

Sommaire

1 Généralités sur les véloroutes voies vertes..... 3

2 Objectif de l’aménagement 3

3 Raisons du choix du projet..... 3

3.1. Variante « zéro ».....3

3.2. Variantes de tracés et d’aménagements3

3.1.1 Etude de variante de tracé ponctuelle à Azy-sur-Marne 11

3.1.2 Etude de variantes d’aménagements au niveau du quai de la Poterne à Château-Thierry 14

3.3. Synthèse des intérêts du projet 16

4 Choix des aménagements..... 16

Ce chapitre a pour objet la description et l'analyse des différents tracés réalistes envisagés, déterminés en fonction des contraintes d'environnement et de la faisabilité technique. Il présente les différentes propositions de variantes et les choix exprimés au fur et à mesure de l'avancement de la réflexion.

1 Généralités sur les véloroutes voies vertes

Une véloroute voie verte s'appuie sur deux concepts :

Les voies vertes : aménagements polyvalents en site propre, excluant toute circulation motorisée et empruntant les chemins de halage, voies ferrées désaffectées, routes forestières, promenades littorales, parcs urbains, etc.

Elles sont destinées à différents types d'usages : piétons, cyclistes, joggers, personnes à mobilité réduite.

Elles doivent s'intégrer au tissu socio-économique local et desservir autant que possible les équipements scolaires et récréatifs, les pôles d'intérêt culturel, les centres commerciaux, les gares, etc.
Les voies vertes sont privilégiées par rapport aux véloroutes.

Les véloroutes : itinéraires cyclables à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen. L'itinéraire doit être sécurisé, linéaire, continu, fléché. Il doit relier les régions entre elles et traverser les villes dans de bonnes conditions.

Les parcours proposés doivent être agréables et éviter les dénivelés excessifs. Ils utilisent autant que possible des aménagements en site propre et des petites routes tranquilles.

Quels que soient les lieux où elles sont développées, les véloroutes voies vertes présentent de nombreux atouts environnementaux, sociaux et économiques. Elles :

- Favorisent les modes de déplacements respectueux de l'environnement pour des activités diverses (utilitaires, récréatives et touristiques),
- Dynamisent le tourisme vert c'est à dire un tourisme respectueux de l'environnement naturel et humain ce qui répond à une demande croissante des usagers français et étrangers,
- Renforcent les réseaux cyclables de qualité (continuité) à l'échelle régionale, nationale et même européenne,
- Améliorent la santé publique grâce au développement de la pratique de loisirs sains (mode actif) et à une diminution des déplacements polluants,
- Répondent à la demande des usagers pour des espaces de loisirs de qualité de proximité,
- Favorisent la découverte des milieux naturels pour les élèves, les centres de loisirs et les familles,
- Valorisent le patrimoine naturel du territoire,
- Intensifient les échanges avec les pays transfrontaliers.

2 Objectif de l'aménagement

Le futur aménagement cyclable entre Crouttes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne a pour objectif principal d'améliorer le maillage départemental des voies cyclables dans des conditions de déplacement satisfaisantes tout en assurant la sécurité des usagers. Cet itinéraire fait partie du Schéma régional et du schéma départemental des véloroutes et voies vertes.

L'aménagement de la véloroute n°52 et des carrefours sont conçus et définis de manière à perturber le moins possible le cadre de vie des riverains et la circulation des usagers durant la période de travaux.

La véloroute n°52 se prolongera en bords de Marne à l'Est dans le département de la Marne vers Epernay et vers l'Ouest dans le département de la Seine et Marne vers Meaux.

3 Raisons du choix du projet

3.1. Variante « zéro »

La variante « zéro » consiste à ne pas réaliser l'aménagement cyclable de la véloroute n°52 entre Crouttes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne.

Cette variante ne permet pas d'améliorer le maillage départemental des pistes cyclables dans des conditions de déplacement satisfaisantes tout en assurant la sécurité des usagers.

En outre la variante zéro ne permet pas de mettre en œuvre le schéma régional des véloroutes et voies vertes validé par le Conseil Régional de Picardie en 2006.

Ainsi la variante « zéro » n'a pas été retenue.

3.2. Variantes de tracés et d'aménagements

Le schéma départemental des véloroutes et voies vertes de l'Aisne oriente la réalisation de la véloroute n°52 au niveau de la vallée de la Marne.

Un chemin existant déjà à proximité de la Marne, le Maître d'Ouvrage a souhaité en première intention réutiliser ces emprises afin d'y aménager la véloroute n°52.

Une étude de faisabilité pour la création d'une véloroute – voie verte a néanmoins été réalisée entre 2007 et 2012 par le bureau d'étude Indiggo-Altermodal à la demande du Pays du Sud de l'Aisne (territoire concerné par le tracé général défini par le schéma régional des véloroutes et voies vertes) et de la région Picardie.

Dans cette étude de faisabilité, une variante à l’aménagement de l’itinéraire en bord de Marne passant par l’aqueduc de la Dhuis a été étudiée. Il s’agit d’un aqueduc enterré situé sur le coteau de la Marne.

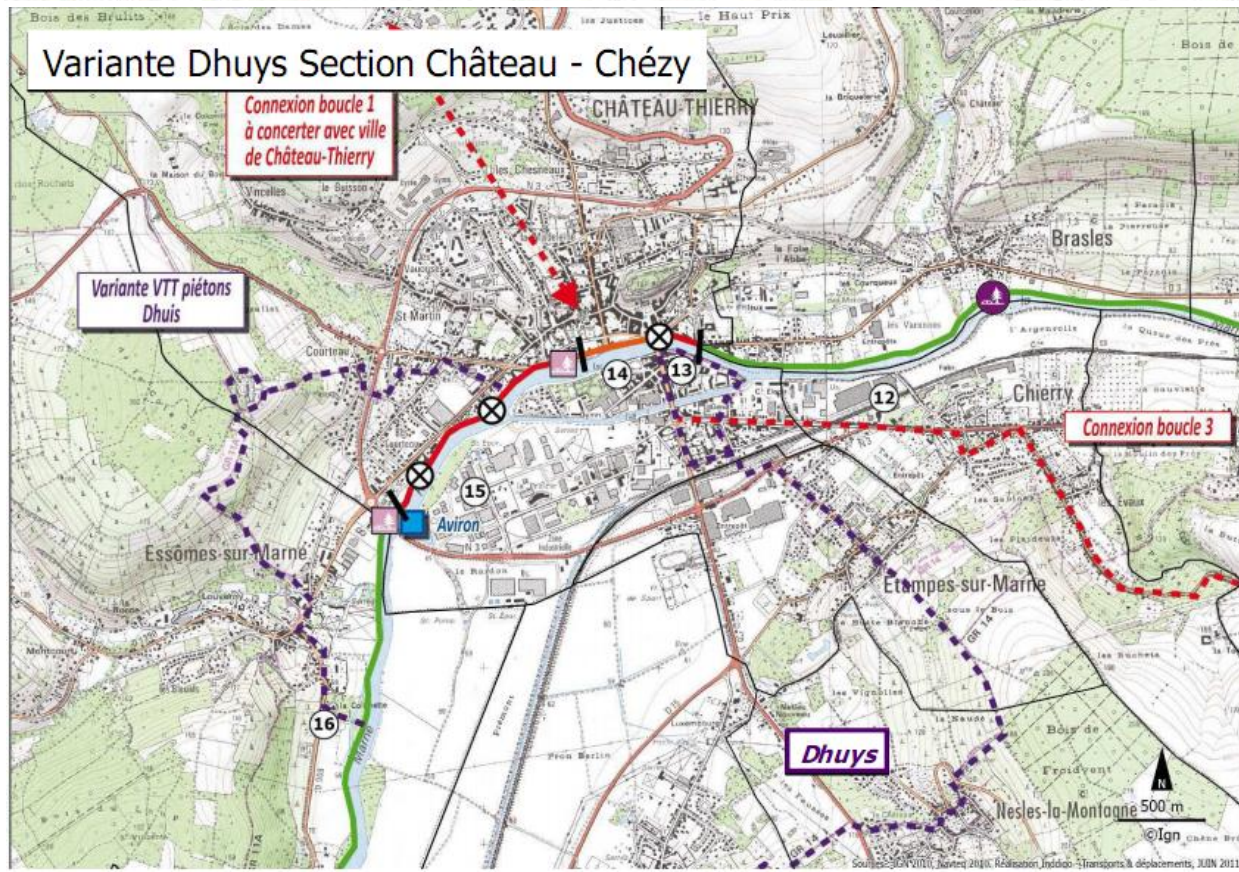
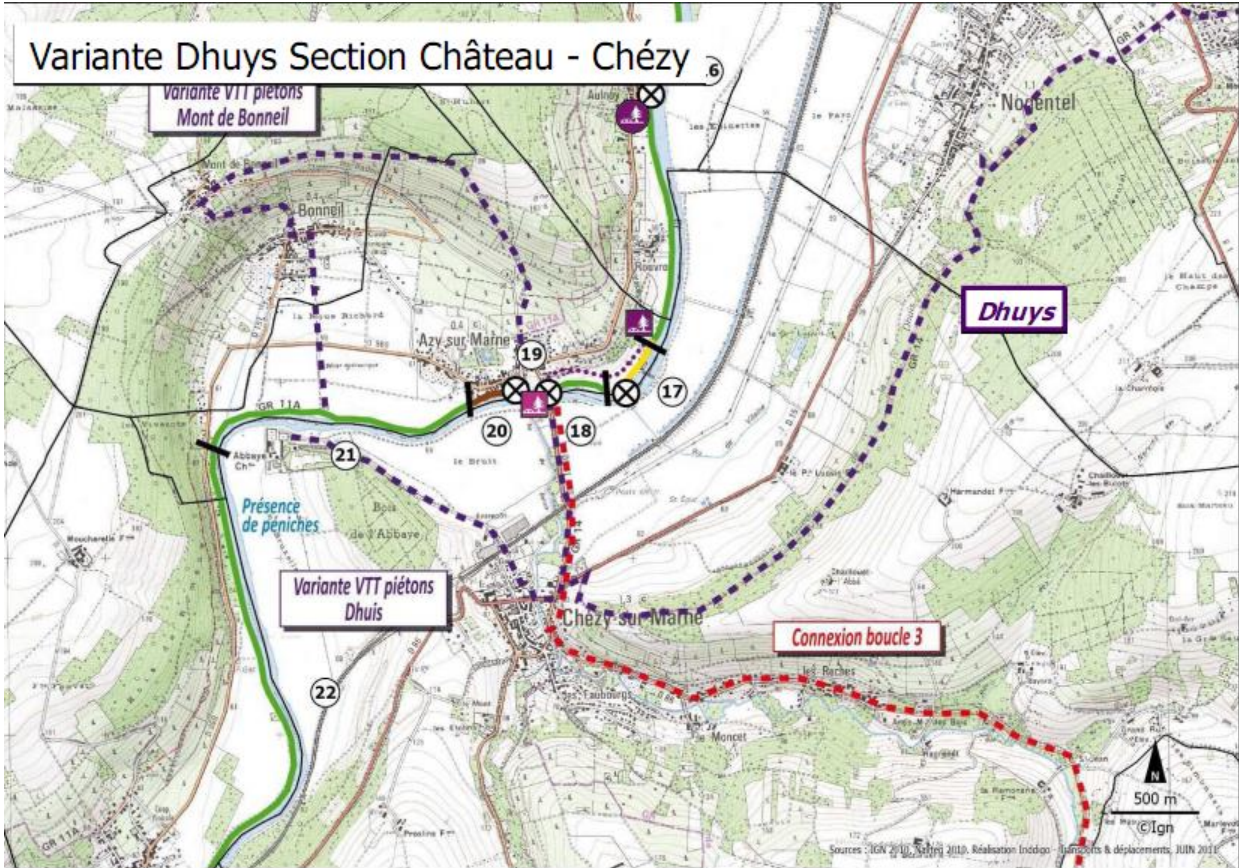
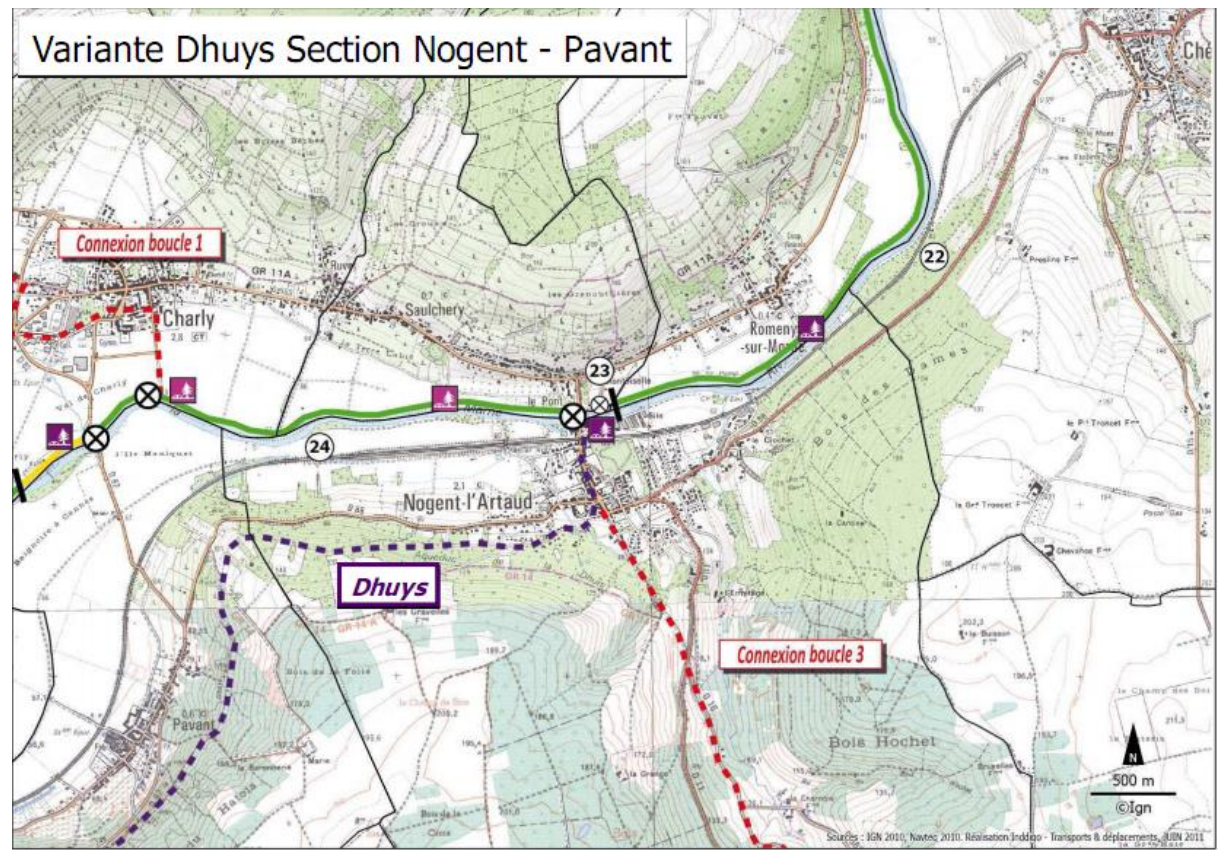
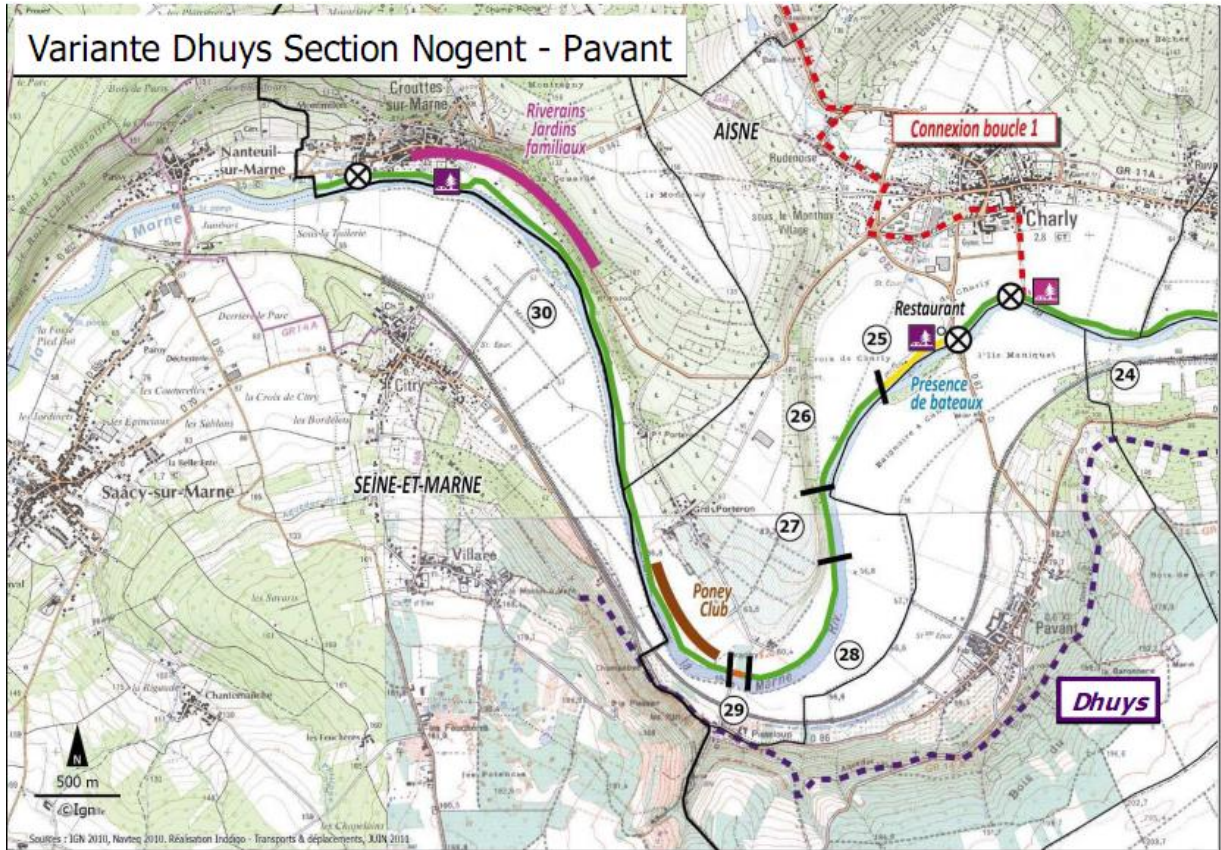


Figure 1 : Variante de l’aqueduc de la Dhuis – Source : Etude de faisabilité pour l’aménagement de la véloroute n°52, INDIGGO-ALTERMODAL.

Cet itinéraire présentait un certain nombre de difficultés :

- **Une pente pour accéder à l'aqueduc supérieure aux recommandations du cahier de charges national des véloroutes et voies vertes et donc peu approprié pour un itinéraire potentiellement européen (Paris-Prague),**
- **Des contraintes importantes de revêtement dues à la présence d'eau potable (imperméabilisation nécessaire à l'aménagement de la voie verte conséquente incompatible avec la recharge de la nappe souterraine pour l'alimentation en eau potable),**
- **Un itinéraire non continu, interruption à chaque passage de vallon et présences de conduites forcées¹,**
- **Peu de possibilités d'accès à l'aqueduc.**

Pour toutes ces raisons, le Département de l'Aisne a choisi d'écarter cette variante au profit de la réalisation d'un itinéraire en bord de Marne permettant de mettre en œuvre les objectifs des véloroutes et voies vertes.

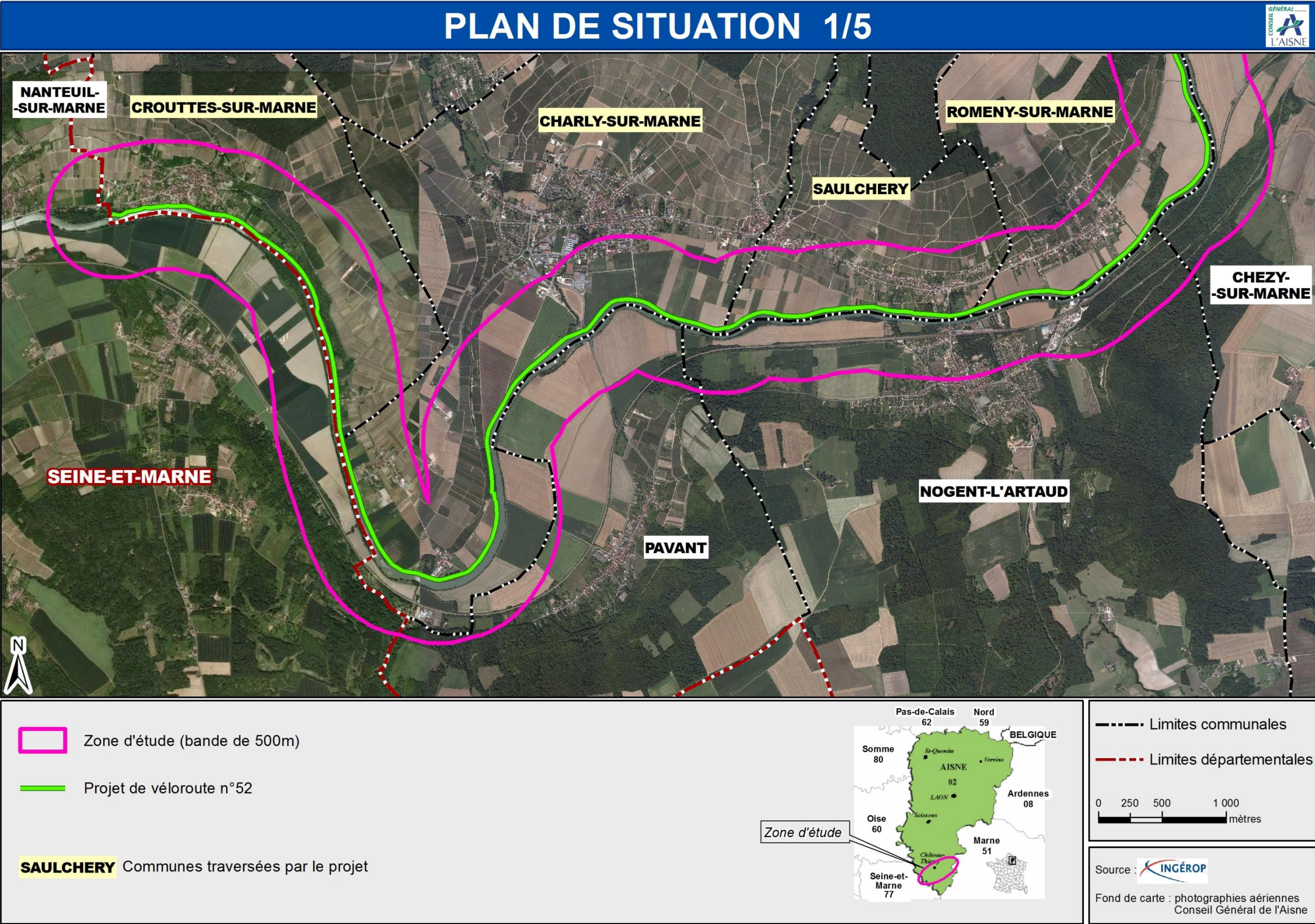
Aucune autre variante de tracé général n'a été étudiée par le Conseil départemental de l'Aisne.

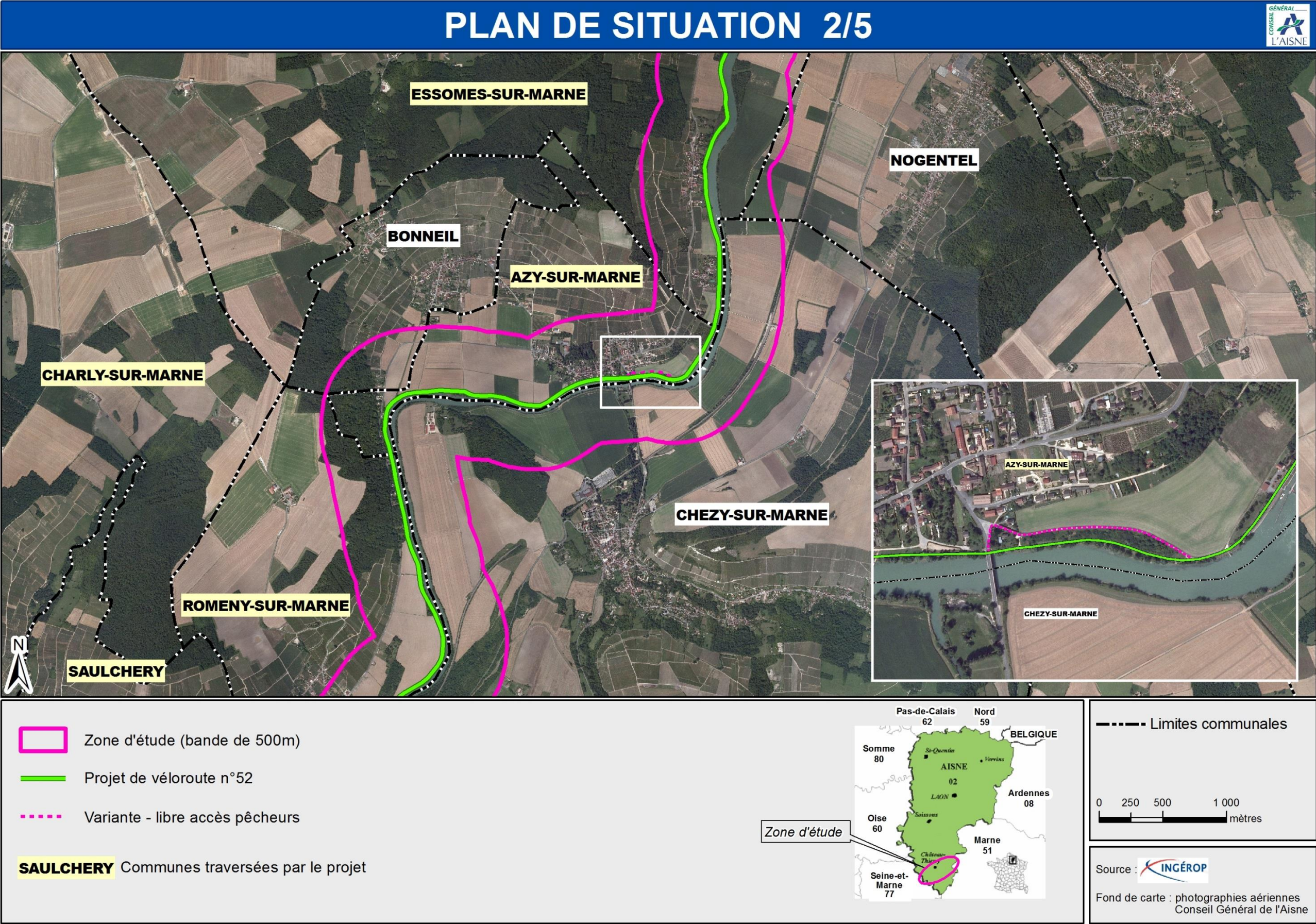
Plusieurs variantes ponctuelles de tracé ou d'aménagements ont été étudiées dans le cadre de l'aménagement cyclable de la véloroute n°52 entre Crouttes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne. Une étude de variantes a été réalisée afin d'insérer au mieux le projet dans son environnement.

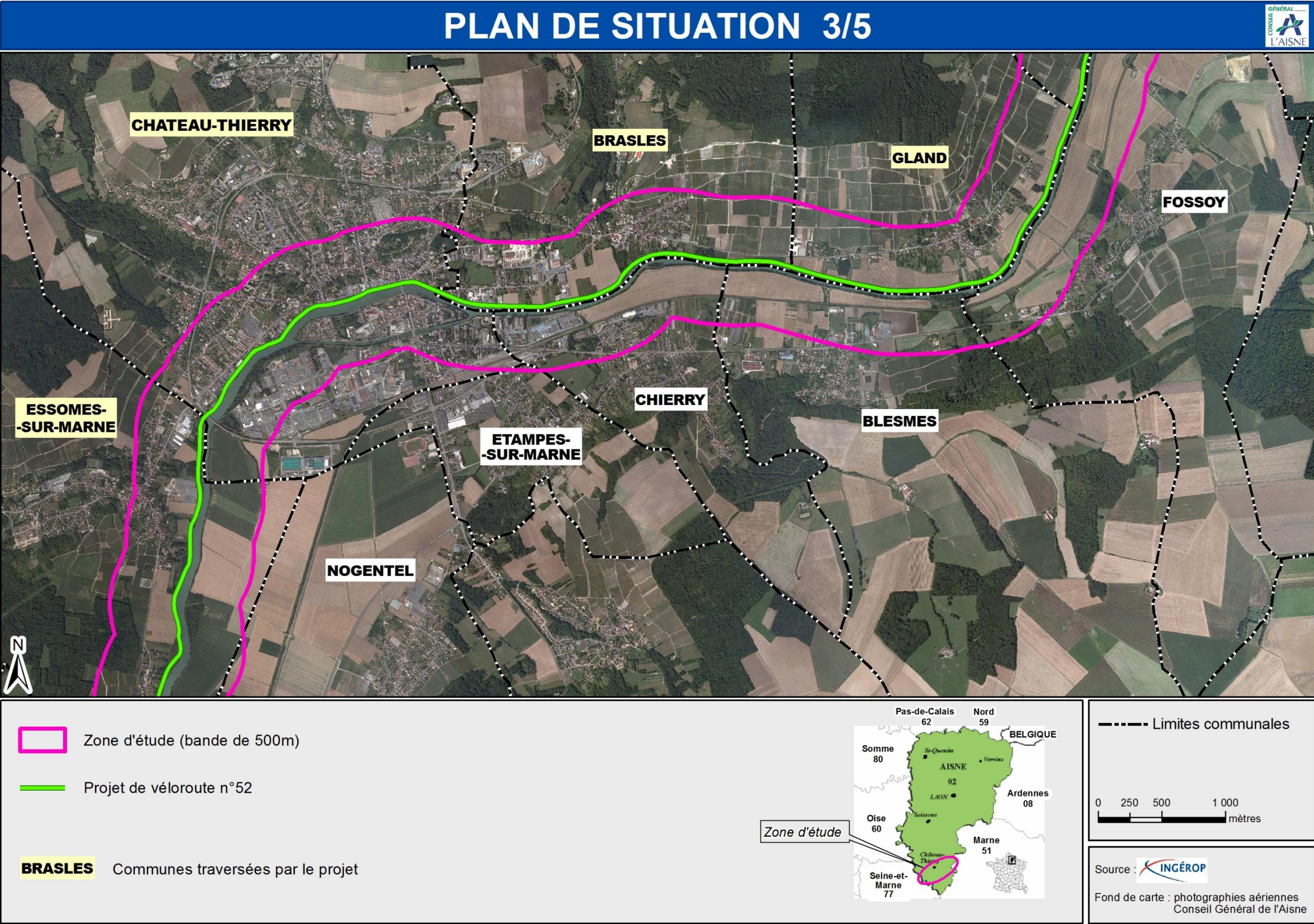
Ainsi, une variante de tracés a été étudiée à Azy-sur-Marne et des variantes d'aménagements ont été étudiées au niveau du quai de la poterne à Château-Thierry au droit duquel le chemin existant en bord de Marne s'interrompt sur environ 200 mètres.

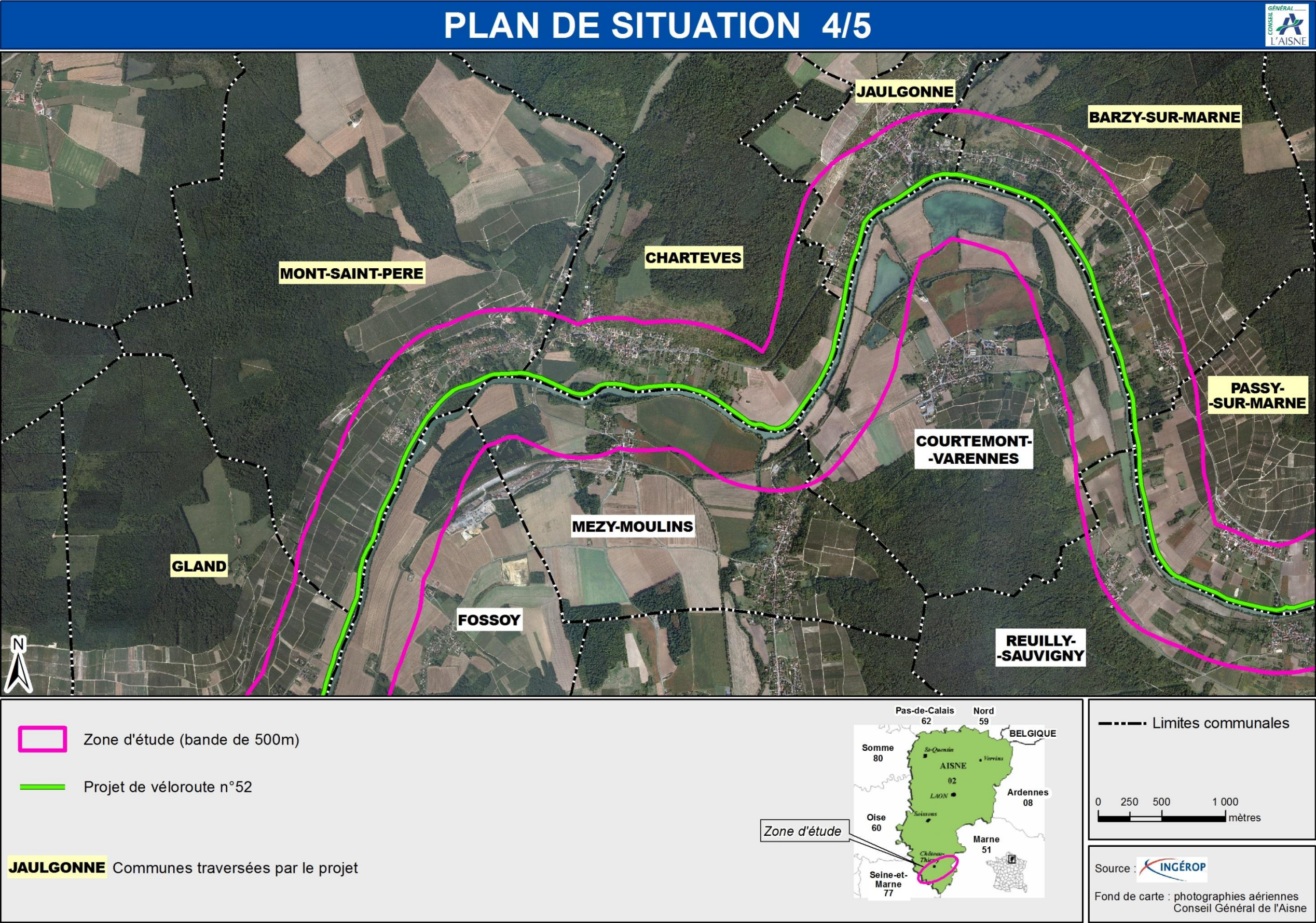
L'analyse de ces variantes est présentée aux pages suivantes.

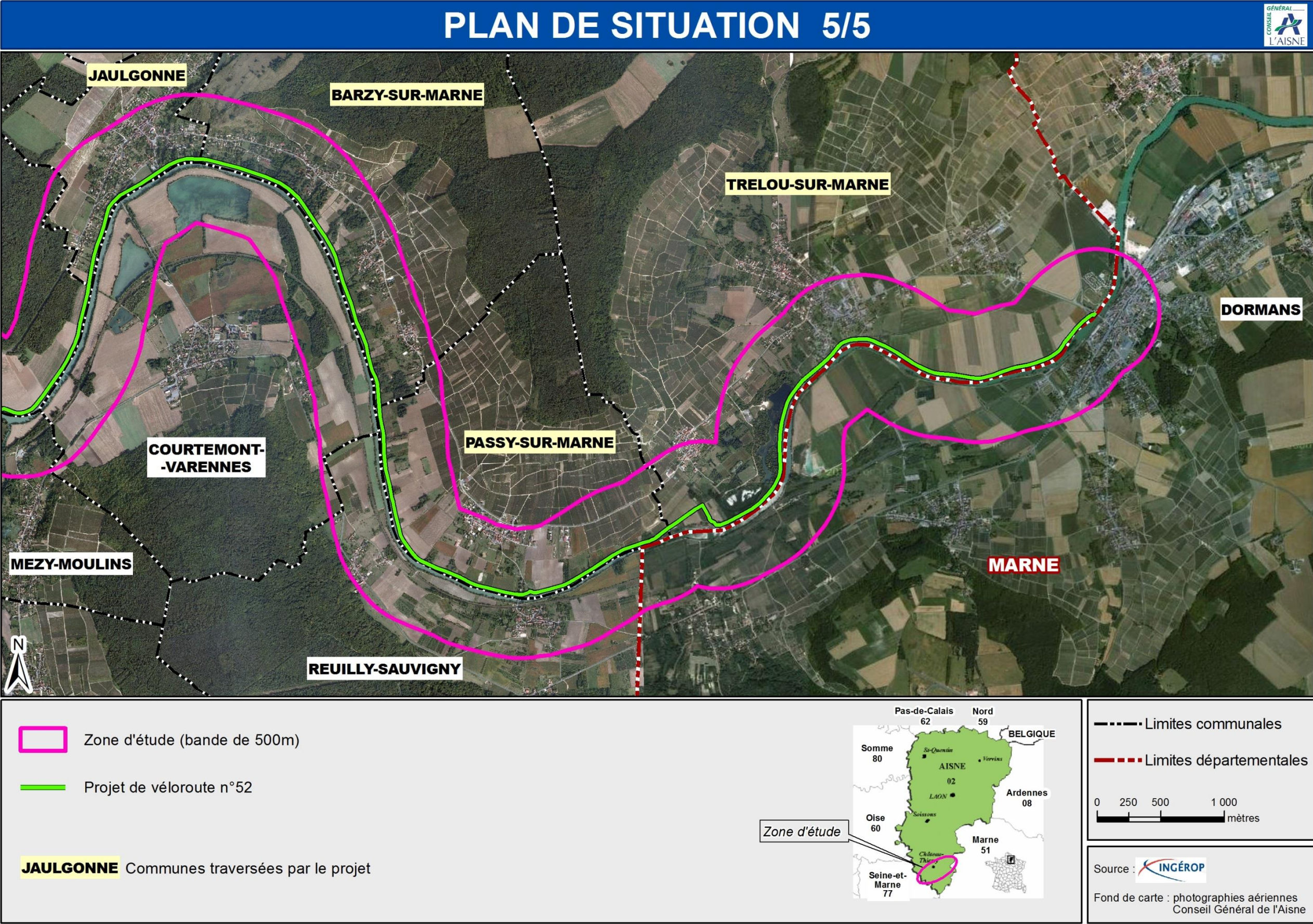
¹ Une conduite forcée est une conduite, c'est-à-dire un assemblage de tuyaux, transportant de l'eau sous pression jusqu'à une centrale hydroélectrique située en aval et en contrebas du réservoir qui l'alimente.











3.1.1 Etude de variante de tracé ponctuelle à Azy-sur-Marne

Au niveau de la commune d'Azy-sur-Marne, une variante à l'aménagement de la véloroute n°52 en bord de Marne a été étudiée sur une longueur d'environ 450 mètres.

Depuis le chemin rural en bord de Marne à l'Ouest, la variante retrouve la rue du Pont (RD 151) en voie partagée puis emprunte la rue du chemin de halage parallèle au chemin en bord de Marne sur environ 400 m.



Photo 1 : Variante par la rue du chemin de halage à Azy-sur-Marne.

Cette variante retrouve ensuite le chemin existant en bord de Marne.

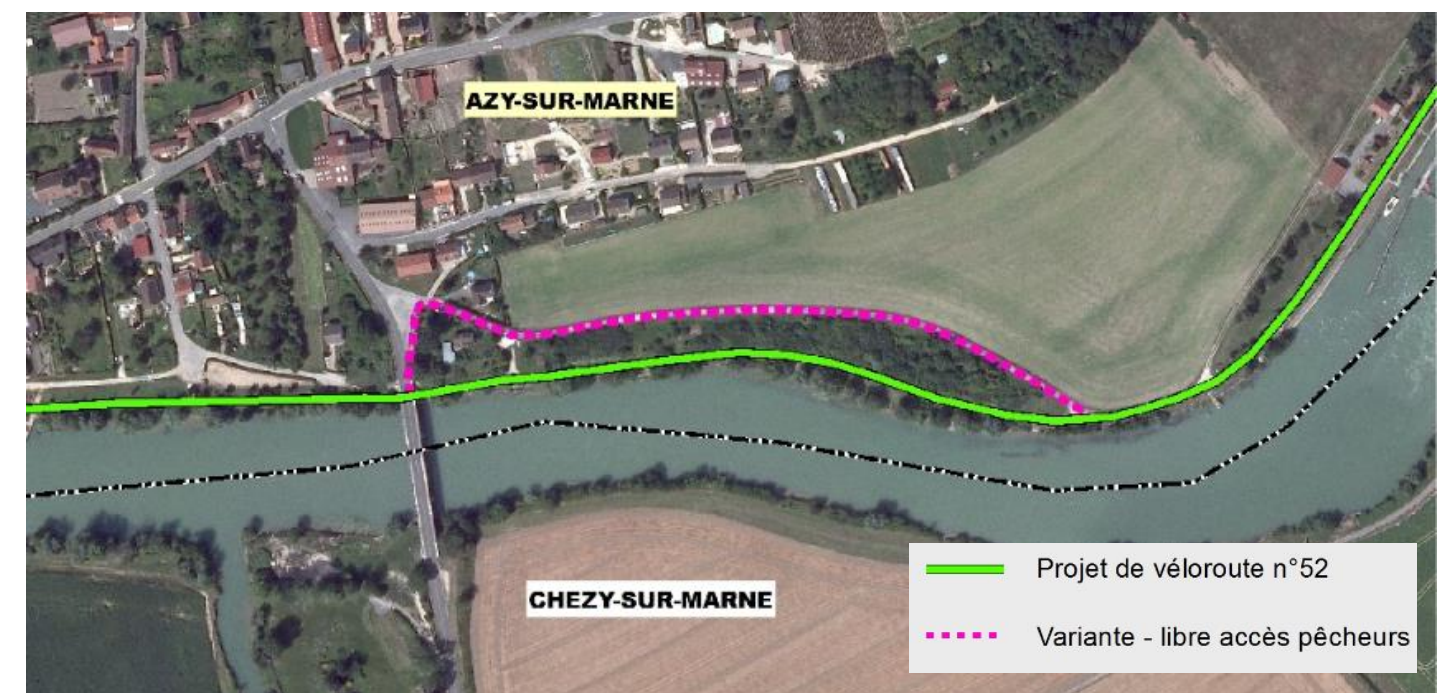
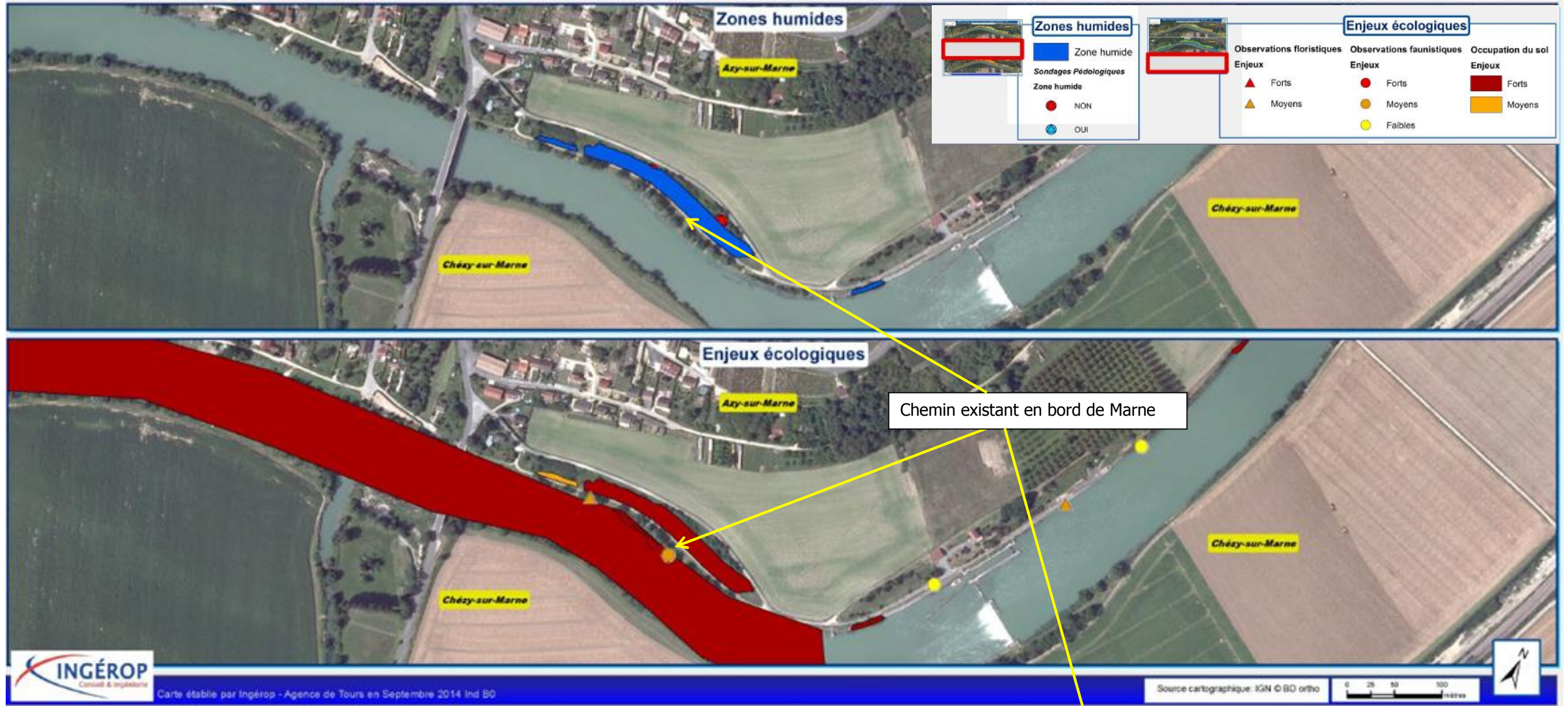


Figure 2 : Variante – libre accès des pêcheurs à Azy-sur-Marne – Source : INGEROP.

Cette variante permet de laisser le libre accès au chemin en bord de Marne par les pêcheurs et permettrait de ne pas impacter le milieu naturel en évitant ce chemin si des sensibilités étaient mises au jour à travers les études écologiques. Elle contraindrait cependant les cyclistes à emprunter la route en franchissant un carrefour à la visibilité réduite.

La carte suivante présente les résultats des études écologiques au droit de cette zone.



Les études écologiques réalisées n'ont pas révélées la présence d'enjeu écologique sur les emprises du chemin de halage envisagé pour la réalisation du projet de véloroute n°52. Les enjeux se situent en effet sur les marges du chemin. Ainsi, l'adaptation de la largeur de la bande de roulement cyclable à la largeur du chemin existant permettrait de ne pas impacter les milieux adjacents.



Photo 2 : Chemin existant au niveau du tracé de base.

Les résultats sont repris dans le tableau ci-après.

	Solution de base	Solution variante - libre accès des pêcheurs
Difficultés de parcours		
Topographie	Plane	Remontées sur la rue du pont nécessaire.
Linéaire à aménager	400 m	450 m
Santé / Sécurité		
Trafic	Pas de trafic.	Trafic motorisé sur la rue du Pont (environ 50 mètres sur RD 151) 2 571 véh/jour (4,5 % PL).
Carrefours	Pas de carrefours dangereux.	Carrefour avec la rue du Pont qui supporte un trafic relativement important.
Risques divers	Périmètre de protection éloigné. PPRI de la Marne.	Périmètre de protection éloigné. PPRI de la Marne.
Type d’aménagement proposé	Voie en site propre.	Voie partagée sur la rue du Pont et la rue du chemin de halage.
Accès		
Desserte locale	Pas de desserte.	
Services disponibles	Pas de service.	
Usages (conflits)	Pêcheurs	Circulation routière sur la rue du Pont.
Intérêts et sensibilités du milieu naturel		
Tourisme et paysage	Vallée la Marne	
Milieu Naturel	Chemin rural. Pas d’enjeu écologique recensé au droit du chemin de halage.	Voies communales (rue du Pont et rue du chemin de halage).
Faisabilité		
Domanialité des voies empruntées	Hors parcelle cadastrale mais doute sur la limité de propriété.	Publique.
Complexité / Faisabilité technique	Aménagement du chemin rural en voie verte.	Aménagement en voies partagées sur rue du Pont et rue du chemin de halage. Rampe d’accès à la RD 151 à réaliser. Carrefour à sécuriser.
Faisabilité financière (2014)	≈ 40 000 euros	≈ 25 000 euros
Faisabilité	Moyen terme.	Court terme.

	++
	+
	-
	--

Conclusion :

Les deux options présentent sensiblement la même longueur et les mêmes risques naturels. La variante présente l’intérêt de permettre le libre accès à la berge de la Marne par les pêcheurs et d’être envisagée sur des routes existantes et donc pouvant être réalisée à une échéance plus rapprochée que le tracé de base. Par ailleurs, l’utilisation de la variante permettrait de ne pas imperméabiliser le chemin de halage existant situé en zone rouge du Plan de Prévention des Risques d’inondation et au sein d’un périmètre de protection de captage d’alimentation en eau potable.

Cependant la variante ponctuelle nécessite la sécurisation du carrefour avec la RD 151 qui supporte un trafic relativement important (2 500 véh/jour) et contraint les cyclistes à emprunter cette route en voie partagée sur une cinquantaine de mètres ce qui présente un risque pour la sécurité des cyclistes. Cette variante constitue en outre une rupture dans l’itinéraire pour les futurs cyclistes.

De plus, l’accès à la rue du Pont, qui rejoint la rue du chemin de halage envisagé pour la réalisation de la variante ponctuelle depuis le bord de Marne, nécessite l’aménagement d’une rampe d’accès qui présenterait un dénivelé relativement important.

Les enjeux écologiques étant inexistants sur les emprises du chemin de halage, l’adaptation de la largeur de la bande de roulement cyclable à la largeur du chemin existant permettrait de ne pas impacter les milieux adjacents. La mise en place d’un revêtement en fine sans liant bitumeux au droit de cette zone permettrait de ne pas avoir de conséquence notable sur les écoulements naturels par rapport à la situation existante. Le chemin présent est en effet déjà fortement tassé à l’heure actuelle.

Le revêtement pourrait être réalisé au niveau du terrain naturel afin de ne pas constituer une barrière aux écoulements des eaux pluviales vers la Marne. La vocation de la piste est d’accueillir des cyclistes et modes doux de déplacements, le futur usage de l’aménagement ne sera donc pas de nature à impacter la qualité de l’eau potable captée à proximité.

Des mesures prises en phases travaux permettraient de ne pas impacter ces eaux durant le chantier.

Ainsi le tracé de base a été retenu pour la réalisation de la véloroute n°52.

3.1.2 Etude de variantes d'aménagements au niveau du quai de la Poterne à Château-Thierry

Au niveau du quai de la Poterne à Château-Thierry, le chemin jusqu'ici présent en bord de Marne n'existe plus sur une longueur d'environ 200 mètres. Plusieurs variantes d'aménagement de la véloroute n°52 y ont donc été envisagées.

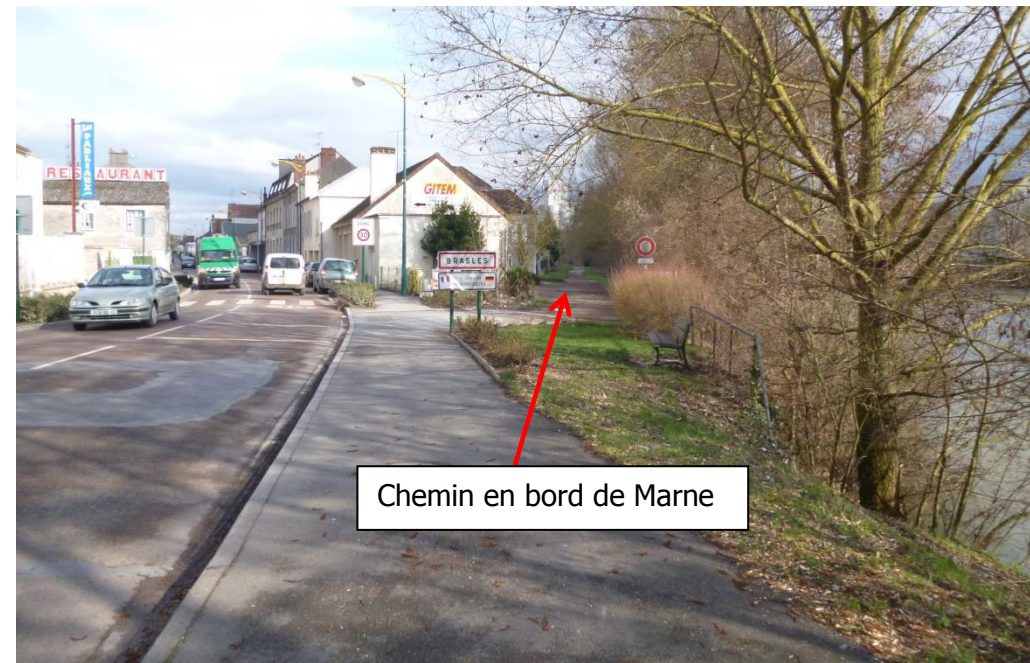


Photo 3 : Quai de la Poterne à Château-Thierry, le chemin en bord de Marne est absent pendant environ 200 m.

Le chemin en bord de Marne reprend ensuite après environ 200 m, peu avant l'arrivée de la Place Jean de la Fontaine.



Photo 4 : Retour du chemin en bord de Marne.

Le trafic supporté par le quai de la Poterne étant assez important, les aménagements envisagés ont cherché à limiter au maximum le risque pour les usagers.

Trois possibilités d’aménagements ont ainsi été étudiées :

- Proposition 1 : aménagement d’une piste bidirectionnelle en supprimant le stationnement,
- Proposition 2 : aménagement d’une section en zone 30 km/h avec création de plateaux pour les entrées et sorties de la voie verte,
- Proposition 3 : aménagement d’un passage sur passerelle type ponton flottant sur la Marne (largeur minimale de 3 mètres).

Chaque proposition est décrite sur les figures ci-après sur lesquelles sont repris les avantages et les inconvénients de chacune.

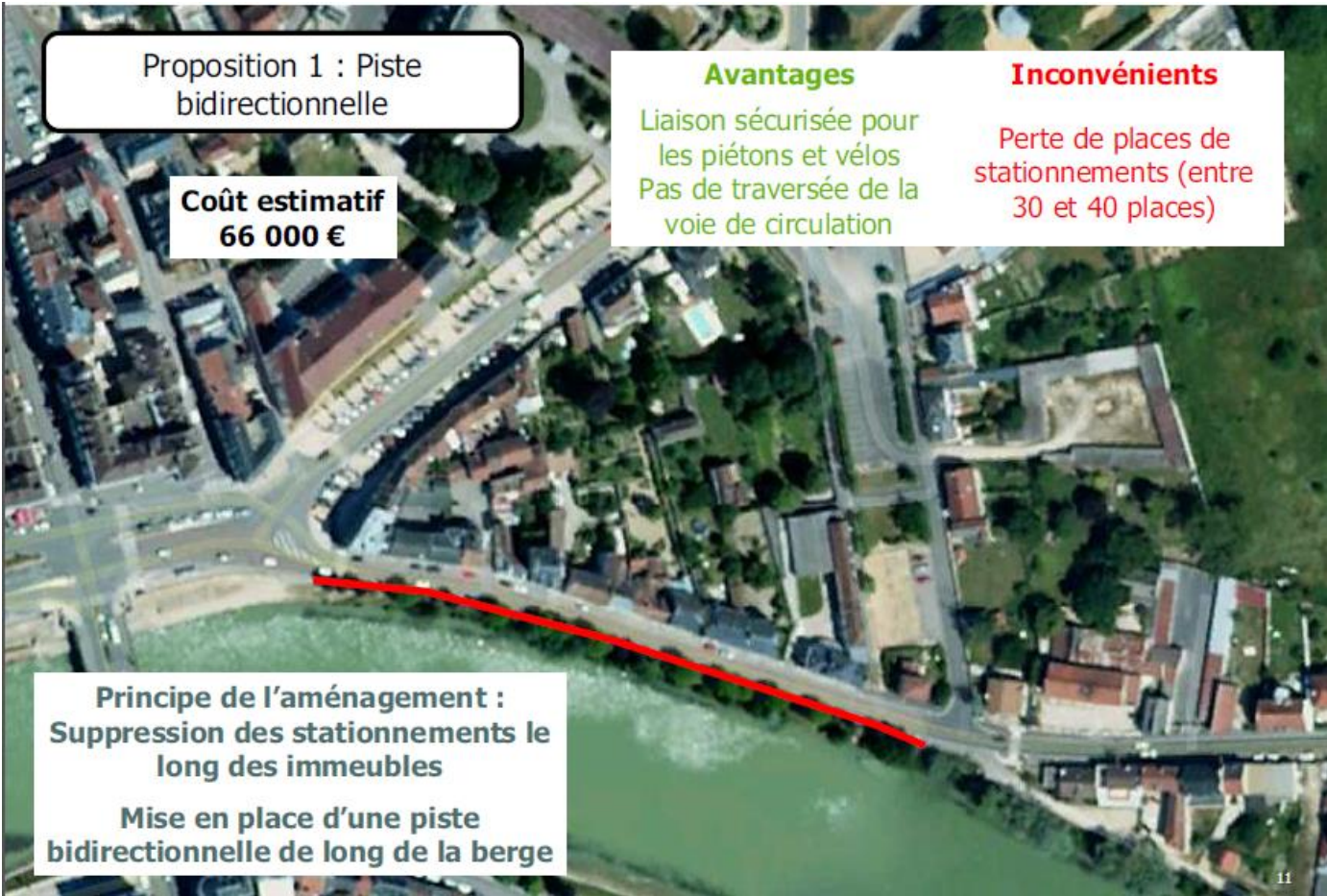


Figure 3 : Proposition 1 : Piste bidirectionnelle – Source : Etude de faisabilité pour l’aménagement de la véloroute n°52, INDIGGO-ALTERMODAL.



Figure 4 : Proposition 2 : Zone 30 km/h – Source : Etude de faisabilité pour l’aménagement de la véloroute n°52, INDIGGO-ALTERMODAL.



Figure 5 : Proposition 3 : Passerelle flottante – Source : Etude de faisabilité pour l'aménagement de la véloroute n°52, INDIGGO-ALTERMODAL.

Conclusion :

La proposition 1 (piste bidirectionnelle avec aménagement d'une bande le long de la Marne par la suppression du stationnement) représente un coût intermédiaire par rapport aux deux autres propositions. Cette proposition présente l'avantage majeur de ne pas nécessiter de traversée de la voie routière par les usagers de la véloroute. Cette option nécessite cependant la suppression de 30 à 40 places de stationnement, ce qui est très contraignant pour le secteur qui en compte déjà peu pour accéder aux commerces situés à proximité.

La proposition 2 (passage en zone 30 avec plateaux) est la moins chère et permet de ne pas changer l'espace réservé à la circulation ou au stationnement mais présente une sécurité relativement moindre pour les usagers et nécessite l'aménagement des deux traversées viaires en plateaux.

La proposition 3 (aménagement d'une passerelle flottante sur la Marne) est de loin la plus coûteuse mais présente les mêmes avantages de la proposition 1 tout en conservant les places de stationnement du quai de la Poterne.

Ainsi la solution 2 a été retenue par le Département de l'Aisne.

3.3. Synthèse des intérêts du projet

Le projet, repris au Schéma régional des véloroutes et voies vertes, présente de multiples intérêts pour le territoire.

Ce projet d'aménagement cyclable de la véloroute n°52 entre Crouttes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne permettra également de développer les modes de transport doux en site propre sur le secteur.

Il permet également le développement du tourisme sur le territoire de la vallée de la Marne.

L'aménagement cyclable entre Crouttes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne permet de réaliser l'un des tronçons de la véloroute n°52 figurant aux schémas régional et départemental des véloroutes et voies vertes.

L'aménagement de la piste cyclable permettra :

- de compléter le maillage départemental des pistes cyclables,
- de contribuer à la réalisation du schéma régional des véloroutes,
- d'améliorer la sécurité des usagers des modes doux sur l'ensemble du linéaire,
- de contribuer au développement touristique des territoires qu'il traverse,
- de ne pas consommer d'espaces privés,
- de ne pas défricher des surfaces végétales importantes,
- de ne pas remanier fortement les terrains (terrassements en déblais).

4 Choix des aménagements

Le choix de l'aménagement, permettant le meilleur compromis entre sécurité, attractivité, faisabilité, et préservation des enjeux, est présenté dans le chapitre « Présentation du projet soumis à l'enquête ».