



Direction départementale des territoires de l'Oise  
à l'attention de Béatrice AUGER  
Service Eau Environnement Forêt (SEEF)  
2 boulevard Amyot d'Inville – BP 20317  
60021 BEAUVAIS CEDEX  
[ddt-seef-cf@oise.gouv.fr](mailto:ddt-seef-cf@oise.gouv.fr)

Pont-Sainte-Maxence, le 12 octobre 2020.

Objet : Avis de l'AU5V dans le cadre de la concertation publique - **demande d'autorisation de défricher d'une surface de 2 4202 ha sur le territoire de la commune de Pont-Sainte-Maxence (création de la route de Felgueiras pour désenclaver le quartier des terriers)**. [<https://www.oise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Les-forets/Mise-a-disposition-du-public-sur-la-foret/Participation-du-public-Projet-de-defrichement-sur-la-commune-de-Pont-Sainte-Maxence>].

Madame, Monsieur,

L'AU5V est active à Pont-Sainte-Maxence, notamment au travers de son antenne locale « Pont-Ste-Maxence à vélo ». L'AU5V a été créée en 2004 et l'antenne « Pont-Ste-Maxence à vélo » existe depuis octobre 2009. Elle est soutenue financièrement par la ville. En plus d'organiser des balades à vélo et de proposer un atelier d'auto-réparation des vélos au quartier des Terriers dans une salle mise à disposition par la ville, l'AU5V encourage la pratique du vélo utilitaire et de loisir au travers l'organisation d'évènements de sensibilisation et d'éducation à destination des citoyens, écoliers, services techniques et élus. A titre d'exemple, l'AU5V a notamment porté auprès de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) la candidature de la ville de Pont-Sainte-Maxence qui a décroché le Guidon d'or 2016 (<https://www.AU5V.fr/Candidature-Guidon-d-Or-2016-Ville-de-Pont-Sainte-Maxence-Oise.html>) ; elle a permis à l'école primaire Fabre d'Eglantine de remporter le challenge de l'écomobilité scolaire 2017 (<https://www.AU5V.fr/Le-challenge-ecomobilite-Scolaire-remporte-par-l-Ecole-Fabre-d-Eglantine-a-Pont.html>) ; elle a organisé en 2018 une conférence sur la mobilité en présence de la coordinatrice interministérielle pour le développement de la marche et l'usage du vélo (<https://www.AU5V.fr/Conference-Mobilite-2018-a-Pont-Ste-maxence.html>). Sa représentante et responsable de l'antenne locale maxipontaine, Valérie Bert, est habitante du quartier des Terriers depuis 2008.

**En préambule, ni l'AU5V ni son antenne locale maxipontaine AU5V, « Pont-Ste-Maxence à vélo », n'ont été sollicitées pour élaborer l'aménagement proposé par la ville de Pont-Sainte-Maxence dans le dossier « Création d'une voie de désenclavement du Quartier des Terriers à Pont-Sainte-Maxence ».**

Concernant l'aménagement cyclable proposé, il doit répondre à l'**objectif poursuivi par la ville** en page 6 du résumé non technique et en p13 de l'évaluation environnementale :

**« La création d'une liaison piétons-cycles permettant de faciliter la circulation ; des personnes à mobilité réduite (voie douce indépendante de la voirie, trottoir et bande cyclable ...) »**

L'aménagement cyclable proposé est présenté dans l'évaluation environnementale. Il est qualifié dans le document de « piste cyclable » (p14), « voie douce » (p16), « trottoirs » (p23). La largeur de cet aménagement sera de 2,50 m (p16). L'aménagement proposé se situera le long de l'infrastructure routière (p16) et sera séparée d'une

bande enherbée de 50 cm. Sa longueur entre la rue du Clos St Jean (bas de la côte) et la rue JB Clément (haut de la côte) est de 720 m. Le revêtement prévu sera 5 cm de béton bitumineux et 20 cm de béton concassé (p19).

Le « trottoir » étant un aménagement dédié à la circulation des piétons tandis que la « piste cyclable » est quant à elle un aménagement dédié à la circulation des cyclistes, la qualification de l'aménagement proposé dans l'évaluation environnementale n'est pas correcte. La dénomination de « voie douce » n'est quant à elle pas réglementaire. **La ville de Pont-Sainte-Maxence a sans doute voulu dire « voie verte » ou « trottoir partagé piétons-vélos »** qui, dans les deux cas, doit répondre à plusieurs contraintes.

## 1. La Voie verte :

- selon le code de la route est définie comme une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. (décret n° 2004-998 du 16 septembre 2004 modifiant le Code de la route). »

- selon le cahier des charges du schéma national des véloroutes et voies vertes de 2001, est définie comme un « aménagement en site propre réservé aux déplacements non motorisés. ... destinée aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et, dans certains cas, aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. Elle doit être accessible au plus grand nombre, sans grande exigence physique particulière, sécurisée et jalonnée. Elle sera conçue de façon à satisfaire, tronçon par tronçon, tous les utilisateurs visés. »

Le CEREMA dans sa fiche n°4 (CERTU Vélos-Aménagements, août 2013) indique que l'un des objectifs d'une voie verte est de « faciliter la pratique du vélo à vitesse maîtrisée pour les jeunes enfants, les familles et les cyclistes débutants ».

Dans cette même fiche, il recommande de donner à la voie verte les caractéristiques correspondant aux usages attendus comme l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite en faisant notamment attention aux pentes. Il rappelle qu'en cas de « mixité », l'ouvrage doit être suffisamment large (3 à 5 m) pour permettre aux différents usagers de cohabiter et que la largeur dépend de sa longueur (sur un point singulier de courte distance – 5 à 20 m, une largeur inférieure aux recommandations habituelles peut être admise- un rétrécissement à 2,50 m reste acceptable).

Plus particulièrement, les voies vertes doivent répondre à certaines caractéristiques (cahier des charges du schéma national des véloroutes et voies vertes, janvier 2001) :

- largeur souhaitable 3m à 5m (exceptionnellement, minimum : 2,50m) pour permettre le croisement et le dépassement, et le passage des engins d'entretien et de secours. La largeur sera augmentée sur les sites très fréquentés (présence forte de piétons, utilisation prévue par les rollers et autres usagers) où, dans le cas d'une largeur de 5m, les usagers pourront alors être séparés, en particulier en sortie d'agglomération, sur les sections à forte pente, ou dans le cas de virages sans visibilité ; et lorsque la voie verte se situe le long d'infrastructure routière.
- déclivité maximum de l'ordre de 3%, sauf exceptionnellement sur de très courtes distances où peut admettre une déclivité plus forte (pour franchir un obstacle, une écluse par exemple), et dans les zones de montagne ;
- existence d'accotements d'au moins 0,50 m de largeur ;
- revêtement : il devra permettre aux usagers de rouler en toute sécurité, même en cas de pluie prolongée ou dans les passages au sol réputé instable, et utilisable toute l'année. Son choix devra tenir compte du type d'utilisateurs à accueillir et de l'intensité du trafic, du profil de la route (état des bas-côtés, visibilité, vitesse autorisée), et de l'insertion dans l'environnement ;
- on s'efforcera d'appliquer les normes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

## 2. Le trottoir partagé piétons-vélos :

La Jurisprudence (TA de Strasbourg) a clairement établi que la seule possibilité de partager un trottoir entre piétons et cyclistes est de séparer les différents flux par une séparation « visible et détectable » (NDLR : notamment pour les non-voyants).

En conséquence, un tel trottoir devrait être aménagé avec une piste cyclable bidirectionnelle (3 m recommandé, 2,50 m minimum) + un cheminement piéton respectant les critères d'accessibilité (largeur 1,80 m

recommandée, et 1,40 m minimum en section courante / voir ci-dessous) + le séparateur visible et détectable (10 à 20 cm). On arrive à une largeur totale de 5 m (4 m minimum en section courante).

Cette option, incluant donc une piste cyclable bidirectionnelle au niveau du trottoir séparée du cheminement piétons, satisferait les prescriptions de l'article L 228-2 du Code de l'Environnement.

### 3. **Accessibilité de la voie verte ou du trottoir partagé piétons-vélos :**

**La loi du 11 février 2005 dispose en son Article 45 que :**

« La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. »

**Les Décrets n°2006-1657 et 2006-1658 (arrêtés d'application de la loi du 11 février 2015) précisent**

#### **Article 1** du décret n°2006-1657

A compter du 1er juillet 2007, l'aménagement, en agglomération, des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique et, hors agglomération, des zones de stationnement, des emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun et des postes d'appel d'urgence est réalisé de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible. **Ces dispositions sont applicables à l'occasion de la réalisation de voies nouvelles**, d'aménagements ou de travaux ayant pour effet de modifier la structure des voies ou d'en changer l'assiette ou de travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements existants ou des espaces publics, que ceux-ci soient ou non réalisés dans le cadre d'un projet de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

#### **Article 1** du décret n°2006-1658

*Les caractéristiques techniques destinées à faciliter l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des équipements et aménagements relatifs à la voirie et aux espaces publics sont les suivantes :*

##### *1° Pentes*

*Lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, elle est inférieure à 5 %. Lorsqu'elle dépasse 4 %, un palier de repos est aménagé en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 mètres en cheminement continu. Un garde-corps permettant de prendre appui est obligatoire le long de toute rupture de niveau de plus de 0,40 mètre de hauteur. En cas d'impossibilité technique, due notamment à la topographie et à la disposition des constructions existantes, une pente de cheminement supérieure à 5 % est tolérée. Cette pente peut aller jusqu'à 8 % sur une longueur inférieure ou égale à 2 mètres et jusqu'à 12 % sur une longueur inférieure ou égale à 0,50 mètre.*

Or, en p10 de l'évaluation environnementale, il est indiqué qu'une des contraintes à prendre en compte dans le projet proposé est le dénivelé important (60m) correspondant à une pente en long maximale de 8 %, et de 5 % au niveau des lacets (p14 de l'évaluation environnementale).

#### **Article 2** du décret n°2006-1658

*En cas d'impossibilité technique de satisfaire aux prescriptions imposées par le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 susvisé ou par le présent arrêté, l'autorité gestionnaire de la voie ou de l'espace public objet du projet de construction, d'aménagement ou de travaux tels que définis à l'article 1er du décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 susvisé sollicite l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité pour dérogation à une ou plusieurs règles d'accessibilité dans les conditions suivantes : - la demande est adressée au préfet en qualité de président de ladite commission avant approbation du projet ; - la demande est accompagnée d'un dossier établi en trois exemplaires comprenant tous les plans et documents permettant à la commission de se prononcer sur la pertinence de la dérogation ; - lorsque la demande de dérogation est justifiée par des contraintes liées à la protection d'espaces protégés, l'avis de l'architecte des Bâtiments de France est joint au dossier. A défaut de réponse de la commission dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle son président a reçu la demande, l'avis demandé est réputé favorable. Si le dossier est incomplet, le président de la commission invite le demandeur, par lettre recommandée avec accusé de réception et dans le mois suivant la réception de la demande, à fournir les pièces complémentaires. Dans ce cas, le délai d'instruction de deux mois commence à courir à compter de la réception des pièces complétant le dossier.*

#### 4. Premières conclusions : Compte-tenu de tout ce qui a été dit précédemment :

**L'aménagement proposé, s'il est effectivement une voie verte, répond bien à l'article L228-2 du code de l'Environnement** ci-après : « *A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.* »

Par contre, il ne répond ni à la définition ni aux critères techniques du cahier des charges du Schéma National Vélo et aux recommandations du CEREMA puisque l'aménagement prévu ne sera réalisé qu'au bénéfice de certains piétons (en excluant les PMR) et de certains cyclistes (en sont exclus les cyclistes non aguerris en raison de la pente). D'autre part, la largeur prévue est en deçà de la largeur recommandée pour permettre la « mixité » et répondre à l'enjeu de sécurité des usagers piétons et cyclistes en raison de la forte pente.

**Le projet initial ne mentionne pas ce qui est prévu pour raccorder la voie verte en haut du coteau à l'arrivée sur la rue JB Clément ni en bas du coteau à l'arrivée sur la future route de Felgueiras et sur la rue du Clos St Jean** (dans le mémoire en réponse de la ville, p12, il est mentionné que « la gestion du carrefour avec la rue Jean-Baptiste Clément est prévue par la mise en place d'un panneau STOP »). **Comment les cyclistes vont-ils s'insérer sur ces axes routiers ? Quels sont les aménagements cyclables prévus ? Comment le conflit d'usage potentiel dû à la mixité cyclistes-piétons-véhicules motorisés va-t-il être géré au niveau de ces raccordements ?**

**De plus, l'aménagement proposé ne satisfait pas aux normes d'accessibilité fixées par la loi du 11 février 2005 et ses décrets d'application (n° 2006-1657 et 2006-1658) qui imposent –en l'absence de palier de repos– une pente maximale de 4%.**

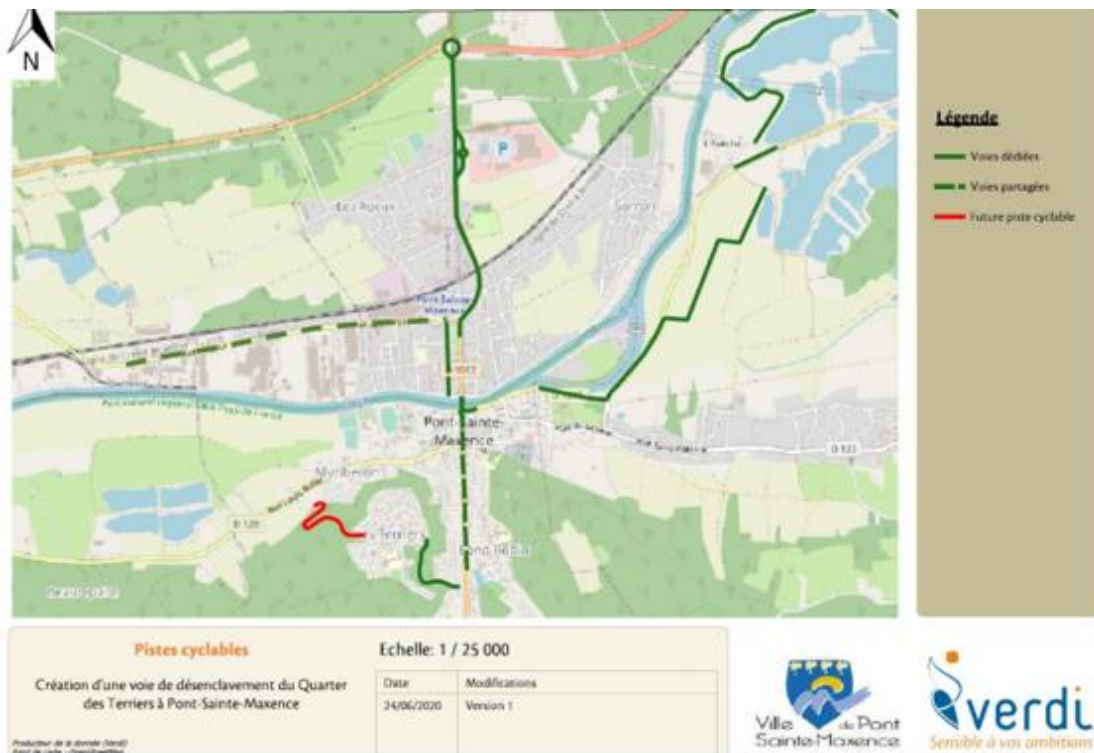
Aucune demande de dérogation n'a, à notre connaissance, été sollicitée auprès de la commission départementale d'accessibilité.

#### 5. Demandes et recommandations non satisfaites :

Dans son avis, l'autorité environnementale recommande de :

« - présenter une carte de synthèse des infrastructures cyclables existantes ou prévues présents sur le territoire ;  
-préciser comment les liaisons cyclables présentes et futures se raccorderont à la piste cyclable le long de la route, »  
ce qui rejoint une partie des questions sus-mentionnées.

En réponse à ces questions, la ville de Pont-Sainte-Maxence a présenté dans son mémoire la carte suivante (voir carte ci-après, p54), indiquant que « la future piste cyclable va s'inscrire dans le maillage déjà existant ». Sur la carte figure en légende une « voie dédiée » correspondant à la rue du 8 mai 1945 (voir photos ci-après), seul accès au quartier des Terriers. En l'état actuel et malgré les demandes récurrentes de l'AU5V depuis plusieurs années à la ville de Pont-Sainte-Maxence, la rue du 8 mai 1945 est longée par un trottoir de 2 m 50 (pas de signalement en voie verte ou piste cyclable, aucune séparation visible et détectable entre la partie réservée aux piétons et la partie réservée aux cyclistes, aucun aménagement de type surbaissé permettant un accès aisé aux cyclistes en bas comme en haut de la rue, etc.). **Ce trottoir n'est donc pas une voie dédiée comme mentionné p54 du mémoire en réponse.** D'autre part, accessoirement, ce trottoir bordé par un boisement forestier n'est pas entretenu. En plus des racines des arbres qui soulèvent le bitume, il est soumis aux intempéries et en automne à la chute des feuilles. La route est limitée à 50 km/h et ne comporte aucun aménagement cyclable. Pour des questions de sécurité, une partie des cyclistes se rendant au quartier des Terriers empruntent malgré tout le trottoir à la montée, leur vitesse étant beaucoup plus faible que celle des véhicules motorisés à cause de la pente (7-8%). A la descente, les cyclistes empruntent la route car le trottoir est trop accidentogène. En dehors de l'aménagement cyclable prévu au projet, la carte comme le texte en p54 et 55 du mémoire n'indiquent aucun autre aménagement cyclable en lien direct avec le projet.



Arrivée de la rue du 8 mai 1945  
(haut de la côte)



Rue du 8 mai 1945  
(bas de la côte)



Au regard du manque d'élément présenté dans le présent projet, il est à craindre que le futur aménagement « mixte » du présent projet ressemble fortement à la situation décrite précédemment pour la rue du 8 mai 1945 et que, si l'aménagement proposé dans le présent projet n'était pas revu, il ne permette pas aux cyclistes de circuler autrement que sur la route de Felgueiras (pour les plus aguerris), ni aux personnes en situation de handicap (usagers en fauteuils roulants, malvoyants, etc.) d'y circuler en autonomie.

En plus de tous les points soulevés précédemment, nous souhaitons donc que des éléments démontrant que se ne sera pas le cas soient portés au dossier.

Par ailleurs, il apparaît que plusieurs sentiers pédestres existants seraient détruits par les travaux de déblaiement et remblaiement envisagés qui ne semblent pas avoir été pris en compte dans les études d'impact et qui nous semblent devoir être préservés ou réhabilités à l'occasion des travaux.

En effet, les sentiers pédestres existants (sentiers non référencés, dont le parcours de santé, que l'on trouve notamment sur la carte OpenStreetMap) sont très fréquentés par les habitants du quartier des Terriers tout comme ceux des quartiers du bas du coteau, pour des objectifs de loisirs (promenade) ou utilitaires (besoins des chiens par exemple). La route de Felgueiras ayant pour impact la destruction de ces sentiers pédestres (hors GR12B), il est nécessaire de réaménager une voie utilisable par les promeneurs et randonneurs.

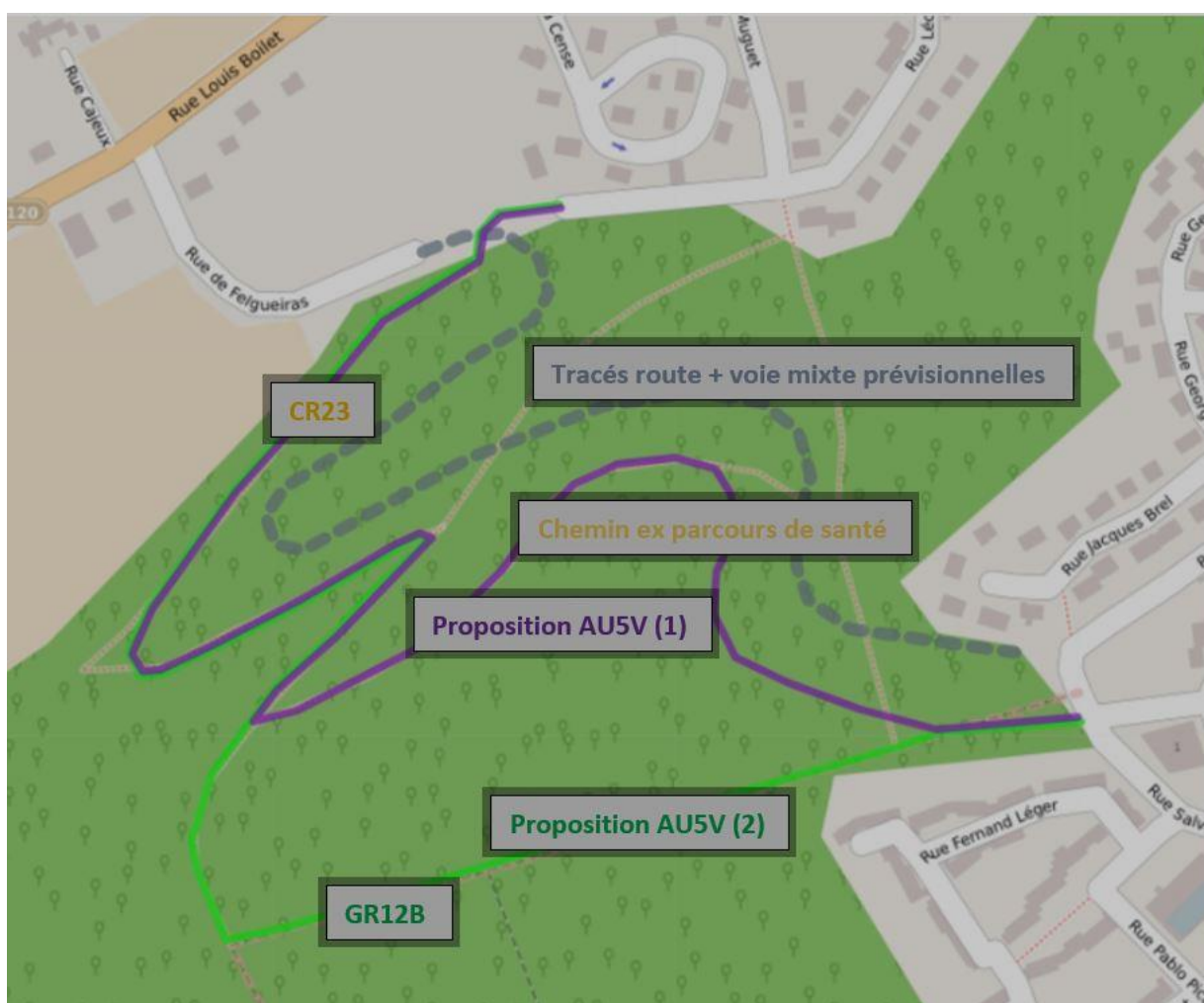
Aucune alternative à la création d'une voie verte le long de l'infrastructure routière n'a été proposée, initialement, comme en réponse à la recommandation de la mission régionale d'autorité environnementale (p9. Avec une largeur de près de 9 mètres (chaussée doublée de sa piste de liaison douce), l'ouvrage est imposant et difficile à insérer dans un coteau boisé. Un cheminement doux en partie détaché de la voie motorisée et s'appuyant sur les chemins existants pourrait par exemple être étudié fin de réduire la largeur de l'ensemble.).

## 6. Propositions de l'AU5V :

L'AU5V demande que la « voie mixte » envisagée en bordure de la route de Felgueiras soit remplacée par une vraie voie verte, respectant les critères d'accessibilité, avec une pente maximale 4% et une largeur de 3 à 5 m, en s'appuyant au maximum sur les sentiers existants qui doivent être conservés ou réaménagés lorsque les travaux les font disparaître.

Nous proposons, dans ce but, d'examiner une alternative à l'aménagement proposé qui répondrait aux objectifs d'une voie verte (prise en compte de l'accessibilité et des cyclistes non aguerris). La carte (openstreet map) et les photos ci-après permettent d'apprécier la proposition avec 2 options de tracés différents (en violet et en vert sur la carte).

Cette alternative s'appuierait sur des cheminements de randonnée existants mentionnés en p10, p263 de l'étude environnementale et sur la carte p11 du mémoire en réponse de la ville. Au bas de la côte parallèlement à la parcelle 326 (voir photo ci-après), il emprunterait le CR23 existant qui remonte progressivement le coteau pour rejoindre par un lacet un sentier très emprunté (non identifié CR, voir carte et photo ci-après) qui intercepte deux itinéraires pédestres, l'ancien parcours de santé et le GR12B. Cet itinéraire, quel que soit l'option, permettrait de ne pas dépasser une pente de 4%. En outre, il aurait pour avantages d'être beaucoup plus agréable, plus confortable et plus sûr pour les usagers que l'aménagement prévu le long de l'infrastructure routière et permettrait de contourner les arbres les plus remarquables sans devoir déboiser. L'option en violet permettrait par ailleurs de maintenir le parcours de santé sur un tracé légèrement différent.





Débouché amorce route de Felgueiras (bas coteau)



CR23



Parcelle 326



CR23



CR23



CR23



CR23



CR ? itinéraire



CR ? itinéraire pédestre



Itinéraire pédestre existant



Raccordement à l'itinéraire pédestre

**En conclusion, sur la base de tous les éléments précités, nous doutons de la pertinence de l'aménagement tel qu'il est proposé dans le dossier et nous demandons qu'une alternative à ce projet soit examinée avec l'ensemble des usagers et acteurs concernés (AU5V, randonneurs pédestres, Association des Paralysés de France, habitants, cavaliers, etc.) de façon à ce que l'aménagement qui sera réalisé corresponde aux besoins de tous les cyclistes, de tous les piétons voire des cavaliers.**

**Enfin, il conviendra que cet aménagement soit compatible avec les enjeux du SCOT en cours de révision, et non celui adopté en 2011, qui au-delà des enjeux affirmés comme maîtriser l'artificialisation des sols voire aboutir au zéro artificialisation nette, anticiper les effets du changement climatique et préserver les espaces à enjeu écologique et les continuités écologiques, affiche des enjeux de mobilité qui devront intégrer les recommandations du Plan de Déplacement Mutualisé (PDM) en lien notamment avec les PCAET et PADD, qui se donne pour objectifs à l'horizon 2030 une réduction significative de la part modale de la voiture au profit des autres mobilités dont le vélo et la pacification de la circulation.**

Thierry Roch  
Président de l'AU5V

Valérie BERT  
Responsable de l'antenne AU5V de Pont-Sainte-  
Maxence  
Vice-présidente de l'AU5V

Copies à :

Arnaud DUMONTIER, Maire de Pont-Sainte-Maxence et Président de la CCPOH  
Romain BAPTISTE, chef de projet Politique de la ville, Mairie de Pont-Sainte-Maxence  
Corinne ORZECOWSKI, Préfète de l'Oise  
Bruno DAUGUET, Vice-Président en charge des transports et des nouvelles mobilités, CCPOH  
François DROUIN, adjoint en charge de la protection de l'environnement, des transports et déplacements à pied et à vélo à la ville de Pont-Sainte-Maxence.  
Coline LEPACHELET, Chargée de mission écomobilité, PNR Oise- Pays de France  
Jean-Philippe PINEAU, ROSO VP Infrastructures, risques technologiques, développement durable.