Département de la Haute-Saône

Cabinet du Président
Service communication

COMMUNIQUE DE PRESSE

VESOUL, mercredi 21 juillet 2020

Aménagement de la Voie bleue en Haute-Saône : une démarche de concertation et de respect de la biodiversité exemplaire menée par le Département !

La V 50 est un axe nord-sud stratégique en provenance d'importants bassins émetteurs de cyclotouristes (Benelux, Allemagne), mode de déplacement doux en phase avec les aspirations sociétales et l'attractivité touristique de notre département rural. Actuellement, entre 10 000 et 12 000 cyclistes circulent annuellement sur les sections aménagées par le département depuis plusieurs années au Nord (Corre / Vosges) et au sud (Port-sur-Saône / Côte d'Or), avec un prévisionnel 2028 évalué entre 20 000 et 25 000 cyclistes (auxquels il faudrait ajouter les piétons, rollers…). Actuellement, entre Corre et Port-sur-Saône, ces usagers empruntent les routes ouvertes à la circulation, avec des risques de sécurité routière avéré par rapport à des infrastructures en site propre.

Le projet du département sur cette section de 42 km a été très soigneusement étudié depuis 2015 avec l'aide de bureaux d'études spécialisés dans l'environnement et largement concerté avec l'ensemble des services de l'Etat (DREAL, DDT 70, VNF), ainsi que l'EPTB Saône-Doubs en tant qu'animateur NATURA 2000 de la vallée de la Saône et la Chambre d'agriculture pour la recherche des terrains pour les mesures compensatoires. Au final, ce sont 36 variantes qui ont été étudiées pour 780 pages de dossiers, auxquelles il faut rajouter les 370 pages du dossier de demande d'autorisation environnementale, soit au total 1150 pages.

L'enjeu a été de trouver un juste équilibre entre le respect de la biodiversité dans la vallée de la Saône classée en zone NATURA 2000 et le cahier des charges de la V50 « Voie Bleue » inscrite dans le schéma national des véloroutes et voies vertes (notre projet est soutenu financièrement par l'Europe, l'Etat et la Région). Issue d'une concertation très longue et très technique entre les spécialistes de l'environnement des services chargés de l'instruction du dossier et le Département, notre démarche met en œuvre de façon très rigoureuse la séquence « Eviter, réduire, compenser » (ERC).

Le résultat concret parle de lui-même : le tracé initial envisagé en 2015 prévoyait environ 38 km situés le long de la Saône (sur les 42 km de cette section). Après ce travail « ERC », 19 km du tracé initial ont été retirés au titre du respect de la biodiversité pour être éloignés des zones écologiquement sensibles, soit 50 % du linéaire du tracé initial via le report sur des voies de substitution existantes ouvertes à la circulation publique (chemins d'associations foncières, chemins ruraux ou voies communales, RD), donc finalement au détriment d'une meilleure sécurité des usagers de la Voie Bleue, ainsi que sur quelques tracés alternatifs en site propre.

Quelques associations environnementales sortent du chapeau depuis quelques jours un autre tracé qui vise à exclure un aménagement en site propre le long de la Saône sans considérer ni le cahier des charges national et européen de la voie bleue, ni la sécurité des nombreux cyclistes, dont une part non négligeable de familles. S'il reprend les variantes exposées dans le dossier réalisé par le Département et non retenues par ce dernier et les services de l'Etat à l'issue de l'analyse multicritères, en raison de leur bilan avantages / inconvénients bien moins performant que celui de la solution retenue pour la mise à l'enquête publique, le tracé demandé par ces associations est purement dogmatique. En effet, il ne consiste qu'à reprendre en très grande partie les infrastructures routières existantes, c'est-à-dire les voiries ouvertes à la circulation des véhicules motorisés, en s'éloignant fortement de la vallée de la Saône pour cheminer en lisière de la zone NATURA 2000. Sur les rares sections qui seraient aménagées en site propre, ces associations proposent tout bonnement que toute couche de roulement en enrobés soit proscrite, les usagers devant alors rouler sur une surface constituée d'un mélange de granulats concassés et d'herbe. De tels aménagements ne correspondent donc en rien à la recherche d'un équilibre qui est pourtant le cœur de la séquence « *Eviter, réduire, compenser* » (ERC) instituée par le législateur, ni à une démarche de développement durable bien comprise. On peut s'interroger sur les motivations réelles de ces associations vis-à-vis du développement de notre département !