

PROJET DE CREATION

D'UNE VOIE VERTE

M. PEIRO Daniel

19, rue des Pampres

28130 PIERRES

Tél. : 06.22.35.26.93

danielpeiro@sfr.fr

- 1. Historique de la voie ferrée**
- 2. Concept de la voie verte**
- 3. Projet de la voie verte**
- 4. Conclusion**

1. Historique

Sur le territoire de notre communauté de communes, existait une ligne à voie unique, longue de 50 km qui reliait Auneau à Dreux, via Maintenon.

Elle a été inaugurée en deux temps : en août 1887 pour la section de Maintenon à Dreux et en avril 1892 pour celle d'Auneau à Dreux. Cette ligne traversait notre communauté de communes sur environ 13 km.

Cette ligne assurait un double service : voyageurs et marchandises.

C'est en avril 1940 qu'a eu lieu la dernière circulation d'un train voyageurs entre Maintenon et Dreux.

Cette fermeture du service voyageur n'était pas due à la guerre, mais s'inscrivait dans le cadre de la mise en place du plan départemental de coordination rail-route, avec l'ouverture par le conseil général, d'une ligne de cars entre Maintenon et Dreux. De plus, l'utilisation massive de la voiture et ce dès les années 1960, freina considérablement l'activité de cette ligne.

Le trafic marchandises, lui, allait perdurer jusqu'au début des années 1970, alors que ne subsistait plus en exploitation, que la section de ligne entre Maintenon et Nogent-le-Roi.

Cette dernière fermera en 1989 et les rails seront déposés en 1995. Depuis cette date, la ligne est laissée à l'abandon.

2. Concept de voie verte

Par définition, la voie verte correspond à un aménagement en site propre, réservé à la circulation non motorisée ; elle est destinée aux piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite. Sa mise en place est faite dans un cadre avant tout touristique et de loisirs, mais aussi d'amélioration des déplacements de la population locale. Celle-ci doit être accessible au plus grand nombre, sans exigence physique particulière et sécurisée en conséquence.

Sa conception devra veiller à une intégration harmonieuse et consensuelle des différents types d'utilisateurs, et de ce fait, elle devra veiller à assurer une bonne compatibilité entre les utilisateurs roulants et marchants.

Les voies vertes, majoritairement, sont projetées en milieu rural et peuvent emprunter les voies ferrées désaffectées et les routes forestières, etc....

Elles sont établies dans le respect de l'environnement, de la culture et du patrimoine des lieux traversés, dans le cadre d'une démarche d'identité culturelle propre à chaque voie verte.

Quels usagers pour la voie verte

Celle-ci permet d'accueillir plusieurs types d'usagers et des pratiques. En effet, celle-ci n'est pas seulement limitée à l'usage des vélos et des piétons, elle doit permettre également d'accueillir les rollers, les personnes à mobilité réduite, aux cavaliers.

Les piétons : parmi ce type d'usagers, nous pouvons distinguer 3 grandes catégories dont les pratiques diffèrent :

- Les promeneurs représentant l'essentiel des piétons et qui ont une fréquence de pratique élevée, marchant aussi bien en famille que seul. Ils parcourent des distances assez faibles et sont à la recherche d'aménagements spécifiques et offrant un confort dans la marche car il s'agit de personnes âgées ou bien parce qu'ils sont accompagnés de jeunes enfants ou de poussettes ;
- Les randonneurs parcourent quant à eux des distances beaucoup plus importantes, préférant des sentiers en pleine nature. Leur pratique est assez fréquente, principalement le week-end.
- Les coureurs à pied parcourent quant à eux des distances variées, suivant le type de coureurs et de façon assez fréquente.
- Les cyclistes : la pratique de loisirs représente la majorité des utilisateurs du vélo ; ils effectuent des distances relativement courtes, variant de 10 à 40 km, et à des vitesses variables. Cette pratique pouvant être faite à tout âge.
- Les rollers : la pratique du roller augmentant ces dernières années, le patineur peut adopter un comportement se rapprochant du piéton ou du cycliste, variant les distances parcourues suivant l'expérience et la pratique de chaque usager. L'offre d'espace adapté à cette pratique est

actuellement très limitée et la réalisation de voie verte contribue à développer de façon considérable la pratique.

- Les personnes à mobilité réduite (PMR) : pour rappel, la notion de PMR inclut à la fois : les personnes gênées dans leur déplacement, momentanément (personnes malades ou accidentées, enceintes, accompagnées d'enfants). Les personnes gênées durablement (personnes handicapées, personnes âgées).

Tout comme les pratiquants du roller, les PMR n'ont que très peu d'espace de pratiques possibles.

Ces catégories sont demandeuses de lieux de promenade et de pratiques sportives que la création de voie verte peut apporter.

3. Projet de voie verte

L'objectif de ce projet est d'aménager une voie de circulation douce (vélo-route – voie verte) allant de Maintenon à Nogent-le-Roi (via Villiers-le-Morhiers, Coulomb), en utilisant les emprises de l'ancienne voie ferrée (à 80%). Il est à noter que l'ensemble de l'infrastructure (ballaste, pont, etc.....) sont encore en bon état.

Dans un premier temps, il serait envisageable de réaliser cette opération en deux phases : la première entre Maintenon et Nogent-le-Roi, car ce tronçon est situé sur la communauté de communes des Portes Euréliennes d'Ile de France ; le restant du tronçon entre Nogent-le-Roi vers Dreux serait réalisé dans un deuxième temps, car à cheval sur deux communautés de communes.

Une telle voie présenterait donc de nombreux avantages et s'intégrerait parfaitement dans le cadre de la transition énergétique dans laquelle nous devons nous engager collectivement, en cohérence avec les objectifs que la communauté internationale s'est fixé au travers de l'accord de Paris (COP 21).

Intérêts pratiques

Au plan utilitaire, cette voie verte offrirait la possibilité, pour les habitants des communes traversées ou proche de la voie, de rejoindre les communes voisines, afin de se rendre à leur travail, à l'école, au collège, au lycée, d'y faire leurs courses, y accomplir des diverses démarches, participer à des activités sportives ou culturelles, sans avoir à utiliser nécessairement sa voiture.

Pour les loisirs, de plus en plus de personnes pratiquent le vélo lorsqu'ils trouvent des voies sécurisées, afin d'y circuler en toute tranquillité.

Par ailleurs, seules les voies vertes permettent l'apprentissage du vélo, de faire de la trottinette, du roller, du skate, sans danger.

Elles sont également appréciées des promeneurs et des personnes à mobilité réduite, notamment celles circulant en fauteuil roulant.

Partout où elles sont réalisées, ce type de tracé est plébiscité par la population locale, et elles deviennent même alors parfois sur fréquentées le dimanche !

Au plan touristique, un tel itinéraire amènerait un grand nombre de cyclistes itinérants à passer par chez nous, s'y arrêter pour quelques heures et éventuellement quelques nuits et tout cela au bénéfice de notre magnifique vallée de l'Eure !

Au plan sportif, de nombreux cyclotouristes sportifs, mais aussi coureurs à pied, recherchent des parcours leur permettant de pratiquer leur discipline ou de s'entraîner dans des bonnes conditions de sécurité et de confort.

Au plan éducatif, de plus en plus d'enseignants proposent des sorties pédagogiques à vélo, pour leurs élèves.

Au plan patrimonial, l'aménagement d'une voie verte sur le délaissés ferroviaires permet de préserver le patrimoine historique et industriel que constituent les anciennes voies ferrées.

Impact économique

Un touriste à vélo dépense en moyenne entre 60 et 70 € par jour. Ce sont d'ailleurs ces usagers qui permettent de rentabiliser l'investissement d'une telle voie verte et de créer des emplois non délocalisables tel qu'un hébergeur/loueur de vélos, une buvette et d'apporter d'avantage de clients aux restaurants déjà implantés dans les villages parcourus par cette voie.

4. Conclusion

Ce projet s'inscrit dans le cadre du développement durable et dans celui de la mobilité active (marche/vélo), afin de préserver la continuité des itinéraires piétons, cyclables et lutter contre les inégalités de mobilité, qui sont corrélées à des inégalités sociales et de santé, afin que la mobilité soit un droit et une possibilité offerte à tous, y compris aux plus fragiles, les plus défavorisés et non motorisés.

Ce projet cité supra met en lumière les opportunités et les bienfaits collectifs de la marche et l'usage du vélo, tant en terme économique qu'écologique (bon pour notre planète en terme de rejet de CO₂ et de gaz à effet de serre), mais également de valoriser le patrimoine de notre région.

Par ailleurs, une grande partie de ces travaux pourraient être éventuellement réalisés dans le cadre de chantiers d'insertion, ce qui permettrait à des personnes repérées en difficulté d'accéder à l'emploi et de leur faire bénéficier d'un accompagnement socioprofessionnel individualisé, dont l'objectif est la réinsertion professionnelle.