



9 mai 2023.

Avis de l'association Villeneuvois à vélo à la concertation sur le projet de voie verte vers Rogé

La Communauté d'Agglomération du Grand Villeneuvois a pour projet de réaliser une voie verte de Villeneuve-sur-Lot à Penne d'Agenais, dans la continuité de celles réalisées ces deux décennies entre Villeneuve et Casseneuil, ainsi qu'entre Villeneuve et Le Temple-sur-Lot. Cette voie verte permettra ainsi de reporter l'itinéraire aujourd'hui de la véloroute de la vallée du Lot, inscrite au schéma national des véloroutes et voies vertes et parcourue par des milliers de cyclotouristes chaque année. Aujourd'hui, la véloroute de la vallée du Lot traverse Villeneuve-sur-Lot avant d'emprunter la route de Falgueyras, située rive droite au nord de Courbiac, pour se rendre à Saint-Sylvestre-sur-Lot via une route partagée avec les automobilistes et limitée à 70 km/h.

En tant qu'association de défense et de promotion du vélo au quotidien dans le Grand Villeneuvois, et déléguée départementale de l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) qui suit le dossier de la véloroute de la vallée du Lot, Villeneuvois à vélo est **très favorable** à cette extension et à un itinéraire entre Villeneuve-sur-Lot et Penne d'Agenais, aux bords du Lot. Au-delà de l'aspect touristique indéniable, cette liaison permettrait de desservir le château de Rogé, dont l'accès est aujourd'hui périlleux à pied ou en vélo, et dont les activités sont amenées à se développer (animations, apprentissage du Savoir Rouler À Vélo aux écoliers, activités estivales) ; mais également de relier le quartier Saint-Sulpice au centre-ville de manière sécurisée, ou modulo des aménagements que nous demandons ci-dessous, de créer une **véritable liaison cyclable vers les zones d'activité économique et industrielle** de Villeneuve-sur-Lot, porteuses de milliers d'emplois et ouvrant ainsi le vélotaf à de nombreuses personnes.

La liaison via les bords du Lot, seule à même de garantir la sécurité des usagers

Le projet prévoit d'emprunter la piste cyclable existante de l'avenue Henri Barbusse, prolongée jusqu'au chemin de Labourdette, et de rejoindre le barrage de Virabeau via un itinéraire à créer, puis de se prolonger sur les bords du Lot jusqu'au château de Rogé, via les servitudes de marchepied légales.

Les bords de Lot sont en effet grevés, aux termes de l'article L 2131-2 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, d'une servitude de marchepied de 3,25 mètres, à l'usage du SMAVLOT, des pêcheurs et des piétons. Cette emprise « *doit être assurée tout au long du cours d'eau ou du lac domanial [...] sauf à titre exceptionnel lorsque la présence d'un obstacle naturel ou patrimonial rend nécessaire son détournement* », auquel cas elle est « *tracée au plus près de celle du domaine public fluvial, dans la propriété concernée* ». À cet effet, de nombreuses collectivités en France ont créé des voies vertes sur les chemins de halage et bords de rivière, déjà grevés de cette servitude de marchepied, afin d'ouvrir aux cyclistes ces bords de rivière et d'assurer un entretien régulier de celles-ci.

L'emprise de cette voie verte sera de 5 mètres, avec une couche de roulement de 3 mètres, comme il a pu être fait sur la voie verte entre Sainte-Livrade-sur-Lot et Le Temple-sur-Lot (cf. figure 1). Ainsi, l'itinéraire envisagé pour cette voie verte constitue une régularisation de la situation actuelle, et une ouverture aux cyclistes de cette emprise, sans élargissement important sur les terres agricoles riveraines.



Figure 1 – Voie verte entre Sainte-Livrade-sur-Lot et Le Temple-sur-Lot, réalisée entre deux champs agricoles.

Villeneuvois à vélo est clairement favorable à cet itinéraire qui emprunte les bords du Lot, le seul qui permette de garantir la sécurité des usagers et de préserver l'avenir. L'itinéraire initialement envisagé, sur l'emprise de la voie ferrée entre Penne d'Agenais et Villeneuve-sur-Lot, possède en effet deux désavantages majeurs qui imposent un contournement.

Tout d'abord, il imposerait aux cyclistes de la véloroute de la vallée du Lot de traverser la RD 661 dite route de Tournon à hauteur du ruisseau de Goutes, ce qui constituerait une discontinuité importante et un problème de sécurité. Des voies vertes, lieux de détente, de promenade mais également outil de déplacement au quotidien, ne devraient jamais croiser des routes à plus de 6 000 de véhicules par jour dont 4 % de poids lourds¹, qui plus est dans un virage. C'est ce principe de sécurité qui a par exemple conduit à l'établissement d'un souterrain au bord de la Masse pour la voie verte entre Villeneuve et Casseneuve ; ou à la création d'un passage dénivelé sous la rocade de Sainte-Livrade-sur-Lot. C'est également ce principe de sécurité qui a conduit Villeneuvois à vélo à demander l'établissement de passages dénivelés sur la future voie verte de Feugarolles à Condom, itinéraire de la véloroute du pays de Dropt. L'idée de « sécuriser » une voie verte avec un simple panneau « stop » pour les cyclistes n'est pas une option valable pour une voie verte que l'on souhaite ouverte à toutes et tous, y compris les familles et enfants.

Enfin, le tracé d'une voie verte sur l'emprise de la voie ferrée condamnerait définitivement tout retour du train à Villeneuve-sur-Lot, seconde plus grande sous-préfecture de France sans gare, et ce alors que plus de 11 000 véhicules par jour circulent sur la RN 21 entre Agen et Villeneuve². Le vélo et le train sont complémentaires ; et de manière constante l'AF3V a pris position pour que les voies vertes ne soient pas réalisées sur des voies ferrées déclassées lorsque les opportunités de réouverture existent. Le train est le seul mode de transport susceptible d'induire un report modal important et de réduire de manière drastique l'empreinte carbone de nos mobilités, conformément à la doctrine de Villeneuvois à vélo sur le sujet.

Ainsi, pour ces deux raisons, l'association est très favorable au projet de voie verte entre Penne d'Agenais et Villeneuve-sur-Lot en passant le long du Lot, et sans emprunter les emprises de la voie ferrée.

¹ Comptages Conseil Départemental 2016.

² Comptages trafic issus de la concertation RN 21 Agen Nord, 2022.

Un itinéraire à légèrement corriger, pour satisfaire tous les usagers

Le tracé tel que présenté à la concertation ne permettrait cependant pas de satisfaire tous les usagers potentiels de cette voie verte. En privilégiant un itinéraire au nord des tours Virabeau sans étudier la continuité de l'aménagement cyclable sur l'avenue Henri Barbusse, **ce projet de voie verte ne permet pas en l'état de répondre** aux enjeux de développement du vélotaf vers les zones d'activité économique, notamment celle du Rooy, dont l'avenue Henri Barbusse est la seule connexion. Ce choix est d'autant plus dommage que l'avenue Henri Barbusse est un axe prioritaire du schéma directeur cyclable adopté par la Communauté d'Agglomération du Grand Villeneuvois, qui doit être traité au plus vite possible afin d'obtenir une liaison cyclable, sûre et rapide, vers les zones industrielles du Rooy, de La Barbière, du Marché Gare et de La Boulbène, porteuses de milliers d'emplois et d'une grande opportunité de vélotaf.

Ainsi, Villeneuvois à vélo propose de modifier l'itinéraire de la voie verte, en prolongeant la piste cyclable de l'avenue Henri Barbusse jusqu'à l'intersection avec la rue du Barrage (et non le chemin de Labourdette comme initialement prévu), avec de faire d'une pierre deux coups, pour que ce projet profite à la fois aux cyclotouristes ainsi qu'aux travailleurs et usagers du quotidien. La réalisation de deux plateaux traversants, un à l'emplacement aujourd'hui prévu à l'intersection avec le chemin de Labourdette, et l'autre à l'intersection avec la rue du Barrage, permettraient de ralentir la vitesse de la circulation automobile sur cette artère dotée d'un radar, de sécuriser toutes les mobilités depuis et vers les zones industrielles et les établissements scolaires, et d'anticiper le prolongement de cette voie verte en piste cyclable bidirectionnelle côté sud jusqu'au rond-point de Saint-Sulpice, tel que prévu dans le schéma directeur cyclable.

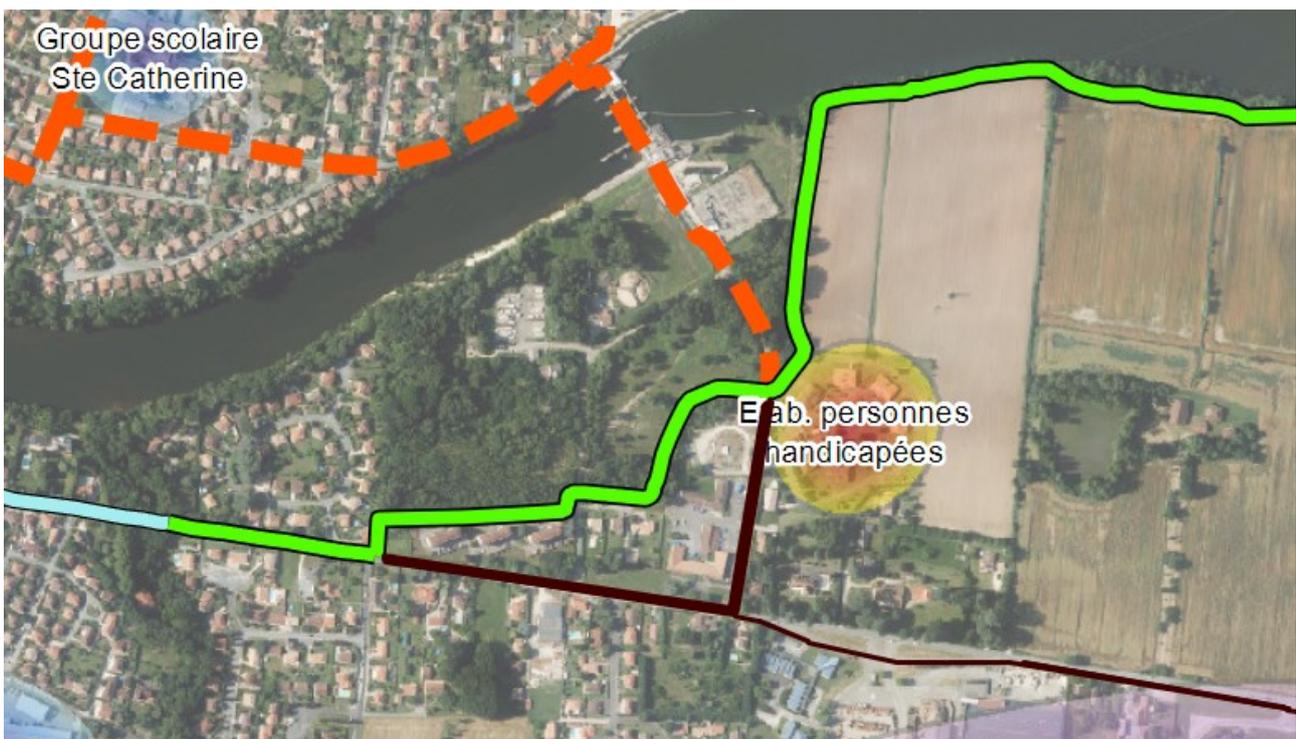


Figure 2 – Plan alternatif préconisé par Villeneuvois à vélo (en brun) pour desservir la zone industrielle du Rooy

Pour que ce projet satisfasse toutes les parties prenantes, et afin d'éviter des recours contentieux qui pourraient entraîner des retards de plusieurs années sur ce projet, nous appelons également à une résolution à l'amiable des procédures d'acquisition de terrain longeant le Lot, en particulier avec la ferme de M. AZE, seule propriété dont les bâtiments, historiques, sont situés en bord de Lot depuis l'élévation du niveau d'eau de la rivière lors de la mise en service du barrage hydroélectrique de Virabeau dans les années 60.

Le projet tel que présenté dans la concertation prévoit de faire passer la voie verte en lisière du Lot, un cheminement qui paraît étonnant au regard de la faible largeur (cf. figure 3) et de la proximité immédiate d'une grange.



Figure 3 – Vue de la servitude de marche-pied au droit de la propriété de M. AZE.

Il est également à noter, et ce pour tout le projet, que la voie verte doit être réalisée en tenant compte des risques géotechniques liés à l'instabilité des berges du Lot. Ces instabilités ont été rencontrées en aval du barrage (comme sur la voie communale entre Sainte-Livrade-sur-Lot et Casseneuil, ayant entraîné la fermeture à la circulation automobile de cette voie, en faisant *de facto* une voie verte, cf. figure 4), comme en amont du barrage à Penne d'Agenais³.



Figure 4 – Route coupée à la circulation automobile par l'effondrement des berges, le long du Lot entre Sainte-Livrade-sur-Lot et Casseneuil.

3 Julien Pellicier, *Pour sécuriser la berge et la route, une coupe blanche s'impose*, Sud Ouest, 27 janvier 2023.

Si l'itinéraire ne peut évidemment pas conduire à un détour complet, un détour de quelques centaines de mètres pour éviter une propriété privée n'est pas rédhibitoire proportionnellement au linéaire entre Villeneuve et le site de Rogé. Un crochet par le sud de la propriété, tel que M. AZE l'a suggéré auprès de Villenuevois à vélo, permettrait de desservir le quartier de Saint-Sulpice via la route idoine, d'éviter l'emprunt de berges de Lot potentiellement instables, et d'éviter une pénible procédure d'expropriation et de recours juridiques qui pourraient prendre des années.

Enfin, il est bon de rappeler qu'une voie verte n'est pas une autoroute : les propriétaires riverains de cette voie verte pourront toujours se rendre en bord de Lot sans contrainte (cf. figure 1). Si elle est suffisamment large, la voie verte pourrait également servir pour le déplacement des engins agricoles des agriculteurs riverains, une option désormais permise par le décret n°2022-635 du 22 avril 2022 modifiant le statut de voie verte pour y autoriser les véhicules d'entretien, d'exploitation, de gestion ou de desserte des propriétés riveraines, sous réserve d'une vitesse limitée à 30 km/h et d'une signalisation adaptée.

Un projet qui doit s'inscrire dans le cadre du plan vélo de la CAGV

Ce projet de voie verte, prévu dans le projet territorial et inscrit au PLUi, doit résolument s'inscrire dans le plan vélo de la ville de Villeneuve et de la Communauté d'Agglomération du Grand Villenuevois. La voie verte se reliera à la rive droite de Villeneuve via la passerelle présente sur le barrage hydroélectrique de Virabeau. Il est important de prévoir d'ores-et-déjà les liaisons depuis et vers la rive droite :

- la route de Poutous, aujourd'hui interdite à la circulation et barrée d'une barrière, doit être au plus vite réouverte à la circulation cyclable, comme préconisé par le schéma directeur vélo ;
- la rue Wolfgang Amadeus Mozart, très large, devrait être dotée d'aménagements cyclables sécurisés permettant de se rendre à l'institution Sainte-Catherine ou au collège Anatole France en vélo en toute sécurité ;
- les rues en sens unique (rue de Velours, rue des Jardins, chemin de Velours) devraient être placées en double sens cyclable, pour assurer la continuité dans les deux sens des cyclistes du centre-ville vers le barrage.

Côté rive gauche, il va sans dire que ce projet de voie verte doit bénéficier aux usagers du quotidien (voir supra). La connexion aux lycées s'effectue naturellement via le chemin de Labourdette et le pont éponyme, aujourd'hui fermé à la circulation automobile, ce qui n'entraîne pas de gêne conséquente et sécurise les trajets vers la zone de Rebel.

Surtout, l'aménagement cyclable de l'avenue Henri Barbusse doit se connecter avec un aménagement cyclable en site propre sur les avenues d'Agen et du Maréchal Leclerc. De longue date, Villenuevois à vélo demande le réaménagement de ces avenues, avec une piste cyclable bidirectionnelle côté est, sur toute la longueur de l'avenue, du rond-point de la Libération jusqu'au complexe sportif de la Myre Mory. Cet aménagement cyclable permettrait de relier de manière sûre le parc François Mitterrand ou le centre-ville à l'avenue Henri Barbusse, et plus globalement est très important dans le cadre du schéma directeur vélo de la CAGV.

Des observations techniques à étudier

Enfin, alors que les mobilités douces se développent et qu'un axe Villeneuve-sur-Lot – Penne-d'Agenais a également un grand intérêt pour les déplacements du quotidien entre les deux communes, ce projet de voie verte doit être conçu selon les dernières recommandations du CEREMA sur le sujet, afin d'être efficace pour tous. La création de l'association Villenuevois à vélo et le recul obtenu des aménagements existants en Grand Villenuevois et ailleurs en France doit amener à réaliser une voie verte de qualité, qui permet à toutes et tous de se rendre à Villeneuve-sur-Lot de manière rapide, en respectant les piétons.

Afin d'être empruntable par tous temps ainsi que par les personnes à mobilité réduite, cette voie verte devra être réalisée en enrobé dans la poursuite des aménagements de la voie verte existante. De manière constante, l'[AF3V réclame que les voies vertes](#) soient réalisées en enrobé et non en stabilisé ou en castine, que certains juge plus écologique. Cet argument est démenti par plusieurs études⁴ : le stabilisé imperméabilise les sols presque autant que l'enrobé, mais surtout se désagrège vite au contact de l'eau, provoquant flaques et autres dépôts. Au total, l'enrobé est le matériau qui présente l'empreinte carbone la plus faible sur un cycle de vie. Surtout, le stabilisé se décompose vite, créant flaques et autres salissures, n'incitant pas au report modal vers le vélo ou la marche.

Villeneuvois à vélo demande expressément que ne soient pas des barrières en bois gênantes pour la circulation des cycles, comme c'est le cas sur la voie verte en Villeneuvois. Les recommandations en vigueur⁵ tendent à l'installation d'une demi-barrière ou d'un potelet correctement signalé, pour empêcher des intrusions de quatre roues motorisés ; mais pas de chicanes, qui sont trop pénalisantes pour les cyclistes, notamment au quotidien. C'est le choix qu'a fait le Conseil départemental de Lot-et-Garonne pour la voie verte entre Sainte-Livrade-sur-Lot et Castelmoron-sur-Lot (cf. figure 1).

De la même manière, la signalisation doit être adaptée à la voie verte. Il serait aberrant de retrouver des panneaux « stop » à chaque intersection avec des voies communales, comme c'est le cas sur la voie verte en Villeneuvois. La signalétique directionnelle (jalonnement) doit également être massivement développée, à la fois sur et vers l'itinéraire, le tout en suivant les recommandations du guide « [Jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables](#) » de Vélo & Territoires.

La notice explicative prévoit un élargissement du trottoir à 1 m 75 sur le pont sur le Rooy, avec obligation pour les cyclistes de mettre pied à terre. Ceci constituerait une gêne et une discontinuité cyclable au quotidien pour les cyclistes se rendant ensuite vers les zones industrielle. Il serait famélique de penser que les cyclistes mettront pied à terre sur le pont en l'absence de piétons. Ainsi, Villeneuvois à vélo suggère l'utilisation de garde-corps inclinés sur le pont sur le Rooy, permettant un plus grand passage sans choc de guidon, sur le modèle des ponts néerlandais (figure 6). Cela permettra d'autoriser la circulation à vélo sur le trottoir du pont, avec une signalisation de zone piétonne invitant à laisser la priorité aux piétons (figure 7).

Enfin, il est important que les rayons de girations de cette voie verte soient larges, et non des angles droits comme prévus sur le plan. En effet, comme mentionné plus haut, cette voie verte pourra également être un levier important de mobilité du quotidien entre Penne d'Agenais et Villeneuve-sur-Lot, ce qui inclut la nécessité de prévoir une circulation cyclable à plus de 20 km/h, *sous réserve de l'absence de piétons*. Il est laborieux de parcourir des voies vertes possédant des angles droits réguliers, comme celle en cours de réalisation à Castelmoron-sur-Lot. Ainsi, nous demandons expressément que soient pris en compte, dans le cadre des acquisitions foncières, la question de ces rayons de giration (figure 8), pour éviter une voie verte pénible à l'usage au quotidien.

Contact

Adrien CHAUD
Président
Villeneuvois à vélo
contact@villeneuvois-a-velo.fr

4 BL Evolutions, *Les impacts environnementaux des aménagements cyclables*, 2021.

5 CEREMA, *Fiche 36 : Les dispositifs anti-accès motorisés*, 2016.



Figure 6 – Pont de Nimègue (Pays-Bas), et ses garde-corps inclinés



Figure 7 – Signalisation d'aire piétonne et cyclistes autorisés, à Talence (33)

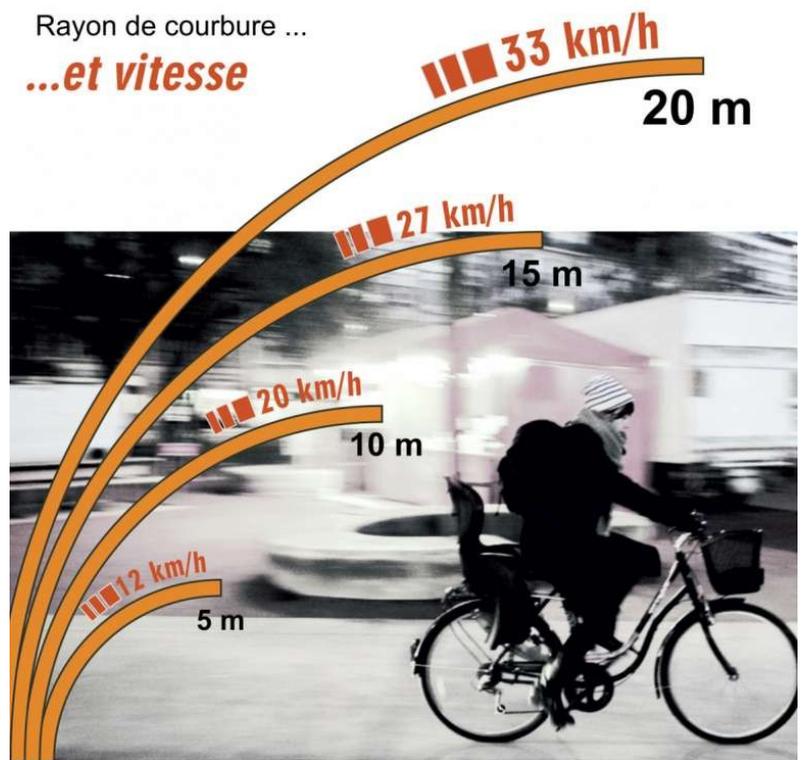


Figure 8 – Infographie du CEREMA sur les rayons de courbure et la vitesse d'un cycliste