



AMÉNAGEMENT DE LA VÉLOROUTE N°52 ENTRE CROUTTES-SUR-MARNE ET TRELOU-SUR-MARNE

Dossier d'enquête publique

préalable à la déclaration d'utilité publique modificative, à la déclaration Loi sur l'eau et
à la dérogation d'atteinte aux espèces protégées

Pièce C : Notice explicative du projet

Juillet 2025

SUIVI DES MODIFICATIONS

Version	Date	Auteurs	Date de la vérification	Vérifié par	Commentaire
V0	21/03/2025	PAGANI Léa	24/03/2025	VERRONNEAU Juliette	Création du document
V1	15/04/2025	PAGANI Léa	18/04/2025	VERRONNEAU Juliette	Reprise à la suite du retour du CD02
V2	20/05/2025	PAGANI Léa	20/05/2025	VERRONNEAU Juliette	Reprise à la suite du retour du CD02
V3	18/06/2025	VERRONNEAU Juliette	07/07/2025	VERRONNEAU Juliette	Reprise à la suite de la réunion DDT/DRIEAT
V4	11/07/2025	VERRONNEAU Juliette	11/07/2025	VERRONNEAU Juliette	Mise à jour du coût des mesures ERC
V5	17/07/2025	VERRONNEAU Juliette	21/07/2025	VERRONNEAU Juliette	Mise à jour suite réunion DDT/DRIEAT

SOMMAIRE

<i>Suivi des modifications</i>	<i>1</i>	<i>1. Estimation du cout du projet</i>	<i>29</i>
<i>Sommaire</i>	<i>2</i>	<i>2. Modalités de réalisation et financement du projet</i>	<i>29</i>
<i>I - Contexte du projet</i>	<i>3</i>	<i>Table des figures</i>	<i>30</i>
<i>1. Organisation de la maîtrise d’ouvrage</i>	<i>4</i>	<i>Table des cartes</i>	<i>30</i>
<i>2. Localisation de l’aire d’étude</i>	<i>4</i>		
<i>3. Le contexte du projet</i>	<i>6</i>		
<i>4. Les objectifs de l’itinéraire cyclable</i>	<i>7</i>		
<i>II - Présentation du projet soumis à l’enquête</i>	<i>8</i>		
<i>1. Les communes concernées</i>	<i>10</i>		
<i>2. Lignes directrices et éléments de choix</i>	<i>11</i>		
<i>3. Implantation</i>	<i>11</i>		
<i>4. Aspects hydrauliques</i>	<i>12</i>		
<i>5. Le profil en travers</i>	<i>12</i>		
<i>6. Structures et revêtements de chaussée</i>	<i>14</i>		
<i>7. Mobilier</i>	<i>14</i>		
<i>8. Présentation détaillée du projet : focus sur les sections</i>	<i>16</i>		
<i>9. Impact sur le foncier</i>	<i>21</i>		
<i>10. Trafics</i>	<i>21</i>		
<i>III- Réalisation du projet</i>	<i>22</i>		
<i>1. Travaux envisages</i>	<i>23</i>		
<i>1.1 Travaux préparatoires</i>	<i>23</i>		
<i>1.2 Terrassements</i>	<i>23</i>		
<i>1.3 Signalisation horizontale (cf. IISR)</i>	<i>23</i>		
<i>1.4 Signalisation verticale (cf. IISR)</i>	<i>23</i>		
<i>1.5 Traitement des accotements</i>	<i>23</i>		
<i>1.6 Assainissement routier et rejets d’eaux pluviales</i>	<i>23</i>		
<i>1.7 Travaux de confortement de berges</i>	<i>23</i>		
<i>1.8 Engagement des procédures et travaux pour la mise en place des mesures compensatoires</i>	<i>24</i>		
<i>2. Phasage et durée des travaux</i>	<i>25</i>		
<i>3. Emprises nécessaires à la réalisation des travaux</i>	<i>25</i>		
<i>IV - Calendrier prévisionnel du projet</i>	<i>26</i>		
<i>V - Estimation sommaire des dépenses</i>	<i>28</i>		

I - Contexte du projet

1. ORGANISATION DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

La maîtrise d'ouvrage est assurée par le Conseil Départemental de L'Aisne.



Conseil Départemental de l'Aisne

Direction de la voirie départementale (DVD)

2, rue Armand Brimbeuf 02000 LAON

2. LOCALISATION DE L'AIRE D'ÉTUDE

Le projet est situé dans le sud du département de l'Aisne. Il s'étend de la limite départementale de l'Aisne avec la Seine-et-Marne à l'ouest et la Marne à l'est.

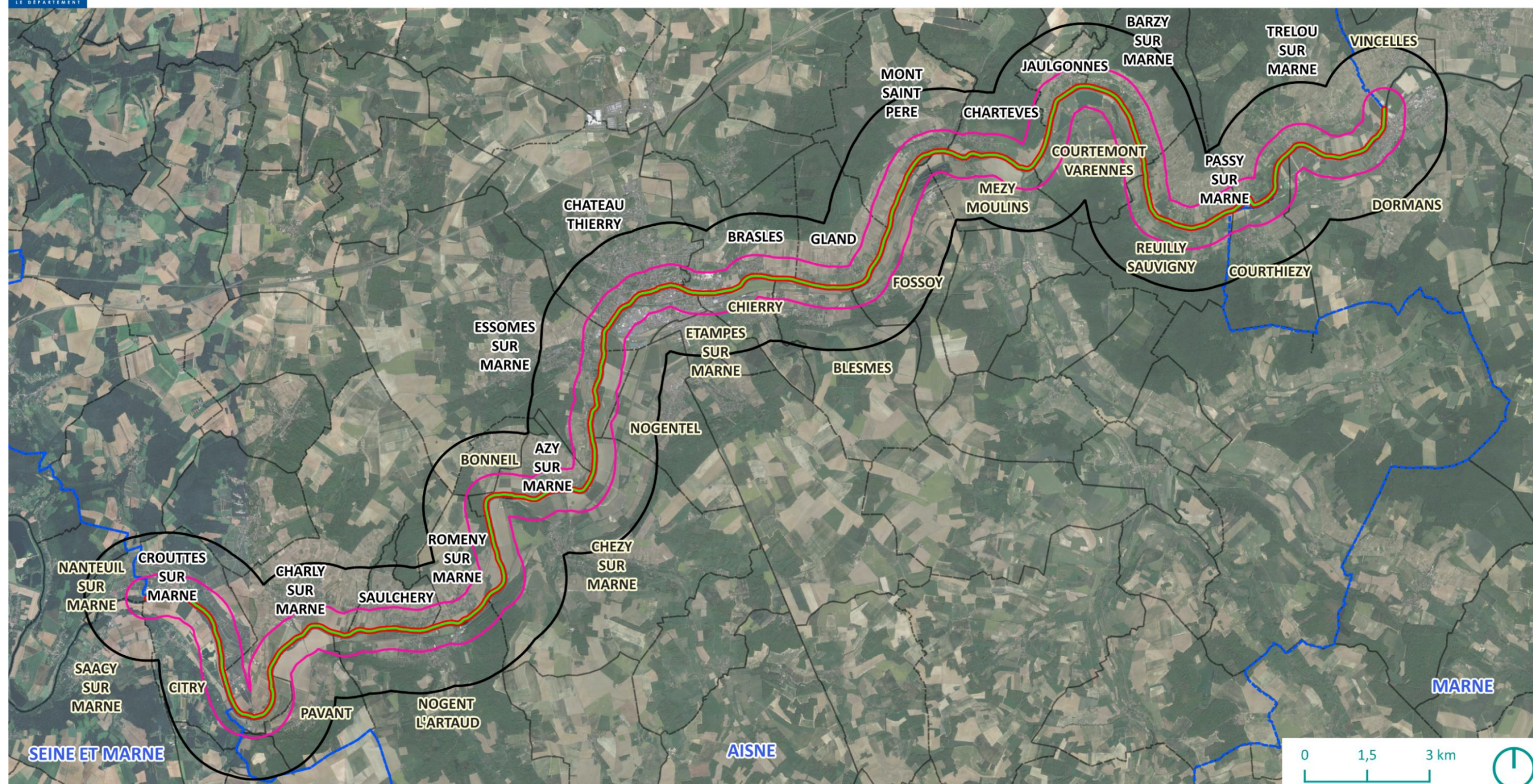
Le projet traverse les communes de : Crouttes-sur-Marne, Charly-sur-Marne, Saulchery, Romeny -sur-Marne, Azy-sur-Marne, Essômes-sur-Marne, Château-Thierry, Brasles, Gland, Mont-Saint-Père, Chartèves, Jaulgonne, Barzy-sur-Marne, Passy-sur-Marne et Trélou-sur-Marne.

L'aire d'étude doit être suffisamment large pour situer le projet dans son contexte environnemental et prévoir toutes les incidences, positives et négatives, qu'entraînera la réalisation de celui-ci. Elle n'est pas unique et varie selon le thème environnemental abordé.

Ainsi trois types d'aires d'étude ont été définis : l'aire d'étude immédiate, l'aire d'étude rapprochée et l'aire d'étude éloignée :

- L'aire d'étude immédiate correspond à une zone tampon de 50 mètres de part et d'autre de l'axe du projet. Ce périmètre a notamment été utilisé pour les prospections relatives à la flore, aux habitats, à la faune et aux zones humides.
- L'aire d'étude rapprochée correspond à une zone tampon de 500m de part et d'autre de l'axe du projet. Elle couvre les éléments environnementaux directement liés à l'emprise du projet ou à sa proximité directe : géologie, contraintes de proximité, paysage, fonctionnement territorial ...
- L'aire d'étude éloignée correspond à une zone tampon de 1500m de part et d'autre de l'axe du projet. Elle permet une analyse de l'aire d'influence du projet afin de prendre en compte les effets indirects du projet.

Les cartes ci-après présentent les trois aires d'études appliquées au projet.



Projet
— Projet de véloroute n°52

Aire d'étude
 [Red box] Aire d'étude immédiate (50m)
 [Pink box] Aire d'étude rapprochée (500m)
 [Black box] Aire d'étude éloignée (1500m)

Limites administratives
 [Blue dashed box] DEPARTEMENT
 [Black dashed box] Communes
COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET

3. LE CONTEXTE DU PROJET

Le projet consiste à créer une véloroute d'environ 48 kilomètres traversant 15 communes du sud de l'Aisne en empruntant la rive droite de la Marne. L'aménagement de cette voie, majoritairement en site propre sur les emprises d'un chemin de halage, contribue au maillage des itinéraires cyclables à plusieurs échelles :

- À un niveau local, pour les habitants, touristes et visiteurs des 15 communes situées dans la vallée de la Marne entre Crouettes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne,
- À plus large niveau, ce maillon de la Véloroute n°52 fait partie des schémas régional et national des véloroutes et participe à assurer la continuité du parcours cyclable prévu entre Strasbourg et Paris.

À ce titre, le projet a pour objectifs de développer les mobilités actives en créant un parcours sécurisé leur étant dédié, renforcer l'attractivité touristique du sud de l'Aisne et participer à assurer une liaison cyclable d'intérêt national entre d'importants pôles urbains.

Les travaux comprennent la réalisation des terrassements, de l'assainissement, de la couche de forme, et des chaussées de la future véloroute, la réhabilitation ponctuelle de berges et d'ouvrages d'art, la pose de la signalisation et des dispositifs de sécurité ainsi que l'ensemble des travaux connexes pour permettre notamment la desserte des parcelles riveraines.

Une 1^{ère} version du projet déclarée d'utilité publique en 2018

Le projet initial, estimé à 8 millions d'euros HT, présentait les caractéristiques suivantes :

- Une voie de 2,50 m de large sur une grande majorité de son tracé,
- Une couche de roulement composée d'enduit ou de sable stabilisé,
- 20% du tracé interdit à tous véhicules à moteur et 80% en usage partagé avec les agriculteurs et/ou les riverains.

Ce projet a fait l'objet d'un avis favorable de l'Autorité environnementale le 14 décembre 2016. Une enquête publique s'est déroulée entre le 30 octobre et le 30 novembre 2017. Suite à cette enquête, le préfet de l'Aisne a déclaré le projet de Véloroute n°52 d'utilité publique, le 15 mars 2018. Enfin, cet arrêté d'utilité publique a été prorogé le 1^{er} mars 2023 pour une durée de 5 ans.

Une nouvelle version, intégrant plusieurs modifications au projet initial

Après de nouvelles phases de consultations et d'analyses, le Département a pris la décision d'apporter plusieurs améliorations au projet déclaré d'utilité publique en 2018 afin de le rendre compatible avec les nouvelles normes d'aménagement des véloroutes, d'en améliorer le confort d'usage et d'accroître sa durabilité.

Ainsi, le projet de Véloroute n°52 évolue sur les points suivants :

- La largeur de la voie sera portée à 3 mètres,
- La couche de roulement sera réalisée en enrobés drainants biosourcés,
- 80% de l'itinéraire sera interdit à tous véhicules à moteur, seuls 20% restant en usage partagé.

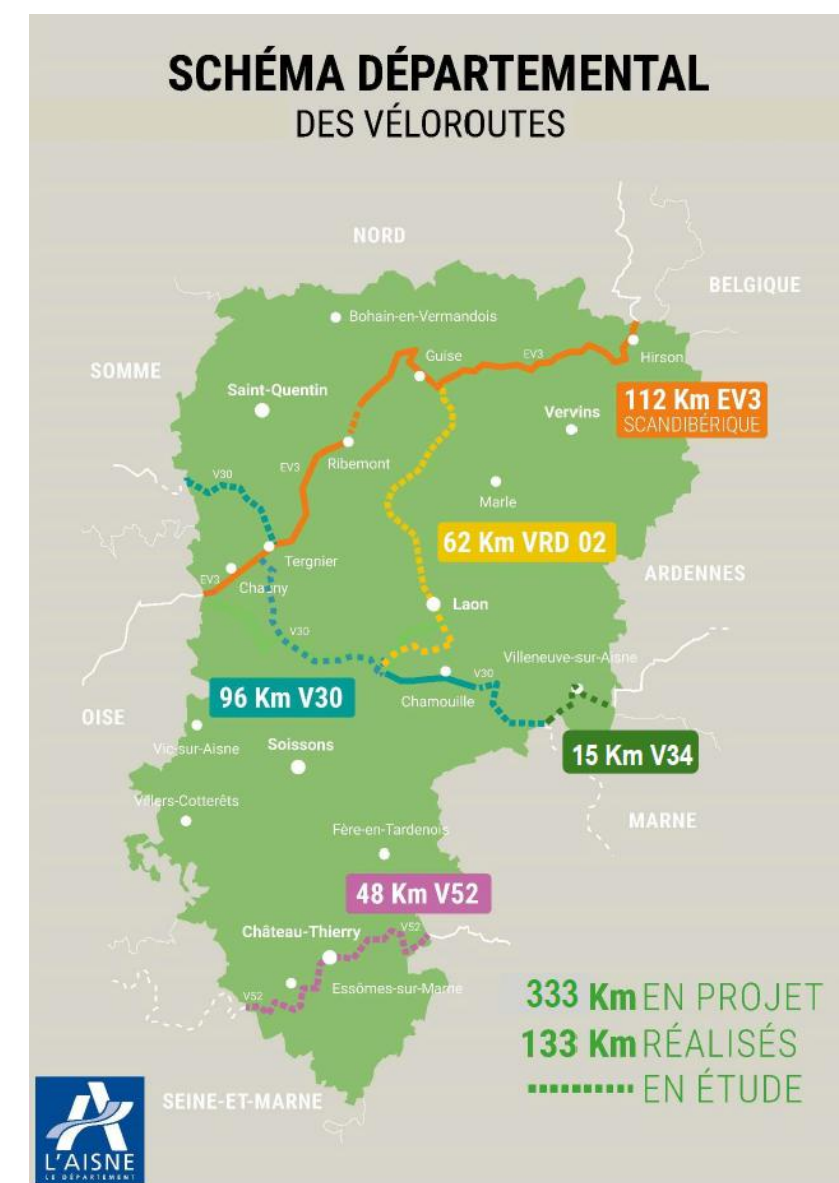
Le projet ainsi revu représente un investissement estimé à 11 millions d'euros HT.

L'évolution du projet entre sa première version et sa version actuelle met en avant deux critères :

- l'augmentation du coût des travaux de plus de 30 % ;
- l'espace partagé avec les véhicules motorisés passant de 80 à 20 %.

Ces éléments changeant substantiellement la nature du projet, une mise à jour de la DUP doit être réalisée.

C'est dans ce contexte réglementaire que le maître d'ouvrage du projet d'aménagement de la véloroute V52 prévoit de réaliser une DUP modificative, un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau et une demande de dérogation d'atteinte aux espèces protégées, qui comprennent une actualisation de l'étude d'impact, et de nouvelles études complémentaires.



Carte 2 - Schéma départemental des véloroutes et voies vertes de l'Aisne adopté le 10 mars 2025

4. LES OBJECTIFS DE L'ITINÉRAIRE CYCLABLE

Les objectifs du projet n'ont pas évolué par rapport à la DUP réalisée en 2018, seuls les éléments de structure évoluent.

Développer les mobilités actives

Le développement et la diffusion de l'usage du vélo et des mobilités non motorisées constituent une priorité au regard des exigences de la transition énergétique et impliquent une politique de déploiement d'infrastructures dédiées, comme le définit la loi LOM de 2019.

À l'échelle nationale, la fréquentation vélo enregistre +5% entre 2022 et 2023 et +37% depuis 2019 selon le rapport annuel 2023 publié par Vélo & Territoires.

Le futur aménagement cyclable entre Crouettes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne a pour objectif principal d'améliorer le maillage départemental des voies cyclables et encourager la pratique régulière du vélo sur le territoire. L'aménagement tiendra compte de l'ensemble des pratiques des utilisateurs :

- Le cyclisme de loisir dont le parcours se fait généralement en groupe, durant quelques heures à plusieurs jours et est ponctué par des haltes,
- Le cyclisme pendulaire dont les trajets sont rapides et efficaces, empruntés en solitaires pour se rendre au travail ou en revenir, la marche, la randonnée, la course à pied, le roller ...

Aménager le parcours et sécuriser la promenade

L'amélioration de l'offre en voie cyclable passe avant tout par l'intégration de l'itinéraire dans son environnement et par la sécurisation du parcours proposé.

Aujourd'hui, la quasi-totalité de l'itinéraire est non revêtu. Le chemin existant est soit enherbé, soit en terre. Certaines sections sont toutefois goudronnées ou gravillonnées. Le chemin est entretenu pour permettre l'accès aux engins agricoles, aux piétons et cyclistes sportifs. Des rétrécissements, des restrictions d'accès ainsi que des clôtures existent aujourd'hui le long de l'itinéraire, empêchant la pratique sécurisée et confortable du vélo et de la marche.

L'aménagement de la véloroute n°52 consiste en la création d'une piste en grave drainante et enrobés clairs drainants à base de liant biosourcé de 3 m de large, la sécurisation de l'itinéraire au niveau des ouvrages d'art et des intersections, la pose de signalisation, le réaménagement d'aires de repos existantes et, dans quelques cas, le renforcement des berges.

La V52 sera un itinéraire apaisé à destination des déplacements cycliste et pédestre et offrira un nouvel axe de déplacements doux à usage touristique.

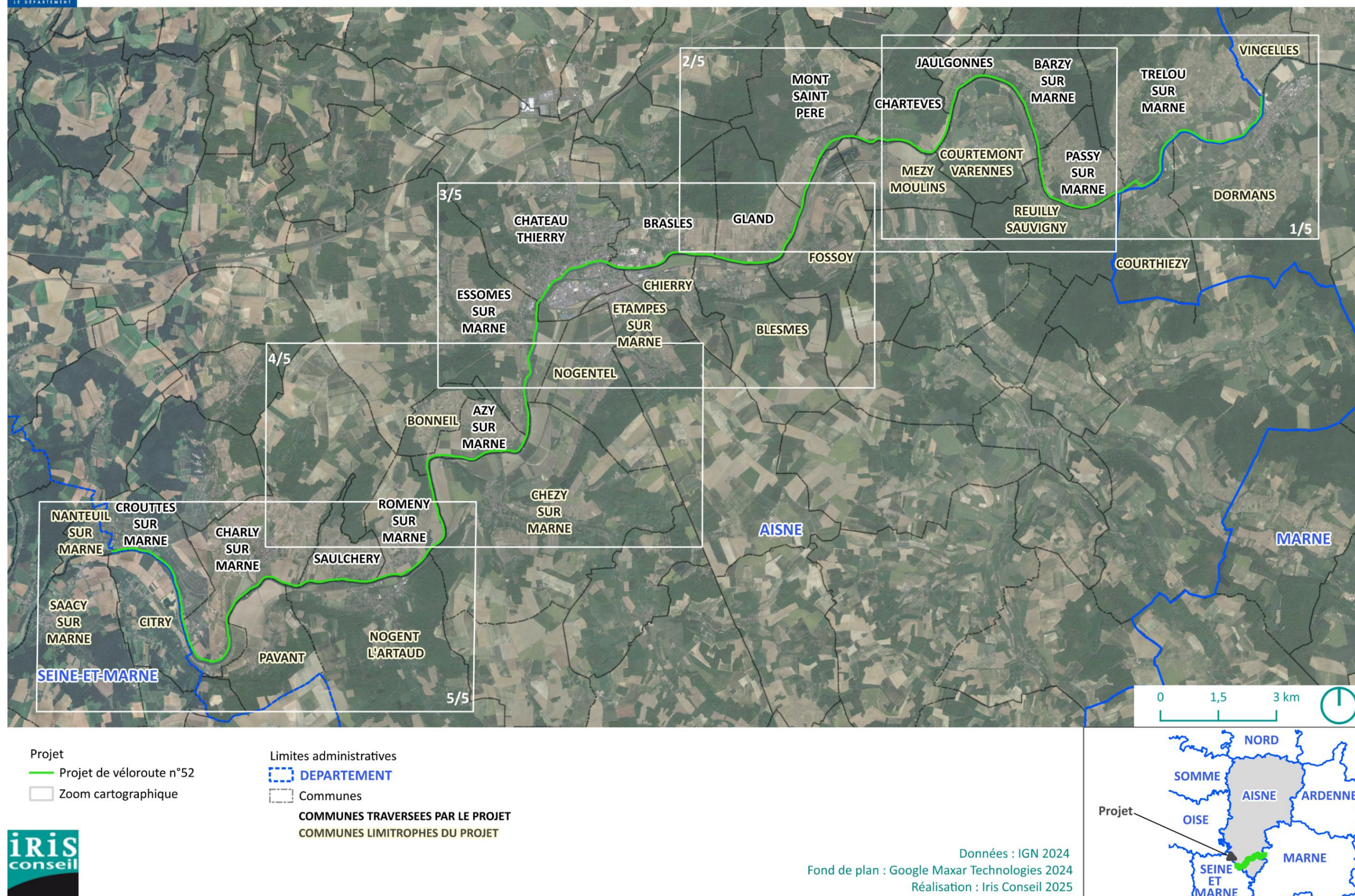
Renforcer l'attractivité touristique

Les Véloroutes constituent de grands itinéraires, de dimension nationale, voire européenne. Le département de l'Aisne mise sur le potentiel économique des Véloroutes. En moyenne, un cycliste peut déboursier jusqu'à 65 € par jour dans les restaurants, commerces, musées, sites touristiques...

Les retombées économiques du cyclotourisme ont augmenté de 46% en 10 ans à 5,1 milliards d'euros par an en France. Il s'agit d'un tourisme à plus fortes retombées local et à faible impact environnemental, priorisant le près de chez soi et le train. La France est aujourd'hui la seconde destination Européenne du tourisme à vélo et talonne l'Allemagne. (ministère de l'Économie, des Finances et de la souveraineté industrielle et numérique, 2022).

L'aménagement axonais de la véloroute 52 se structure le long de la Marne, la plus grande rivière française. Riche d'éléments de paysage viticole et de biodiversité, l'itinéraire sera source de découverte pour les promeneurs l'empruntant.

II - Présentation du projet soumis à l'enquête



Carte 3 - Situation du projet

1. LES COMMUNES CONCERNÉES

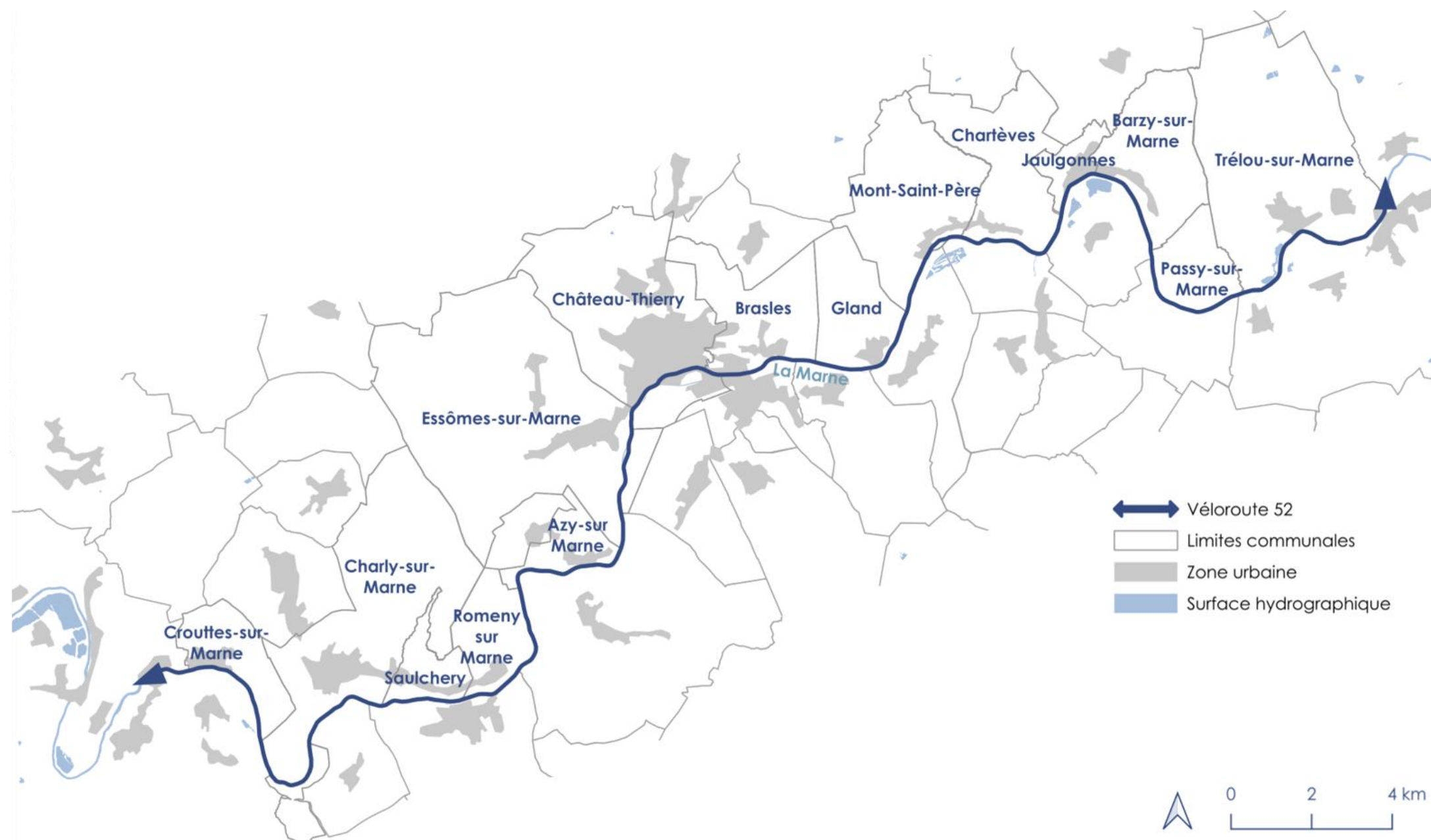
L'opération consiste en l'aménagement de la véloroute n°52 (sur un chemin existant le long de la Marne) entre Trélou-sur-Marne et Crouttes-sur-Marne sur une longueur d'environ 48,4 km, permettant de relier Paris à Strasbourg.

Le projet traverse les communes de Crouttes-sur-Marne, Charly-sur-Marne, Saulchery, Romeny-sur-Marne, Azy-sur-Marne, Essômes-sur-Marne (Château-Thierry gardant la maîtrise d'ouvrage sur son territoire), Brasles, Gland, Mont-Saint-Père, Chartèves, Jaulgonnes, Barzy-sur-Marne, Passy-sur-Marne et Trélou-sur-Marne suivant le chemin de halage en rive droite (Nord).

L'objectif de l'aménagement est de sanctuariser la circulation des usagers à vélos et autres modes assimilés, les aménagements en site propre sont donc favorisés sans circulation des véhicules motorisés, sauf portions réduites au strict nécessaire et en l'absence d'alternative technique ou économique viable.

Afin de satisfaire aux usages et besoins des riverains, et pour donner suite aux différentes concertations avec les communes concernées, ainsi qu'avec VNF, le linéaire de cet itinéraire comportera des portions présentant des profils en travers différents.

Lorsque le tracé emprunte le réseau existant en voie partagée (Château-Thierry), des travaux d'entretien de la voirie seront réalisés, ainsi que la mise en place d'une signalisation adaptée selon les règlements en vigueur.



Carte 4 - Communes traversées par le projet

2. LIGNES DIRECTRICES ET ÉLÉMENTS DE CHOIX

Prioritairement : **Garantir la sécurité des usagers**

Autres principes retenus :

- Le plan du tracé suit majoritairement le chemin de halage utilisé à ce jour (exception faite des zones de circulation exclues par VNF (écluse de Courcelles et ses abords, les zones d'évitement de berges trop dégradées ou autres obstacles environnementaux rencontrés).
- Un éloignement de 2m entre le haut de berge et la voie revêtue est consenti lorsque c'est possible à l'attention des pêcheurs.
- La circulation de l'exploitant agricole est favorisée par tous les moyens possibles en dehors du halage parfois utilisé voir transformé en chemin rural par ilot d'exploitation.
- Le profil en long du projet suit le TN.
- La largeur de la couche de roulement est de trois mètres.
- La largeur de terrassement est de quatre mètres avant la mise en œuvre d'une couche de forme entre 40 et 45cm d'épaisseur.
- Un terrassement est donc prévu jusqu'à 50cm d'épaisseur (hors purges éventuelles).
- Les matériaux ont été choisis pour permettre à la structure d'être la plus transparente possible vis-à-vis des arrivées d'eau (crues, pluies et ruissellement) dans les portions circulées uniquement par les modes actifs (vélos, piétons majoritairement).
- Les murs de clôture et portails d'accès propriétés riveraines ne seront pas remis en question, les accès seront non motorisés hormis pour des usages ponctuels, si un autre accès existe à la parcelle notamment.
- Les voies communales en enrobés existantes ne seront pas reprises par le projet.
- Les zones en voie partagée seront en structure non poreuse et en enrobés à base de bitume non drainants couche de forme en GNT recyclée 0/31.5 (hors purges éventuelles).

3. IMPLANTATION

Le tracé choisi passe comme prévu dans la DUP de 2018 par le chemin de halage en usage actuellement hormis trois exceptions ponctuelles (+ou500m) liées pour l'une à la navigation (écluse de Courcelles évitée par le chemin communal 600m), à la préservation d'un boisement à proximité d'un bras mort servant de frayère restaurée en 2013 comme à Romeny (suivi du chemin rural 300m), ou pour éviter les impacts d'un renforcement de berges par exemple à Brasles empruntant la bordure de champ sur 300m.

Le projet consiste en la création d'un cheminement de largeur de base de 3,00 m, pouvant être réduit occasionnellement jusqu'à 2 m sur certains tronçons aux contraintes fortes (contraintes environnementales ou clôtures...).

Le projet vise un caractère d'excellence suivant les recommandations du CEREMA.

Parmi les contraintes d'implantation (en plus des murs, clôture...) on notera :

- **Limite du Domaine Public Fluvial**

Le principe de cette limite a été confirmé entre la Maitrise d'Ouvrage et VNF. Cette dernière figure sur les plans et correspond le plus souvent à la crête de berges.

- **Bande de retrait pour pêcheurs**

En concertation avec la fédération départementale de pêche de l'Aisne, afin de garantir l'activité de pêche en rive droite de la Marne et en cohérence avec les usages de la véloroute, lorsque cela est possible, une bande de 2 m de large en complément du DPF est libérée.

- **Berges dégradées**

Travaux de berges limités à environ 37m sur la commune d'Azy sur Marne au pied de l'OA RD151.

Travaux de berges limités à environ 54m sur la commune de Passy sur Marne au pied de l'OA RD852.

- **Rétablissements agricoles**

Les travaux de rétablissement connexes des accès aux exploitations agricoles seront réalisés sans terrassement ni empierrement (simples élargissements ou acquisitions d'emprises).

4. ASPECTS HYDRAULIQUES

Le projet se situant en zone inondable. En conséquence, les travaux devront éviter tout remblaiement au-dessus du terrain naturel. Aucun dispositif ne devra faire obstacle à l'écoulement naturel des eaux.

Le rapport prévoit un écoulement naturel des eaux pluviales par infiltration vers la Marne. Sur l'aspect quantitatif, le projet est considéré comme ayant une imperméabilisation limitée, liée à l'ambition forte du MOA de mettre en œuvre le plus souvent possible une structure poreuse ce qui induit un impact nul sur ces portions.

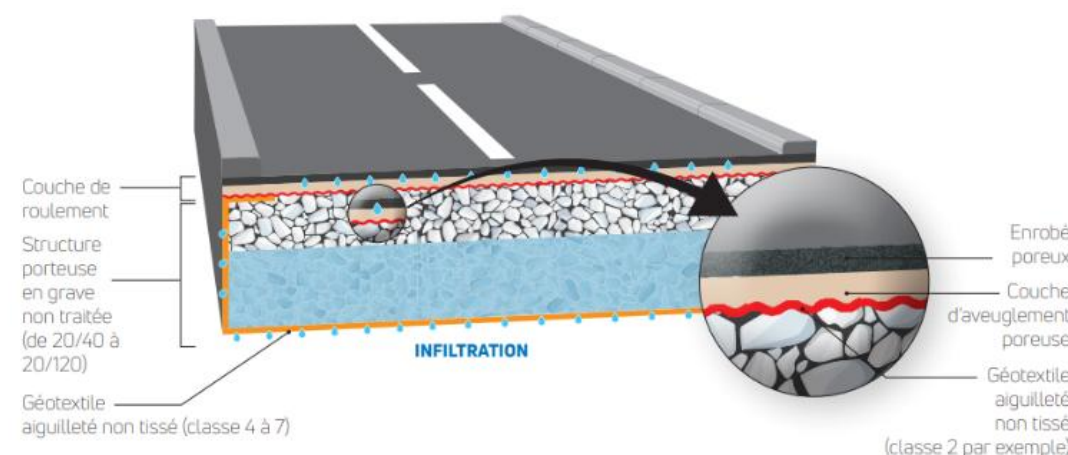


Figure 1 - Proposition de chaussée poreuse infiltrante issue des fiches ADOPTA

Des redents en matériaux moins perméables (porosité de type GNT0/31,5) seront ajoutés dans la structure poreuse perpendiculairement au profil en long pour travailler en alvéoles d'absorption adaptées aux pentes. La capacité d'absorption régulièrement répartie permettra d'éviter le risque de déstabilisation ou d'affouillement en point bas dès que les pentes sont supérieures à 1%.

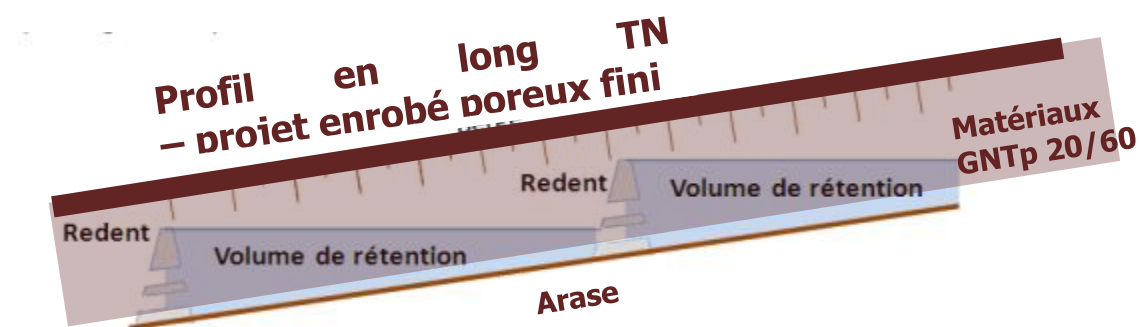


Figure 2 - Schéma de principe en long des volumes de rétention – infiltration pour les pentes > 1%

Ces redents réguliers en GNT0/31.5 cloisonnant en alvéoles de hauteur 34cm dans un géotextile (voir repères) caractérisés sur profil en long sur les pentes > à 1%.

5. LE PROFIL EN TRAVERS

Le parcours de la véloroute, illustré à la page précédente, n'a aucunement évolué par rapport au tracé présent dans la DUP de 2018. Seul le profil en travers a été modifié afin de correspondre aux recommandations du Cerema (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).

Le projet actualisé de la véloroute comprend trois types de profil différents permettant de s'adapter aux contraintes de circulations.

- En **site propre** (sans circulation de véhicules à moteur) : profil A (vélos et assimilés uniquement) et C (SP avec cheminement agricole parallèle) structure de véloroute poreuse (40cm GNT20/60 + 4cm BBdr 2/6 au liant biosourcé) + géotextile classe 6.
- Ponctuellement en site propre, la largeur de la bande roulante sera réduite jusqu'à 2m pour tenir compte des enjeux de biodiversité identifiés sur site, la coupe A bis ci-dessous y sera donc appliquée.
- En **site mixte partagé** avec les véhicules à moteur, le profil en travers type B est composée d'une structure plus porteuse avec une pente à 2% orienté vers le fleuve (45cm GNT0/31,5 + 5cm BBSG 0/10) + géotextile classe 6.

La véloroute se compose d'une structure plus drainante qui facilitera l'évacuation des eaux de surface et limitera l'imperméabilisation. Cela comprend :

- Une largeur de 3m (minimum conseillé par le CEREMA) ponctuellement réduite jusqu'à 2m sur des longueurs limitées en évitements de zones humides ou autres contraintes environnementales ;
- Une structure poreuse constituée d'une couche de roulement enrobés clairs drainants à base de liant biosourcé recouvrant une grave drainante sur environ 80% du tracé,
- Un partage de 20% de la voie avec les véhicules motorisés (agriculteurs et/ou riverains) et 80% interdits à tous véhicules à moteur hormis véhicules prioritaires et gestionnaires.

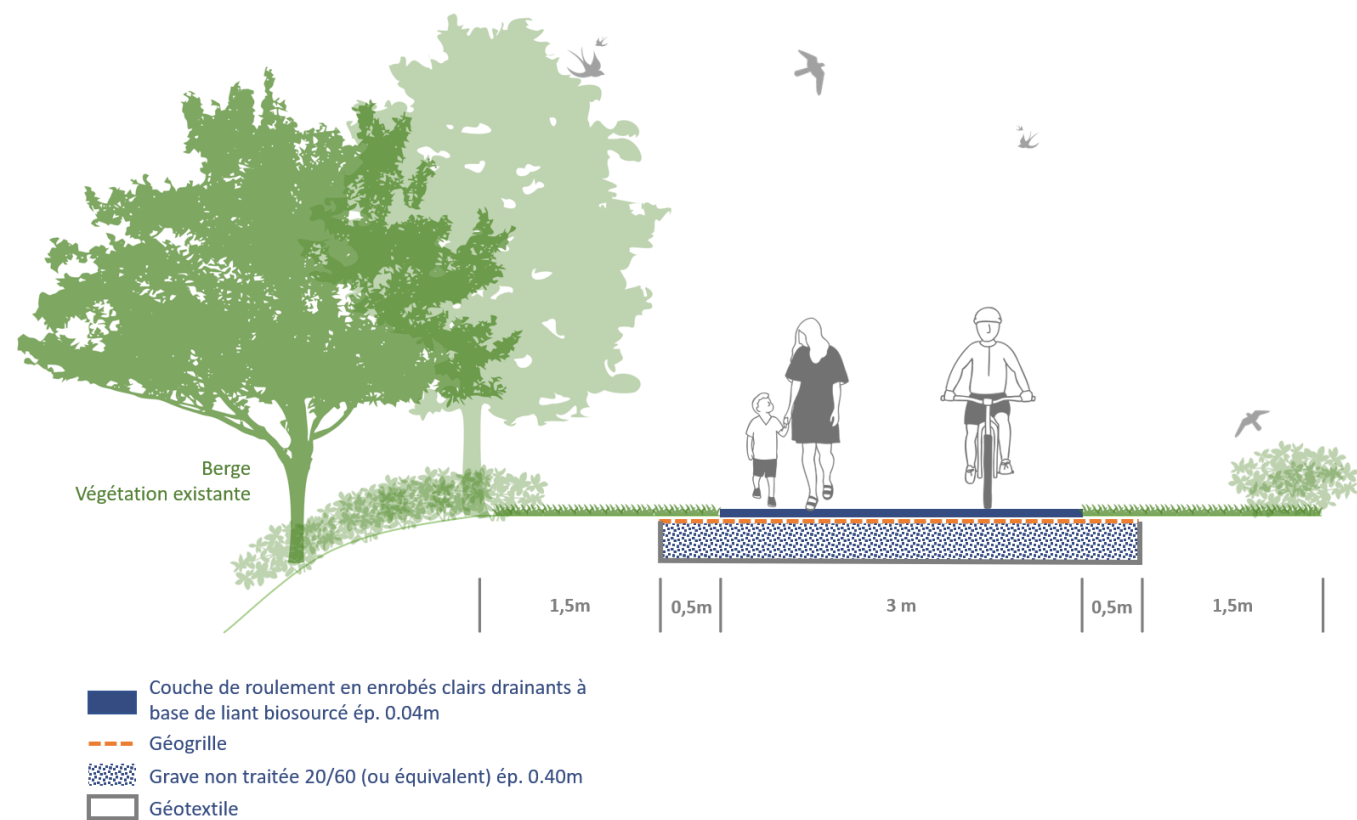


Figure 3 - A- Coupe type véloroute en site propre



Figure 4 - A bis - Coupe type véloroute en site propre

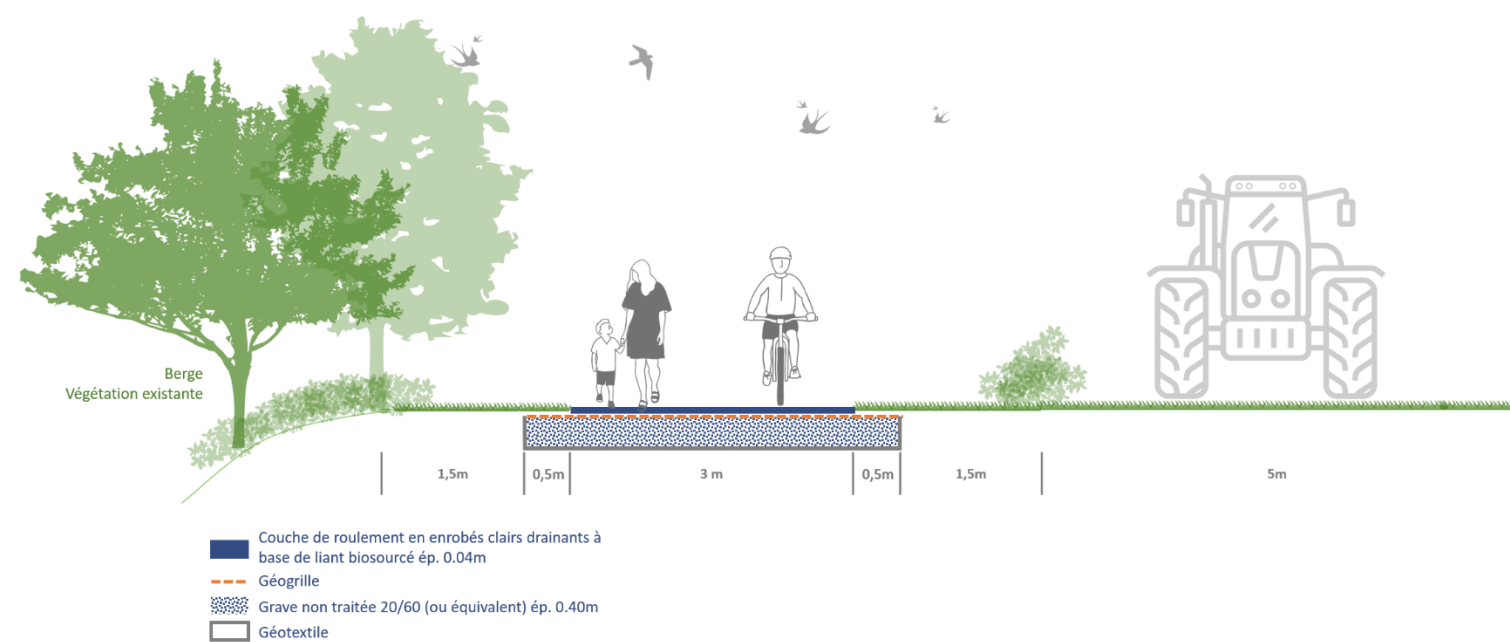


Figure 5 - C- Coupe type véloroute en site propre avec cheminement agricole

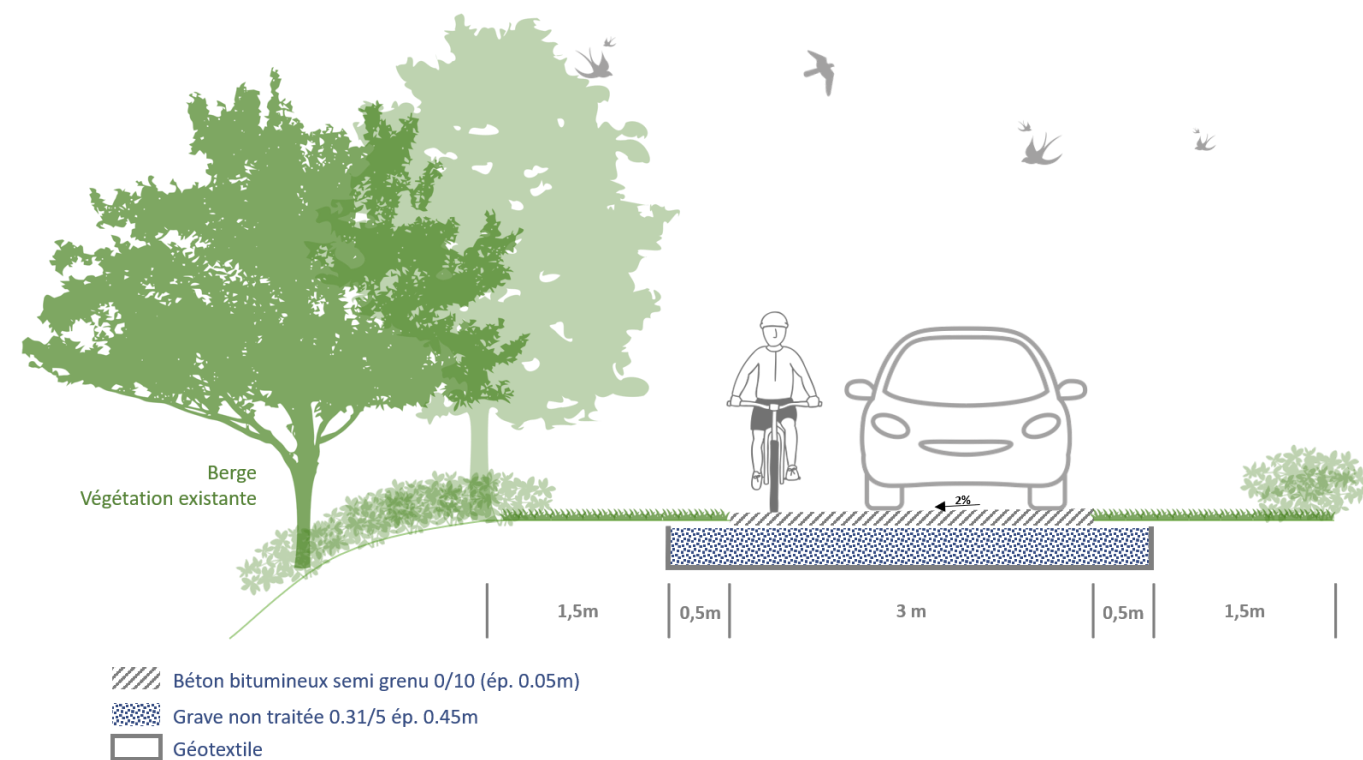


Figure 6 - B- Coupe type véloroute voie partagée

6. STRUCTURES ET REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE

ZONE non circulaire par des véhicules à moteur : Profil type A, Abis et C (site propre et site propre avec cheminement agricole parallèle)

- Couche de Forme (largeur 4m) : GNTp 35% de vide (en application du fascicule 70-2, qui demande un respect de $D/d > 3$) sur 40cm, renforcée par géotextile classe 6 sur l'arase de 50Mpa Mini
- Couche d'accrochage (de 2 à 4m de large) : Géogrille et liant bicouche adaptée au collage et à la mise en œuvre des enrobés choisis.
- Couche de Roulement (de 2 à 3m de large) : 4cm de BBDr2/6 ou BBDr2/8 clair (de préférence beige) à base de liant biosourcé.

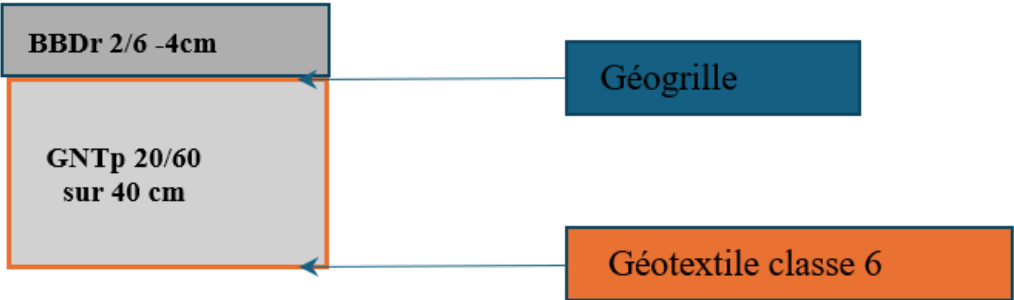


Figure 7 – Structure de la piste sur les profils type A et C

ZONE circulaire par des véhicules à moteur : profil type B (site partagé)

- Couche de Forme : GNT 0/31.5 sur 45cm, renforcée par géotextile classe 6 dessous.
- Couche d'accrochage : Liant bicouche adaptée au collage et à la mise en œuvre des enrobés.
- Couche de Roulement : 5cm de BBSG0/10 classe 2



Figure 8 – Structure de la piste sur les profils type B

7. MOBILIER

Dispositifs anti-accès motorisés

Le dispositif est composé de deux barrières en métal pivotantes sans déport de 2 m de longueur.



Figure 9 - Dispositifs anti-accès motorisés

Toutes les barrières pivotantes sont verrouillées par un cadenas pompier à empreinte triangle.

Couleur des barrières métal RAL restant à définir par le maître d'ouvrage.

Lorsque le dispositif interrompt la véloroute, les barrières sont positionnées en chicane avec un espacement longitudinal de 2,30 m permettant la giration des vélos avec remorque ou des tricycles. L'extrémité mobile de la barrière est positionnée à l'axe de la véloroute.

Lorsque le dispositif interrompt une voie en connexion avec la véloroute, les barrières sont positionnées face à face avec un écartement 1 m, permettant le passage des personnes à mobilité réduite.

Les espaces entre le dispositif et les limites de fait sont proposés à la maîtrise d'ouvrage soit par des potelets déformables en plastique recyclé ou acier peint, avec les caractéristiques suivantes :

Hauteur minimum hors sol de 1200 mm, Diamètre minimum 60 mm, Sceller dans le sol,

Espacement de 0,80 m minimum entre potelets,

Détection visuelle assurée par une teinte du potelet en contraste avec son environnement, notamment par une différenciation des couleurs entre le corps du potelet et son sommet.



Figure 10 - Potelet

Deux secteurs concernés sont identifiés sur les plans :

Après concertation, au carrefour de la véloroute et de la rue du Château, la véloroute est interrompue par deux chicanes, composées de deux barrières pivotantes et positionnées de part et d'autre du carrefour.

Au second carrefour, la voie communale n°3 de Trélou à Port à Bois est interrompue. L'accès à la rampe de mise à l'eau du SDIS est fermé par deux barrières pivotantes face à face et espacées d'un mètre.

Bornes : Points de repère :

Une borne en plastique recyclé noir numérotée par kilomètre sera posée en accotement et servira de point de repère à l'exploitation et aux secours (exemple de plaquette version noire et blanche ci-dessous).

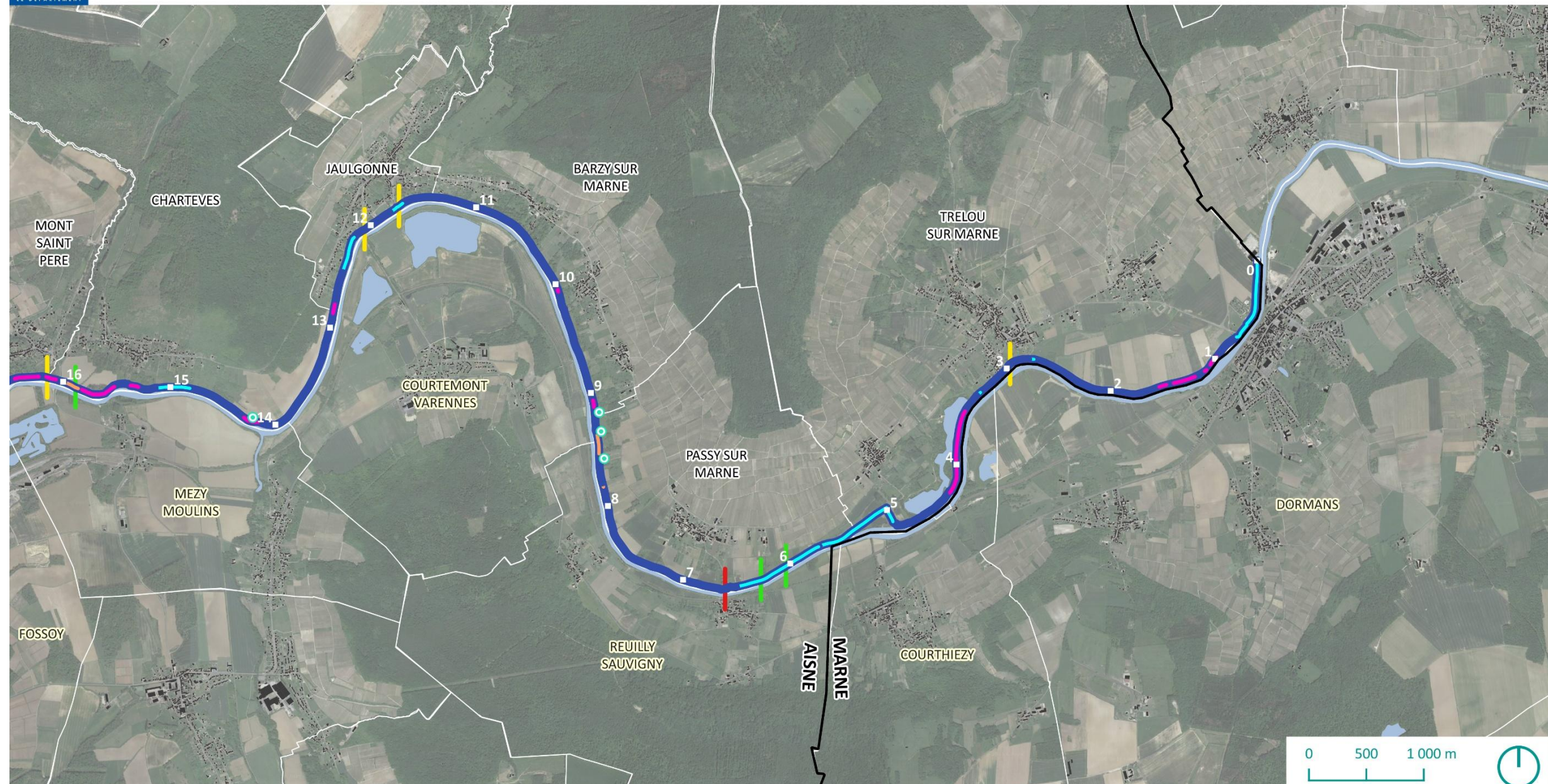


Figure 11 - Points de repère

8. PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DU PROJET : FOCUS SUR LES SECTIONS



Aménagement cyclables de la véloroute n°52
1/5 De Trelou-sur-Marne à Jaulgonne
Plan projet



Profils type du tracé projet

- A - Véloroute en site propre
- Abis - Véloroute en site propre dont la largeur est comprise entre 2m et 3m
- B - Véloroute voie partagée
- C - Véloroute en site propre avec cheminement agricole parallèle
- D - Aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale
- Points kilométriques

Site de compensation

- Zone humide

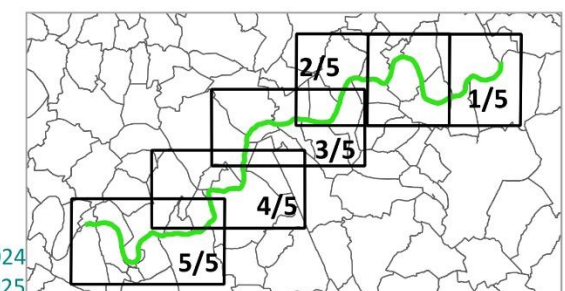
Travaux de réfection

- Ouvrages d'art
- Prolongement de buse
- Berges à conforter

Limites administratives

- Communes
- COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
- COMMUNES LIMITROPHES DU PROJET
- Surfaces
- Bâti
- Surface hydrographique

Données : IGN 2024 _ Département de l'Aisne 2025 Fond de plan : Google Maxar Technologies 2024
Réalisation : Iris Conseil 2025



Carte 5 - Plan général du projet 1/5



Profils type du tracé projet

- A - Véloroute en site propre
- Abis - Véloroute en site propre dont la largeur est comprise entre 2m et 3m
- B - Véloroute voie partagée
- C - Véloroute en site propre avec cheminement agricole parallèle
- D - Aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale
- Points kilométriques

Site de compensation

- Zone humide

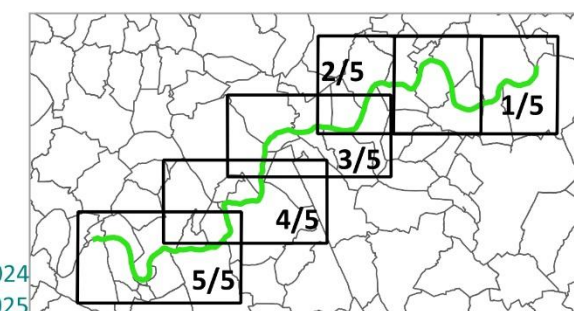
Travaux de réfection

- Ouvrages d'art
- Prolongement de buse
- Berges à conforter

Limites administratives

- Communes
- COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET**
- COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET**
- Surfaces
- Bâti
- Surface hydrographique

Données : IGN 2024 _ Département de l'Aisne 2025 Fond de plan : Google Maxar Technologies 2024
Réalisation : Iris Conseil 2025



Carte 6 - Plan général du projet 2/5



Profils type du tracé projet

- A - Véloroute en site propre
- Abis - Véloroute en site propre dont la largeur est comprise entre 2m et 3m
- B - Véloroute voie partagée
- C - Véloroute en site propre avec cheminement agricole parallèle
- D - Aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale
- Points kilométriques

Site de compensation

- Zone humide

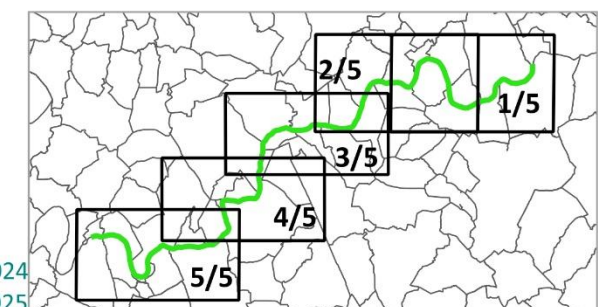
Travaux de réfection

- Ouvrages d'art
- Prolongement de buse
- Berges à conforter

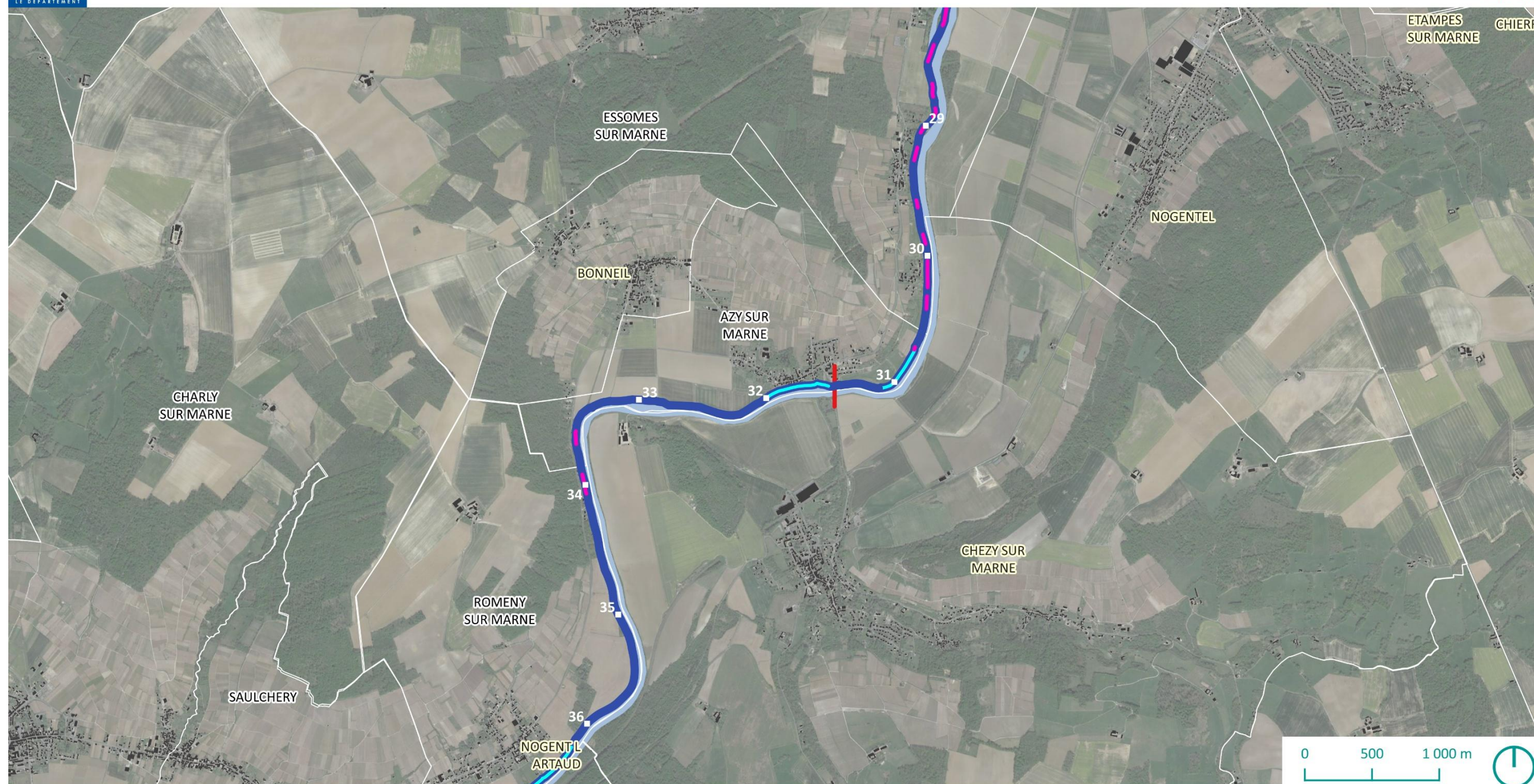
Limites administratives

- Communes
- COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
- COMMUNES LIMITROPHES DU PROJET
- Surfaces
- Bâti
- Surface hydrographique

Données : IGN 2024 _ Département de l'Aisne 2025 Fond de plan : Google Maxar Technologies 2024
Réalisation : Iris Conseil 2025



Carte 7 - Plan général du projet 3/5



Profils type du tracé projet

- A - Véloroute en site propre
- Abis - Véloroute en site propre dont la largeur est comprise entre 2m et 3m
- B - Véloroute voie partagée
- C - Véloroute en site propre avec cheminement agricole parallèle
- D - Aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale
- Points kilométriques

Site de compensation

- Zone humide

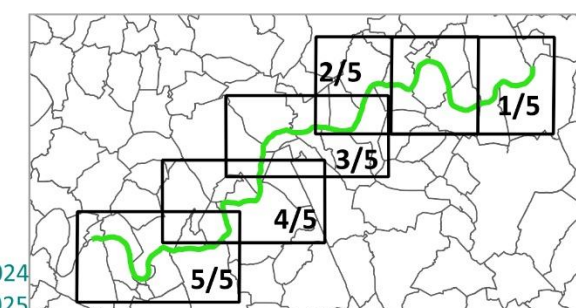
Travaux de réfection

- Ouvrages d'art
- Prolongement de buse
- Berges à conforter

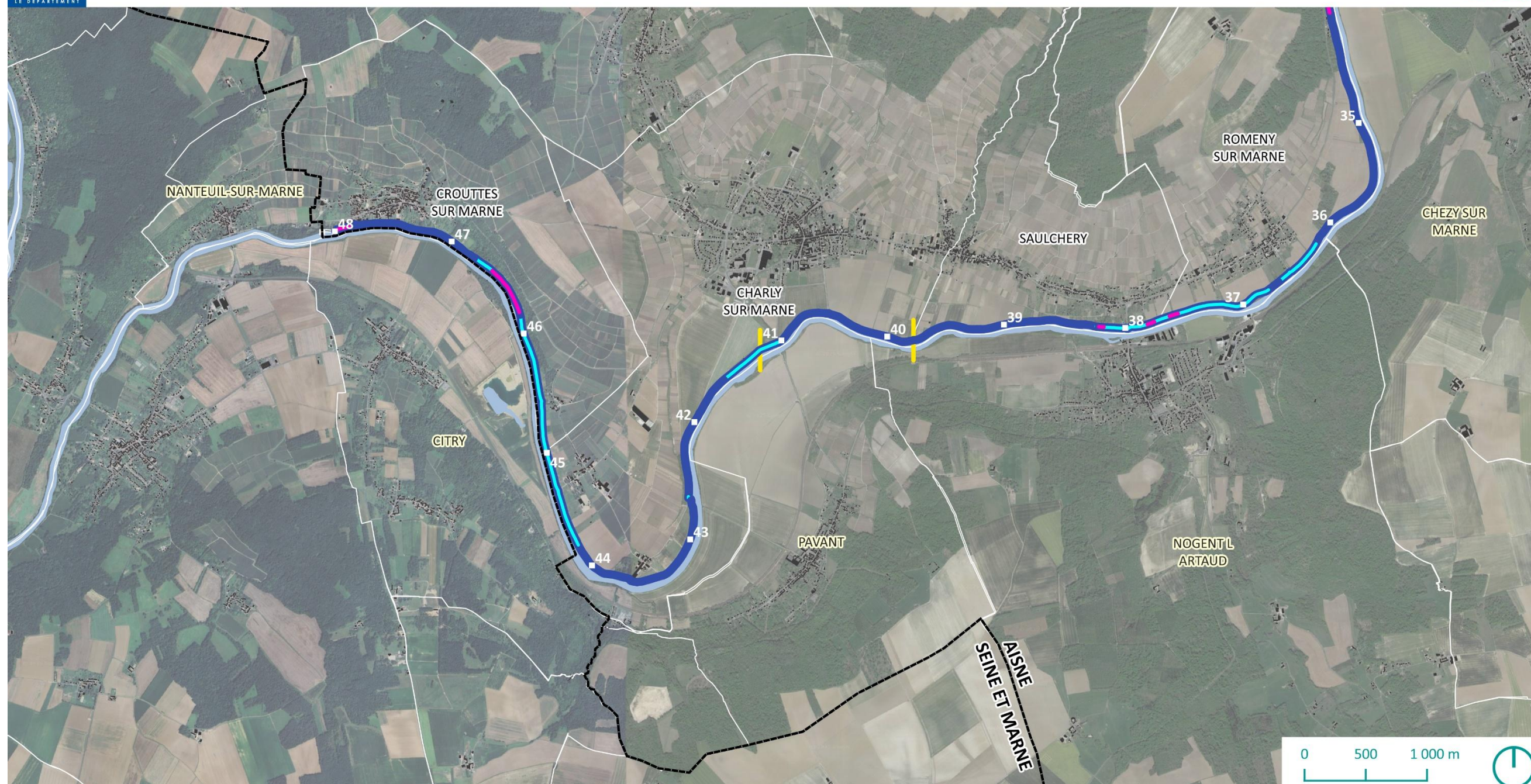
Limites administratives

- Communes
- COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
- COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET
- Surfaces
- Bâti
- Surface hydrographique

Données : IGN 2024 _ Département de l'Aisne 2025 Fond de plan : Google Maxar Technologies 2024
Réalisation : Iris Conseil 2025



Carte 8 - Plan général du projet 4/5



Profils type du tracé projet

- A - Véloroute en site propre
- Abis - Véloroute en site propre dont la largeur est comprise entre 2m et 3m
- B - Véloroute voie partagée
- C - Véloroute en site propre avec cheminement agricole parallèle
- D - Aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale
- Points kilométriques

Site de compensation

- Zone humide

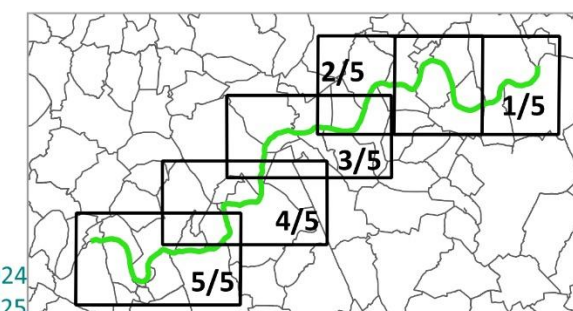
Travaux de réfection

- Ouvrages d'art
- Prolongement de buse
- Berges à conforter

Limites administratives

- Communes
- COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
- COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET
- Surfaces
- Bâti
- Surface hydrographique

Données : IGN 2024 _ Département de l'Aisne 2025 Fond de plan : Google Maxar Technologies 2024
Réalisation : Iris Conseil 2025



Carte 9 - Plan général du projet 5/5

9. IMPACT SUR LE FONCIER

De nombreuses parcelles seront nécessaires, leur acquisition est envisagée pour le projet afin de classer l'ensemble en domaine public départemental. Les parcelles susceptibles d'être impactées feront l'objet d'une enquête parcellaire.

10. TRAFICS

Les aménagements cyclables de la véloroute n°52 n'engendreront aucun trafic motorisé supplémentaire. Le projet consiste en effet à réaliser une piste cyclable soit en site propre, soit en voie partagée.

Il est difficile d'estimer les flux que recevra la véloroute n°52. Toutefois, deux types d'usage devraient se développer une fois l'itinéraire achevé et aménagé :

- Les flux liés aux habitants et résidents de la zone. Comme le montre une enquête réalisée par le Département de l'Aisne auprès des usagers de l'Eurovéloroute n°3 dans l'Aisne (sur l'Axe Vert de Thiérache et le long du canal entre Ribemont et Quierzy), on constate une augmentation des fréquentations de marcheurs et de cyclorandonneurs. Il s'agit de populations âgées (53% ont plus de 60 ans) qui ont un usage souvent quotidien de l'aménagement, car sécurisé et calme. Le public familial est également important, car la voie cyclable constitue de nouveau un lieu sécurisé de pratique du vélo, notamment pour les plus petits.
- Les flux touristiques liés au développement du vélotourisme (à l'instar de la Loire à Vélo). Selon une étude menée par le cabinet INDDIGO pour le compte du Département de l'Aisne, les flux de vélotouristes devraient augmenter le long de l'itinéraire (itinérance à vélo notamment). En effet, les expériences similaires montrent que les aménagements en site propre accroissent les pratiques (cf. le graphique ci-dessous). Une démarche de promotion de cet itinéraire est également en cours avec deux stratégies : une approche locale de développement qui passera notamment par la promotion des sites touristiques locaux et une stratégie nationale.

À terme, il est prévu d'atteindre une fréquentation similaire à celle de l'EV3 d'ores et déjà mise en service dans le Département de l'Aisne.

Sur ce point de comptage 34 891 passages tous modes actifs, deux sens sur l'année 2022 dont 15 860 vélos.

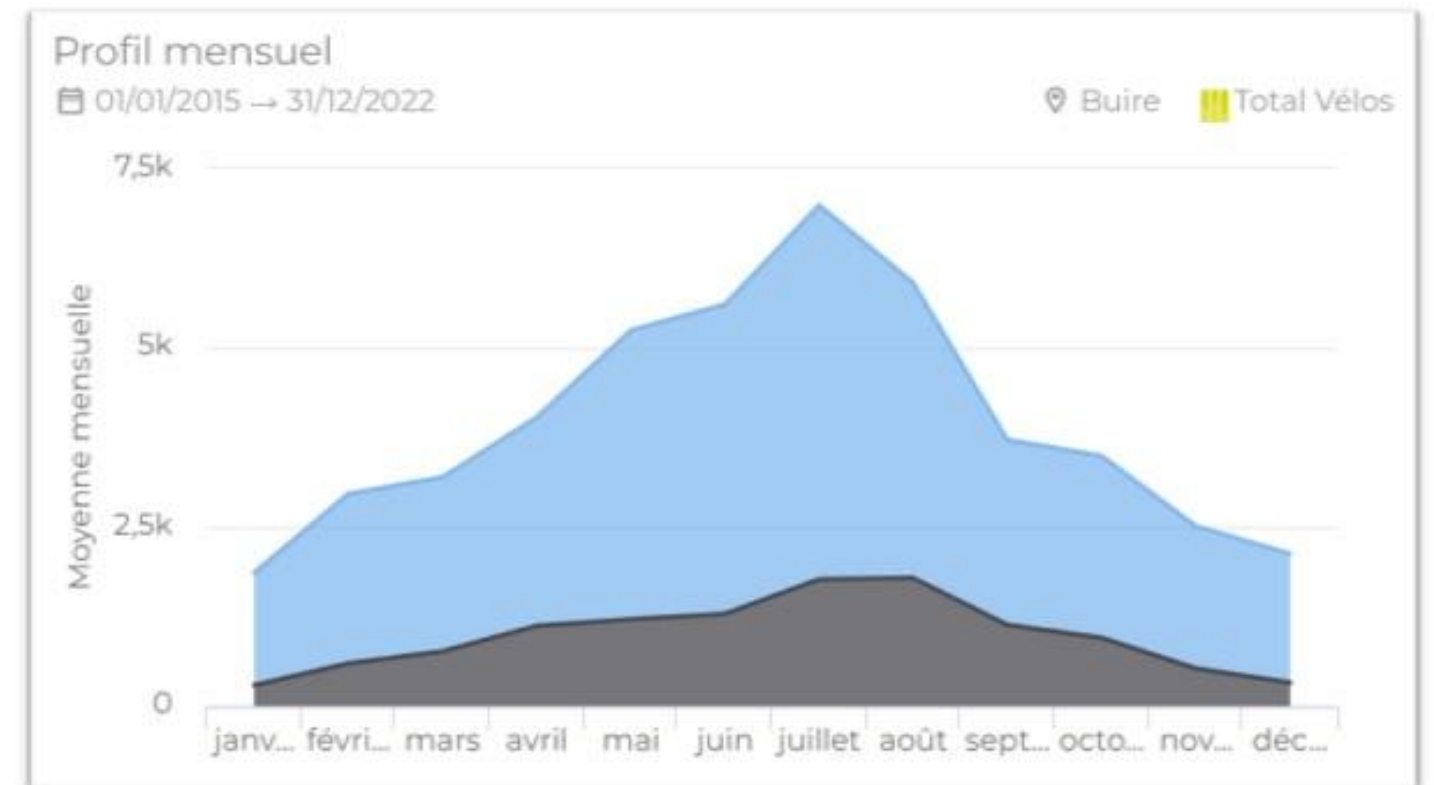


Figure 12 - Moyenne sur 7ans sur l'EV3 des fréquentations mensuelles à proximité de Buire dans l'Aisne

III- Réalisation du projet

1. TRAVAUX ENVISAGES

1.1 Travaux préparatoires

Les travaux préparatoires et de démolition concernent uniquement : l'élagage, le débroussaillage de l'emprise, le décapage des horizons superficiels.

1.2 Terrassements

Les terrassements en déblai voire purges de la largeur de 4m sur les sections à 3m de large.

Après le décapage des horizons superficiels et le complément nécessaire à la mise en œuvre de la couche de forme de 40 à 45 cm.

1.3 Signalisation horizontale (cf. IISR)

Aucun marquage d'axe.

Les seuls travaux de signalisation horizontale concernent de la pose de résine blanche :

- Le marquage des bandes STOP ou carrés CEDEZ LE PASSAGE (marquage réglementaire en demi-homothétie avec axe sur 1m),
- Le marquage passage piéton si nécessaire,
- Marquage d'intersection véloroute avec autre route : 4 logos 2 piétons + 2 cycles.

1.4 Signalisation verticale (cf. IISR)

Les travaux de signalisation verticale concernent les panneaux de signalisation routière :

- B7b+ M9c: Panneaux d'interdiction aux véhicules à moteur (desserte propriétés riveraines tolérées)
- B39 (souvent au dos du précédent) précisant « fin d'interdiction aux véhicules à moteur »
- AB4 : STOP
- AB3a et panonceau CEDEZ LE PASSAGE, voir panonceau M7
- C1A : parkings créés
- B6 + M6 + M9 réservant le parking à certains usagers définis comme les pompiers,
- A14,
- B14 (10km/h)
- et leurs pré-signalisations éventuelles.

Les panneaux seront de taille petite (en site propre) à normale (si partage), potentiellement miniature si site propre en agglomération, de niveau classe de réflexion 2. Ils seront implantés et scellés de sorte d'assurer la visibilité et avec un recul de 0,70m minimum entre le bord du panneau et la chaussée résistants aux vents caractéristiques du secteur.

Les panneaux directionnels Dv21 mentions principales :

- Paris – Crouettes-sur-M.
- Strasbourg –Trélou-sur-M.
- + éventuel ajout de la mention Château-Thierry

Les panneaux de signalisation touristique (RIS, PIT) seront définis en concertation avec les EPCI et communes concernées une fois l'infrastructure réalisée.

1.5 Traitement des accotements

Les accotements seront reconstitués en terre végétale, arrêtée au niveau supérieur de la chaussée tolérance 0/ -2cm. Sur 0,5m de large maximum de part et d'autre de la voie revêtue ou moins si le TN n'est pas remanié pour la mise en œuvre de la couche de forme.

1.6 Assainissement routier et rejets d'eaux pluviales

En dehors de voies et rues existantes le long du halage :

- Par infiltration sur les 80% de voie poreuse 0% de pente en travers.
- Par pente de 2% vers la marne ou les buses ou points bas existants.

1.7 Travaux de confortement de berges

Le projet nécessite également des travaux de confortement au droit de deux secteurs :

- Sur la commune d'Azy sur Marne, travaux de berges limités à environ 37m au pied de l'OA RD151.
- Sur la commune de Passy sur Marne, travaux de berges limités à environ 54m au pied de l'OA RD852.

1.7.1 Secteur de Passy sur Marne (54 ml) :

Sur la partie amont, la protection envisagée est constituée d'un parement en enrochements libres à 3H/2V reposant sur un sabot para fouille et surmonté d'un talus végétalisé à 2H/1V.

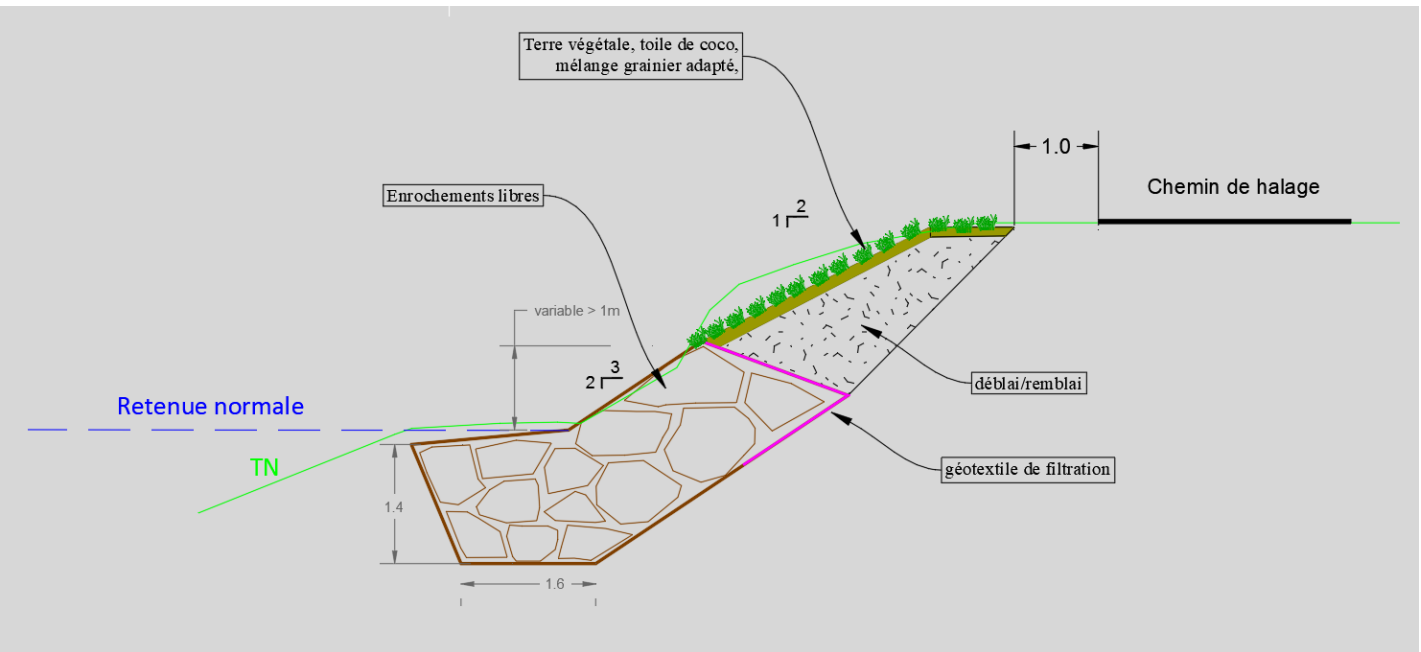


Figure 13 – coupe type de confortement sur le linéaire de berge à pente douce- Passy-sur-Marne

Une attention particulière sera accordée au raccordement de cette protection à la berge existante, notamment au niveau de l'ancrage, afin de prévenir tout risque de contournement en période de crue.

Au droit des ouvrages d'art, en raison de contraintes locales telles qu'un talus raide, une emprise très limitée en crête et des forces tractrices importantes en crue, la mise en œuvre d'enrochements non liaisonnés est proscrite. Un enrochement liaisonné, conformément à la coupe type suivante, sera donc privilégié.

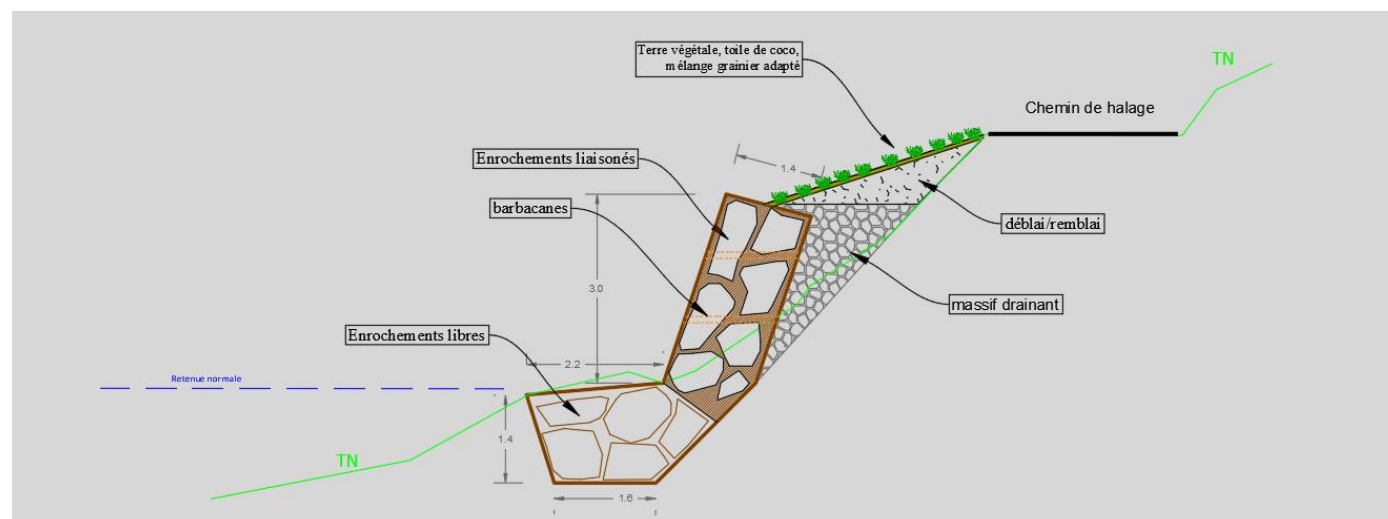


Figure 14 – coupe type de confortement à l'approche des ouvrages d'art (berge raide) – Passy-sur-Marne

La protection est constituée d'un ouvrage en enrochements libres sur la partie basse, cette partie pouvant être réalisée en eau protégée contre les phénomènes d'affouillement. Un parement en enrochement liaisonné viendra ensuite protéger le talus, des matériaux drainants seront disposés en arrière de l'ouvrage et des barbacanes en travers du parement permettant ainsi le drainage du talus et de l'ensemble.

1.7.2 Secteur d'Azy Sur Marne (37 ml) :

La configuration de la berge est relativement similaire à celle observée sur le secteur de Passy-sur-Marne, avec une berge douce en amont et une pente plus raide à l'approche de l'ouvrage d'art. Au droit de l'ouvrage, la coupe de confortement retenue est identique à celle mise en œuvre sous l'ouvrage de Passy-sur-Marne, à savoir un enrochement liaisonné.

Sur la partie amont du projet, une zone de frayères a été identifiée. Dans le cadre de sa restauration, un matelas de matériaux graveleux terreux, prélevés dans le lit du cours d'eau, sera mis en place au niveau de la partie supérieure du sabot para fouille. Ce matelas permettra de recréer un substrat favorable à la reproduction piscicole et sera complété par la pose de blocs isolés afin de diversifier les écoulements.

Pour reconstituer un habitat proche de l'existant, des plantations d'espèces hélophytes seront réalisées, incluant *Pulicaria dysenterica*, *Lythrum salicaria*, *Persicaria amphibia*, *Phragmites australis*, *Typha latifolia* et *Phalaris arundinacea*.

En complément, des boutures de saules seront installées sur la partie inférieure du parement, afin de reconstituer le cordon rivulaire. Ces aménagements permettront de renforcer la continuité écologique le long de la berge et de favoriser l'installation d'habitats propices aux frayères.

La coupe type appliquée sur cette portion amont est la suivante :

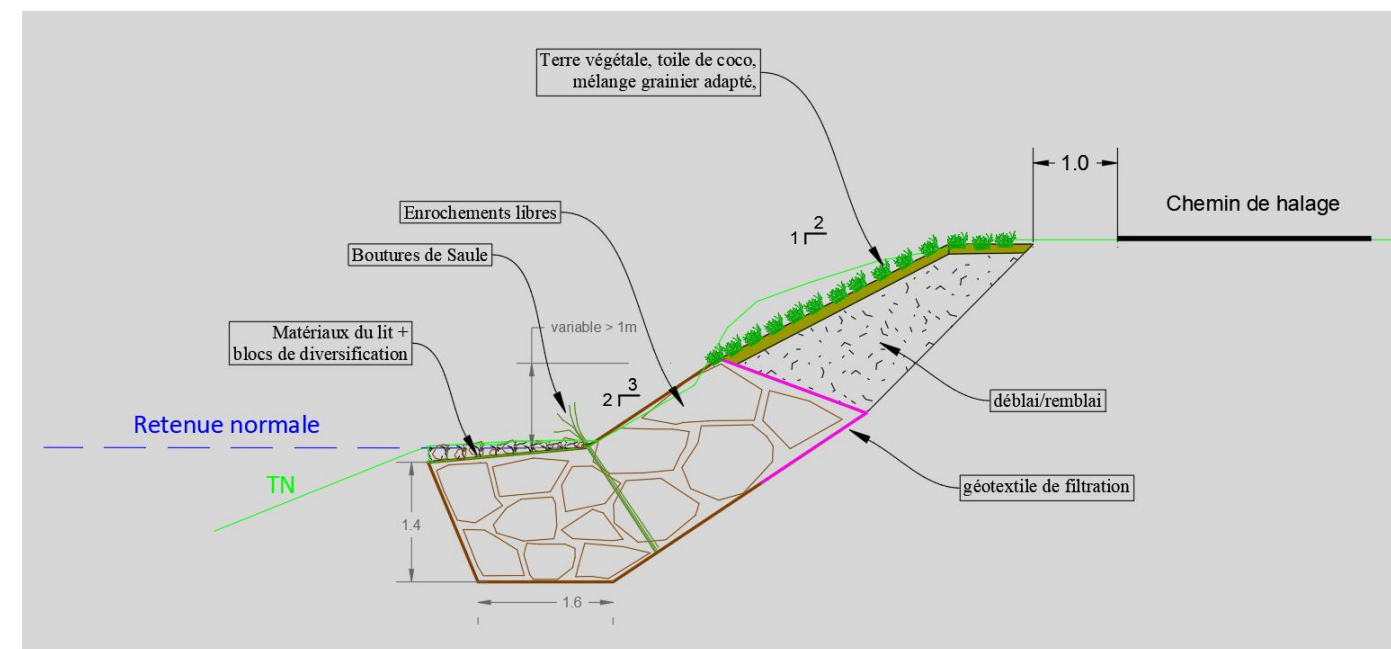


Figure 15 – coupe type de confortement sur le linéaire de berge à pente douce- Azy-Sur Marne

1.8 Engagement des procédures et travaux pour la mise en place des mesures compensatoires

Conformément aux exigences réglementaires et aux principes de la séquence « Éviter, Réduire, Compenser » (ERC) définis par le Code de l'Environnement, le projet de véloroute n°52 intègre des mesures compensatoires spécifiques pour limiter les incidences résiduelles sur les zones humides impactées.

Ces zones humides, bien que limitées en surface (<1 ha sur les secteurs concernés), constituent des habitats sensibles dont la destruction ou l'altération nécessite une compensation adaptée et fonctionnelle.

Afin de garantir l'efficacité écologique de ces mesures compensatoires et de répondre aux attendus réglementaires qui imposent la mise en œuvre **avant ou concomitamment aux impacts**, le maître d'ouvrage a prévu que l'ensemble des actions compensatoires écologiques soient engagées **dès le démarrage de la première tranche des travaux**.

Cette programmation volontaire et anticipée des interventions permettra :

- **De restaurer ou recréer des fonctions écologiques équivalentes** : en favorisant la rétention et l'infiltration des eaux, le maintien des zones humides adjacentes et la préservation de la biodiversité associée ;
- **De disposer d'un délai d'installation suffisant** pour la végétation et les habitats humides, garantissant ainsi que ces milieux soient opérationnels avant que les impacts de la phase travaux ne surviennent sur les zones initialement présentes ;
- **De respecter les objectifs réglementaires** en matière de compensation écologique, notamment la nécessité d'assurer une **équivalence fonctionnelle et spatiale** effective ;

- **De faciliter le suivi écologique** dès la phase initiale du projet, en intégrant les travaux de compensation dans le planning global, ce qui permettra une coordination optimale des entreprises intervenantes et un contrôle renforcé de la bonne exécution des mesures ;
- **De réduire les risques d'échec de la compensation** : en profitant des cycles biologiques favorables (périodes de plantation, hydrologie saisonnière), la précocité des actions maximise les chances de succès écologique à long terme.

Ces **mesures compensatoires seront décrites de manière détaillée dans le tome 2 de l'étude d'impact** (PIÈCE E.2), incluant :

- Le choix des espèces locales adaptées aux milieux humides (respect des chartes de provenance locale) ;
- Les modalités précises de terrassement, de modelage des sols et d'installation des végétaux ;
- Les engagements de suivi et d'entretien nécessaires pendant les premières années, afin de garantir la réussite écologique des aménagements.

En s'engageant à réaliser ces actions **dès le démarrage de la première tranche des travaux**, le Département de l'Aisne démontre sa volonté d'assurer une **compensation anticipée, proportionnée et conforme aux exigences réglementaires**, permettant de limiter au maximum les incidences résiduelles du projet sur les zones humides et d'assurer leur pérennité environnementale.

2. PHASAGE ET DURÉE DES TRAVAUX

Le projet sera réalisé en plusieurs phases au rythme des négociations avec les différents acteurs concernés (DREAT IDF, VNF, communes), de l'avancement de la véloroute elle-même dépendante des acquisitions foncières ou de façon plus urgente si un désordre se fait jour sur les structures des deux ouvrages d'art concernés.

3. EMPRISES NÉCESSAIRES À LA RÉALISATION DES TRAVAUX

Des espaces utiles aux installations de chantier feront l'objet de recherches avec le maître d'œuvre puis les entreprises chargées des travaux le moment venu, le tout en accord avec des intermédiaires locaux.

IV - Calendrier prévisionnel du projet

Les grandes étapes du calendrier sont prévues aux horizons suivants :

- Les études et dossiers réglementaires entre 2024 et 2025 ;
- L'enquête publique fin 2025 ;
- Le démarrage des travaux est prévu en 2026, avec l'engagement des procédures et travaux nécessaires à la mise en place des mesures de compensation.

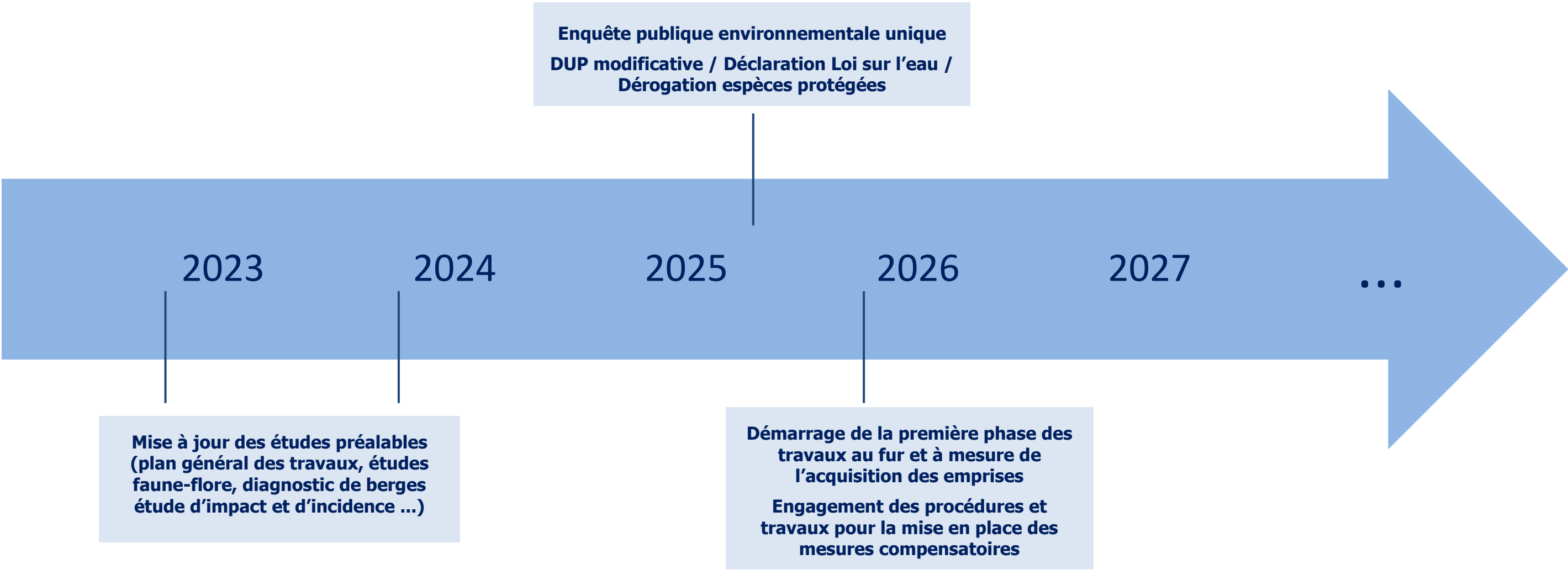


Figure 16 : Calendrier prévisionnel de l'opération

V - Estimation sommaire des dépenses

1. ESTIMATION DU COUT DU PROJET

Le projet sera financé et piloté par le Conseil départemental de l'Aisne.

Les préoccupations environnementales ont fait partie intégrante des études relatives à l'aménagement cyclable de la véloroute n°52 entre Crouettes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne, dès ses phases amont.

La dépense totale prévisible pour la réalisation du projet soumis à l'enquête est estimée à environ 11 300 000 €HT, soit 13 560 000 €TTC.

Le maître d'ouvrage s'est attaché à réduire au maximum les impacts associés au projet par des mesures adaptées au contexte local.

Les dépenses attendues se décomposent comme suit (valeur 2024) :

- Études : 450 000 € TTC ;
- Aménagement de la véloroute (travaux de réalisation de la voie cyclable) : 11 015 000 € TTC ;
- Équipements (signalisation, barrières anti-accès et autres sécurisations) : 200 000 € TTC ;
- Assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'acquisition foncière amiable : 850 000 € TTC (hors expropriation éventuelle)
- Acquisitions foncières : 150 000 € TTC (hors AMO) ;
- Mesures d'évitement, de réduction et de compensation : 360 000 € TTC ;
- Reprise des berges : 255 000 € TTC.

2. MODALITÉS DE RÉALISATION ET FINANCEMENT DU PROJET

Le Conseil départemental de l'Aisne assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet d'aménagement cyclable de la Véloroute 52 dont le montant est évalué à plus de 11 millions d'euros HT dans sa partie axonaise. À ce titre, il est déterminé à réaliser dans les meilleurs délais cet investissement structurant pour l'usage des mobilités douces et l'attractivité touristique de l'Aisne. L'Europe, l'État et la Région ont été sollicités pour cofinancer cette opération et le seront au fur et à mesure de l'avancement.

Dès septembre 2023, le projet du conseil départemental de l'Aisne prévoyant l'aménagement de la véloroute nationale 52 sur la section de Trélou sur Marne a été lauréat de la 6ème édition de l'appel à projets en faveur des mobilités actives (plan vélo de l'État) au côté de 21 autres projets dans les Hauts-de-France garantissant une prise en charge à hauteur de 50%. La région des Hauts de France a été sollicitée au titre de l'appel à projet MOTE pour 25% supplémentaires sur ce même tronçon en mai 2025. L'Europe pourrait être sollicitée dans le cadre du Fond FEDER mais uniquement pour les parties d'aménagement incluses dans les aires urbaines.

TABLE DES FIGURES

Figure 1 – Proposition de chaussée poreuse infiltrante issue des fiches ADOPTA.....12

Figure 2 – Schéma de principe en long des volumes de rétention – infiltration pour les pentes > 1%.....12

Figure 3 – A- Coupe type véloroute en site propre13

Figure 4 – A bis – Coupe type véloroute en site propre.....13

Figure 5 – C- Coupe type véloroute en site propre avec cheminement agricole.....13

Figure 6 – B- Coupe type véloroute voie partagée.....13

Figure 7 – Structure de la piste sur les profils type A et C 14

Figure 8 – Structure de la piste sur les profils type B 14

Figure 9 – Dispositifs anti-accès motorisés..... 14

Figure 10 – Potelet..... 14

Figure 11 – Points de repère 15

Figure 12 – Moyenne sur 7ans sur l'EV3 des fréquentations mensuelles à proximité de Buire dans l'Aisne21

Figure 13 – coupe type de confortement sur le linéaire de berge à pente douce- Passy-sur-Marne 23

Figure 14 – coupe type de confortement à l'approche des ouvrages d'art (berge raide) – Passy-sur-Marne 24

Figure 15 – coupe type de confortement sur le linéaire de berge à pente douce- Azy-Sur Marne..... 24

Figure 16 : Calendrier prévisionnel de l'opération27

TABLE DES CARTES

Carte 1 – Présentation de l'aire d'étude5

Carte 2 – Schéma départemental des véloroutes et voies vertes de l'Aisne adopté le 10 mars 2025.....6

Carte 3 – Situation du projet.....9

Carte 4 – Communes traversées par le projet..... 10

Carte 5 – Plan général du projet 1/5 16

Carte 6 – Plan général du projet 2/517

Carte 7 – Plan général du projet 3/5..... 18

Carte 8 – Plan général du projet 4/5..... 19

Carte 9 – Plan général du projet 5/5..... 20

