

Association Déraillleurs- été 2011-

# Voie Verte Vallée de l'Orne : ça avance !



Dans un [précédent article](#) nous faisons le point sur l'état d'avancement du Plan Vélo Départemental. Parmi les projets prioritaires du Conseil Général figure en bonne place la Voie Verte de l'Orne entre Caen et Condé-sur-Noireau par l'ancienne voie ferrée Caen – Flers. Mercredi 29 juin, deux représentants de Déraillleurs se sont rendus à une réunion du comité de pilotage pour valider le projet de la première tranche de travaux de cette future Voie Verte, de Louvigny à Grimbosq. Vous trouverez ci-après un compte-rendu de la réunion ainsi qu'une carte du tracé de la Voie Verte.

## **Compte rendu de la réunion du « comité de pilotage » du 29 juin 2011.**

### **Rappel historique.**

La voie ferrée qui relie Caen à Flers a été fermée au trafic commercial dans les années 1970. Depuis, elle a été un enjeu politique entre les partisans de sa réouverture touristique, puis commerciale (la gauche) et les tenants de son démantèlement, en général associé à un projet d'autoroute (la droite). Un projet de création de Voie Verte a été avancé : le tracé de la voie, en général parallèle au cours de l'Orne, permet en effet d'accéder au cœur de la Suisse Normande sans affronter de relief trop important.

En 1990, l'association Déraillleurs a été constituée pour soutenir ce projet. Très vite cependant, elle a élargi son champ de réflexion aux problématiques des déplacements urbains, et s'est positionnée en faveur du maintien de la voie ferrée, estimant que s'il n'était pas possible de concilier les deux usages, la priorité devait revenir à une remise en service commerciale de la voie ferrée.

Dans les années 2000, le Conseil Général du Calvados a inscrit la Voie Verte à son Plan Départemental Vélo, tandis que le Conseil Régional de Basse-Normandie soutenait la réouverture, au moins touristique, de la voie ferrée.

Dans l'intervalle, des associations faisant circuler épisodiquement un train touristique et organisant régulièrement une activité de « vélorail » avaient vu le jour.

Après de multiples péripéties, manifestations et débats, les conseils général et régional ont réussi à s'entendre en 2009, tant sur le principe que sur le financement.

Une voie verte sera créée, sans démantèlement de la voie ferrée. L'activité vélorail existante sera maintenue, et l'objectif est de relancer un train touristique, avec la perspective d'une remise en service commerciale ultérieure.

Le Conseil Général finance la voie verte (les communautés de communes étant mises à contribution pour les aménagements annexes : circuits, jalonnement, aires de repos...). Le Conseil Régional finance les travaux nécessaires au maintien de l'activité ferroviaire.

Une étude a été lancée, pour la réalisation dans un premier temps d'une voie verte reliant Caen à Clécy. Au-delà de Clécy, la problématique est différente avec en particulier la présence du long tunnel des Gouttes. Cette étude a été présentée au « comité de pilotage », dont fait partie Dérailliers, le 29 juin 2011.

**Développement durable.** Parmi les tenants des transports alternatifs présents dans la salle, plus d'un a (sans doute) été étonné, mais rassuré, d'entendre Paul Chandelier, maire de Thury-Harcourt (principale étape entre Caen et Clécy) et conseiller général en charge du « plan vélo », affirmer avec force dans son introduction qu'on ne l'entendrait plus demander de « quatre voies » entre Caen et la Suisse Normande, et que la remise en service commercial de la voie ferrée serait une excellente nouvelle, qui montrerait la vitalité du territoire concerné et serait un atout pour son développement (durable).

En attendant, la voie verte de Caen à Clécy constituera un élément de la liaison entre la Manche (Ouistreham et l'Eurovéloroute 4), la Loire (Eurovéloroute 6) et l'Atlantique (La Rochelle et l'Eurovéloroute 1), déjà en bonne partie réalisée dans les autres départements traversés. Il a d'ailleurs été rappelé que les acteurs locaux ont tendance à sous-estimer l'impact touristique d'un tel équipement.

**Caen – Grimbosq à l'été 2012.** Si tout se passe comme prévu, les travaux devraient débuter au début 2012, et on peut espérer rouler à l'été 2012 de Caen à Grimbosq (étape 1), soit une quinzaine de kilomètres. Les deux autres « étapes » étudiées (Grimbosq-Thury et Thury-Clécy) étant réalisées ensuite, l'ensemble de ce premier tronçon totalisera près de 40 km.

**Une étude séduisante.** L'étude présentée est complète, et les solutions proposées intéressantes : on sent que les collectivités concernées ont à cœur de faire de cette voie un élément important du tourisme

départemental. La voie respecte le cahier des charges des voies vertes : pentes inférieures à 3%, largeur de 3 m, revêtement en enrobé (sans doute avec liant végétal), mise en place d'un jalonnement normalisé et d'aires de repos, accessibilité aux personnes handicapées... Les cavaliers seront autorisés sur certains passages, éléments de boucles de randonnées.

Une étude paysagère a été menée. Il est proposé que le tracé soit découpé en tronçons répertoriés en fonction de la nature géologique des terrains traversés, dont dépend le paysage (relief, végétation, archéologie industrielle et activités humaines actuelles) et identifiés par des couleurs de revêtements différentes (rouge, gris, noir...).

Le traitement des intersections est réfléchi mais apparaît comme trop « rigide » : priorité de la Voie Verte sur les petites voies de desserte (celles-ci ayant un « cédez le passage » ; priorité des « grandes routes » sur la Voie Verte avec mise en place de « stops » et de chicanes sur cette dernière. Des assurances ont été données pour qu'une réflexion « au cas par cas » soit menée.

Trois passages de ponts étroits amèneront une cohabitation de la voie ferrée avec la voie verte. Pour l'instant, il est prévu un platelage en bois permettant une mixité des usages (piétons, vélos, vélorail, voire train touristique). Dans l'hypothèse d'une circulation de TER, la situation serait à revoir, mais d'autres travaux seraient nécessairement entrepris (rayons de courbure...). Sur les passages où la voie verte sera à une distance de la voie ferrée inférieure à 1,50 m, une séparation physique sera mise en place.

Tous les ouvrages d'art ont été inspectés : ils sont globalement en bon état, mais nécessitent des travaux de sécurisation (garde-corps...)

**Une Voie Verte qui commence mal à Caen.** Les travaux débuteront à Louvigny : un plan incliné sera créé pour rejoindre l'un des deux ponts enjambant l'Orne vers Fleury. En amont, il est possible pour l'heure de rejoindre ce point de départ par des chemins en stabilisé depuis Louvigny (eux-mêmes presque raccordés à une piste cyclable en très mauvais état depuis Bretteville sur Odon ou la rue de Québec à Caen), mais il est clair que la liaison principale devra se faire vers la prairie à Caen, qui seule permettra un accès direct depuis le cœur de l'agglomération et une liaison vers la voie verte Caen-Ouistreham, soit en aménageant le tracé de la voie ferrée depuis le parc expo, soit en empruntant les chemins en stabilisé existant au bord de l'Orne, qui nécessitent dans cette hypothèse une « mise à niveau (largeur et revêtement). Dans tous les cas, **le passage sous les viaducs routiers et ferroviaires de la Cavée, au sud de la Prairie, est un point particulièrement délicat** : il serait temps que la

communauté d'agglomération Caen-la-Mer entame une réflexion sur ce point, car il serait dommage que la belle Voie Verte de la Suisse Normande débouche le jour de son inauguration sur une impasse !