dangers auxquels est exposée celle-ci, notamment lors du chargement des betteraves
- o La problématique du transfert de cette aire à betteraves : le recul de plusieurs mètres va obliger de l'encaisser dans la parcelle, de créer un talus, d'où difficulté de manœuvres, perte de terrain, etc...
- o Elimine tout risque sur la fibre optique enterrée sur ce même tracé.

La permanence est close à 12h00, sans autre visite.

4. Réunion à Vadencourt le 4/6/2016 de 15 à 17h30

L'afflux de personnes à la permanence de Proix a contraint certaines personnes à limiter leurs observations orales ou écrites.

Parmi celles-ci les trois personnes de Vadencourt n'ont pu qu'exposer sommairement leurs projets et exprimer partiellement leurs observations à l'oral.

Il m'a semblé justifié, en regard de l'importance de certains de ces projets de recontacter ces personnes par téléphone. De concert, il nous a semblé évident qu'il serait plus simple et productif de nous revoir sur place.

Je suis donc passé à Vadencourt revoir Mme le Maire Mme le BITOUZÉ et M. REBHOLZ qui m'a détaillé son projet baptisé Philharmonie des Couleurs ou Phicolor :

Ce dernier était accompagné de M. FAUQUEUX qui travaille avec lui à ce projet.

Le projet consiste en la création d'un musée des couleurs qui va agréger sur tout le site de plusieurs hectares et 12000m² couverts, un ensemble économique, touristique et culturel pouvant générer à l'horizon 2022 une cinquantaine d'emplois.

Plusieurs millions d'euros d'investissements sont prévus. Ce projet est suivi par plusieurs collectivités, outre la commune de Vadencourt, le département et la région accompagne ce projet qui va se dérouler sur une dizaine d'années.

Ce musée serait complété par une activité d'accueil, d'hébergement hôtelier et restauration, de spectacles, expositions et manifestations ; une activité commerciale annexe (boulangerie, épicerie, etc), est également prévue. La rénovation de la ferme classée Monument Historique du 18^{ème} siècle aura aussi une vocation culturelle dédiée.

L'EuroVelo3 est contiguë à la limite nord de la propriété sur l'ancienne voie ferrée qui longeait le domaine abbatial, voué à l'époque à une activité de manufacture textile.

Le projet prévoit un parking de 400 places sur environ 7500m² de pâtures privées et la même surface sur l'ancienne gare de Vadencourt dont la bande au sud-est est également prévue pour l'EuroVelo3.

C'est donc sur cette coexistence que reposeront les observations des partenaires Mairie et Phicolor ..

Extrait : <http://philcolor.org/index.php/boheries/>

2013-2014 : Après sept siècles d'Histoire cistercienne et deux d'industrie, Bohéries chemine (doucement mais sûrement) vers son millénaire, avec des souliers neufs : la Ferme Abbatiale, puis L'Usine-Abbaye sont rachetées pour fonder un Musée des Couleurs.

2015 : La Direction Régionale des Affaires Culturelles émet un avis favorable en vue d'une extension de protection au titre des Monuments Historiques à l'ensemble du site (bâtiments et patrimoine naturel).

Avec Mme le Maire nous n'avons fait qu'évoquer les autres projets concernant la commune :

- Je n'ai pas vu M. WARME qui projette des gites au moulin.
Ce moulin en pierre de taille, de belle allure, est actuellement en rénovation et présente des capacités notables d'hébergement il est à quelques dizaines de mètres du tracé l'EuroVelo3.
- M. Seynaeve du château projette un accueil hospitalier en son château
- Mme le Maire détaille le projet de remise en service du canal de la Sambre pour lequel, après 8 années de lutte, elle a obtenu, avec l'appui de l'association « Réussir notre Sambre » des engagements pour la réalisation de ce projet.
Il devrait permettre la remise en service d'une voie d'eau qui à ce jour représente, certes peu de prévision en terme de tonnages de fret fluvial, mais l'espoir d'un fort flux de tourisme fluvial drainant les touristes néerlandais, belges, voire allemands qui fréquentaient déjà cette voie avant sa fermeture il y a plus de 10 ans...

Extrait : <http://www.nordpasdecals.vnf.fr/le-protocole-sambre-en-cours-de-negociation-a2016.html>

Suite aux travaux menés par l'association « Réussir notre Sambre » avec les intercommunalités [1] mobilisées depuis plus d'une dizaine d'années pour la réouverture du canal de la Sambre à l'Oise, fermée à Vadencourt, la signature du pré-protocole avec VNF pour la réouverture de l'axe Sambre aura lieu ce vendredi 19 juin à Hautmont. [2]

Pour mémoire : La Sambre canalisée et le canal de la Sambre à l'Oise constituent une voie d'eau fluviale qui relie le bassin parisien au réseau fluvial de la Belgique et des Pays-Bas. La continuité de l'axe est interrompue dans l'Aisne à hauteur de Vadencourt depuis mars 2006, à cause d'un pont-canal menaçant ruine.

Mi-2014, VNF reprenait contact avec l'ensemble des élus concernés de l'itinéraire pour négocier un partage financier des investissements et du fonctionnement de la voie d'eau.

L'association « Réussir notre Sambre », en partenariat avec l'ensemble des 8 intercommunalités du linéaire, ont décidé dans le cadre de leurs compétences respectives de se réunir afin de définir les conditions d'une gestion partagée et durable de l'axe Sambre avec VNF, dès lors que les travaux inscrits au CPER 2015-2020 seront réalisés dans un objectif de réouverture pour 2020.

Un pré-protocole sera officialisé dans l'objectif de le soumettre dans les mois qui viennent aux exécutifs des EPCI (Établissements Publics de Coopération Intercommunale) et au CA (Conseil d'administration) de VNF.

Mme le Maire voit dans ces différents projets une synergie d'activité à dominance touristique par cette convergence en ce carrefour de Vadencourt : cycliste, randonnée, fluvial, en sus de l'existant routier. Les sites historiques, château, abbaye, les deux maisons Classées Monuments Historiques du centre bourg, le camping, aujourd'hui en latence, sont autant d'atouts et d'attraits de ce village.

Ces élus et porteurs de projets vont déposer observation pour la fin des enquêtes publiques du 22/6/16

5. Au cours de la 4^{ème} permanence en mairie de Guise,

du 23 Juin de 15h00 à 18h00 et clôture de l'enquête publique à 18h15

Nous avons reçu :

- M. Bazin, adjoint au maire et agriculteur à Lesquielles-Saint-Germain.
- M. Roger Meunier de Fresnoy-le-Grand : il est propriétaire de plusieurs parcelles le long du futur tracé sur LG. Et s'inquiète de leur futur accès. Nous l'assurons que les servitudes d'accès seront maintenues, soit par un autre chemin, soit en voie partagées avec l'EuroVelo3. en ce cas précis, c'est l'option qui sera retenue.
La vue aérienne 5/38 appuie ce point avec un tracé rose en 3 m de large (tracé type 3.1 = voie avec maintien de la largeur de chaussée existante).
L'observation qu'il a portée sur le registre de Lesquielles-Saint-Germain. exprime la gêne que lui cause ce projet. Son explication orale donnée ci-dessus l'explicite clairement.

- M. Nicolas Verlinde représentant l'EARL Verlinde de Lesquielles-Saint-Germain. Il vient pour demander le maintien de l'accès YD5 sur Lesquielles-Saint-Germain via le chemin de « la Prairie St-Germain » depuis l'ancienne gare de Lesquielles-Saint-Germain jusque sa parcelle et ensuite jusque Guise. (P34 du dossier de déclaration loi sur l'eau portion entre la mare et la RD 694), Cette portion de voie verte est libellée en « type 1.2 ter », c'est-à-dire en chemin de 2m de large en voie propre cycliste, sans accès permis aux véhicules agricoles. Au contraire de l'accès depuis Guise de « type 1.3 », donc 3m de large accessible aux véhicules agricoles.

Cet accès, plus long de 8 km, au travers de l'agglomération de Guise est à la fois coûteux, problématique et peu sûr pour les véhicules agricoles. M. Verlinde demande à ce que le tracé soit continu en 1.3.

En consultant le plan cadastral de la parcelle acquise auprès de M. Gorez, ainsi que les plans de format A0 calqués sur les vues aériennes à échelle réduite, il est clairement indiqué que cette portion de chemin est soit en « type 1.3 ou 3.1 », donc accessible aux véhicules agricoles.

M. Verlinde a déposé observation dans le même sens sur le registre de Lesquielles-Saint-Germain. Il relate qu'il a averti ses confrères qui seront confrontés à la même problématique et qui ont également déposé une observation sur le registre de Lesquielles-Saint-Germain.

La permanence est close à 18h15, sans autre visite.

6. Registre de Lesquielles-Saint-Germain. :

il comporte 11 pages pour 7 observations ; avec «3 documents annexés = les trois plans cadastraux des remarques de M. Roger Meunier.

Il nous est ramené en fin de permanence de clôture à Guise par M. Bazin, 1^{er} adjoint au Maire.

Il comporte 7 observations et 3 documents annexés (les plans cadastraux de M. Meunier)

1. M. Arnaud Béthune, retraité agriculteur est opposé au tracé en deux mètres de largeur de l'EuroVelo3 vers le lieu-dit Pré-Milot.
2. Il sous-entend d'évidence de futures difficultés d'accès à ses parcelles, à ce jour, accessibles via l'ancienne voie ferrée.
3. Ce lieu-dit n'est pas sur les plans du dossier, mais tous les tracés sur cette commune de Lesquielles-Saint-Germain. sont apparemment en trois mètres de large (profil 3.1 ou 1.3).
4. M. Vincent Caille agriculteur à Vadencourt et sur les terroirs de Guise et Vadencourt. Il pose les mêmes problèmes d'accès aux lieux-dits le Fossé Garde, au Pré-Milot et à l'Abbaye de Bohéries. Certains passages sont estimés en « type 1.2 », c'est-à-dire en 2 m de large, interdit l'accès aux engins agricoles.
Il s'inquiète également de passages importants et répétés de cyclistes ou piétons sur cette voie qui nuiraient à la tranquillité de ses vaches allaitantes au lieu-dit Sainte-Claire.
5. EARL Verlinde – signée par Nicolas Verlinde agriculteur sur Lesquielles-Saint-Germain...
Il pose le problème d'accès de sa pâture vers la Prairie de Saint-Germain comme indiqué lors de la permanence de Guise.
6. M. Jean François Bazin, 1^{er} adjoint au Maire et agriculteur à Lesquielles-Saint-Germain..
Il pose le même problème que ses deux confrères ci-dessus en demandant de ne pas

privilegier les loisirs à l'activité professionnelle, tout en laissant coexister les deux. Il affirme donc être favorable au projet.

7. EARL Delvoie de Lesquielles-Saint-Germain., signée par M. Eric Delvoie.
Il pose le même problème que ses deux confrères ci-dessus en demandant de ne pas favoriser les loisirs par rapport aux gens qui travaillent.
8. M. Roger Meunier de Fresnoy-le-Grand
Il est venu expliciter la gêne exprimée dans cette observation pour ses propriétés. Elles sont constituées de plusieurs parcelles le long du futur tracé sur Lesquielles-Saint-Germain. Il s'inquiète de leur futur accès.
9. M. Philippe Verlinde, Père de Nicolas Verlinde ; il dépose observation en tant que Président de l'association foncière de remembrement de Lesquielles-Saint-Germain.
Il reprend l'historique de ce remembrement de 2008 sur Lesquielles-Saint-Germain. et comment ce tracé de l'EuroVelo3 sur la commune a été entretenu et financé par l'association précitée et ses membres. Il demande comme les précédents intervenants le passage et accès par le chemin accessible aux véhicules agricoles.

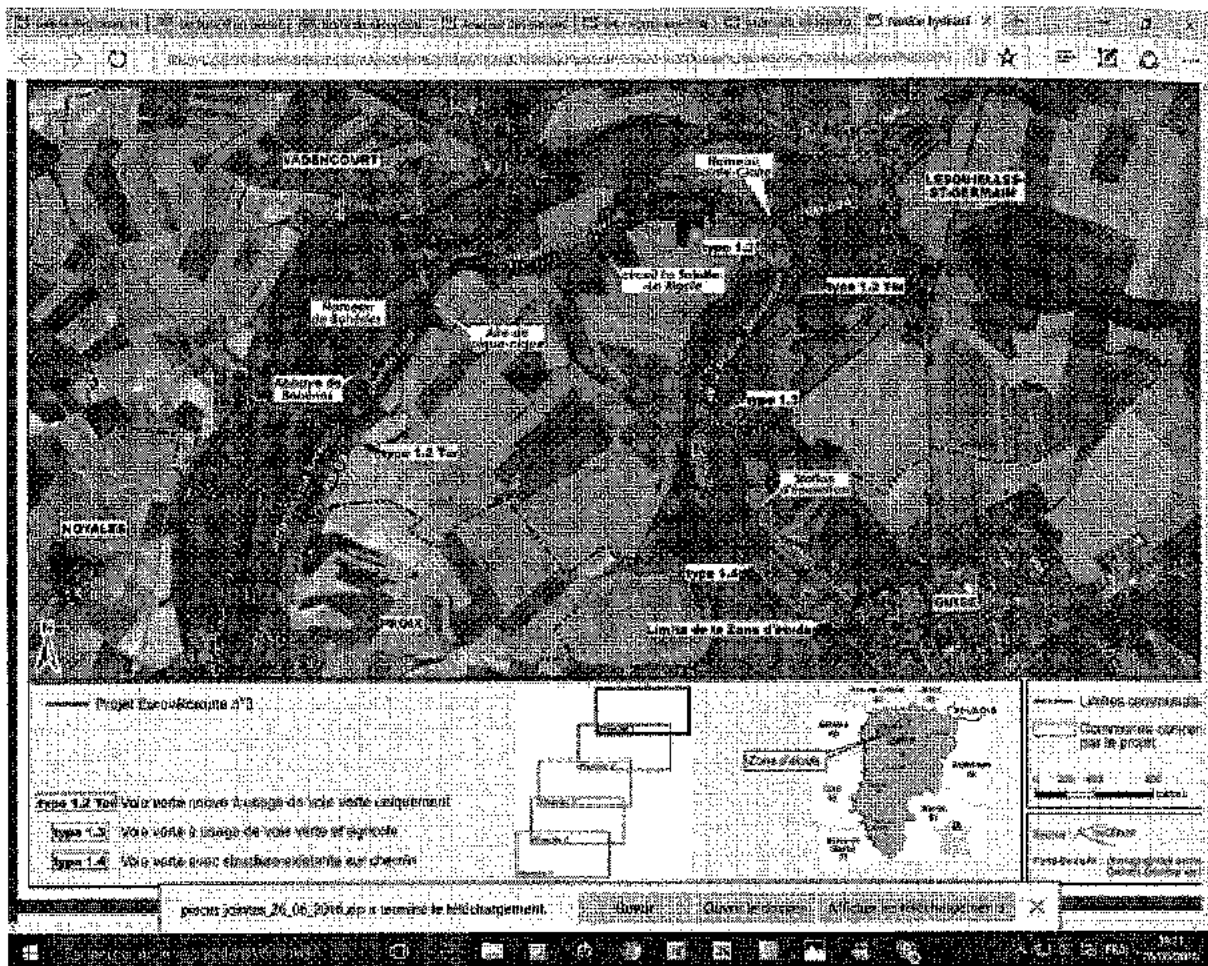
Tous s'appuient sur l'indication d'une portion de l'EuroVelo3 en tracé 1.2 ter, donc en 2mètres de large sur la page 34 du dossier « loi sur l'eau ».

D'autres documents comme les vues aériennes A0 décrivent cette portion en 1.3 = 3m de large

De même le plan cadastral sur la parcelle de Lesquielles-Saint-Germain. Expropriée, montre un accès en 1.3 qui se poursuit après en 1.2

Annexe 4 : le registre de Lesquielles-Saint-Germain.

Ci-dessous : page 34 du dossier « loi sur l'eau ».



7. Registre de Vadencourt

Il nous est ramené en fin de permanence par Mme Le Bitouzet, maire de Vadencourt.
Il comporte 4 observations et 2 courriers annexés

- 1) M. Antoine Fauqueux de Vadencourt est favorable à 100% au projet . IL travaille au projet de M. KIM Rebholz détaillé ci-dessous.
- 2) M. Patrick Mariage, 1^{er} adjoint et résident à Vadencourt. Rappelle tous les attraits et services offerts par le village, les projets importants en cours dans le village : abbaye, moulin, château, canal et adhère au projet de l'EuroVelo3
- 3) M. Raymond Warme propriétaire du moulin de Bohéries qui est en restauration pour un gîte d'étape sur le tracé, Il signe « un très beau et grand projet »
- 4) Mme le Bitouzet, Maire du village se déclare favorable au projet en vantant les qualités de ce projet, sa conception et ses impacts positifs.
- 5) M. Frédéric de Seynave résident et propriétaire du château de Vadencourt pour lequel il rêve d'ouvrir son château à l'accueil des cyclotouristes en son château de 1571. Il demande la pose d'une signalisation en ce sens pour les touristes.

- 6) Courrier M. Kim Rebholz . il reprend les données de son projet exposé lors de notre réunion du 4 juin.
Il y ajoute en 6 pages dont 3 plans vue, le détail financier du projet, ainsi qu'un compte d'exploitation prévisionnel.
Ces documents chiffrés mettant en jeu des sommes importantes sont joints en annexe « confidentiel » à l'attention de M. Le Préfet.
Il est donc favorable totalement à ce projet. Le seul point à définir et préciser sera localisé sur le projet de parking de 435 places qui est prévu sur l'emprise de l'ancienne gare, propriété du Conseil Départemental et de la parcelle voisine, privée qui sera à acquérir.
Il y aura donc coexistence des deux flux : celui de l'EuroVelo3 et du parking sur environ 200m de long

Annexe 5 : le registre de Vadencourt avec les différents courriers de MM. de Seynave et Rebholz.

8. Registre de Proix

Il ne comporte qu'une observation supplémentaire par rapport à celles de la permanence

M. Jean Delaby agriculteur à Proix.

Il donne un avis défavorable pour l'EuroVelo3, pour les motifs suivants :

- 1) servira de repérage pour les vols via l'arrière des maisons et de la ferme
- 2) pas de visibilité à l'intersection à la gare de Noyales, car elle est située en plein virage
- 3) si il est réalisé, il demande des accès de 12m aux portes des pâtures et abreuvoirs pour le matériel agricole.
- 4) Il demande une servitude à la ferme pour accéder au silo et évacuer le cheptel
- 5) Remonter la voie pour éviter que l'émulsion du revêtement parte par la crue.

Après recherches il apparaît que M. Delaby réside à Macquigny et non à Proix. Mais il exploite apparemment sur les mêmes bâtiments que M. François Delaby.

Annexe 6 : le registre de Proix

Annexe 7 : courriers de Mme Plazanet et ses fils

9. Registre de Ribemont

Pas d'enregistrement d'observations postérieur à ceux de la permanence en cette commune.

Annexe 8 : le registre de Ribemont - 4 pages.

Annexe 9 : les contrepropositions de M. de Bruyn - 4 pages

10. Registre de Guise

Pas d'observations, ni de courrier joint : en fait les visiteurs de la dernière permanence en cette ville, ont déjà déposé des observations dans les autres communes, essentiellement à Lesquielles-Saint-Germain.

Annexe 9bis : le registre de Guise - 2 pages

11. Registre d'Origny-Sainte-Benoîte

Pas d'enregistrement d'observations postérieur à ceux de la permanence en cette commune. Mais 4 courriers sont joints à l'envoi de ce registre.. La Mairie m'en avait averti dès leur arrivée..

1. Le courrier de l'association AU5V m'avait été envoyé par courriel.

Il est signé de son président Thierry Roch et adressé aux deux commissaires enquêteurs : Mme Quiévreux commissaire enquêteur suppléant et Alain Rodier commissaire enquêteur titulaire. Cette association soutient totalement le projet l'EuroVelo3. Elle vante la qualité de la concertation avec le Conseil Départemental et ses services.

Elle apporte quelques remarques sur le tracé de cette portion :

- A. la largeur de 2m sur 80% du parcours lui paraît trop faible. Elle serait acceptable sur de petits tronçons. L'association met en avant le cahier des charges national de ces voies vertes qui préconise des largeurs de 3 à 5m , 2.50m par exception.
- B. l'association préconise un revêtement avec liant plutôt que des gravillons ou fines compactés. La dégradation est moindre, la sécurité meilleure...
- C. l'association met en avant le même cahier des charges national qui préconise des voies mieux protégées en agglomération
- D. l'association s'inquiète de la forme des dispositifs anti intrusion pour les véhicules à moteur qui sont trop étroits pour des vélos avec sacoches, sacs latéraux, remorques dont sont souvent équipés les randonneurs de longues distances. elle insiste sur la visibilité diurne et nocturne de ces dispositifs.
- E. l'association insiste également sur la bonne signalisation au sol de la voie comme préconisé par l'instruction ministérielle et arrêté du 23/9/2015.

2. Le courrier de l'association Cyclo-trans Europe

Cette association soutient totalement le projet l'EuroVelo3. Elle vante également la qualité de la concertation avec le Conseil Départemental et ses services.

Elle apporte quelques remarques sur le tracé de cette portion :

- A. tout d'abord, elle trouve la procédure et l'étude très disproportionnées : ce projet a des objectifs qui vont plutôt dans le sens de la protection de l'environnement : le bilan de ses impacts est très positif et n'est pas ainsi mis en valeur dans ce projet.
- B. même remarque qu'AU5V en ce qui concerne la largeur de voie de 2 m
- C. idem sur le revêtement
- D. l'association intervient aussi sur les emprunts même parfois temporaires de voies routières. Il prend pour exemple le passage de Proix sur la route pour éviter la parcelle de Mme Plazanet de Sablet.
- E. idem pour le tracé entre Macquigny et Origny-Sainte-Benoîte
- F. l'association est favorable au tracé vers Ribemont via la piste cyclable. Mais elle s'inquiète de la traversée de la ville avec les flux de véhicules motorisés. Elle reconnaît les attraits de la ville, mais ne veut pas négliger les voies vertes en propre.

NB : ce courrier a également été envoyé à Guise et par courriel à Noyales.
Il comporte également une plaquette de l'association titrée « l'EuroVelo3 en Picardie ».

3. Sont reçues trois lettres recommandées avec accusé de réception :

La première provient de Mme Plazanet/ de Sablet : elle maintient sa position de vendre la totalité de sa propriété plutôt que d'être expropriée uniquement de la parcelle AA10 (portion de l'ancienne voie ferrée)

Dans la même enveloppe un second courrier est de son fils Daniel Plazanet qui défend la même position

La seconde lettre recommandée avec accusé de réception est d'un deuxième fils de Madame : Jonathan Plazanet qui défend également la même position.

Ces trois lettres sont la copie(ou l'original des courriers déposés par Mme Jouart Plazanet

Annexe 10 : le registre de Origny-Sainte-Benoîte

Annexe 11 : le courrier de l'association AU5V

Annexe 12 : le courrier de l'association Cyclotrans Europe

Annexe 13 : les trois lettres recommandées avec accusé de réception de la famille Plazanet

12. Registre de Noyales

Ce registre ne comporte aucune observation

Annexe 14 : le registre de Noyales

Chacun pourra noter que ce registre diffère des autres registres par sa forme. Après, contact avec la mairie de cette commune, il s'avère que le registre n'a pas été découvert ou a été égaré après la réception du colis du dossier.

La secrétaire de mairie a alors reconstitué ce registre. La Mairie nous a certifié que ce registre n'avait reçu aucune observation, aucun courrier n'était parvenu à la mairie sur cette enquête publique ; seul le courriel de l'association Cyclo-trans Europe est arrivé en cette commune et nous a été transmis.

Ce point n'est pas critique: c'est un écart de forme; le fond de la consultation du public de Noyales est respecté. Même si cette enquête publique n'a pas suscité d'observation comme nous l'a certifiée la Mairie par courriel le 28 juin.

13. Registre de Macquigny

Ce registre ne comporte aucune observation

Annexe 15 : le registre de Macquigny

14. Registre de Mont-d'Origny

Ce registre ne comporte que deux observations de la même personne : M. Xavier Bocquillon qui avait déjà déposé une observation lors de la permanence de Proix

Il demande :

1. A ce que l'on se rencontre sur place sous le prétexte qu'il est plus simple, plus parlant et plus efficace d'étudier le sujet de visu que par tout autre média à distance.
Cette proposition me paraît tout à fait intéressante et constructive : nous étudions donc la possibilité de se voir avant ou après la remise de ce PV de synthèse, sur place.
M. Bocquillon propose de se rencontrer à l'ancienne gare de Bernot (à proximité du lieu incriminé). Nous nous sommes donc rencontrés le lundi 27 juin avec M. Laurent Lefebvre du CD et le fils de M. Bocquillon.
Ma présence n'était qu'à titre d'information et d'éventuelle médiation. M. Lefebvre a rassuré MM. Bocquillon sur le maintien de la servitude. Il nous a présenté l'aménagement particulier de ce secteur avec notamment, la topographie et réserve floristique des Falaises Bloucard.
Nous avons pu constater de visu le tracé du futur l'EuroVelo3 sur le secteur de la gare de Bernot jusqu'à l'extrémité des falaises de Bloucard sur près de 2 km. Les explications de M. Lefebvre nous ont permis d'imaginer la future voie ainsi que la préservation de la flore de ce site particulier qui sera même amélioré par des éclaircies boisées permettant de retrouver la configuration d'il y a quelques décennies.
Ces explications ont satisfait MM. Bocquillon, notamment pour le maintien de l'accès à leur pâture située dans le méandre de l'Oise ainsi que pour les deux propriétaires voisins. Cet accès sera même amélioré.
2. une signalisation à un ou deux endroits appropriés pour indiquer un détour par le village de Bernot dont il est maire-Adjoint. La pose du panneau demandé est accordée.

Annexe 16: le registre de Mont-d'Origny

711 - Informations complémentaires

En complément de ces rapports des quatre permanences, nous ajoutons les informations suivantes :

1. nous avons récapitulé et synthétisé les observations ou absence d'observations des visiteurs dans le tableau ci-dessous.
2. nous avons d'abord comptabilisé les personnes défavorables et celles favorables au projet
3. Nous en avons déduit la redondance des principaux thèmes abordés par le public.
4. ceci ne peut être exempt d'imperfections. Il vise à synthétiser les diverses et multiples positions et expressions des visiteurs. Certains pourront s'offusquer de voir leur pensée mal transcrite dans ce tableau. Il a été construit dans le plus grand souci d'objectivité. Un critère a pu être oublié pour un visiteur pensant l'avoir clairement exprimé. Nous le prions de bien vouloir excuser cet oubli imputable aux limites de cet exercice de retranscription.
Ces omissions éventuelles sont particulièrement possibles pour les retranscriptions orales. Ceci d'autant que la permanence de Proix a été particulièrement animée par un afflux de personnes essentiellement favorables au projet. Il est possible qu'un petit nombre de personnes soient venues à Proix et soit reparties sans laisser d'observations. La liste dressée à cet effet nous a semblée exhaustive, à l'exception des mineurs.

5. En regard de nombres d'enquêtes publiques, l'esprit majoritairement positif de cette enquête publique devait être mis en exergue.

Le tableau de synthèse ci-dessous, décompte donc

libellé	nombre	observation
nombre total observ, & courriers	58	Observations, courriers, dossiers remis en propres ou via courriels
nombre total de visiteurs	48	les couples n'émettant qu'un avis ou une seule signature sont comptés pour un
courriers/courriels	10	les courriers/courriels identiques sont comptés pour un
nombre de résidents ou propriétaires	38	(résidents et ou propriétaires de parcelles situées sur le terroir des 9 communes)
Utilisateurs extérieurs	10	randonneurs et élus voisins,
associations	4	ARNA + AU5V+ courriers + visite Cyclotranseurope: M. Marchandise
SA/SO total	7	Comptabilisant les visiteurs identifiés majeurs.

72 - Tableau de synthèse des observations et courriers du public

	prénom nom	résidence	avis contre le projet	favorable au projet	pour le tracé initial Proix	demande accès-servitude	contre le tracé initial Proix	largeur de voie	signalisation	autres motifs	observations
1	M. Yves Leveque	Proix					1				désire acquérir la parcelle voie ferrée
2	Mme Caroline Lombard	Maire de Proix	1	1	1						
3	M. Xavier Bocquillon	Adjoint Bernot				1			1		2 visites -3 obs,
4	M; Gérard Monvoisin	élu de Proix									
5	M. & Mme Gerald Costenest	Grand Verly	1	1	1						
6	M; Stéphane Bourmique	Proix	1	1	1						
7	M. François Delaby	Proix	1	1	1						
8	Major D. Lecremier	Cdt gend, Guise	1	1	1						
9	M. JC Arthémsie	Aisonville et Bernov,	1	1	1						
10	Mme Arthémise	Aisonville et Bernov,	1	1	1						
11	M, Barbotte	La Vallée Mulattre	1	1	1						
12	Mme Monique Lemoine	Tupigny	1	1	1						
13	M. & Mme J. Lambert	Adjoint Noyalles	1	1	1						
14	M; Alain Lorion	1er adjoint Grand Verly	1	1	1						
15	M. Gérard Choquenot	Sainte Claire				1					
16	M. Frédéric Pruvot	Proix	1	1	1						
17	M. Willy HUYGHE	maire de Hauteville	1	1	1						
18	M. Hervé Lombard	Proix	1	1	1						
19	M. JP HRUBY	Proix	1	1	1						
20	Mme Plazanet- de Sablet	Fontenay aux Roses et Proix					1				voudrait préserver l'intégrité de leur propriété
21	M. Mathieu Plazanet	Fontenay et Proix	1				1				«

	prénom nom	résidence	avis contre le projet	favorable au projet	pour le tracé initial Proix	demande accès- servitude	contre le tracé initial Proix	largeur de voie	signal isatio	autres motifs	observations
22	M; Jonathan Piazanet	Paris et Proix					1				«
23	M; Daniel Piazanet	Fontenay et Proix									«
24	Madame Danièle LE BITOUZE	Maire de Vadencourt		1							pour le développement de son village
25	M. Pascal Venet	Proix		1	1						
26	M. Malchandise	asso Cyclotranseurope		1							
27	Mme Viviane Parmentier	Grand verly		SA							
28	M. et Mme Didier Desbonnet	Proix		SA							
29	M. & Mme Michel Leroy	Vadencourt		SA							
30	M. Kim Reholz	abbaye Boheries Vadencourt		1		1					intégrer son projet Phicolor
31	M. Frédéric Seynave	château Vadencourt		1							projet accueil cyclo
32	M. Christophe Nalon	Proix				1					
33	M. Gérard Lemaire	Proix		SA							
34	M. Choquet	Proix		1							
37	M. René Moret	Origny-Sainte-Benoite		1							
38	M. Hubert de Bruyn,	Ribemont -Moulin de Lucy		1							voir verte + projet gite
39	M. Bleuse	Ribemont		SA		1					fav tracé voie verte
40	M. Henri Dufour	Ribemont		SA		1					fav tracé voie verte
41	M. Pierre Dufour	Cambrai		SA		1					fav tracé voie verte ou autre rive
42	M. Jean-François Bazin	Lesquielles-Saint-Germain.		1		1					
43	M. Roger Meunier	Fresnoy le Grand		1		1					
44	M. Nicolas Verlinde & EARL	Lesquielles-Saint-Germain.		1		1					Pb ambiguïté carte
43	1. M. Arnaud Béthune	Lesquielles-Saint-Germain.		1		1					Pb ambiguïté carte
44	M. Vincent Caille	Lesquielles-Saint-Germain.		1		1					Pb ambiguïté carte
	prénom nom	résidence	avis	favorable	pour le	demande	contre	largeur	signal	autres	observations

45	EARL Delvoie	Lesquielles-Saint-Germain.	contre le projet	1	tracé initial Proix	accès-servitude	le tracé initial Proix	de voie isatio	motif s	Pb ambiguïté carte
46	M. Philippe Vertinde	Lesquielles-Saint-Germain.	au projet	1		1				Pb ambiguïté carte
47	M. Antoine Fauqueux	Vadencourt		1						
48	M. Patrick Marriage	Vadencourt		1						
49	M. Raymond Warme	Vadencourt		1						
50	Mme le Bilouzé	Vadencourt		1						
51	M. Jean Delaby	Proix Macquigny	1							
52	M. Thierry Roch	l'association AUSV		1				1		voie verte, revêtement, sécurité,etc,
53	Cyclo-trans Europe	Cyclo-trans Europe		1	1			1		idem
	total		3	35	16	15	5	2	1	0
	pourcentage		5,17%	60,34%	27,59%	25,86%	8,62%	3,45%	1,72%	0,00%

libellé	nombre	observation
nombre total observ, & courriers	58	
nombre total de visiteurs	48	Observations, courriers, dossiers remis en propre ou via courriels
courriers/courriels	10	les couples n'émettant qu'un avis ou une seule signature sont comptés pour un les courriers/courriels identiques sont comptés pour un
nombre de résidents ou prop.	38	résidents et ou propriétaires de parcelles situées sur le terroir des 9 communes)
Utilisateurs extérieurs	10	randonneurs et élus voisins,
associations	4	ARNA + AUSV+ courriers + visite Cyclotranseurope: M. Marchandise
SA/SO total	7	Comptabilisant les visiteurs identifiés majeurs.

comptabilisation la plus objective possible, la variation d'une ou deux unités est possible en fonction des interprétations des écrits, paroles ou localisation des dépositaires,

Autres observations

En regard du caractère positif de cette enquête publique ainsi que de sa relativement forte participation, nous avons eu quelques contacts postérieurs à la conclusion de l'enquête publique.

Ces contacts concernaient quelques vérifications du contenu de quelques observations afin d'éviter toute erreur d'interprétation ou pour lever quelques ambiguïtés.

Ce fut donc le cas pour M. Bocquillon, M. Rebholz, Mme Jouart Plazanet et M. de Bruyn. Une réunion intermédiaire s'est déroulée le 22 juin, entre M. de Bruyn et M. Laurent Lefebvre au sujet des tracés alternatifs de Ribemont. Nous n'avons pas assisté à cette réunion. M. Lefebvre nous en a adressé le Compte-rendu. Il sera annexé à la suite du mémoire en réponse qui en reprend les principaux thèmes.

Il faut également relever l'**absence totale d'observations portant sur la Déclaration d'Utilité Publique**. Le caractère plus abstrait pour le public de cette notion en regard du projet dans sa concrétude physique sociale et environnementale, explique certainement ce fait.

Hormis les interventions et courriers de la famille Plazanet de MM. Dufour et Bleuse, les autres parcelles soumises à l'enquête parcellaire pour l'aménagement de l'EuroVelo3 entre Guise et Ribemont; n'ont pas fait l'objet d'observations des autres propriétaires ou locataires.

73 - Clôture de l'enquête

Le mercredi 22 juin 2016 après clôture de l'enquête publique, à 18h15, j'ai clôturé les neuf registres d'enquête publique à l'issue de la permanence de Guise. J'en ai repris les originaux pour le joindre à ce rapport.

74 - Procès Verbal de Clôture et synthèse de l'enquête

Nous avons pris rendez vous pour une réunion de remise du procès verbal de clôture et de synthèse de l'enquête publique.

Cette réunion s'est tenue au siège de l'enquête publique à la Mairie de Origny-Sainte-Benoîte, le lundi 27 juin 2016 en présence de M. Laurent Lefebvre en charge de ce dossier au Conseil Départemental de l'Aisne. Elle a succédé à la réunion sur Bernot avec MM. Bocquillon. Elle a duré de 16 à 18heures.

Au cours de cette réunion, j'ai exposé brièvement le déroulement de l'enquête.

Elle se caractérise donc par un nombre relativement important de visiteurs et un nombre d'observations écrites et courrier du public, encore plus élevés.

Il faut noter également une part d'environ 20% de personnes venues déposer ou consulter le dossier en dehors des permanences.

Ce taux est relativement inhabituel : il reste souvent très faible, voire nul. Je juge ce point positif en termes d'expression et d'intérêt du public, pour ces enquêtes publiques, ce projet et la consultation de leurs opinions.

La perception très majoritairement positive du projet l'EuroVelo3 est certainement une des causes de cette forme d'expression « indirecte ». En général, les opposants préfèrent le dire parfois haut et fort, de vive voix. Mais ceci n'est ni une règle, ni un usage : un des rares opposants est venu déposer après la permanence de Proix sur son registre.

J'ai ensuite présenté le procès verbal de clôture et de synthèse en précisant qu'il avait pour but de demander le mémoire en réponse de M. le Président du Conseil Départemental de l'Aisne, sur cette enquête publique.

Il se présente donc comme suit :

1. Les observations et courriers du public et des élus, nous avons particulièrement insisté sur les portions du projet qui avaient le plus sollicité de remarques et interrogations. Certaines, comme celles de M. Bocquillon, vues juste avant cette réunion, étaient pratiquement levées sur le fond.
2. Les quelques questions et observations orales des visiteurs.
3. la synthèse de ces observations sous formes de tableau classant les principaux items.
4. Nos réflexions sur le dossier du projet.
5. suivent quelques questions provenant aussi bien de nos réflexions que d'interrogations consécutives aux expressions du public.

Le fichier n'étant pas finalisé dans sa forme a été remis par courriel le surlendemain à 8h00 et envoyé en courrier postal aux mêmes jour et heure.

75 - le mémoire en réponse

Les éléments ont été transmis par courrier électronique en date du 28 juin 2016 mais sans les annexes, ainsi que par courrier postal en date du 28 juin 2016 et reçu le 29 juin 2016.

Il comporte 21 pages :

- Il est dénommé en sous titre : « mémoire en réponse quant aux observations faites durant l'enquête publique ».
 - Il aborde de façon exhaustive les différents items signalés dans mon procès verbal de synthèse.
 - Il n'en demeure non moins synthétique.
 - Ces items sont détaillés en réponse à chaque observation et courrier déposé sur le registre.
 - De même les principaux items que j'avais synthétisés dans le procès verbal de synthèse et de clôture trouvent leur réponse dans ce mémoire.
 - Le fond de ces réponses sera traité en parallèle des observations du public dans le paragraphe suivant.
- La première réponse est celle faite à M. Bocquillon, elle est en tout point similaire à ce qui est énoncé au paragraphe précédent.
- La réponse sur l'accès à Proix pour M. François Delaby est également positive, idem plus loin, pour celle à M. Jean Delaby sur le même lieu à Proix. Sauf que l'accès est limité partout à 5m de large et non sur 12, comme demandé.
- Même maintien de servitude pour :
- M. Choquet sur Lesquelles-Saint-Germain, sainte-Claire

- MM. Verlinde
 - M. Roger Meunier
 - M. Caille
 - M. JF Bazin
 - EARL Delvoie sur le secteur de la « Prairie Saint-Germain »
 - Pour tous, le maintien des servitudes est garanti. Le Conseil Départemental de l'Aisne reconnaît une erreur de légende sur le plan-vue de la page I-34 du dossier « loi sur l'eau » résultante d'un défaut de mise à jour d'une première ébauche peu précise.
 - Pour M. Nalon, son locataire et le propriétaire voisin, la servitude est également maintenue. Le Conseil Départemental de l'Aisne propose un système de « barrière au sol ».
- Sur Proix, l'alternative des 3 tracés qui a suscité débat est exposée clairement et synthétiquement en termes de contraintes, d'enjeux et de coûts. elle est figurée en trois couleurs vert, orange et rouge. Le choix du Conseil Départemental de l'Aisne irait vers la solution mixte N° 3.
- Sur Ribemont, l'alternative des portions de tracés est également bien détaillée sur une dizaine de pages selon les mêmes critères. Le choix du Conseil Départemental de l'Aisne n'apparaît qu'au travers du tableau des coûts qui maintient la solution actuellement présentée dans le dossier : voie cyclable + passage dans l'agglomération de Ribemont.
- Une réunion intermédiaire s'est donc déroulée le 22 juin, entre M. de Bruyn et M. Laurent Lefebvre au sujet de ces tracés alternatifs de Ribemont. Nous n'avons pas pu assister à cette réunion. M. Lefebvre nous en a adressé le Compte-rendu. Il reprend les mêmes termes que ce mémoire en réponse. Il est annexé à la suite du mémoire en réponse.

*En regard de ces considérations, je considère que ce mémoire en réponse prend correctement en compte et répond aux observations et suggestions du public.
Je juge ce mémoire comme globalement recevable.*

- *Annexe 17 : Procès verbal de synthèse et de clôture - 22 pages -*
- *Annexe 18 : Mémoire en réponse du Conseil Départemental de l'Aisne - 21 pages -*
- *Annexe 19 : CR de réunion du 22 juin 2016 entre M. Lefebvre et M. de Bruyn- 12 pages*

Je tiens à souligner que ma mission a été facilitée par la bonne organisation de mes permanences et par le très bon accueil reçu dans toutes les mairies, que ce soit par les élus ou le personnel de mairie. Il faut noter la forte implication de plusieurs maires tant en force de propositions, qu'en éléments favorisant ce projet.

Je signale également la collaboration très proactive de M. Laurent Lefebvre du Conseil Départemental de l'Aisne, en charge de ce projet. J'ai eu des réponses rapides, complètes à toutes mes questions et demandes sur ce dossier, parfois même à des jours et heures, hors service. Qu'il en soit ici remercié.

VIII ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

81 – Analyse des avis des Personnes Publiques Associées

Les différents avis sont listés ci-après. Ils figurent dans chaque dossier soumis à enquête publique dans les 9 communes.

Les points évoqués dans ces avis sont les suivants pour l'instruction au titre de la loi sur l'eau:

811 – Avis de la Direction Départementale des Territoires DDT, service de la Police de l'eau.

Cet avis du 7/5/2015, est donné via le récépissé de déclaration concernant la gestion des pluviales. (avec une erreur dans le libellé : l'EuroVelo N°2 au lieu de l'EuroVelo3).

Cet avis donne diverses instructions sur le délai et conditions des travaux, les obligations administratives.... En fin de document, il précise : **« les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés »**

Un second avis du 14/9/2015 autorise le début de cette opération.

813 - Avis de la Fédération départementale de la Pêche

Suit dans le dossier le courrier précédent de la DDT, un courrier de la Fédération Départementale de la Pêche (FAPPMA). Elle s'inquiète de la situation de ce projet dans la zone rouge du Plan de Prévention des Risques d'Inondations. Elle s'étonne de l'export potentiel de forts volumes de matériaux pour ramener l'ancienne voie au niveau naturel du terrain. L'expansion de la renouée du Japon fait également partie de ses inquiétudes.

Elle désire être associée à la réalisation des panneaux pédagogiques pour l'environnement prévus sur le parcours

Elle pose les questions de maintien des accès à l'Oise et de la population piscicole dans les mares créées en compensation de ce projet.

En conclusion la FAPPMA donne un avis défavorable au projet.

812 – Avis de l'ONEMA

L'Office national de l'eau et des milieux aquatiques donne une réponse du 27 mai 2015 émet un avis défavorable. il juge essentiellement que les mesures compensatoires d'imperméabilisation sont insuffisantes.

Un mémoire en réponse émanant du Conseil Départemental de l'Aisne daté du 15 juin 2015 répond à ces avis.

813 - Avis de la DRÉAL

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) s'est prononcée le 9/9/2015 sur le sujet de l'expropriation. Les remarques portent sur le même sujet

des mesures de compensation des zones imperméabilisées. En sus, des réponses sont demandées sur divers sujets environnementaux : bandes enherbées, aménagement des Falaises de Bloucard, le drabe des murailles...

Un autre courrier du 13/5/2013, porte également sur les mêmes impacts environnementaux.

Un 3^{ème} courrier du 28/5/2015 demande de préciser l'accidentologie, les risques naturels, l'analyse des effets cumulés et la compatibilité avec le Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)

Enfin un dernier avis de la DREAL en date du 8 avril 2016 porte sur l'Etude d'Impact.

Il comporte 18 pages dont les principaux points font état de recommandations sur :

- 1) la production de photomontages.
- 2) Des mesures selon le principe Eviter, Réduire, Compenser les impacts sur le paysage et le patrimoine
- 3) De compléter la bibliographie faune et flore
- 4) La définition des défrichements
- 5) De préciser l'accord des propriétaires expropriés.
- 6) De proscrire l'aubépine comme plantation riveraine de l'EuroVelo3
- 7) Justifier ses conclusions et sur les sites Natura2000 et Falaises de Bloucard
- 8) Des précisions sur la compensation de l'imperméabilisation.
- 9) Confirmer la compatibilité avec les Plans Locaux d'Urbanisme et Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux

Le Conseil Départemental de l'Aisne a répondu par un mémoire en réponse en date d'avril 2016 en 23 pages. Qui répond point par point à ces questions :

- 1) 15 + 3 pages inaccessibles au profane répondent au point 3) = compléter la bibliographie faune et flore
- 2) Les autres pages sont souvent illustrées de photos, mais chaque point soulevé par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement y trouve sa réponse.

814 – courrier de la le Préfecture de l'Aisne

En date des 14 avril et 2 et 24 juin 2015

Ces missives portent sur la constitution du dossier, sa complétude par les réponses à apporter à la DREAL et les conditions de l'enquête publique.

82 – Analyse du projet :

- Le projet de réalisation de l'EuroVelo3 est reconnu majoritairement comme utile et positif par les rares visiteurs comme par les élus.
- Les associations de randonneurs pédestres et cyclistes y trouvent un moyen de développement et promotion de leurs activités.
- Y sont sous entendus, les effets bénéfiques pour la santé, de la pratique de ces activités physiques.

- Majoritairement les particuliers sont favorables au projet, les motivations, pas toujours clairement exprimées, se concentrent sur l'ouverture d'une nouvelle voie de promenade, l'amélioration des portions de voies défrichées et restaurées et quelques projets liés à ce développement touristique.
- Quelques craintes et encore moins d'oppositions se manifestent comme toujours face à un changement dans le proche environnement du particulier ou de ses propriétés. Ces craintes, bien légitimes sont pour la plupart évacuées par la garantie, voire l'amélioration des servitudes.
- La préservation réglementaire de l'environnement est garantie.

L'ensemble du projet paraît donc cohérent et la procédure suivie adaptée. L'étude des documents présentés à l'enquête confirme le sens de ces arguments.

83 – délibérations des communes

- Nous n'avons pas eu copies des éventuelles délibérations des Conseils Municipaux, mais plusieurs maires et élus se sont déplacés, ont déposé observations ou courriers, tous favorables et même très favorables au projet.
- Synthétiquement, ces observations traduisent un espoir de développement touristique pour leur village dont les retombées financières, économiques, environnementales ou sociétales sont évidemment globalement positives pour leur commune.

84 – Analyse des observations , courriers portés au registres et autres avis

- Cette analyse suivra le classement des items du tableau au paragraphe 712 par ordre décroissant
- Il reprendra ensuite l'analyse d'observations particulières ou regroupant plusieurs items, comme celles des associations.
- Il intégrera les avis des Personnes Publiques Associées ainsi que les réponses du Conseil Départemental de l'Aisne.
- Autant que faire se peut, ce chapitre donnera de façon claire, précise et concise, mon avis motivé sur chacun de ces points
- Ces avis motivés seront synthétisés dans le chapitre suivant, remis sous feuillets séparés « conclusions du commissaire enquêteur »

840 - Remarques sur la fréquentation du public

Celle-ci est tout à fait dans la moyenne d'enquêtes similaires (50 visites et 28 observations pour l'enquête publique sur le tronçon entre Hirson et Guise).

- 48 Visiteurs, 58 observations ou courriers, pour 8083 habitants des 9 communes concernées est certes faible (soit 0.6 % de visiteurs). Mais il se situe dans la tranche haute de consultations similaires.

- La fréquentation de la permanence de Proix de 30 personnes, dont 17 locaux sur 143 habitants est encore plus parlante en termes d'intérêt.
- Nous avons été bien inspirés de prévoir une permanence dans le plus petit des villages traversé par cet l'EuroVelo3 : la problématique de la variante de parcours avait bien été posée par M. Lefèbvre ; il fallait aller au devant des aspirations d'expression du public en choisissant cette commune comme siège d'une permanence.
- Pour prolonger en termes d'analyse statistique, 5.17% d'avis opposés face à 60.34% d'avis favorables démontrent la forte majorité en faveur de ce projet. En regard des projets soulevant nombres d'inquiétudes et d'opposition, il est réconfortant de voir des réalisations réunissant un consensus quasi unanime.
- A contrario, je dois noter la forte distorsion pour ne pas dire opposition entre les attentes et questions du public et celles des Personnes Publiques Associées.
Ne soyons pas hypocrites : nos démarches environnementales pour l'écologie ne sont pas guidées pour protéger le lézard des murailles ou le plantain d'eau lancéolé pour eux-mêmes ; mais parce que cette biodiversité naturelle est indispensable à la survie de l'espèce humaine à long terme.
C'est notre environnement que nous protégeons au travers de celui de ces espèces. Le public le traduit à sa façon en privilégiant les impacts qui le touchent directement ou qui impacte ses biens.

Ce projet est tout à fait en ligne avec les orientations budgétaires et économiques du Conseil Départemental de l'Aisne. Ce budget est très clairement exposé dans le N° 213 de la revue « L'Aisne » : le magazine du Conseil Départemental de l'Aisne : priorité aux investissements et parmi ceux-ci, ceux les plus rentables et porteurs d'avenir et de développement.

C'est une décision politique d'une assemblée élue démocratiquement : elle traduit donc la volonté du peuple dont elle est issue. En ce cas, les électeurs doivent suivre les décisions de leurs élus. C'est un des principes de base de la démocratie, aujourd'hui, parfois oublié...

Sans être exceptionnelle, cette adhésion mérite d'être notée.

TRAITEMENT DES DIFFÉRENTS ITEMS D'OBSERVATIONS :

841 – pour le tracé initial de Proix (tracé vert du mémoire en réponse)

Indéniablement, le tracé vert initial est celui qui correspond le mieux aux usages et objectifs de l'EuroVelo3. il est aussi le plus sûr et le plus pérenne. Il répond également à la demande de la majorité de la population du village, des associations de randonnées pédestres et cyclistes qui, toutes proportions gardées, se sont fortement mobilisées pour ce tracé.

Il présente deux inconvénients et trois avis opposés :

- 1) son coût :
Il s'élève à **221 k€ contre 43 ou 32 k€** selon les deux autres alternatives possibles.
(Nous arrondirons toujours dans ce chapitre, les coûts au kilo euro = millier d'euro, afin de simplifier la lecture et faciliter l'appréciation).
- 2) l'opposition de l'expropriation de la parcelle AA10 de Mme Jouart Plazanet soutenue par ses enfants. Leur position est de vendre toute la propriété. Il semblerait qu'à terme, cette solution sera prise par la famille pour des raisons d'éloignement, de la nature de résidence secondaire, de sa faible fréquentation...

Il est patent que cette expropriation et la séparation en deux de sa propriété dévalorisent celle-ci avec l'impact négatif de passages fréquents en travers des deux parcelles résiduelles par des randonneurs. Mais la Déclaration d'Utilité Publique n'ayant pas été contestée, l'expropriation demeure légale et réalisable.

Cependant, le Conseil Départemental de l'Aisne ne la souhaite pas à ce jour. Le motif paraît être plus financier que technique ou environnemental. Quand le contribuable consulte ce numéro 213 du périodique du Conseil Départemental de l'Aisne et la présentation budgétaire pour notre département, il ne peut que se ranger à cet avis.

Cette présentation est en effet claire, précise, sans faux semblant et sans démagogie : elle expose la situation sérieuse des finances du département et les options prises pour l'avenir. Elle se résume en un budget de fonctionnement très tendu avec un des plus fort taux d'aides sociales de France et des ressources difficiles à augmenter par l'impôt ou une activité économique atone. Le Conseil Départemental de l'Aisne a pris l'option de ne pas réduire l'investissement créateur de richesses ou porteur de progrès. Cette position est un indéniable vecteur d'avenir.

Dans cette logique cet l'EuroVelo3 rentre -modestement, à son échelle- dans cette vision. Son investissement est maintenu, mais celui-ci ne pourra être dépassé. Ceci transparaît dans l'ensemble des réponses données dans le mémoire final.

- 3) Les trois avis opposés au projet, rejoignent la position de Mme Jouart : le passage de l'EuroVelo3 sur le tracé de l'ancienne voie ferrée coupe les deux parties de leur propriété en restaurant l'usage de cette voie longtemps délaissée.

A la différence près, **qu'ils ne sont pas propriétaires de cette traversée et qu'ils s'en sont appropriés son usage** pour leur intérêt exclusif.

Ils devront donc revenir à l'état initial de la création de cette voie. Ils en garderont l'usage de la servitude de franchissement. Ils pourront considérer qu'il est plus facile de traverser une piste cyclable qu'une voie ferrée, aussi bien en termes de logistique que de sécurité.

La solution de dévier l'EuroVelo3 le long de l'Oise a été envisagée. Elle permettrait de ne pas couper en deux les trois propriétés Elle est totalement irréaliste :

- o Elle serait placée en zone inondable « très rouge »
- o L'effet de digue et d'imperméabilisation, même partielle, sont totalement incompatibles avec la loi sur l'eau et le PPRI.

Je rejoins donc l'avis du Conseil Départemental de l'Aisne de privilégier le passage sur la route par le tracé rouge en reprenant ensuite le tracé orange.

Cette solution de compromis répond en partie aux demandes de la commune et des associations de randonnée. Elle répond aussi aux contraintes du Conseil Départemental de l'Aisne .

Je recommande au cd d'instituer une « veille immobilière » pour qu'en cas de vente, elle puisse reprendre cette parcelle AA10.

L'option d'acquisition de l'ensemble de la propriété et reconversion en gîte ou jardin d'agrément ne rentre budgétairement pas dans les optiques et capacités de la commune ou du Conseil Départemental de l'Aisne. D'autres options peuvent être étudiées avec d'autres collectivités comme la Communauté de Communes ou bien des particuliers qui sont désireux d'investir dans ce type d'opérations comme MM. Warmé, de Bruyn ou Choquet. Ces initiatives sont tout à fait louables et méritent d'être soutenues, encouragées et dupliquées.

M. Lefebvre nous a cité l'exemple de la reconversion de la gare de Marly-Gaumont en gîte de haut de gamme à la thématique ferroviaire dont les résultats dépassent les objectifs de son business-plan initial.

Pour ce qui concerne, la parcelle séparant la propriété de M. Lévêque, je préconise de conserver temporairement la situation en l'état. Il devra intégrer que la reprise d'usage de cette voie pourra intervenir à tout moment. Il conservera sa servitude d'accès.

Pour ce qui concerne, la parcelle séparant la propriété de MM. Delaby, ils devront s'accommoder du passage de voie cyclable. Ils conserveront leurs servitudes sous réserve de ne pas dégrader la voie lors de passages répétés d'engins lourds ou de bétails. L'argument de vol ne paraît pas pertinent : l'accès est aujourd'hui déjà totalement libre. Le passage de la gare de Noyales peut se faire en sécurité : priorité à la route : le stop et le virage permettent de ralentir la vitesse. Le projet de M. Choquet de déboiser et d'installer un gîte, permet d'améliorer la visibilité. La relevée de digue est incompatible avec les règlements cités ci-dessus.

842 – pour le maintien des servitudes

Le droit de servitude est un droit ancestral, d'origine coutumière qui est désormais inscrit dans la loi :

Code civil : articles 682 à 685-1

Il figure dans l'Etude d'Impact au niveau du Résumé Non-Technique page I-30.

*« Les réseaux et servitudes :
le projet n'aura aucun impact sur les réseaux et servitudes, aucune mesure compensatoire n'est donc envisagée. »*

il figure également en fin d'avis de la DDT : « les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés ».

Derrière ce point, il faut considérer la coexistence de deux activités non concurrentes :

1. l'agriculture et la sylviculture
2. le cyclotourisme et accessoirement la randonnée pédestre

Je ne vois pas d'opposition à la pratique de ces deux activités ; je peux même y voir une complémentarité.

Elles se rejoignent par leur finalité économique, même si la première à un objectif vivrier et la seconde ludique.

Elles sont différentes par leurs origine et ancienneté : la première est plusieurs fois millénaire la seconde seulement séculaire et encore , faut il y inclure la randonnée aquatique de RL Stevenson sur l'Oise ?

Elles peuvent se compléter par des ventes des produits des uns en circuit court, vers les seconds, des activités d'accueil, de restauration, de loisirs, etc...

Quant à l'argument de la perturbation des vaches par le passage des cyclistes, il n'est pas pertinent. Hier, leurs aïeules regardaient passer les trains pourtant plus impactants ; demain, elles regarderont passer les vélos à une plus faible vitesse que même une tenue rouge ne rendra pas agressive ?

Le cas particulier de M. Nalon, son voisin et de leur locataire commun pour la communication des deux pâtures, est résolu par la solution de barrières canadiennes proposées par le Conseil Départemental de l'Aisne. A défaut de celles-ci, une réservation sous l'EuroVelo3 permettrait de résoudre l'alimentation d'eau par pompage depuis l'Oise pour la pâture de M. Nalon, située au dessus de l'EuroVelo3.

Le seul inconvénient sera la présence de déjections bovines sur cette intersection.

Toutefois, cette servitude de communication, telle qu'elle sera réalisée, n'est pas due de façon permanente. Aussi, en toute logique, cette solution devrait être financée par les quatre parties : les 2 propriétaires, le locataire et le Conseil Départemental de l'Aisne. Sa répartition pourra être négociée entre ceux-ci.

En synthèse de ce maintien de servitudes ayant soulevé le plus fort taux d'observations, je considère donc ces craintes comme infondées. Les servitudes existantes seront maintenues.

Pour tout futur projet similaire, quelle que soit la collectivité, je suggère d'améliorer la mise en avant de ce droit imprescriptible dans les dossiers soumis à enquête publique.

J'adresse aussi cette suggestion aux services de l'état : qu'ils allègent certaines parties pour lesquelles le public ne manifeste pratiquement aucun intérêt afin que ressorte au mieux ce qui concerne le particulier. C'est-à-dire le plus souvent : la propriété privée.

Ces entités sont au service de l'état et l'état, c'est d'abord des citoyens.

Pour des projets de cette ampleur, un maximum de 1000 pages de dossier devrait être sa limite ?

843 – contre le tracé initial de Proix

- a) ce point a été traité avec les avis favorables à ce tracé au § 841

844 – alternatives de Ribemont

Je regroupe ici, les observations de M. de Bruyn, M. Bleuse et MM. Dufour.

Chaque tracé à des atouts et des contraintes :

Les tracés proposés par M. De Bruyn qui satisfont les trois autres personnes, portent les atouts de la voie « en propre » : c'est-à-dire :

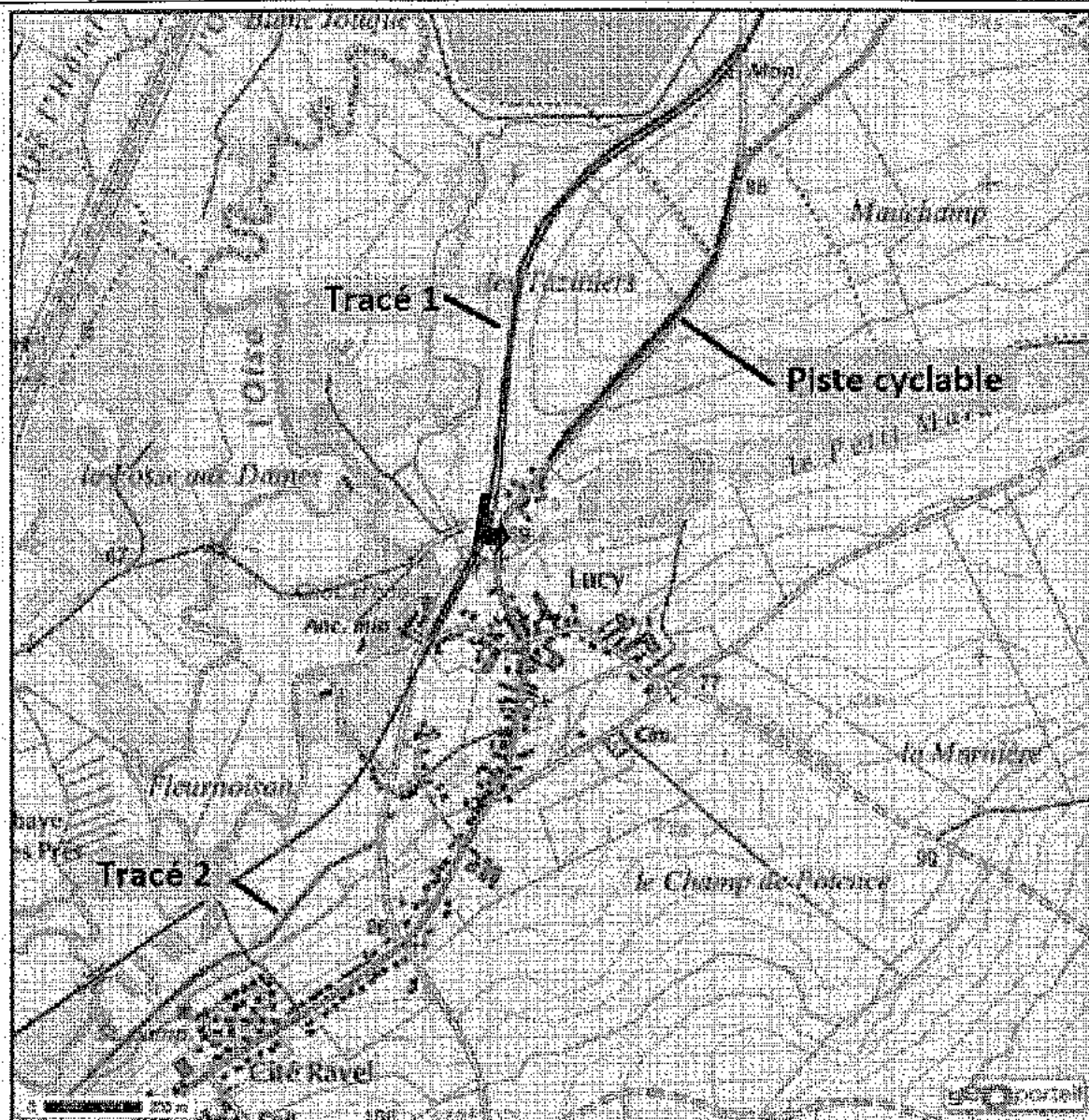
- la voie verte serpentant au plus près de l'Oise, dans un cadre très verdoyant
- tracés plus sécurisés, hors agglomération en grande partie en voie propre ou partagée avec des pêcheurs ou résidents secondaires.
- tracés plats, pratiquement sans aucun dénivelé.
- Ils passeraient également devant les futurs gîtes du Moulin de Lucy.
- Ils évitent la construction de la piste cyclable le long de la RD 131

Mais a contrario :

- ils éviteraient le centre ville de Ribemont, ses commerces et ses monuments classés : Maison de Condorcet, église St-Pierre, Chapelle- St- Germain et autres vestiges de cette cité historique fort bien décrite par Charles Gomart au XIXème.

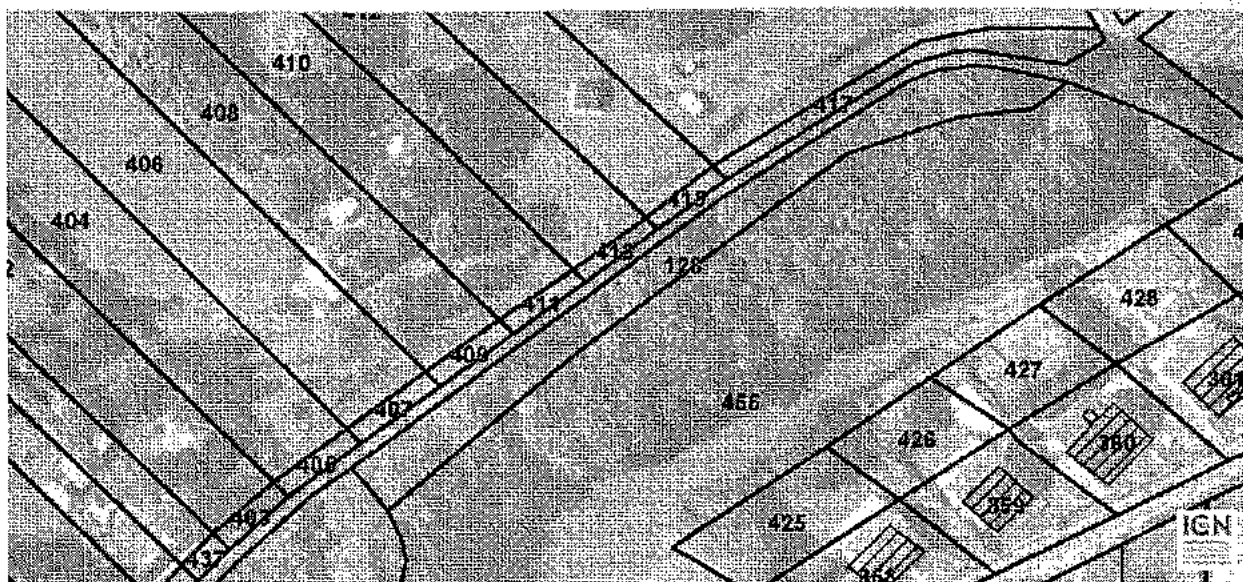
- o au final, le coût est nettement plus élevé pour ces solutions voie verte.

	Distance (mètres)	Acquisition	Passerelle à créer	Voie à aménager	TOTAL
Tracé 1	1 470,00	3 275,00 €	150 000,00 €	147 000,00 €	300 275,00 €
Tracé 2	1 100,00	2 499,00 €		110 000,00 €	112 499,00 €
Piste cyclable	700,00	15 000,00 €		70 000,00 €	85 000,00 €



- o Acquisition ou expropriation de 23 parcelles de propriétaires différents. Une alternative de convention de servitude pourrait être envisagée pour les micro parcelles 406 à 417 et suivantes le long du chemin de la Tannerie.

Elle a aussi un potentiel important obstacle : elle impose de nombreuses opérations foncières : divisions cadastrales et acquisitions de plusieurs dizaines de parcelles. Il suffit qu'un particulier refuse de vendre une micro parcelle du chemin de la Tannerie (sous l'Intermarché) pour obliger à une nouvelle procédure d'expropriation qui peut faire perdre plusieurs trimestres au projet !



Deux solutions peuvent répondre à ce souci :

- 1) recréer le chemin privé qui figure sur ce plan cadastral qui, outre son coût, ne résout pas les risques de coexistence des deux chemins : le privé et l'EuroVelo3
- 2) établir une convention entre les riverains permettant l'usage partagé entre les privés et l'EuroVelo3. cette solution présentant également la même fragilité d'être soumise à un seul refus pour être condamnée.

Sur ce sujet, la décision est difficile : les deux solutions avec plusieurs alternatives mixtes ont chacune leur attrait.

Il est tentant de dire : « faisons les deux tracés en offrant l'alternative aux usagers ! Ainsi nous satisferons tout le monde ! »

Sans vouloir complexifier le débat, une alternative nous paraît devoir être creusée :

Le tracé 1 est obéré par le coût de 150k€ de la passerelle. Ce coût paraît important, mais M. Lefebvre nous a prouvé qu'il était réaliste en regard des critères de sécurité et de pérennité que devait obligatoirement présenter un tel ouvrage d'art. Même s'il est limité à des charges de 100 à 200kg !

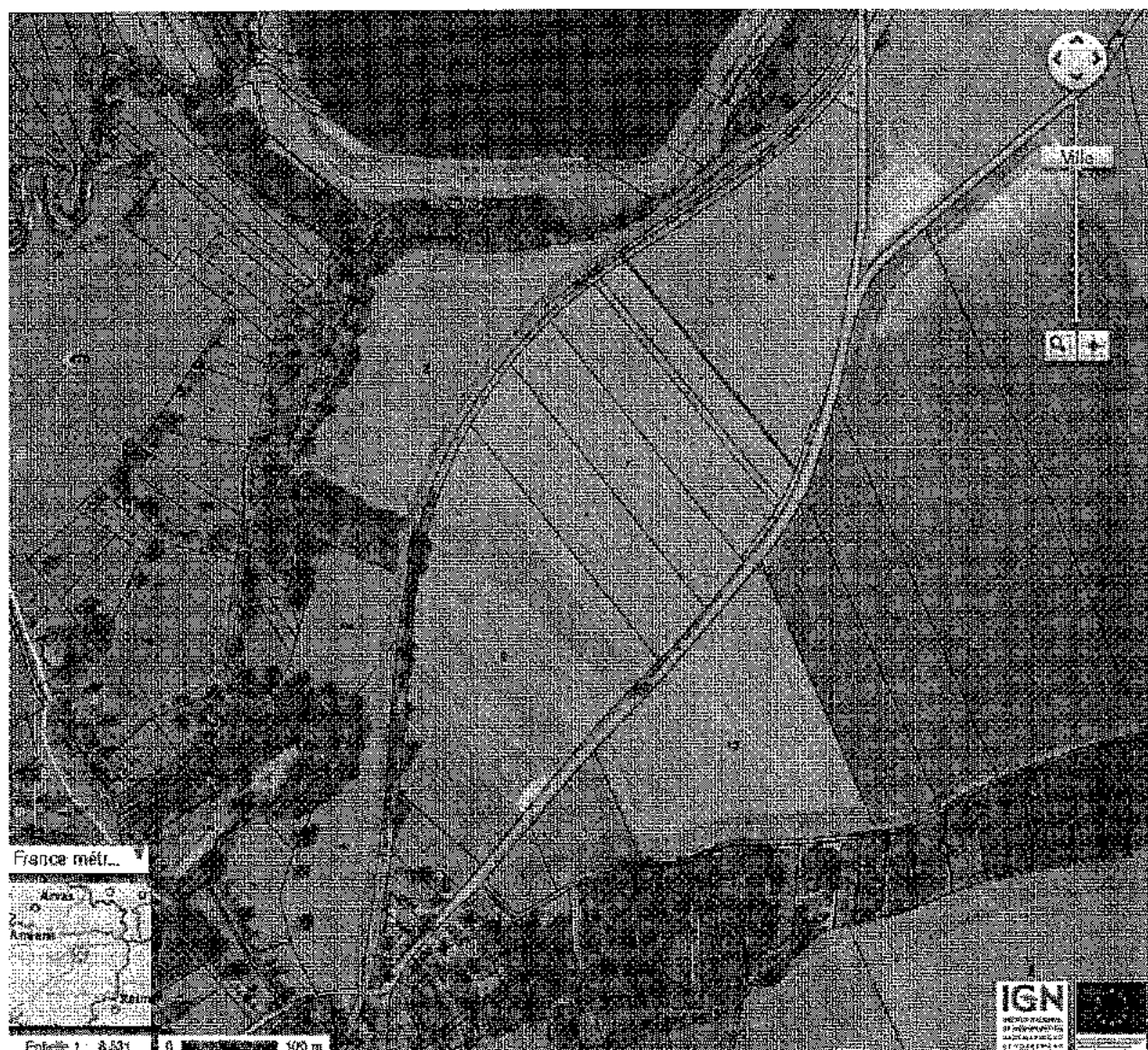
Si ce tracé 1 se limite du monument des cadets de Gascogne jusqu'au passage à niveau, ce raccourcissement évite le passage du ruisseau et donc la passerelle.

Le tracé reprend ensuite le tracé sur voie partagée. (voir flèche bleue sur le plan page 40 ou ci-dessous)

- Mais il évite la construction de la piste cyclable et répond ainsi aux observations de MM. Bleuse et Dufour.
- C'est une voie propre plus verte, avec moins de dénivelé ; il répond ainsi à certaines observations des associations de cyclotouristes.
- Il permet toujours le passage dans l'agglomération de Ribemont et répond ainsi aux vœux de la municipalité.

- Il ne répond pas au vœu de M. de Bruyn de passer devant ses futurs gîtes. Cet inconvénient peut être pallié par un fléchage judicieux « gîtes cyclotouristes à 150m »
- Il impose 4 ou 5 acquisitions ou expropriations.
- Les coûts deviennent plus comparables. Le surcoût est limité à 82 k€ au lieu de 350k€ (v. P39, ci-dessus)

	Distance (mètres)	Acquisition	Passerelle à créer	Voie à aménager	TOTAL
Tracé 1 bis	1 400,00	3 275,00 €		147 000,00 €	157 275,00 €
(le coût de la voie à aménager est également à réduire car plus courte)					
Piste cyclable	700,00	15 000,00 €		70 000,00 €	85 000,00 €



Je préconise donc de creuser cette alternative.

A défaut de possibilités budgétaires, je me rallie à la solution de sagesse du Conseil Départemental de l'Aisne, de maintenir le tracé initial

Je suggère également au Conseil Départemental de l'Aisne d'étendre leur veille pour le tracé 2. À l'avenir, les deux alternatives peuvent être offertes aux randonneurs. Le chemin de la Tannerie présente également de nombreux atouts également pour la ville de Ribemont. Les deux collectivités peuvent se retrouver, à moyen terme, sur ce projet d'avenir.

845 - les projets touristiques et culturels sur le tracé l'EuroVelo3

Les projets d'hébergements de MM. De Seynave, Warmé, Choquenot et de Bruyn ainsi que le projet culturel de touristique de M. Rebholz peuvent être traités de concert :

- Ils s'inscrivent tous dans une possible synergie des projets
- Ils méritent tous d'être soutenus par :
- le Conseil Départemental de l'Aisne comme c'est déjà le cas pour le projet d'ampleur de Philcolor à Boheries (M. Rebholz)
- Les communes, à l'instar de la démarche du Maire de Vadencourt et du Maire de Proix : Mme le Bitouzet et Mme Lombard.
- Ne serait il pas judicieux de le compléter par une offre de restauration : seul M. Rebholz le propose sur les 25 km du parcours. Il est vrai qu'il existe déjà quelques restaurants sur le parcours qui ne demanderont qu'à se développer.
- D'autres projets d'animations et de visites restent timides à ce jour. Il ne faut pas négliger les fréquentations familiales pour lesquelles des circuits courts et animés seront recherchés.
- A titre d'exemple, le circuit intra muros de Ribemont - Lucy via les deux tracés pourra concilier ces deux objectifs de grande et petite randonnées.

Je me déclare très favorable à ces projets et considère ces observations comme très pertinentes.

846 - les deux associations de cyclotourisme AUV et Cyclotranseurop

Les réponses du Conseil Départemental de l'Aisne sont à la fois concises précises et complètes. Elles expliquent simplement le compromis que doit faire le projet entre les aspirations des usagers et les contraintes, essentiellement environnementales :

- Un chemin roulant, mais non imperméabilisant,
- suffisamment large mais n'occupant qu'un minimum de surface,
- suffisamment hors d'eau, mais sans accentuer l'effet de digue que constitue le profil de l'ancienne voie ferrée,
- d'un coût minime en investissement sans générer des coûts de fonctionnements et d'entretiens élevés.
- Des choix de tracés urbains ou verts bien étudiés : l'exemple de Ribemont, ci-dessus, en est la meilleure illustration.
- Une limitation des pistes cyclables urbaines pour des raisons de coûts mais aussi d'indisponibilité des espaces suffisants à ces équipements.
- Des dispositifs anti intrusions bien dimensionnés : ils doivent laisser passer un vélo avec sacoche, mais pas la « mob » de l'ado filiforme !
- Le tracé en voie propre de 2m de large est bien inférieur aux 80 % avancés. Un calcul rapide me les fait estimer plutôt inférieures à 25%. Nombre de portions sont partagées avec des engins agricoles en 3m de large.

- Le Conseil Départemental de l'Aisne fait état de son expérience en ce domaine, sur les « fines » dont la résistance à surpris positivement à Monamptieul.
- Lors de nos contacts, il a fait souvent référence à des équipements régulièrement dégradés de façon incivique : compteurs, signalisations, barrières, etc.
Il doit lutter aussi contre l'intrusion de quad ou moto cross et autre 4x4 dont l'impact est catastrophique pour les revêtements réservés à de placides deux roues...

Je considère les demandes des l'associations comme globalement satisfaites par les réponses données dans le mémoire en réponse du Conseil Départemental de l'Aisne .

845 – la FAPPMA : fédération de pêche.

Cette association a eu réponses à ses interrogations au travers du mémoire en réponse du Conseil Départemental de l'Aisne de juin 2015. au besoin, certaines sont confirmées dans le mémoire en réponse de cette enquête publique.

Ces réponses sont claires, nettes précises et très souvent positives. A notre avis, ce projet n'entame et ne contrarie aucunement la pratique halieutique. Par l'amélioration ou la réouverture des chemins existants, elle la favorise plutôt.

La demande d'accès via les portions en voies propres peut aisément être résolue en couplant les travaux d'entretien de ces voies par le Conseil Départemental, avec ceux de la fédération. Cette option est bien préférable à l'ouverture de ces voies à tout engin à moteur impactant négativement la sécurité comme la pérennité de ces voies.

Je considère les demandes de la FAPPMA comme globalement satisfaites par les réponses données dans le mémoire en réponse du Conseil Départemental de l'Aisne .

846 - la DREAL, l'ONEMA et DDT

Ces points ont été traités dans les différentes réponses du Conseil Départemental de l'Aisne à ces services

L'avis de l'autorité environnementale du 8 avril 2016 conclut ces échanges : *« l'autorité environnementale relève que l'Etude d'Impact permet globalement d'évaluer et de prendre en compte l'ensemble des enjeux environnementaux. »*

Je considère les demandes de ces services satisfaites par les réponses données dans les différents mémoires en réponse du Conseil Départemental de l'Aisne .

En forme d'une conclusion de ce chapitre qui termine également ce rapport, de façon globale, je ne peux que constater la parfaite disponibilité ainsi que l'empathie des promoteurs de ce projet envers les riverains et leurs intérêts particuliers pour les faire coïncider au mieux avec l'intérêt général que constitue l'EuroVelo3.

J'ai constaté la grande écoute et la bonne réceptivité du Conseil Départemental de l'Aisne aux observations du public.

D'apparence, seul le frein budgétaire a limité l'acceptation de toutes les demandes.

Quelques compromis sont parfois à trouver entre les intérêts et demandes contradictoires de particuliers face à d'autres ou à leur collectivité.

Ce paramètre d'empathie n'est pas toujours présent dans les enquêtes publiques. Il se doit donc d'être particulièrement souligné pour ce projet. Si ce point permet d'accélérer sa mise en œuvre cela ne pourra que satisfaire le public.

* * * *

CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Compte tenu de ce qui précède, après examen de l'ensemble de ce dossier et le déroulement de cette enquête publique, le commissaire enquêteur donne sur feuillets séparés joints au présent rapport ses conclusions motivées.

Fait à Seraucourt le Grand, le 20 juillet 2016

**Le Commissaire enquêteur
Alain RODIER**