



## **Aménagement de l'Eurovélo 3 de Guise à Ribemont Contribution à l'enquête publique**

Nous apportons notre complet soutien à la démarche d'aménagement de l'Eurovélo 3 engagée depuis quelques années par le département de l'Aisne. Celle-ci est à la veille d'être empruntable par les cyclistes sur la totalité du parcours dans le département. Cette action profitera en premier lieu aux habitants pour leurs loisirs ainsi que pour leurs déplacements quotidiens. Les sections en voies vertes bénéficieront aussi aux piétons ainsi qu'aux personnes handicapées.

Nous saluons le choix du département d'assurer la maîtrise d'ouvrage ainsi que l'entretien de l'infrastructure.

L'itinéraire retenu est celui préconisé par notre association et nous avons apprécié la concertation qui a pu s'établir, y compris sur le terrain, avec les services techniques du département.

Cependant, nous souhaitons apporter notre contribution en signalant quelques choix discutables et en signalant notre crainte que le projet manque parfois d'ambition.

En premier lieu, bien que cela ne dépende pas du département, nous considérons que cette étude est disproportionnée en regard de l'enjeu qui est d'aménager sur route ou en voie verte une véloroute. Cette procédure est calquée sur des infrastructures de voirie routière et donc alourdit inutilement son coût. Si cette véloroute est susceptible d'avoir parfois un impact négatif sur les milieux naturels, celui-ci reste très réduit. De plus, il s'agit de favoriser les modes non motorisés, non polluants, ne dépensant pas d'énergie, avec peu d'effets sur la faune et la flore. La construction d'une véloroute par son effet de transfert des modes motorisés vers les modes actifs non polluants a un impact écologique positif certain.

Notre première critique portera sur le choix d'une largeur insuffisante sur la plus grande partie du parcours sur les voies vertes. En effet, pour un roulement sûr et confortable permettant de rouler à deux de front, de se croiser et de se dépasser en sécurité, une largeur de 3 m est requise. Une largeur plus réduite doit être limitée à de courtes sections.

Les revêtements retenus posent question sur leur pérennité et donc au final un coût plus important s'il faut procéder à des interventions répétées. De plus ils sont fatigants pour les cyclistes itinérants effectuant de longue distance mais aussi pour les enfants et les nombreux pratiquants peu sportifs.

En choisissant dans un premier temps le trajet sur routes sur certaines sections au lieu de la voie verte, le département s'engage dans une mauvaise direction qu'il a su éviter, après de nombreux débats (sur routes ou sur l'Axe vert), lors du choix de l'itinéraire de l'Axe vert de la Thiérache. Un des atouts de ce parcours sont les voies vertes, les reporter à plus long terme diminuera son attractivité tant pour la population locale que pour les touristes. De plus, c'est un choix financier discutable puisque les aménagements, ne serait-ce que la signalétique, seront provisoires et alourdiront au final le coût global (tracé provisoire + tracé définitif).

Sur Vadencourt-Proix, l'interruption par une propriété sur l'ancienne voie ferrée (quelques dizaines de

mètres) ne doit pas empêcher de retenir cette option qui est soutenue par la population pour des raisons de sécurité.

Compte tenu de son grand intérêt paysager, signalé avec force dans l'étude, le passage par l'ancienne voie ferrée entre Macquigny et Origny-Ste-Benoîte doit être retenu. Le parcours par la route a peu d'intérêt, la circulation n'est pas négligeable. L'un des enjeux touristiques est le développement de la thématique autour du voyage en canoë de Robert Louis Stevenson sur l'Oise. Or, précisément sur cette section, le parcours de base suit la rivière. Il en est très proche, très naturel, il constituera sans aucun doute un des motifs pour les touristes de se souvenir de leur voyage et de proposer à leurs proches de venir faire du vélo sur l'eurovéloroute dans l'Aisne.

L'itinéraire sur petites routes entre Origny-Ste-Benoîte et Ribemont le long de la voie ferrée constitue le meilleur choix, même s'il alourdit le projet par la construction d'une piste cyclable sur quelques centaines de mètres en bordure de la D131. La piste devant être en surplomb de la route, il faudra veiller à ce que la montée ne soit pas trop dure.

La desserte de Ribemont représente un intérêt non négligeable (patrimoine, commerces, services) sur le parcours sous réserve de prendre des mesures de sécurisation dans les rues, notamment en diminuant la vitesse.

Concernant la signalétique sur une véloroute, il est important que des destinations éloignées soient mises en valeur. Par exemple à Ribemont de signaler Maubeuge et Namur ou à Guise d'indiquer Compiègne et Paris.

Le département de l'Aisne a réalisé une grande partie de l'eurovéloroute. Il lui appartient par un dernier effort d'investissement de le capitaliser et de bénéficier de ses retombées. Le choix d'un passage sur route sur les sections signalées ci-dessus est faussement économique, l'investissement est plus réduit mais il n'aura que peu d'impacts positifs.

Au contraire, un choix plus ambitieux par des voies vertes dynamisera la fréquentation, profitera à de nombreux commerces, restaurants, hébergements et offrira un réel retour sur investissement. De nouveaux services et commerces s'ouvriront avec le développement du tourisme qui en découlera. De nombreuses études montrent que les retours sur investissements des véloroutes bien aménagées, donc plus coûteuses au départ, sont aussi plus importants et plus rapides.

La réalisation de l'eurovéloroute consolidera les sites touristiques en développement comme le Familistère de Guise et à venir l'abbaye de Bohéries et par interaction elle en bénéficiera aussi.

Paris le 18 juin 2016