

Vendredi 23 Septembre 2021

Réunion du collège environnement...

Nous nous sommes réunis au siège de la communauté d'agglomération, Boulevard Gambetta, entre 16 heures et 17 heures 30... Seuls étaient présents Mrs KLIMOWICS, CAURA, MILLET et GERIN. Madame FONDEMENT, co-présidente, a assisté à nos travaux...

En préambule, nous avons noté qu'il fallait résoudre le problème de la salle de réunion, car la disponibilité de cette salle, fort agréable au demeurant, ne correspond peut-être pas aux heures auxquelles certain.es conseiller.es peuvent se libérer... Il faudra aussi préciser qu'il y a deux sites de réunion: le siège du Boulevard Gambetta et l'Hôtel des formations...

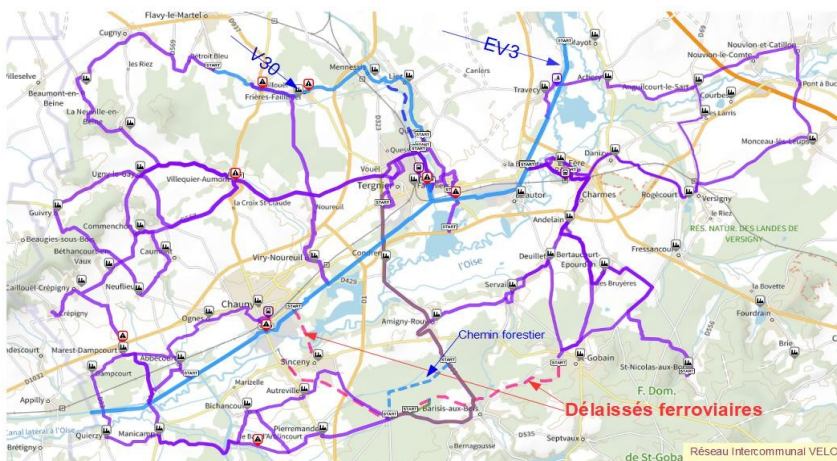
Il est ensuite précisé les orientations que nous avons choisies d'étudier: les mobilités et la place de l'agriculture dans les problématiques de l'environnement que traite l'agglomération au niveau du **Projet de territoire**. Celui-ci devrait d'ailleurs être le fil conducteur dans la conduite des réflexions engagées par le Conseil de développement...

A ce sujet, certains conseillers estiment ce document un peu rébarbatif et trop général pour qu'il puisse aboutir à des mesures concrètes... Avant d'aborder les deux thématiques retenues, nous répétons que les conseillers ont toute latitude pour proposer d'autres thématiques à étudier, et que la liste n'est pas exhaustive...

Nous commençons par parler de la mobilité, et sur ce thème, de la mobilité douce...

✓ Une réflexion sur la mobilité...

Notre ami Pierre KLIMOWICS nous avait transmis une belle carte sur laquelle il avait noté une multitude d'informations concernant les mobilités douces, et notamment les voies empruntées par les bicyclettes...



Cette carte est le point de départ de notre débat au cours de cette réunion...

Elle essaie de répondre à la question : comment se déplacer en vélo, à pied ou en trottinette d'un point A à un point B, en toute sécurité...

Elle fait l'inventaire (non exhaustif) des routes secondaires à faible circulation sur lesquelles les deux roues ne sont pas mis en danger par un flux automobile important... On y voit également les voies cyclables «officielles», l'EV3 et la V30, voies structurantes pour la circulation à vélo, puisque traversant agglomération d'Est à l'Ouest et du sud au Nord...

L'EV3 est la véloroute Européenne très fréquentée qui va de Trondheim en Norvège jusqu'à Saint-Jacques de Compostelle en Espagne, et c'est une axe très emprunté par nos amis Européens du Nord de l'Europe...

La V30 est une véloroute qui part de la Marne et qui rejoint la côte d'Opale, de Condé-sur-Marne à Saint-Valérie-sur-Somme... Elle traverse notre territoire de Tergnier vers Annois, et d'Abbécourt vers Folembray... Malheureusement, actuellement le tracé cycliste n'est qu'en projet, et le tracé de substitution est en voie partagée... Mais cette voie est relativement bien signalée... Cette carte nous renseigne également sur les délaissés ferroviaires qui pourraient être utilisés pour créer des pistes cyclables reliant certains points du territoire, comme par exemple la ville de Saint-Gobain à la zone urbaine de Chauny...

✓ **Nous devons penser les mobilités douces sous toutes ses facettes...**

Le vélo par exemple peut se décliner en de multiples modes d'utilisation: comme moyen de transport «utilitaire», pour aller faire ses courses, rendre visite à un ami, aller au travail, le «vélo taf» comme on dit... Il y a le vélo «balade», mode de loisir qui consiste à parcourir tranquillement le territoire pour «s'oxygéner»; et puis il y a la bicyclette en mode sport, celle que l'on pratique comme activité physique intensive, par goût de l'effort physique intensif ou de la compétition... Ces trois modes de mobilité cohabitent et doivent être pris en compte au niveau de notre réflexion...

La réflexion engagée par notre groupe sur cette thématique nous a aussi conduit à «penser» la façon d'intégrer ses mobilités dans le parcours d'un citoyen «lambda», entre un point A à un point B du territoire... Car il n'est probablement pas question de lui demander de faire tous ces déplacements en vélo, surtout que certaines parties du territoire sont assez vallonnées...

On imagine donc qu'il fera la première partie de son trajet à vélo, ou à pied jusqu'au parc de vélos en location à proximité de chez lui... Puis il se rendra à la gare ou à l'arrêt de bus à quelques km de là et prendra un transport en commun... Il fera ensuite les quelques hectomètres qu'il lui reste jusqu'à destination, de la même manière, à pied ou à vélo... C'est une conception intermodale du déplacement individuel qui évite le transport automobile, grand producteur de CO₂, responsable du réchauffement climatique...

Cette façon de penser les déplacements induit la nécessité d'un aménagement de l'espace communautaire qui réponde aux besoins des usagers... Tout d'abord l'aménagement de voies piétonnes et cyclables qui permettent de

circuler à pied ou en vélo en toute sécurité sur **tout** le territoire... Ensuite l'aménagement de parcs à vélos aux abords des gares et des arrêts de bus pour pouvoir y garer sa bicyclette. On pourrait également solliciter les entreprises afin qu'elles aménagent des parcs à vélos et qu'elle encouragent leurs salariés à utiliser leurs bicyclettes en distribuant des primes à ceux qui n'utilisent pas leur véhicule automobile pour se rendre au travail... On peut aussi imaginer que le cycliste voyage avec sa machine et que les bus et les trains soient aménagés pour les accueillir... Il faut ensuite repenser les intersections des voies de communication pour éviter les points «accidentogènes»...

A ce sujet, la carte recense les points dangereux pour les cyclistes et les piétons, et particulièrement autour de l'hypermarché Auchan. Là, il n'existe aucun aménagement pour se rendre aux différents point de la zone, notamment autour du rond point de l'intersection entre la D1 et la D1032...

Bien sûr, il en existe bien d'autres, notamment sur les points d'intersection de l'EV3 avec les grands axes routiers, mais également à beaucoup d'endroits du territoire qui n'ont pas été conçus pour faciliter la circulation cycliste et piétonnière...

La mobilité douce concerne de multiples facettes de l'économie à travers plusieurs compétences dévolues à l'intercommunalité : l'EV3 par exemple, est une voie touristique internationale, qu'il convient d'équiper de points d'hébergement, toutes infrastructures dont la création concerne le pôle touristique de l'agglomération. Il s'agit également d'encourager la création de points de locations de vélos, inexistants sur l'agglomération... Sur notre territoire, il n'existe qu'un seul vélociste qui répare les vélos.... Il est nécessaire de mettre en valeur notre territoire en élaborant un plan de communication à l'échelle internationale afin de mieux le faire connaître... Il faudra également mettre en place un partenariat important avec les acteurs économiques et institutionnels afin de pouvoir élaborer des actions concertées pour des projets qui dépassent les limites de notre territoire.

C'est le cas par exemple de la mise en valeur du délaissé ferroviaire entre Chauny et Saint-Gobain, qui ne peut se faire qu'en coopération avec la communautés de communes **Picardie des Châteaux...** On observe également que si on veut bien s'intéresser à la V30, il faudra coordonner les travaux d'aménagement avec le Conseil Départemental de la Somme et de l'Aisne afin d'assurer la continuité de l'itinéraire...

Lors de ce débat, certain conseiller fait remarquer que l'aménagement du délaissé ferroviaire de la forêt de Saint-Gobain risque de coûter des sommes « faramineuses » que nos élus ne voudront jamais mobiliser...

Comment peut-on vérifier un tel argument quand on a aucune base de comparaison et aucun source fiable pour vérifier ce genre d'assertion ?... Seule information que j'ai pu recueillir à ce sujet : l'aménagement de la voie verte de MIREPOIX à RIEUCROS, longue de 17 km qui a coûté 957 256 euros...

L'utilisation de la bicyclettes serait grandement facilité par la création d'un réseau «points-noeuds», à l'image de ce qui se fait aux Pays-Bas ou en Belgique Flandrienne...

Le réseau points-nœuds vélo est un maillage de tous les chemins praticables à vélo, les plus beaux et les plus sûrs, telle une toile d'araignée géante. Ce système ingénieux permet à n'importe qui de composer son itinéraire sur-mesure, selon ses capacités et en toute liberté.

Les « points-nœuds » sont un système de fléchage d'itinéraires cyclables aussi simple qu'ingénieux. Érigé en réseaux, ils permettent de circuler sans carte sur des milliers de kilomètres.

La technique des « knooppunten » a été inventée à Genk (Belgique) en 1996 et a fait des petits dans toute la Flandre, en Wallonie, aux Pays-Bas, en Allemagne et maintenant aussi en France. Le département du Nord est en train de développer ce concept : le réseau points-nœuds vélo « Vallée de la Lys & Monts de Flandre » s'inscrit dans le **dossier Eurocyclo du programme INTERREG V**.

Ce projet européen regroupe 28 opérateurs issus des cinq départements des Hauts-de-France : le Nord, le Pas-de-Calais, la Somme, **l'Aisne** et l'Oise, les provinces de Flandre Orientale, de Flandre Occidentale et du Hainaut. Il est la résultante de l'engouement pour le vélotourisme en Europe.

De même qu'il existe des réseaux points-nœuds cyclistes, il existe des réseaux points nœuds pédestres... A ce sujet, nous devons également nous pencher sur la circulation des piétons dans les villes et les villages du territoire... Si les rues des centre-bourgs sont généralement bordées de trottoirs, il n'en est pas toujours ainsi dans les villages des zones rurales... Il y a donc matière à étudier et réfléchir sur les cheminements piétons dans les villages de notre agglomération...

✓ Agriculture et environnement...

La deuxième partie de la réunion devait traiter de l'agriculture et de l'environnement... Malheureusement le temps nous a manqué pour développer les éléments de réflexion traitant de ce sujet... Cependant, lorsque j'ai proposé d'inclure l'exploitation forestière dans la problématique environnementale de notre territoire, nous avons déjà observé un clivage dans les opinions de certains conseillers... Les uns pensent que les coupe-rases sont un problème pour le respect de la biodiversité, les autres jugent que c'est un mal nécessaire et inévitable dans la gestion économique de la forêt... Par exemple, quand on a planté un carré de sapins, ils poussent et arrivent à maturité en même temps, on les coupe donc au même moment...

On voit donc que ces sujets amèneront inéluctablement des débats contradictoires qu'il faudra étayer par des témoignages dépassant largement le cadre du Conseil de développement... C'est pourquoi j'ai invité les conseillers de notre collège à interroger les acteurs de ce secteur d'activités avant d'organiser la discussion : agriculteurs, forestiers, associations environnementales, chambres consulaires, directions départementales des services de l'Etat, etc. etc...

✓ **Les autres contributions...**

En marge de cette réunion, des contributions me sont parvenues de conseillers qui ne pouvaient participer à notre réunion...

...de Mr René MANNE de Bichancourt...

_Mobilité:

- Peut-on réhabiliter l'ancienne voie ferrée Chauny-Saint-Gobain en vélorail ou en voie verte comme la voie verte Hirson-Guise?...
- Peut-on agrémenter les chemins de randonnées par des plantations, haies, arbustes, plantes pour les rendre plus agréables?...
- Aménager des horaires plus adaptés pour les transports en commun dans les petites communes?...

_Environnement:

- Peut-on faire réduire l'utilisation des pesticides et autres traitements aux abords des habitations?...
- Peut-on s'orienter vers du bio sans être trop écolo, afin de sauvegarder notre flore et notre faune, par exemple nos abeilles pollinisatrices?...
- Peut-on faire quelque chose pour préserver nos rus, nos cours d'eau, nos nappes phréatiques contre la pollution?...
- Peut-on préserver nos chemins contre les dépôts sauvages de déchets en tout genre?...

Quels effets auront nos réflexions au niveau de la Communauté d'agglomération, et aurons-nous les moyens financiers, techniques et matériels, ou l'Agglomération prendra tout à sa charge?...

de Monsieur LAMOTTE... Sur les zones accidentogènes autour d'Auchan...

Effectivement, voilà trois ans que nous évoquons ce sujet avec les élus de l'agglomération : la problématique pour les piétons de se rendre à pieds entre les deux zones commerciale d'Auchan et des Terrages, au Rond point du CD1032 et du CD1 car il n'y a aucun passage pour piétons, ni de trottoir aménagés après le rond point (voir les plans des deux lieux à réaménager pour la sécurité, et les deux articles de presse)...

Le deuxième point dangereux à ce jour, toujours pas adapté, se situe au niveau des feux tricolores près du Mac Donald, qui n'est toujours pas équipé d'un passage pour piétons avec bandes blanches au sol pour la traversée du CD1 afin se rendre à pied de la zone AUCHAN vers la zone en contrebas où se situe DARTY...

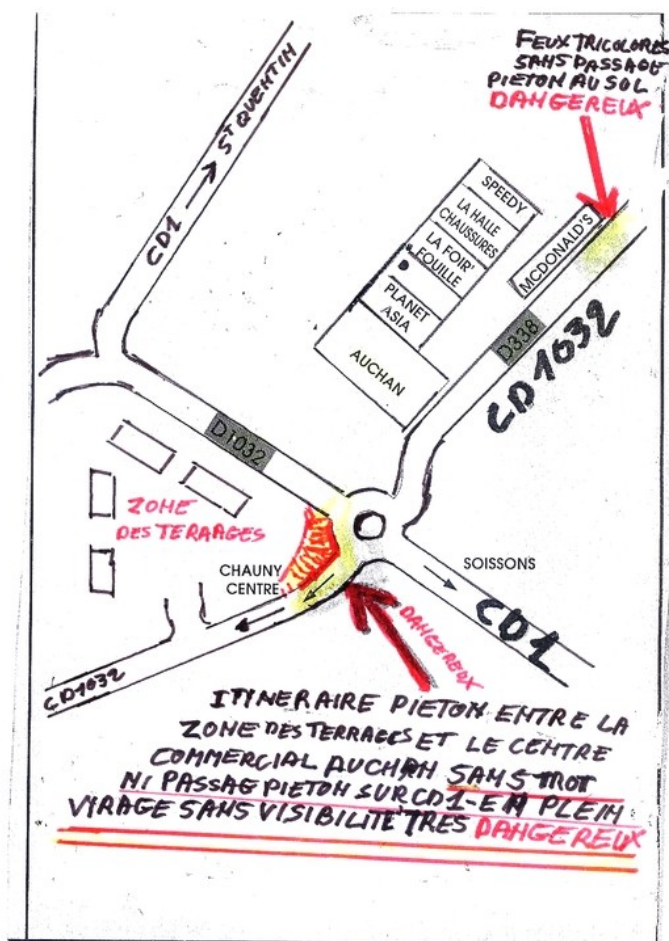
La CACTLF a toujours évoqué le fait que ce n'est pas du ressort de sa collectivité et nous a renvoyé vers la commune de Viry Noureuil qui est en charge de ces problématiques. Mais personne ne veut s'engager pour la protection des piétons jusqu'au jour où arrivera l'accident !!!

C'est une proposition que le Conseil de Développement doit prendre en compte pour une protection indispensable des lieux cités.

Sujet non évoqué lors de votre rencontre: l'intermodalité des gares de Chauny et Tergnier et la redynamisation des quartiers de gares avec l'installation d'antennes de service public dans ces derniers.

Le conseil de développement doit présenter des propositions concrètes et ces dernières doivent être prises en compte par les élus de l'agglomération, qui doivent également participer partiellement à la fin de nos séances.

ZONES COMMERCIALES DANGEREUSES
POUR LA CIRCULATION DES PIÉTONS



- ① CIRCULATION TRÈS DANGÉREUSE ENTRE LA ZONE DES TERRAGES ET LA ZONE AUCHAN PAS DE TROT EN PLEIN VIRAGE PAS DE PASSAGE PIÉTON AU ROND-POINT DE LA CD1
- ② DANGER POUR LES PIÉTONS À LA TRAVERSE DE LA CD1032 AU NIVEAU DE MCDONALD'S AU CAU MAGASIN SUR LA CHAUSSEE (BANDES BLANCHES)

Les piétons, oubliés des zones d'activité

Tout a été pensé pour des accès à des véhicules routiers, mais pour y arriver à pied ou à vélo, c'est plus compliqué.

Avec le suivi des services ferroviaires et de bus, l'Association des usagers des transports (Autan) Aisne, Nord, Oise et Somme se mobilise aussi pour la sécurité des piétons. Parmi les problématiques en cours, deux concernent la commune de Viry-Noureuil. La première se situe entre la zone des Terrages et celle des Rincettes (Auchan). « Pour les piétons qui n'ont pas de voiture et qui voudraient aller d'une zone à l'autre, c'est quand même assez scabreux, car il n'y a pas de trottoirs », pointe Antoine Lamotte, président d'Autan. En outre, la traversée de la D 1032 à hauteur de la D 338, derrière Bricorama, est dangereuse. Aucun aménagement n'a été fait pour permettre les passages à pied, observés régulièrement.

Statu quo depuis 3 ans

Sur ces axes du Département (la chaussée), il y a bien eu plusieurs réflexions. La dernière date de 2017. « À l'époque, on avait fait un comptage qui nous amenait quasi-



Pour rejoindre à pied une zone d'activité à une autre, il n'y a pas de passages protégés et de trottoirs.

ment à 18 000 véhicules/jour », reconnaît Jean-Luc Lanouilh, le conseiller départemental du canton de Chauny. Un déplacement avait été organisé pour voir sur place les difficultés. Puis le dossier s'est arrêté. « Le Département dans cette opération ne peut pas être seul. Il faut qu'il soit accompagné par la commune de Viry-Noureuil. Et à ma connaissance, à la suite de cette affaire et peut-être des premiers chiffres au niveau du coût, la commune n'avait pas donné suite », poursuit l' élu.

De son côté la commune attend

des éléments du Département. « Le Département doit nous soumettre une étude pour regarder ce que ça donne, puisque c'est leur route [...]. La voirie départementale ne nous a pas fait d'autres informations », avance Jean Farez, le maire. « On ne peut pas la traverser comme ça. On ne peut pas y toucher. » Autre souci, pour rejoindre la partie haute de la zone des Rincettes (Mc Donald's) à la partie basse (Aldi, Darty...) et inversement, il n'y a pas de passage piéton. Seuls les feux arrêtent la circulation des véhicules. ■ Thibaut Verrier

TRANSPORTS

Pas de train supprimé

Après la perturbation des services due à la crise sanitaire, l'Association des usagers des transports Aisne Nord Oise Somme s'attend à un retour à la normale de l'offre. Un constat établi notamment à partir de la découverte du Service annuel 2021 pour la SNCF. « Lors de notre réunion le 12 décembre, on ne l'avait pas encore. Le projet a été mis en ligne depuis », commente Antoine Lamotte, président de l'association. « Pour l'instant, les trains existants sont maintenus. En principe,

tous les trains sont remis en circulation à partir du 11 janvier. Il n'y a pas de train supprimé. »

L'association veut faire progresser les services, déstabilisés parfois par les changements à l'échelle de la Région. La préférence donnée aux hubs (plateformes) a eu des conséquences. Les gares de Bohain-en-Vermandois et Fresnoy-le-Grand sont passées de « 15 allers-retours » à « trois-quatre trains par jour » et une offre plus fournie le week-end. La mobilisation de l'asso-

ciation et des élus a permis de réajuster l'offre. Elle devrait être améliorée en avril. Tergnier a gagné des correspondances. Celle du midi en direction de Paris, avancée à 13 h 40, permet de passer l'après-midi à la capitale plus facilement. Il reste des problèmes d'accessibilité en Thiérache, « le parent pauvre de notre département ». L'espoir de la création d'une ligne avec les bus de la RIA pour desservir les petites communes n'est pas abandonné et sera relancé. ■ Thibaut Verrier