



Pour les véloroutes et voies vertes

A l'attention des associations :

Air du Perche  
A.R.B.R.E.S Remarquables  
Bien Vivre dans le Perche  
GRAPE (Groupement Régional des Associations de Protection de l'Environnement)  
Mortagne en Transition  
Perche Avenir Environnement  
Patrimoine et Paysages du Cœur du Perche  
Sites et Monuments

Creil, le 16/10/2024

Objet : Revêtement de La Véloscénie - Tronçon de la Communauté de communes du « Pays de Mortagne-au-Perche entre Condé-sur-Huisne et La-Mesnière

Madame, Monsieur,

Seule association nationale d'usagers des véloroutes et des voies vertes, l'AF3V (Association Française pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes) agit pour la réalisation d'un réseau national ambitieux d'itinéraires dédiés aux vélos, rollers, trottinettes, piétons et personnes à mobilité réduite. Tout cela au bénéfice de la transition écologique, de l'inclusion sociale et de la santé. C'est à ce titre que nous nous adressons à vous.

En effet vous contestez le remplacement de l'actuel revêtement en sable stabilisé par un autre en enrobé bitumineux sur une portion de la voie verte qui traverse la Communauté de communes du « Pays de Mortagne-au-Perche ».

Nous sommes en désaccord avec certains des arguments que vous avancez à ce sujet et nous tenons à vous en faire part. En effet nous avons une certaine expertise en la matière.

Outre un colloque organisé sur le sujet fin mai de cette année à Avignon (vous pouvez d'ailleurs en télécharger les actes sur notre site [www.af3v.org](http://www.af3v.org)), nous avons aussi édité en collaboration avec **France Nature Environnement** un livret sur le même sujet, qui s'intitule : « **Revêtement des voies Vertes : déjouer les idées reçues pour un choix écoresponsable** », lui aussi consultable et téléchargeable sur notre site.

Nous ne saurions trop vous inviter à le lire, car nous y abordons des sujets essentiels comme l'évaluation environnementale des revêtements, la prise en compte de la biodiversité, l'intégration paysagère, et même l'évaluation financière. A chaque fois **l'enrobé s'avère avoir un meilleur bilan que le sable stabilisé**. Nous vous en donnons quelques exemples dans les lignes qui suivent.



Pour les véloroutes et voies vertes

**Pollution** : l'enrobé bitumineux est inerte et ne relargue aucun de ses matériaux dans la nature, y compris par temps de pluie et donc ne pollue pas les espaces qu'il jouxte. En revanche un sol stabilisé est loin d'être inerte que ce soit par le rejet dans la nature de poussières de sable par temps sec ou par le ruissellement des produits (dont quelques particules de métaux lourds) issus de la décomposition de son liant à base de ciment.

**Imperméabilisation** : il n'est que de voir les ornières pleines d'eau, les nombreuses flaques sur une voie en stabilisé après des pluies pour comprendre qu'elle n'est pas très perméable. De fait la différence entre le coefficient d'imperméabilisation de l'enrobé est minime comparé à celui d'un revêtement en stabilisé. Mais surtout la largeur d'une voie verte est en général de 3 mètres, donc l'imperméabilisation générée par le revêtement quel qu'il soit est sans commune mesure avec l'artificialisation due aux infrastructures routières nécessitant chaussée, accotements, fossés, réseau séparatif pour évacuer les eaux polluées... L'eau qui tombe sur la voie verte s'écoule du fait d'un profil en travers avec une légère pente. Enfin n'étant pas chargée d'hydrocarbures, d'huiles usagées, de particules fines issues de l'usure des pneus ou des plaquettes de freins, cette eau ne modifie qu'à la marge le régime hydraulique des sols. D'où le fait que ce type de revêtement - l'enrobé - existe dans des espaces naturels, des zones Natura 2000. Par exemple la ViaRhôna qui relie le Lac Léman à la Méditerranée ne traverse pas moins de 77 espaces naturels.

**Des usagers multiples** : nous ajoutons encore qu'une voie verte, interdite aux véhicules à moteur s'adresse aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite utilisant par exemple un fauteuil roulant, aux parents déambulant avec une poussette, aux enfants en trottinette ou draisienne... Le revêtement le plus inclusif, permettant au plus grand nombre de profiter de ces aménagements, est, là encore, le revêtement en enrobé.

Le tronçon en cause est un maillon de la Véloscénie : cet itinéraire cyclable de 450 km entre Paris et le Mont Saint-Michel est inscrit au Schéma National des Véloroutes depuis plusieurs années. Aujourd'hui dans le « Top 5 » des itinéraires cyclables, la Véloscénie permet de valoriser des territoires souvent ruraux et de redynamiser le tissu économique local.

Ce tronçon est situé dans le « **Parc naturel régional du Perche** », qui ne s'est pas opposé à ces travaux à notre connaissance. C'est d'ailleurs un des membres du collectif qui anime la Véloscénie.

Nous ne reviendrons pas sur les conditions de réalisation des travaux que nous ne connaissons pas précisément. Mais nous partageons pleinement votre souci que cette phase travaux soit la moins impactante possible sur l'environnement immédiat de la voie verte.

Nous savons aussi qu'une voie verte en enrobé est utilisée par les pendulaires pour aller et revenir du travail ou à d'autres fins utilitaires, abandonnant donc partiellement ou totalement l'usage de leur voiture, soulageant ainsi le trafic automobile.



*Pour les véloroutes et voies vertes*

La rénovation de ce tronçon favorisera donc sa fréquentation par une population large et diverse, et incitera d'autant mieux à l'utilisation de moyens de locomotion décarbonés, ce qui est bon pour la planète et pour la santé de tous.

Nous restons bien sûr à votre disposition pour de plus amples informations et échanges, y compris un débat public.

Bien cordialement,

Pierre Hémon,  
Président de l'AF3V

Christelle Cubaud  
Vice-Présidente de l'AF3V