



AMÉNAGEMENT DE LA VÉLOROUTE N°52 ENTRE CROUTES-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

PIECE E.4 : Résumé Non Technique (RNT)

Mai 2026

SUIVI DES MODIFICATIONS

Version	Date	Auteurs	Date de la vérification	Vérifié par	Commentaire
V0	05/05/2025	PAGANI Léa	07/07/2025	VERRONNEAU Juliette	Création du document
V1	11/07/2025	VERRONNEAU Juliette	11/07/2025	VERRONNEAU Juliette	Mise en cohérence avec la pièce C
V2	17/07/2025	VERRONNEAU Juliette	21/07/2025	VERRONNEAU Juliette	Mise à jour suite réunion DDT/DRIEAT
V2.2	24/07/2025	LAURENT Vincent			Réajustement suite relecture MOA
V3	05/03/2026	VERRONNEAU Juliette	11/03/2026	VERRONNEAU Juliette	Mise à jour suite avis MRAE
V3.1	13/03/2026	VERRONNEAU Juliette	13/03/2026	VERRONNEAU Juliette	Mise à jour suite avis MRAE
V3.2	01/04/2026	VERRONNEAU Juliette	01/04/2026	VERRONNEAU Juliette	Mise à jour suite avis MRAE
V4	13/05/2026	VERRONNEAU Juliette	13/05/2026	VERRONNEAU Juliette	Mise à jour suite complément DDT

SOMMAIRE

<i>Suivi des modifications</i>	<i>1</i>	<i>8. Compatibilité du projet avec l'affectation du sol définie par les documents d'urbanisme et son articulation avec les plans, schémas et programmes</i>	<i>89</i>
<i>Sommaire</i>	<i>2</i>	<i>9. Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus</i>	<i>91</i>
<i>1. Préambule</i>	<i>3</i>	<i>10. Évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000</i>	<i>91</i>
<i>2. Contexte général de l'opération</i>	<i>3</i>	<i>11. Description des méthodes de prévision et des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement</i>	<i>93</i>
<i>3. Les objectifs de l'itinéraire cyclable</i>	<i>4</i>	<i>12. Auteurs des études</i>	<i>94</i>
<i>4. Présentation du projet</i>	<i>6</i>		
4.1 Les communes concernées	6		
4.2 Lignes directrices et éléments de choix	7		
4.3 Implantation	7		
4.4 Aspects hydrauliques	7		
4.5 Le profil en travers	8		
4.6 Mobilier	10		
4.7 Présentation détaillée du projet : focus sur les sections	11		
4.8 Impact sur le foncier	16		
4.9 Trafics	16		
4.10 Modalités de réalisation et financement du projet	16		
4.11 Calendrier prévisionnel de l'opération	17		
<i>5. Présentation des différentes solutions d'aménagement envisagées</i>	<i>18</i>		
<i>6. Enjeux, impacts et mesures</i>	<i>19</i>		
6.1 Préambule	19		
6.2 Aires d'étude	20		
6.3 Synthèse de l'état initial de l'environnement multithématique	27		
6.4 Milieu Physique	35		
6.5 Ressource en eau et milieux aquatiques	36		
6.6 Milieu Naturel	40		
6.7 Patrimoine, paysage et tourisme	56		
6.8 Milieu humain	60		
6.9 Cadre de vie	72		
6.10 Incidences environnementales liées à la vulnérabilité du projet face aux risques d'accidents ou de catastrophes	73		
6.11 Mesures d'accompagnement et de suivi	75		
6.12 Synthèse des mesures ERCAS	76		
<i>7. Estimation du cout du projet</i>	<i>89</i>		

1. PREAMBULE

Ce résumé non technique présente de manière simplifiée le projet d'aménagement de la véloroute n°52 entre Crouttes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne, ainsi que ses impacts et les mesures envisagées pour permettre l'insertion du projet dans son environnement.

Conformément à la loi définissant le contenu réglementaire des études d'impact, ce résumé en constitue l'une des parties obligatoires.

La présente étude d'impact est relative à la réalisation du projet d'aménagement de la véloroute n°52 entre Crouttes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne.

L'enquête publique a pour objectif de présenter le projet aux riverains, de leur faire connaître la localisation et la nature des travaux, ainsi que les caractéristiques du projet et leurs impacts sur l'environnement et la santé.

Elle a pour but également de permettre au public de s'exprimer vis-à-vis de ce projet et d'apporter autant que nécessaire des éléments d'information complémentaires.

Le résumé non technique est une synthèse de l'étude d'impact sur l'environnement. Son objectif est de vulgariser et de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude d'impact. Il doit reprendre, sous forme synthétique, les éléments essentiels et les conclusions de chacune des parties de l'étude d'impact (article R.122-5 du code de l'environnement) soit :

- Le projet ;
- Les alternatives ainsi que l'option de non-réalisation du projet ;
- Les principaux enjeux environnementaux en lien avec le dossier, en expliquant comment le principe de proportionnalité a été appliqué à chaque thématique listée à l'article R.122-5 du code de l'environnement selon les différents enjeux présents sur le territoire ;
- Les principaux impacts du projet, et si cela est pertinent ses effets cumulés, ainsi que le déroulement de la démarche éviter-réduire compenser (ERC) et les mesures envisagées ;
- Les éventuelles incidences résiduelles après application de la séquence ERC ;
- Les points ayant nécessité de la concertation et les réponses apportées par le maître d'ouvrage ;
- Une explication des termes techniques incontournables.

Dans le cadre de cette procédure d'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative, à la déclaration au titre de la Loi sur l'eau et à la dérogation d'atteinte aux espèces protégées, une mise à jour de l'étude d'impact du projet (initiale de 2018) sur l'environnement est réalisée.

2. CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION

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 Crouttes-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 des 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 mètres 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 la 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.

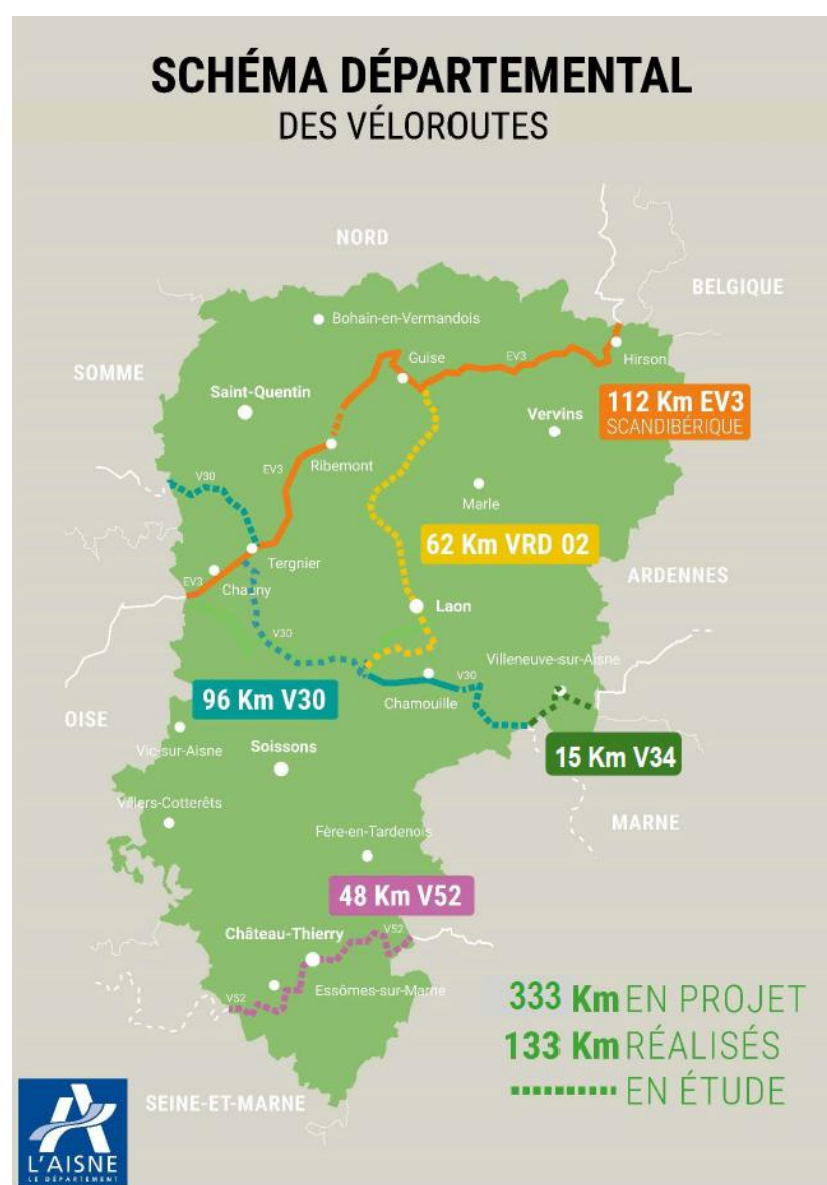
Le projet ainsi revu représente un investissement estimé à 11,6 millions d'euros HT.

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 V52 prévoit de réaliser une DUP modificative et un dossier d'autorisation environnemental au titre de la loi sur l'eau qui comprennent une actualisation de l'étude d'impact, et de nouvelles études complémentaires.



Carte 1 - Schéma départemental des véloroutes et voies vertes de l'Aisne adopté le 10 mars 2025

3. 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 structures 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 revêtue. 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 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 constituera 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. Aisne Tourisme et le Conseil départemental misent 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.

4. PRESENTATION DU PROJET

4.1 Les communes concernées

L'opération consiste en l'aménagement cyclable 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 47,4 km, permettant de relier Paris à Strasbourg.

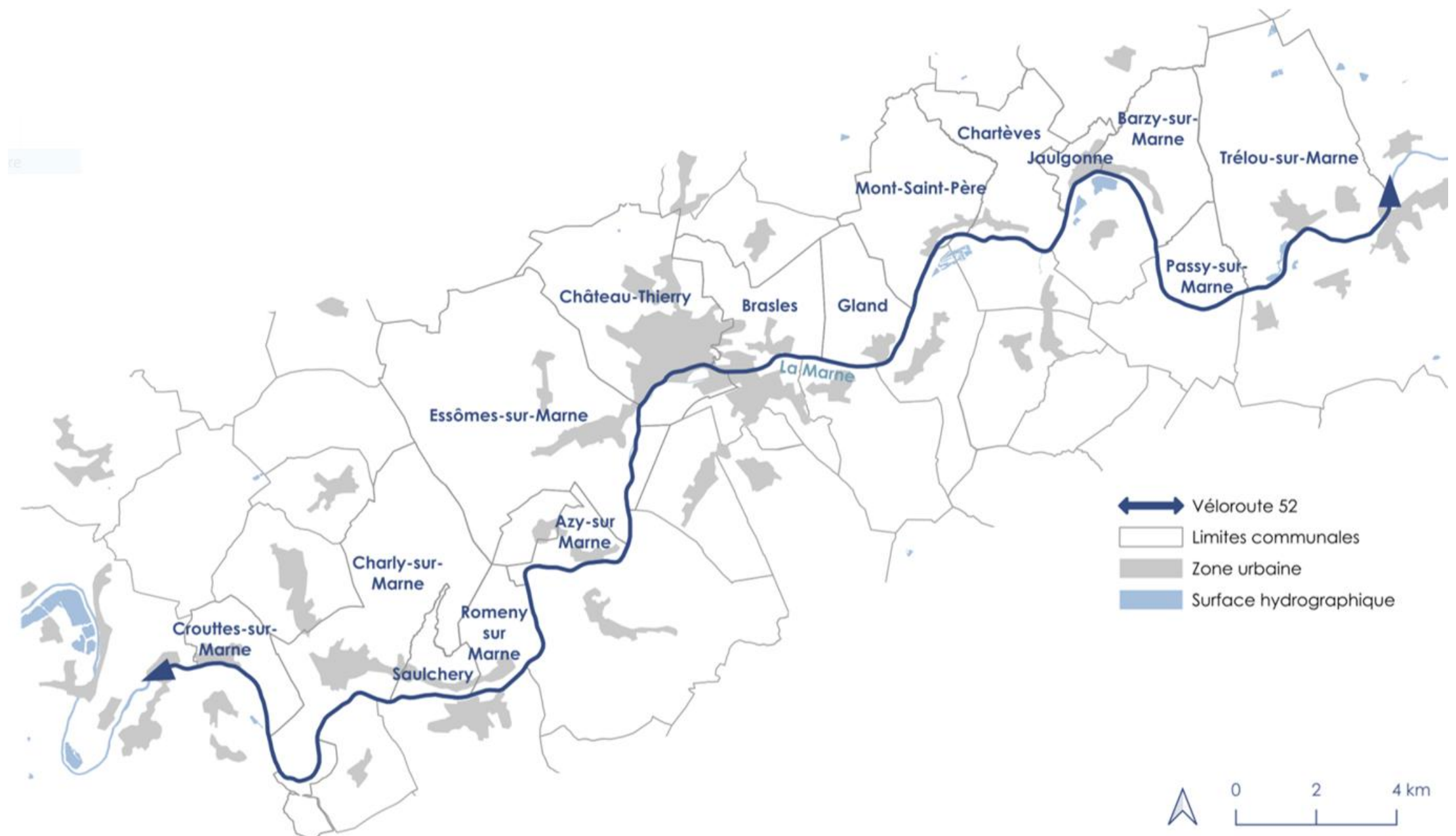
Le projet traverse les communes de Crouttes-sur-Marne, Charly-sur-Marne, Saulchery, Romeny-sur-Marne, Azy-sur-Marne, Essômes-sur-Marne (Château-Thierry gardant la maîtrise d'ouvrage sur son territoire), Brasles, Gland, Mont-Saint-Père, Chartèves, Jaulgonne, Barzy-sur-Marne, Passy-sur-Marne et Trélou-sur-

Marne suivant le chemin de halage en rive droite (Nord).

L'objectif de l'aménagement est de sécuriser 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.

Le tracé emprunte le réseau existant en voie partagée sur la commune de Château-Thierry (aménagements en partie réalisés depuis la DUP de 2018).



Carte 2 - Communes traversées par le projet

4.2 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 2 m 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 45 cm d'épaisseur.
- Un terrassement est donc prévu jusqu'à 50 cm 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 poreuses et enrobé à base de bitume non drainant couche de forme en GNT recyclée 0/31.5 (hors purges éventuelles).

4.3 Implantation

Le tracé choisi passe comme prévu dans la DUP de 2018 par le chemin de halage en usage actuellement hormis trois exceptions ponctuelles (+ ou - 500 m) liées pour l'une à la navigation (écluse de Courcelles évitée par le chemin communal 600 m), 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 300 m), ou pour éviter les impacts d'un renforcement de berges par exemple à Brasles empruntant la bordure de champ sur 300 m.

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 Maîtrise 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, une bande de 2 m de large depuis le DPF est libre et réservée à l'activité de pêche (dès lors que l'emprise le permet dans les zones de pêches avérées).

• Berges dégradées

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

Travaux de berges limités à environ 54 m 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).

4.4 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.

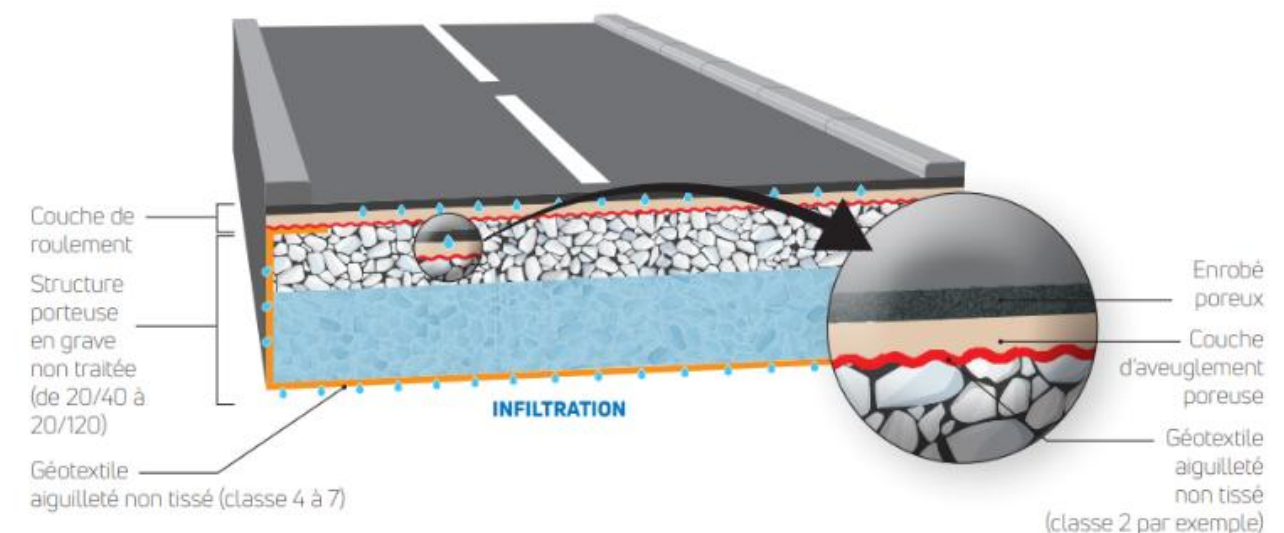


Figure 1 - Proposition de chaussée poreuse infiltrante issue des fiches ADOPTA

4.5 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) : profils A (vélos et assimilés) et C (SP avec cheminement agricole parallèle) structure de véloroute poreuse (40 cm GNT20/60 + 4 cm BBdr 2/6 au liant biosourcé) + géotextile classe 6.

Ponctuellement en site propre, la largeur de la bande roulante sera réduite jusqu'à 2 m pour tenir compte des enjeux de biodiversité identifiés sur site, la coupe A bis ci-après 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 (45 cm GNT0/31,5 + 5 cm 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 3 m (minimum conseillé par le CEREMA) ponctuellement réduite à 2 m sur des longueurs limitées en évitements de zones humides ou autres contraintes environnementales ;
- Une structure poreuse en grave drainante + enrobés drainants à base de liant biosourcé sur environ 80 % du tracé (en site propre A, Abis et C),
- Un partage de 20 % du linéaire de la voie avec les véhicules motorisés (agriculteurs et/ou riverains(B)) et 80 % interdits à tous véhicules à moteur hormis véhicules prioritaires et gestionnaires (A, Abis, C).

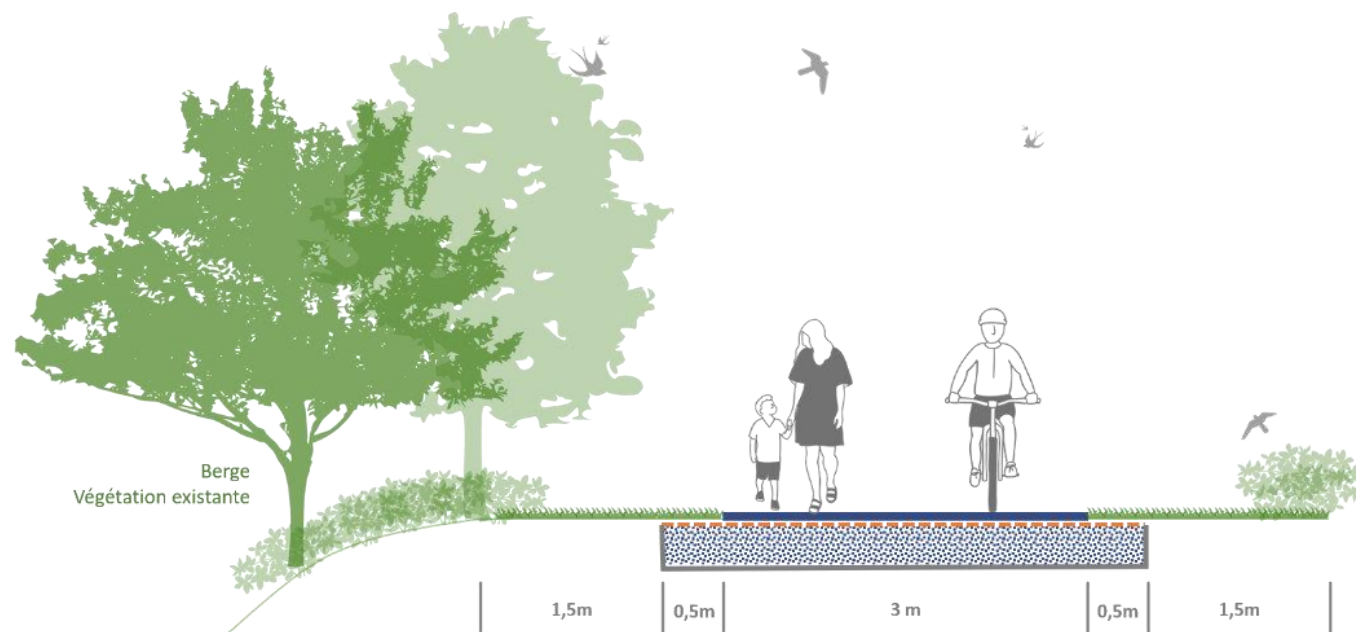


Figure 2 - A- Coupe type véloroute en site propre

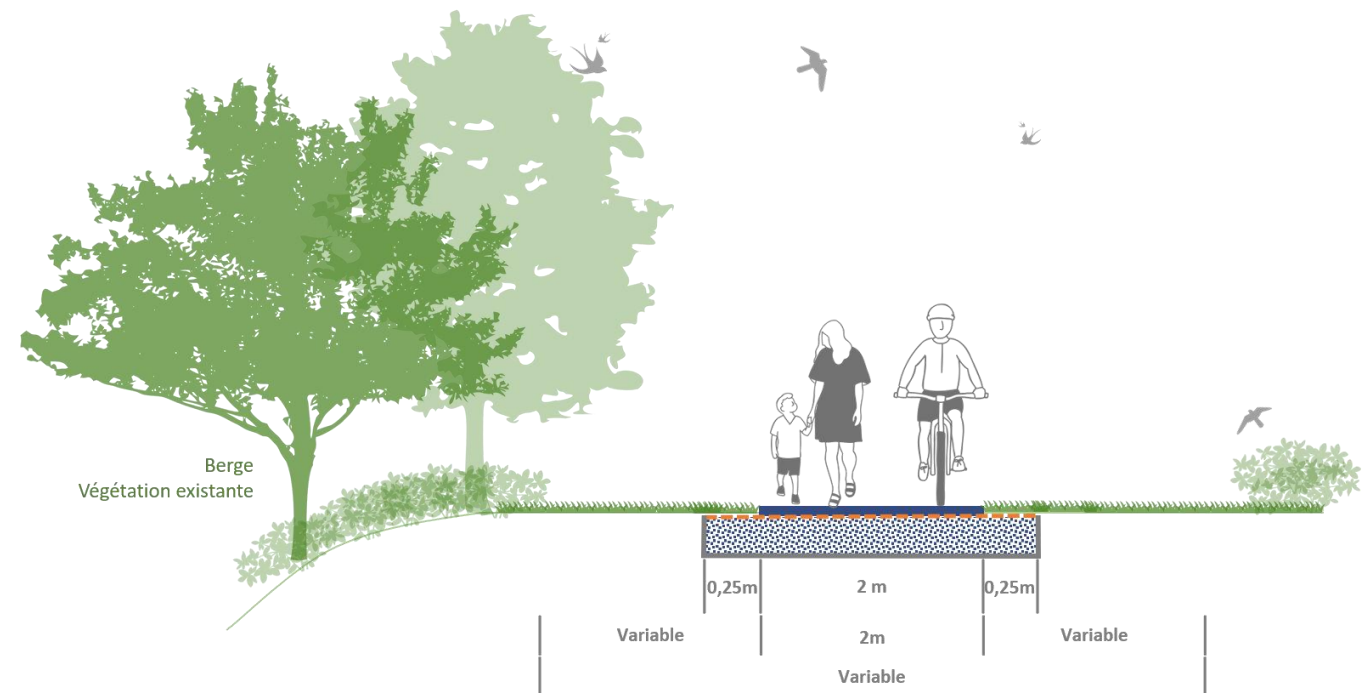


Figure 3 - A bis - Coupe type véloroute en site propre – Secteurs à forts enjeux environnementaux

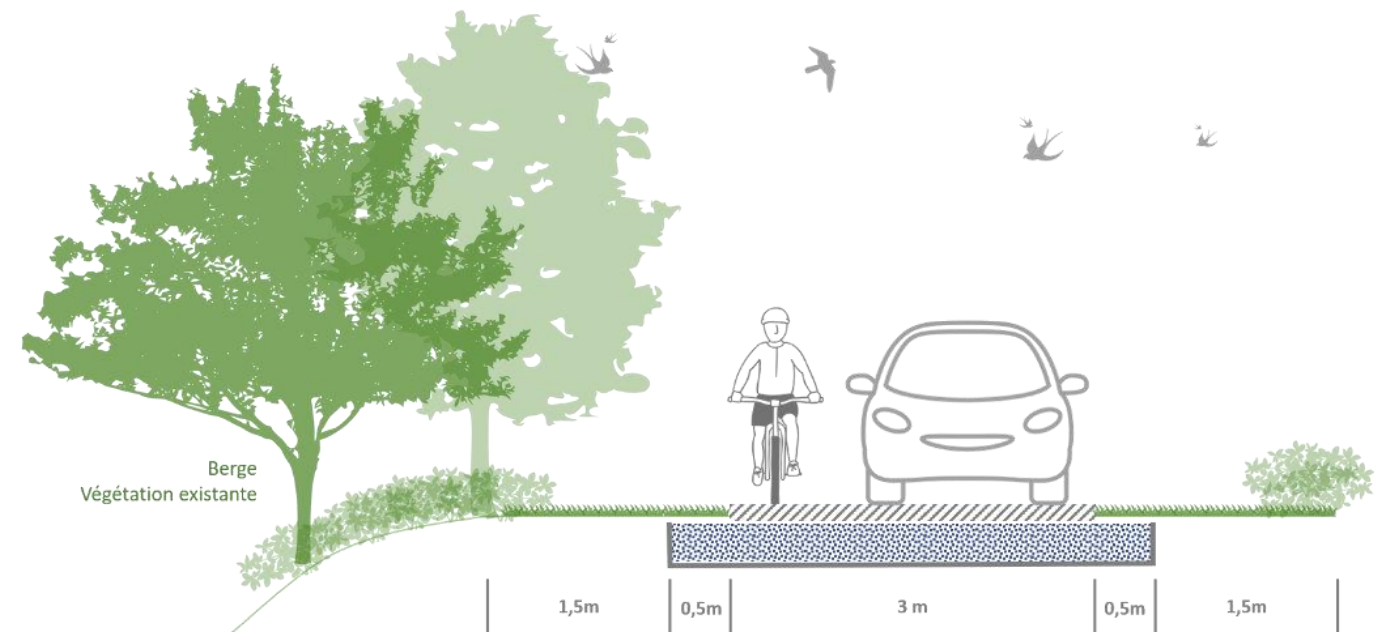


Figure 4 - B- Coupe type véloroute voie partagée

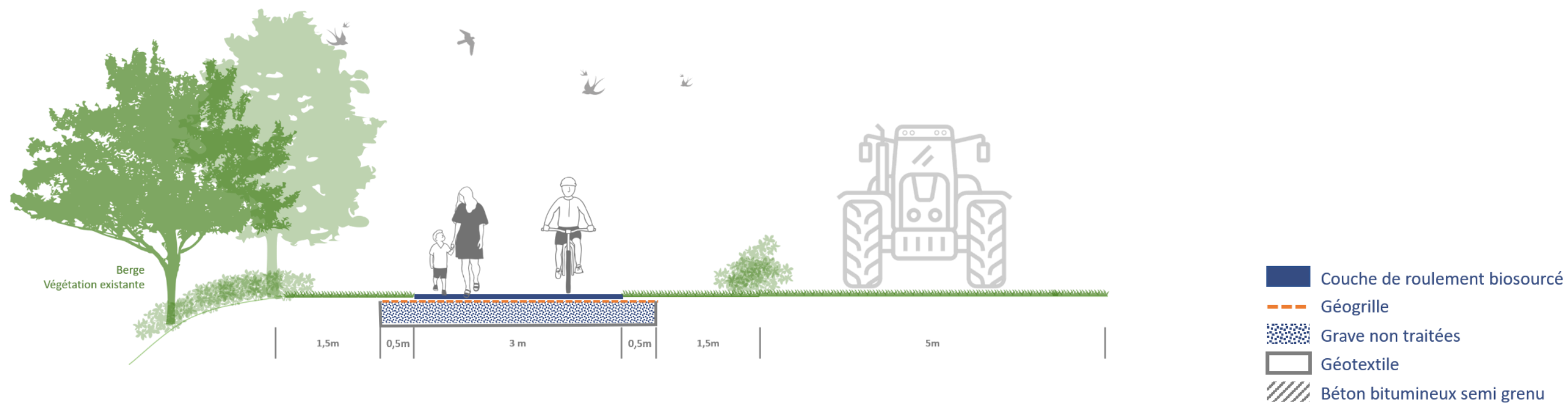


Figure 5 - C- Coupe type véloroute en site propre avec cheminement agricole

4.6 Mobilier

Dispositifs anti-accès motorisés

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



Figure 6 - 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 7 - 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 espacé 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).

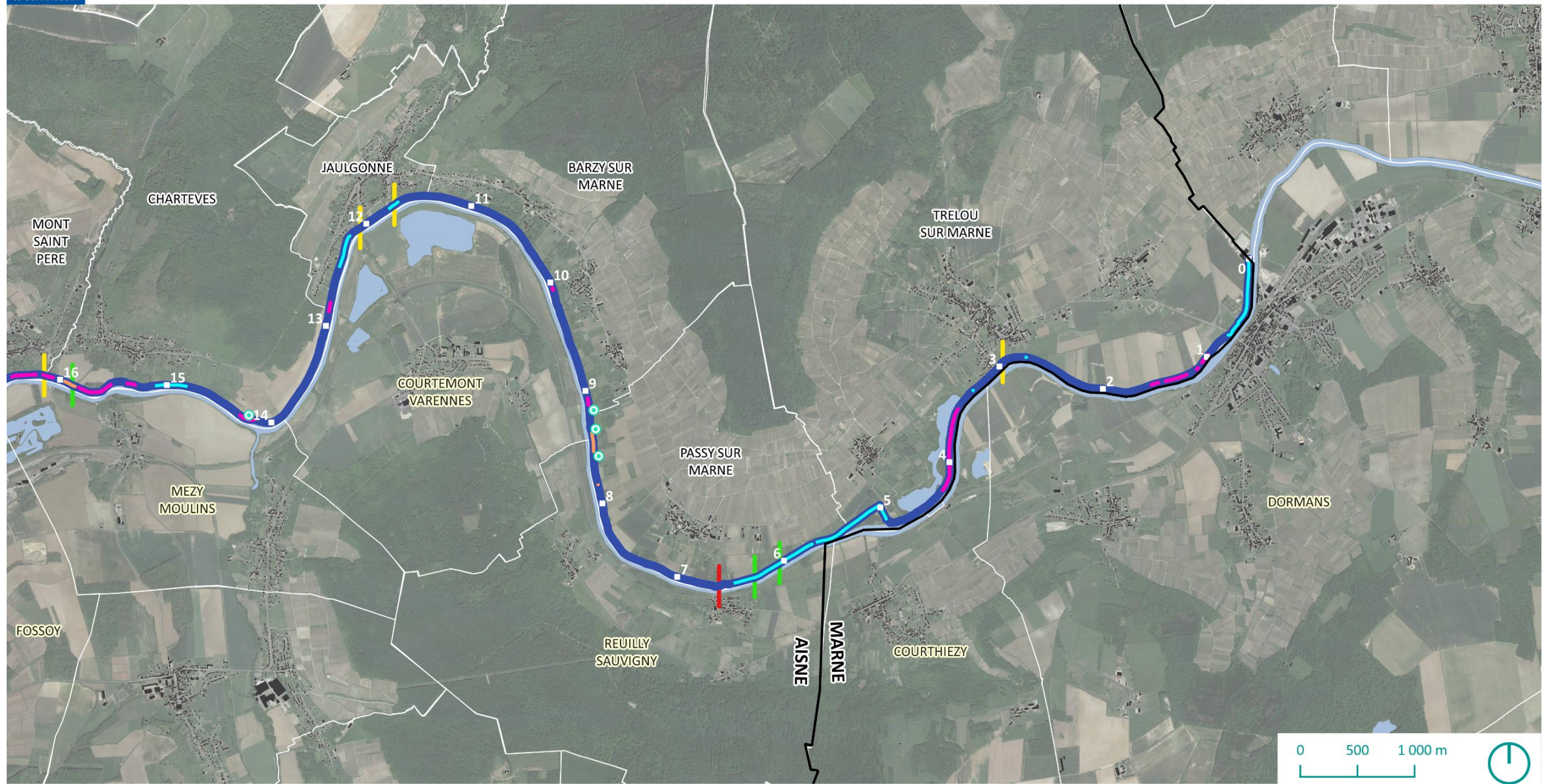


Figure 8 - Points de repère

4.7 Présentation détaillée du projet : focus sur les sections



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



Profils types 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

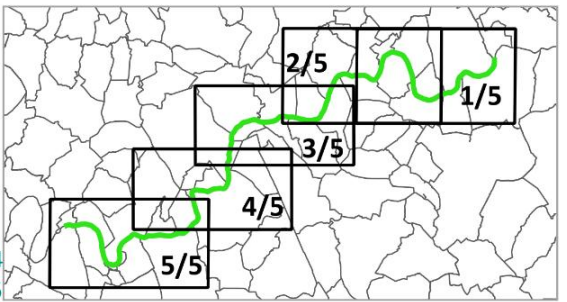
Travaux de réfection

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

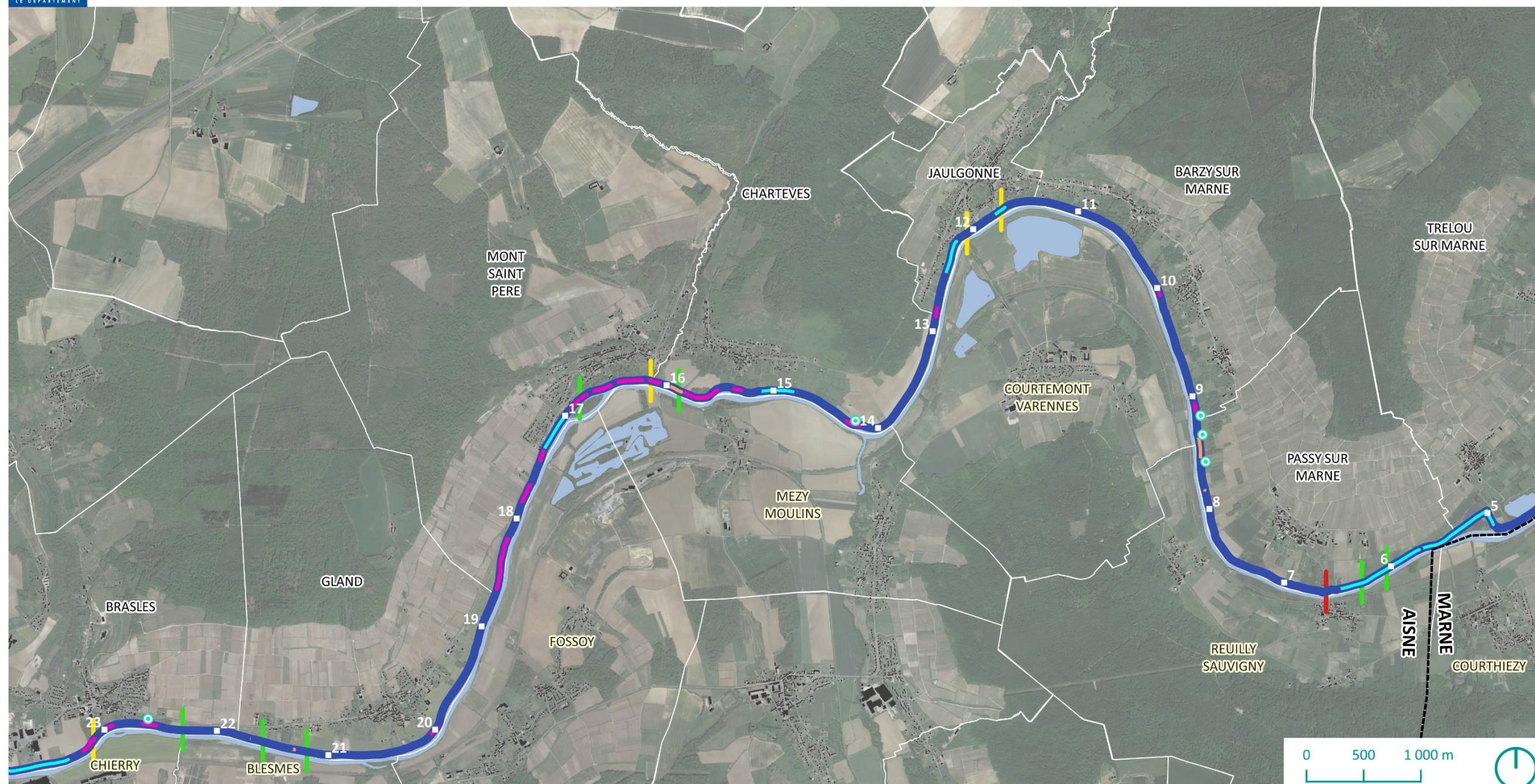
Limites administratives

- 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 3 - Plan général du projet 1/5



Profils types du tracé projet

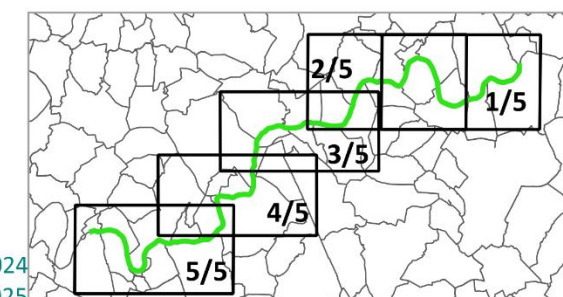
- A - Véloroute en site propre
- Abis - Véloroute en site propre dont la largeur est comprise entre 2m et 3m
- B - Véloroute voie partagée
- C - Véloroute en site propre avec cheminement agricole parallèle
- D - Aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale
- Points kilométriques
- Site de compensation 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 4 - Plan général du projet 2/5



Profils types du tracé projet

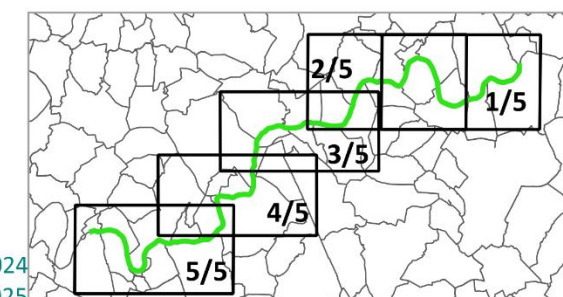
- A - Véloroute en site propre
- Abis - Véloroute en site propre dont la largeur est comprise entre 2m et 3m
- B - Véloroute voie partagée
- C - Véloroute en site propre avec cheminement agricole parallèle
- - - D - Aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale
- Points kilométriques
- Site de compensation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

Travaux de réfection

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

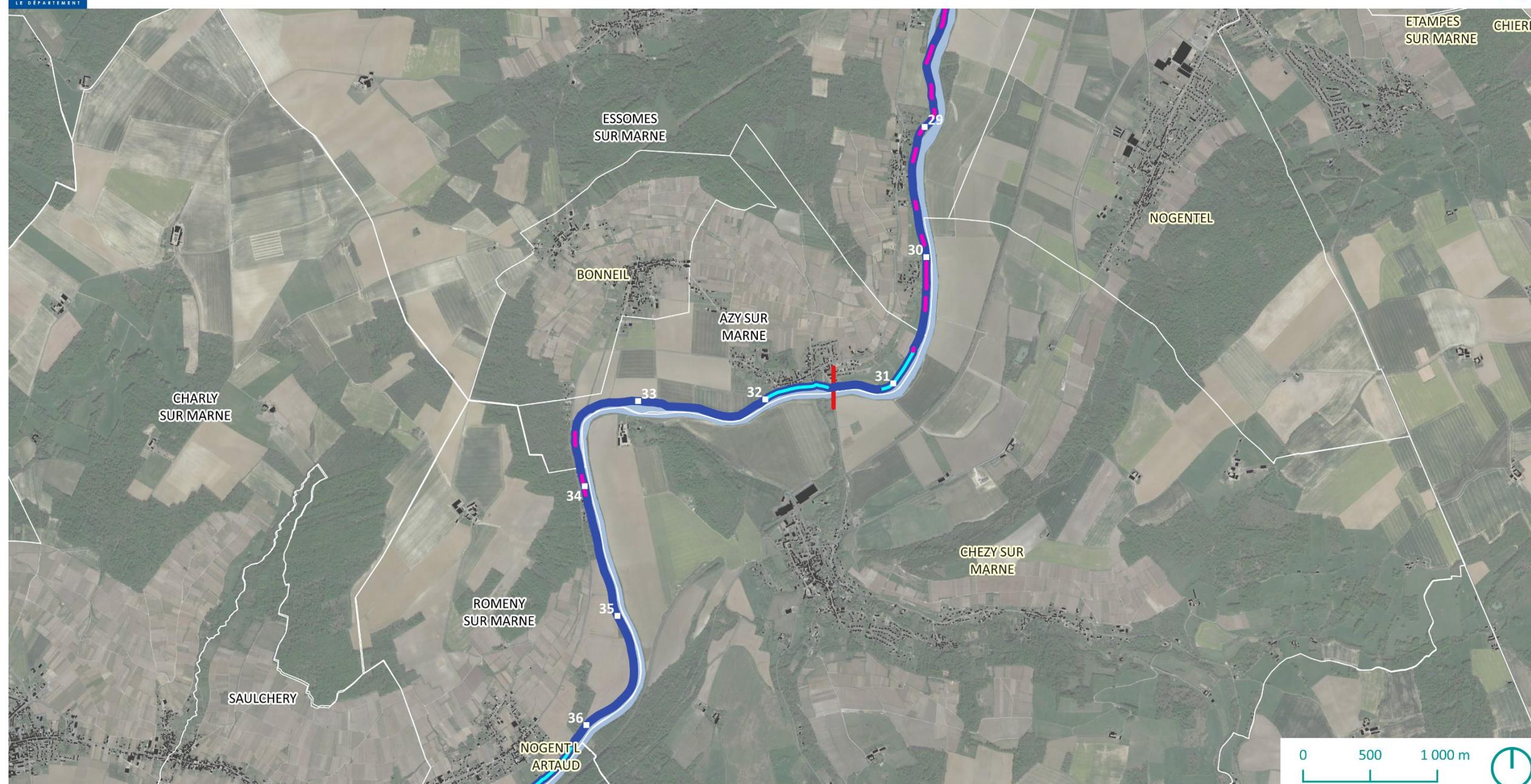
Limites administratives

- 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 3/5



Profils types du tracé projet

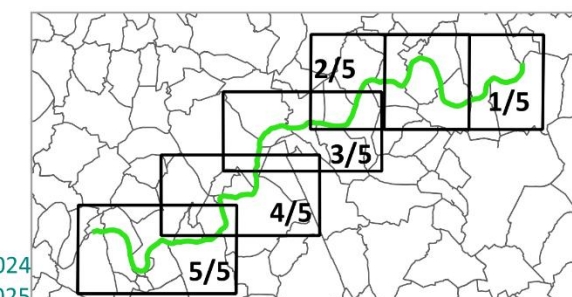
- A - Véloroute en site propre
- Abis - Véloroute en site propre dont la largeur est comprise entre 2m et 3m
- B - Véloroute voie partagée
- C - Véloroute en site propre avec cheminement agricole parallèle
- - - D - Aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale
- Points kilométriques
- ⊙ Site de compensation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

Travaux de réfection

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

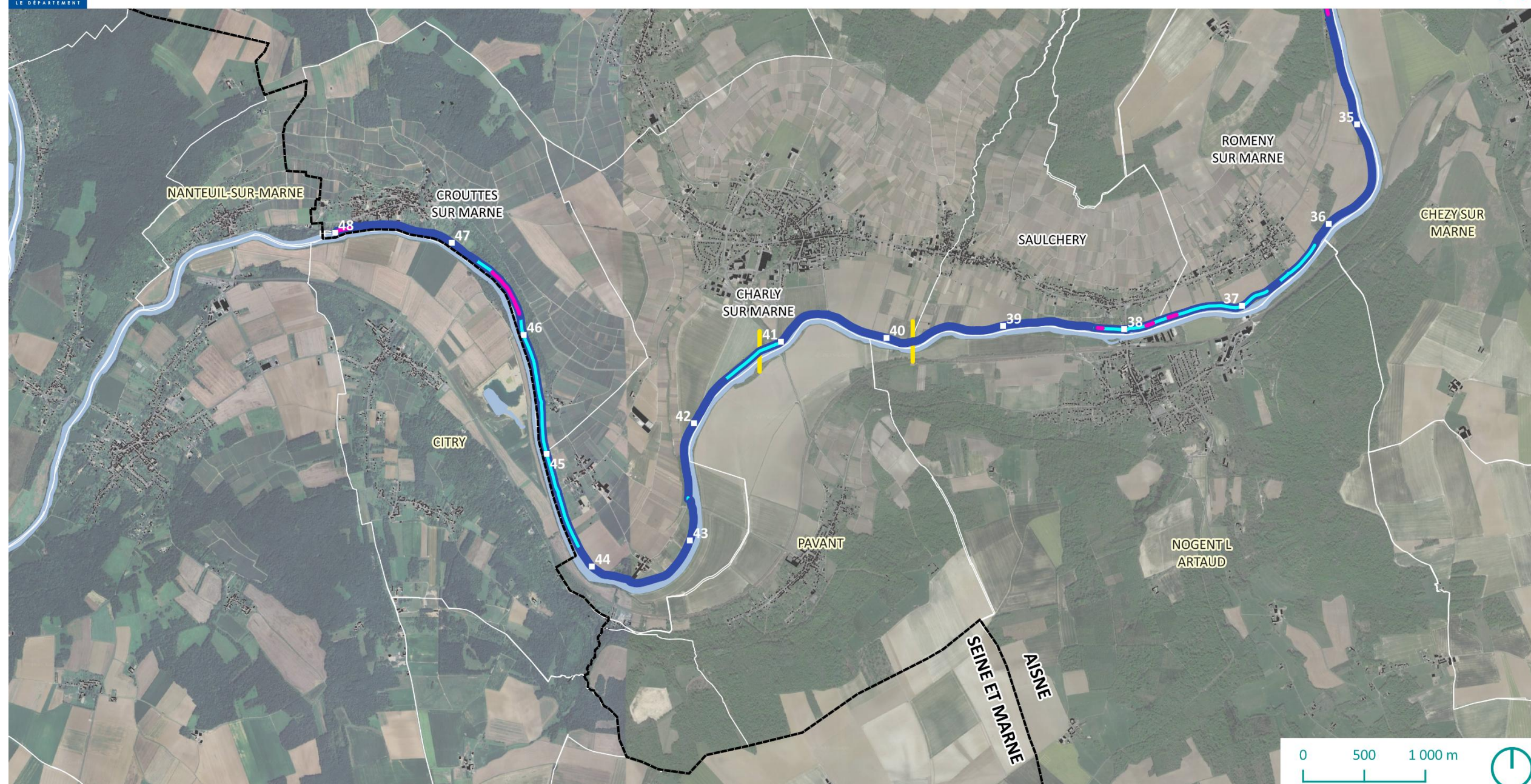
Limites administratives

- 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 6 - Plan général du projet 4/5



Profils types 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

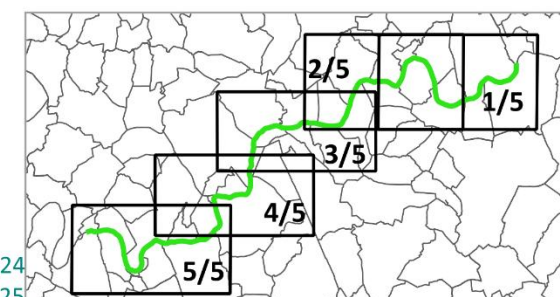
Travaux de réfection

- 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 5/5

4.8 Impact sur le foncier

L'acquisition de nombreuses parcelles est nécessaire pour réaliser le projet et classer la nouvelle infrastructure dans le domaine public départemental. Les parcelles susceptibles d'être impactées feront l'objet d'une enquête parcellaire dans ce cadre.

4.9 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.

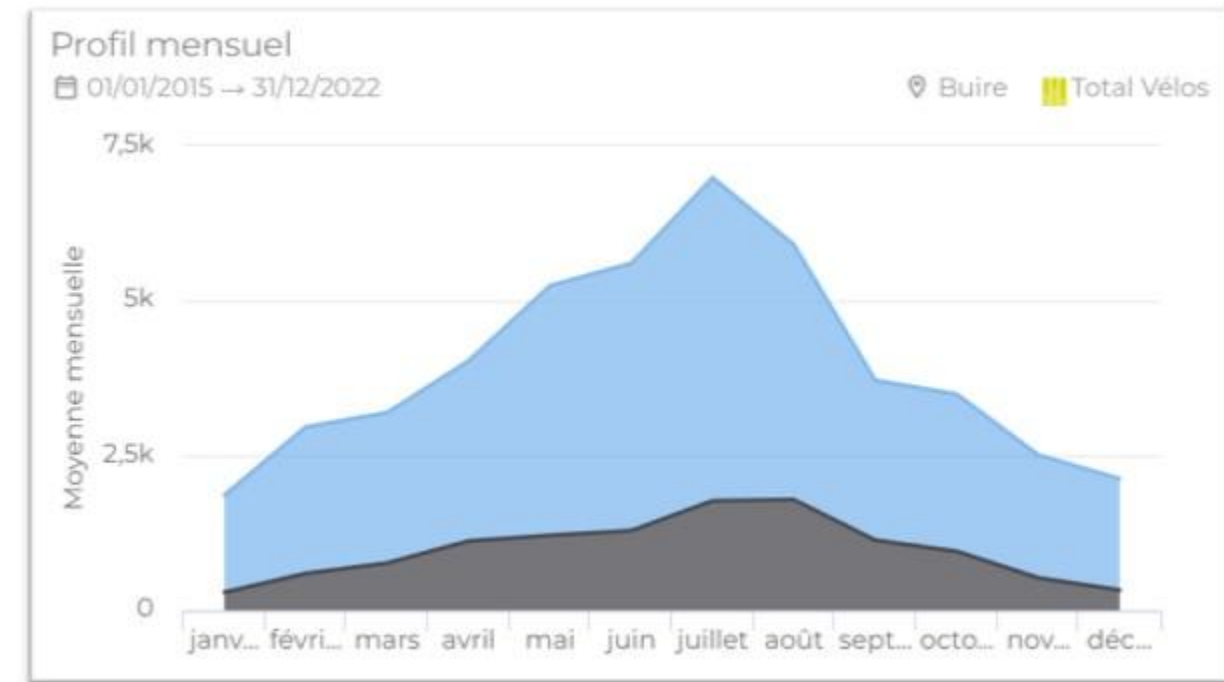


Figure 9 - Moyenne sur 7ans sur l'EV3 des fréquentations mensuelles à proximité de Buire dans l'Aisne

4.10 Modalités de réalisation et financement du projet

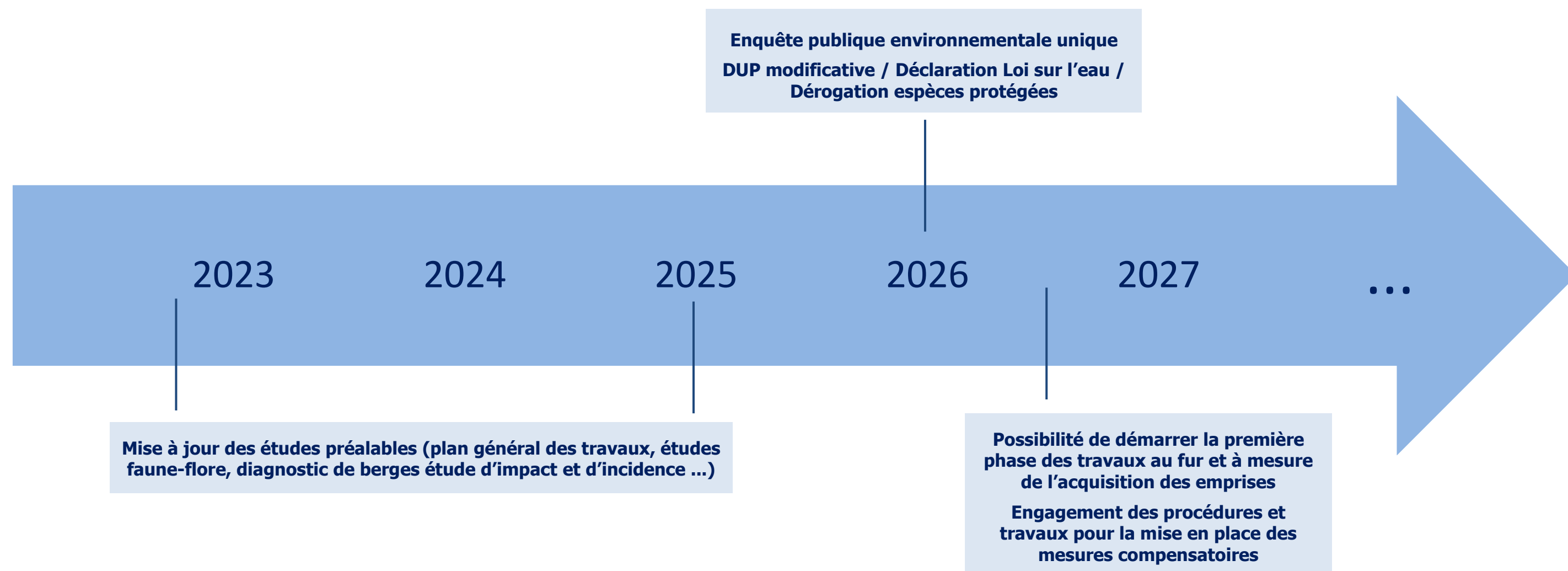
Le Département de l'Aisne assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet d'aménagement cyclable de la Véloroute 52 dont le montant est évalué à 11,6 millions d'euros HT dans sa partie axonaise. L'Europe, l'État et la Région ont été sollicités pour cofinancer cette opération et le seront au fur et à mesure de l'avancement.

Dès septembre 2023, le projet du Département 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.

4.11 Calendrier prévisionnel de l'opération

Les grandes étapes du calendrier sont prévues aux horizons suivants :

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



5. PRESENTATION DES DIFFERENTES SOLUTIONS D'AMENAGEMENT ENVISAGEES

Projet arrêté en 2018	Projet soumis à étude d'impact
Caractéristiques principales de la véloroute	
- Véloroute n°52 de 48 kilomètres en rive droite de la Marne, - S'appuie sur le chemin de halage existant, - Travers le département de l'Aisne d'est en ouest en passant par 15 communes.	- Véloroute n°52 de 48 kilomètres en rive droite de la Marne, - S'appuie sur le chemin de halage existant, - Travers le département de l'Aisne d'est en ouest en passant par 15 communes.
Une voie de 2,50 mètres de large sur une grande majorité de son tracé avec un pincement à 2 m sur 2 km à Trélou-sur-Marne.	Une voie de 3 mètres de large sur une grande majorité de son tracé (hors zones pincées ponctuellement à 2 m pour raison environnementale) correspondant aux recommandations du Cerema (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).
Deux profils en travers : 20 % de la piste pour les piétons-cycles interdits à tous véhicules à moteur hormis secours, surveillance et entretien 80 % partagé avec les agriculteurs et/ou riverains,	Quatre profils en travers, dont trois en site propre (sans circulation de véhicules à moteur) représentant 80 % du tracé et un en site mixte représentant 20 % du tracé : A - En site propre : piétons-cycles et interdit à tous véhicules à moteur hormis véhicules prioritaires et gestionnaires ; Abis – En site propre : la largeur de la bande roulante sera réduite à 2 m pour tenir compte des enjeux de biodiversité identifiés sur site, piétons-cycles et interdit à tous véhicules à moteur hormis véhicules prioritaires et gestionnaires ; B - En site mixte piétons-cycle partagé avec les véhicules à moteur ; C - En site propre : piétons-cycles et interdit à tous véhicules à moteur hormis véhicules prioritaires et gestionnaires avec cheminement agricole parallèle
- Une couche de roulement de grave plus enduit sur 82 % du tracé - Grave plus sable stabilisé sur 18 %	Une structure en grave drainante revêtue d'un enrobé clair poreux à base de liant biosourcé sur 80 % du tracé environ.
Assainissement routier et rejets d'eaux pluviales	
Infiltration des eaux pluviales dans les accotements de la voie verte.	En dehors de voies et rues existantes le long du halage : - Par infiltration sur les 80 % de voie poreuse 0 % de pente en travers (profils A, Abis et C). - Par pente de 2 % vers la Marne ou les buses ou points bas existants.
Démarche environnementale	
Berges à renforcer non définies à ce stade.	Confortement des berges au droit des ouvrages d'art : 54 m linéaires à Passy-sur-Marne (RD852) 37 m linéaires à Azy-sur-Marne (RD151)
Mesures spécifiques d'accompagnement en faveur des zones humides.	Démarche d'évitement des zones à enjeux de biodiversité par la diminution de l'emprise de la véloroute (mise en place du profil Abis). Compensation des zones humides non évitées

6. ENJEUX, IMPACTS ET MESURES

6.1 Préambule

Ce chapitre permet d’avoir une vue d’ensemble des enjeux, impacts et mesures analysés dans l’étude d’impact. Pour chaque thématique environnementale, on retrouve :

- **Les enjeux relevés dans l’état initial de l’environnement**

À partir de visites de terrains, de recherches bibliographiques et d’études spécifiques (faune, flore, habitats, paysage, air et santé, bruit, trafic) un état initial de l’environnement a été réalisé. 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.

Ce chapitre permet de relever les enjeux présents autour du projet ainsi que leur degré d’importance :

NUL, FAIBLE, MODÉRÉ ou **FORT**.

- **L’évolution du milieu en présence du projet**

Le processus de conception du projet prend en compte les enjeux environnementaux dès les premières phases d’études et tout au long de la conception. L’évolution du milieu en présence du projet s’appuie sur les enjeux de l’état initial de l’environnement couplés aux caractéristiques du projet d’aménagement de la véloroute n°52 entre Crouttes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne (cf.3.Présentation du projet). Cela permet de déterminer les modifications que le projet engendre sur son environnement.

- **Les impacts du projet sur le milieu en phase travaux et en phase d’exploitation**

L’analyse des effets du projet sur l’environnement identifie les **effets négatifs ou positifs** du projet sur les thématiques de l’environnement présentées dans la partie « état initial », ils sont caractérisés comme suit :

- **Les effets temporaires** limités dans le temps et réversibles. Ils sont majoritairement liés aux phases de réalisation des travaux ;
- **Les effets permanents** caractérisés par une durée importante et une irréversibilité. Ils sont liés à la phase de fonctionnement du projet et aux actions pérennisées après la phase travaux.
- **Les effets directs**, découlant d’une relation de cause à effet directe avec une action
- **Les effets indirects**, découlant d’une chaîne de conséquences suite à un effet direct.

Afin de limiter l’impact des effets négatifs du projet sur son environnement, des actions sont élaborées. Le processus se traduit par la mise en place de différentes catégories de mesures en faveur de l’environnement :

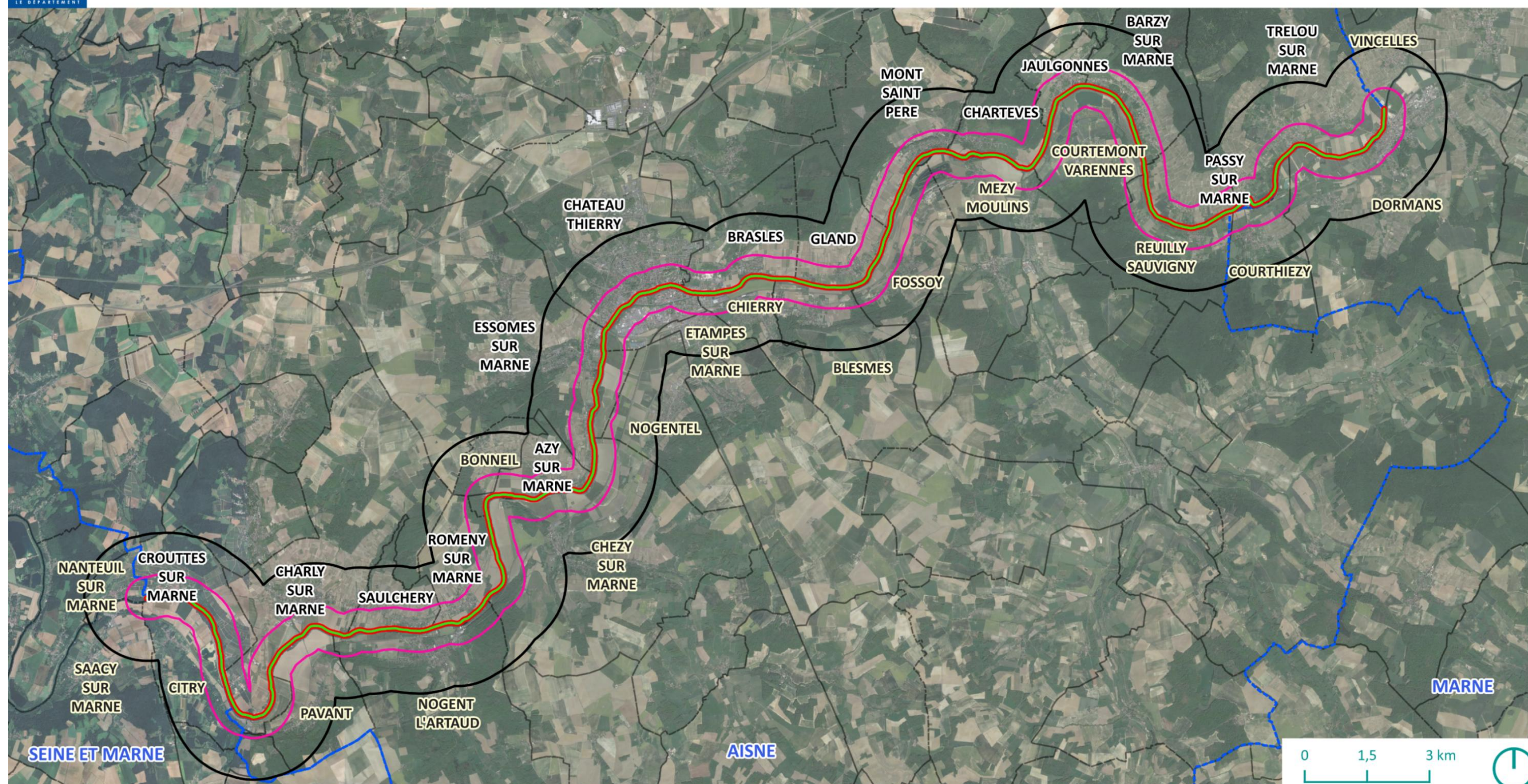
- **Les mesures d’évitement ou de suppression** consistant en une modification, un déplacement ou une suppression d’aménagement qui permet d’en supprimer totalement les effets ;
- **Les mesures de réduction** consistant en une adaptation du parti d’aménagement pour en réduire les impacts lorsque ceux-ci n’ont pas pu être évités ;
- **Les mesures de compensation** consistant en la réalisation d’aménagements supplémentaires en contrepartie des effets qui n’auraient pu être évités ou suffisamment réduits.

La synthèse se conclut par la caractérisation de l’**IMPACT RÉSIDUEL**. Il correspond aux effets que le projet est susceptible d’engendrer sur son environnement après la mise en place des mesures d’évitement, de réduction ou de compensation (ERC).

Il peut être :

- ▶ **POSITIF**
- ▶ **NUL**
- ▶ **FAIBLE**
- ▶ **DÉFAVORABLE**
- ▶ **TRÈS DÉFAVORABLE**

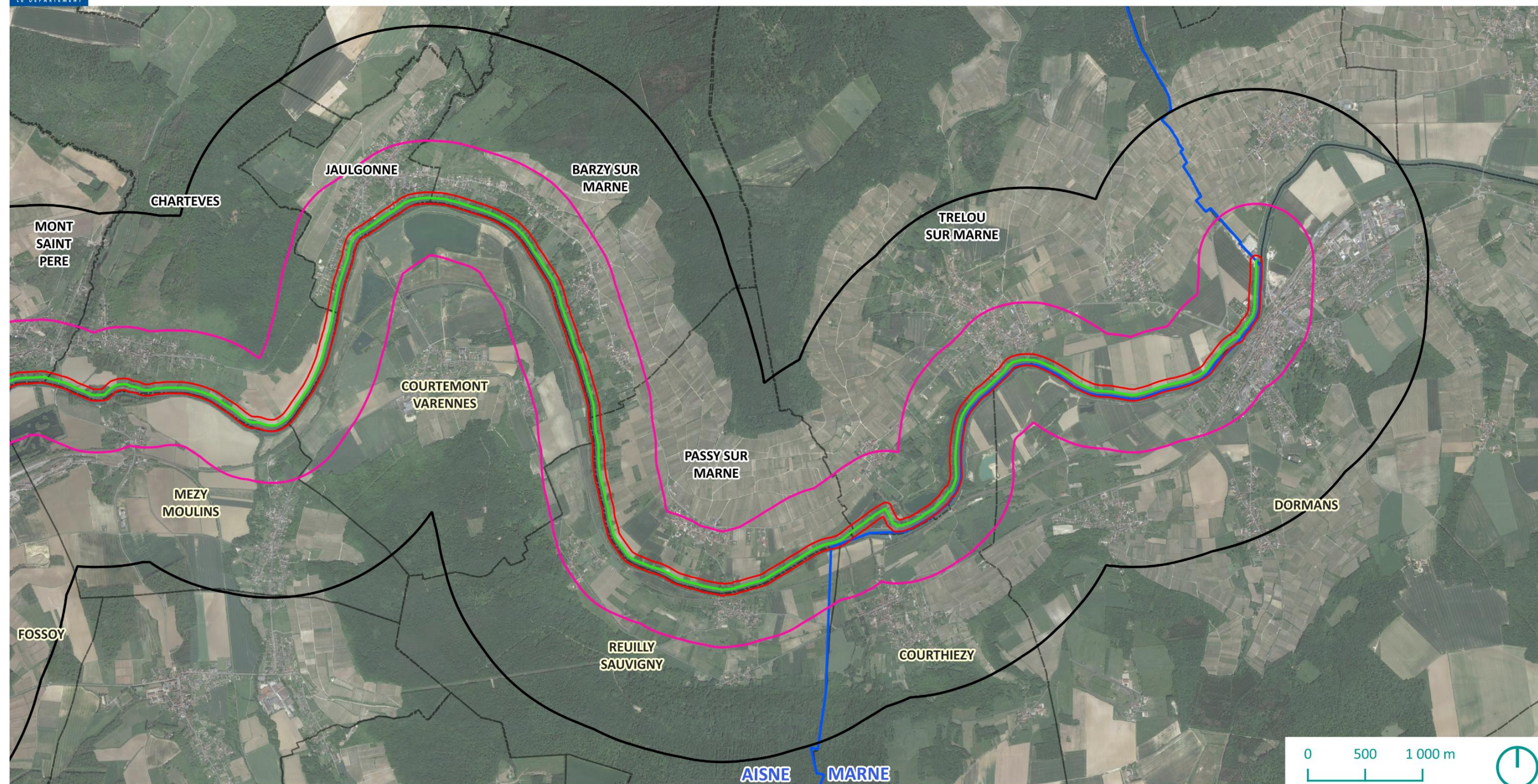
6.2 Aires d'étude



Projet
— Projet de véloroute n°52

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

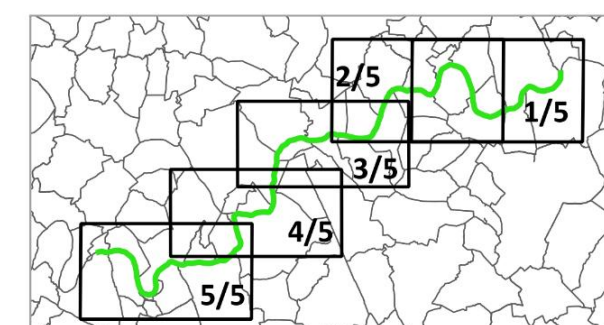
Limites administratives
 [Blue dashed line] DEPARTEMENT
 [Black dashed line] Communes
COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET

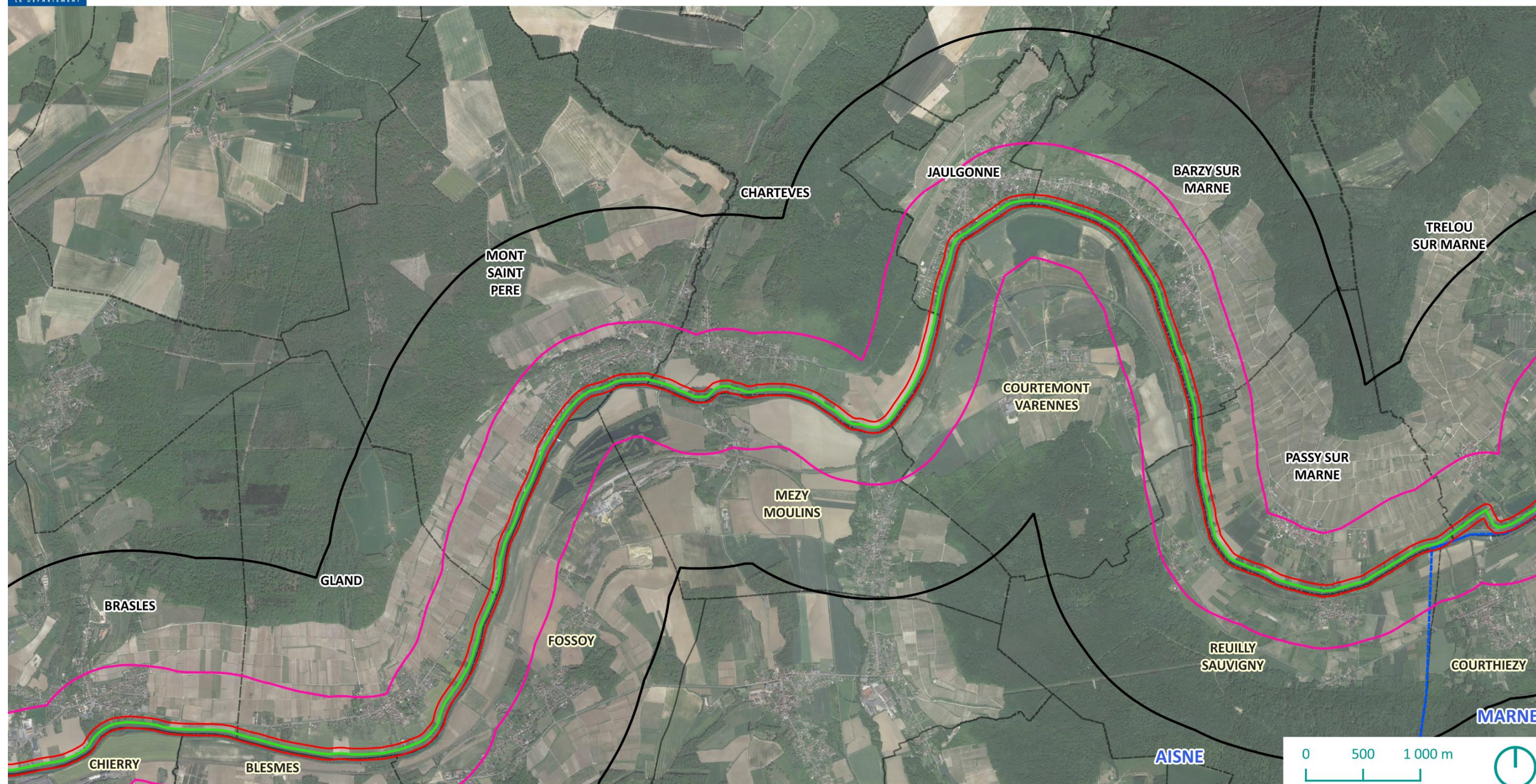


Projet
— Projet de véloroute n°52

Aire d'étude
— Aire d'étude immédiate (50m)
— Aire d'étude rapprochée (500m)
— Aire d'étude éloignée (1500m)

Limites administratives
— **DEPARTEMENT**
— Communes
COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET

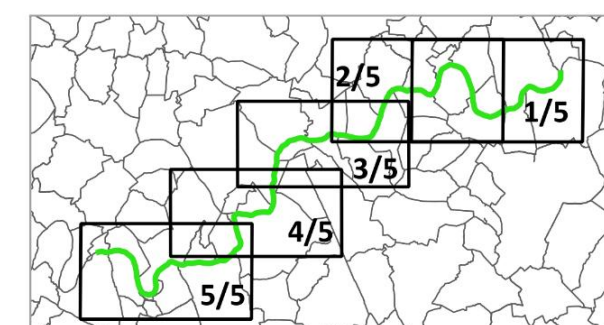


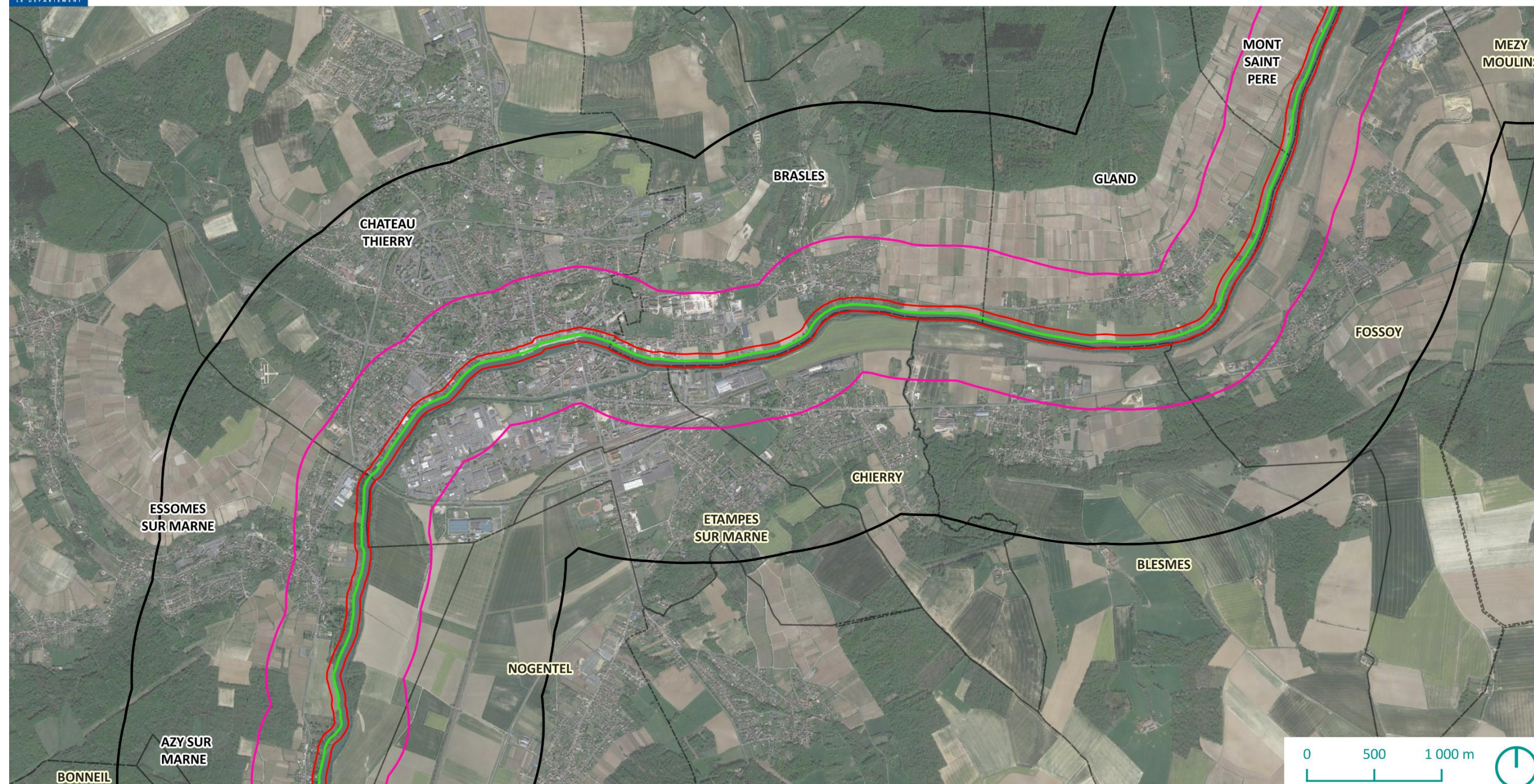


Projet
— Projet de véloroute n°52

Aire d'étude
— Aire d'étude immédiate (50m)
— Aire d'étude rapprochée (500m)
— Aire d'étude éloignée (1500m)

Limites administratives
— **DÉPARTEMENT**
— Communes
COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET

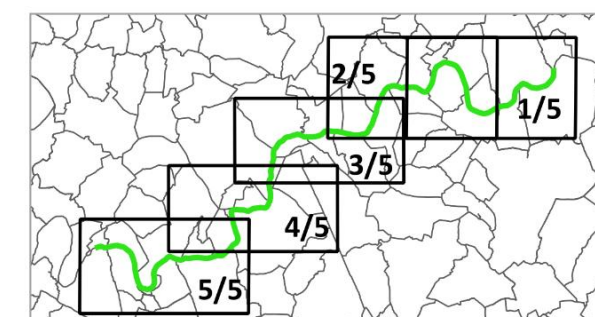


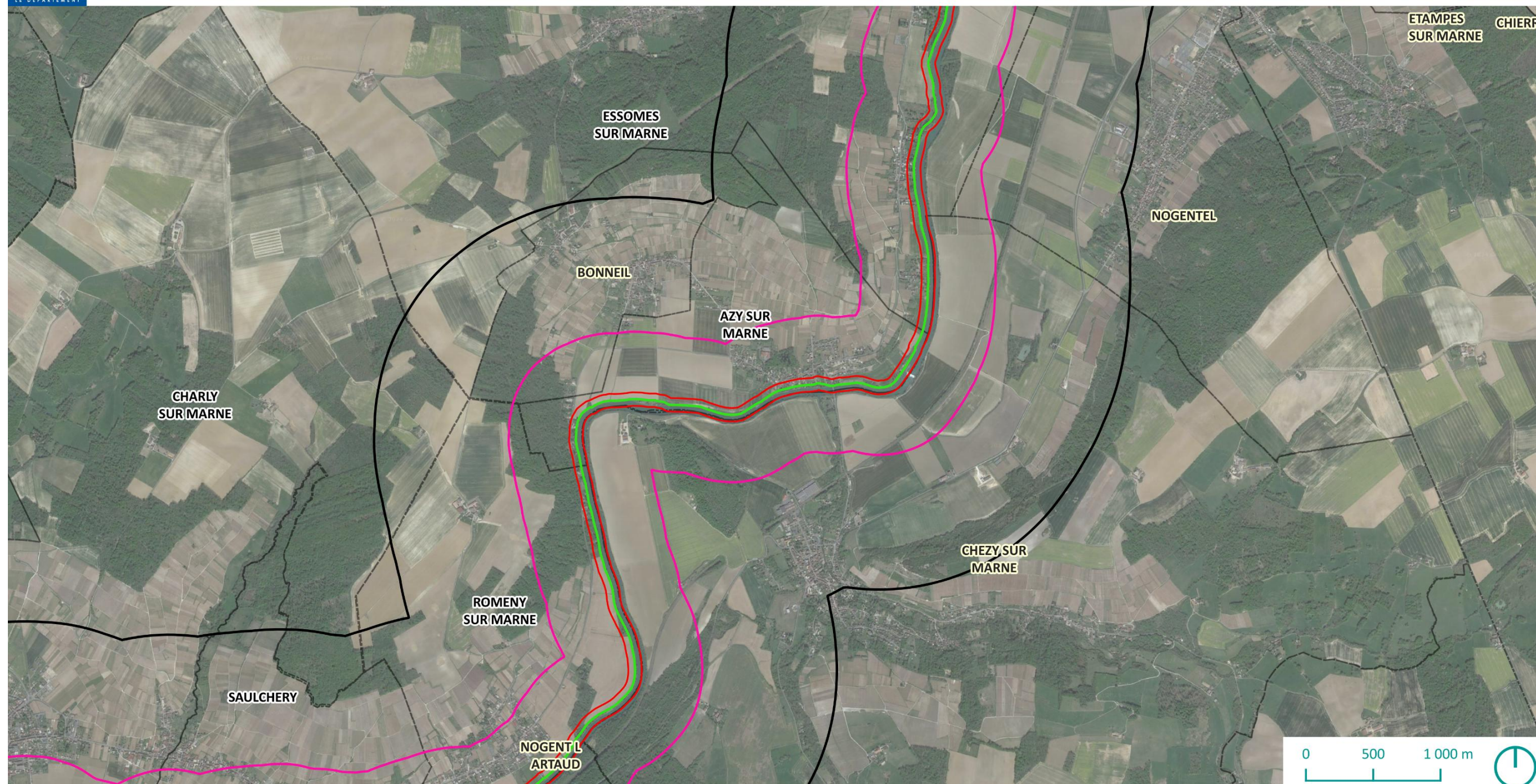


Projet
— Projet de véloroute n°52

Aire d'étude
— Aire d'étude immédiate (50m)
— Aire d'étude rapprochée (500m)
— Aire d'étude éloignée (1500m)

Limites administratives
— Communes
COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
COMMUNES LIMITROPHES DU PROJET

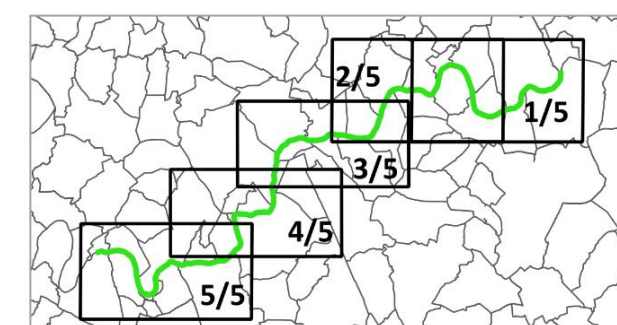


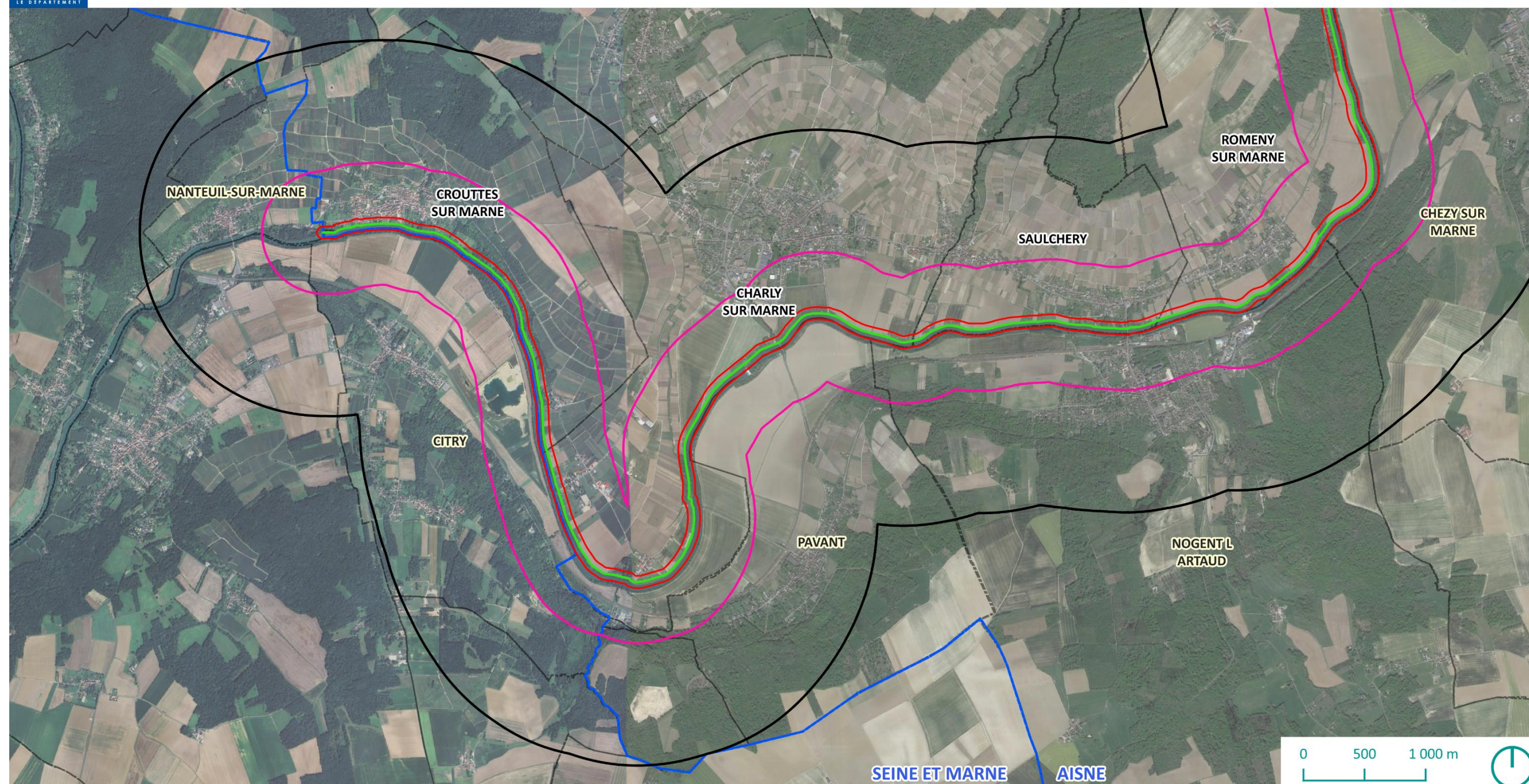


Projet
— Projet de véloroute n°52

Aire d'étude
 — Aire d'étude immédiate (50m)
 — Aire d'étude rapprochée (500m)
 — Aire d'étude éloignée (1500m)

Limites administratives
 — Communes
COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET

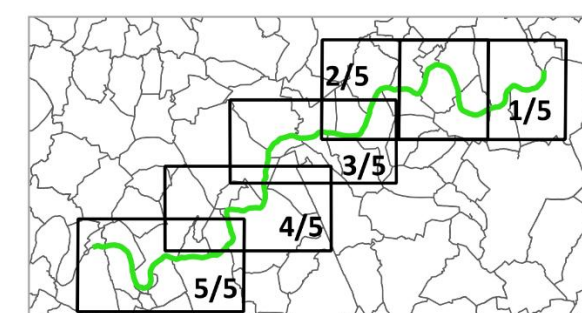




Projet
— Projet de véloroute n°52

Aire d'étude
 — Aire d'étude immédiate (50m)
 — Aire d'étude rapprochée (500m)
 — Aire d'étude éloignée (1500m)

Limites administratives
 — DÉPARTEMENT
 — Communes
COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET



6.3 Synthèse de l'état initial de l'environnement multithématique

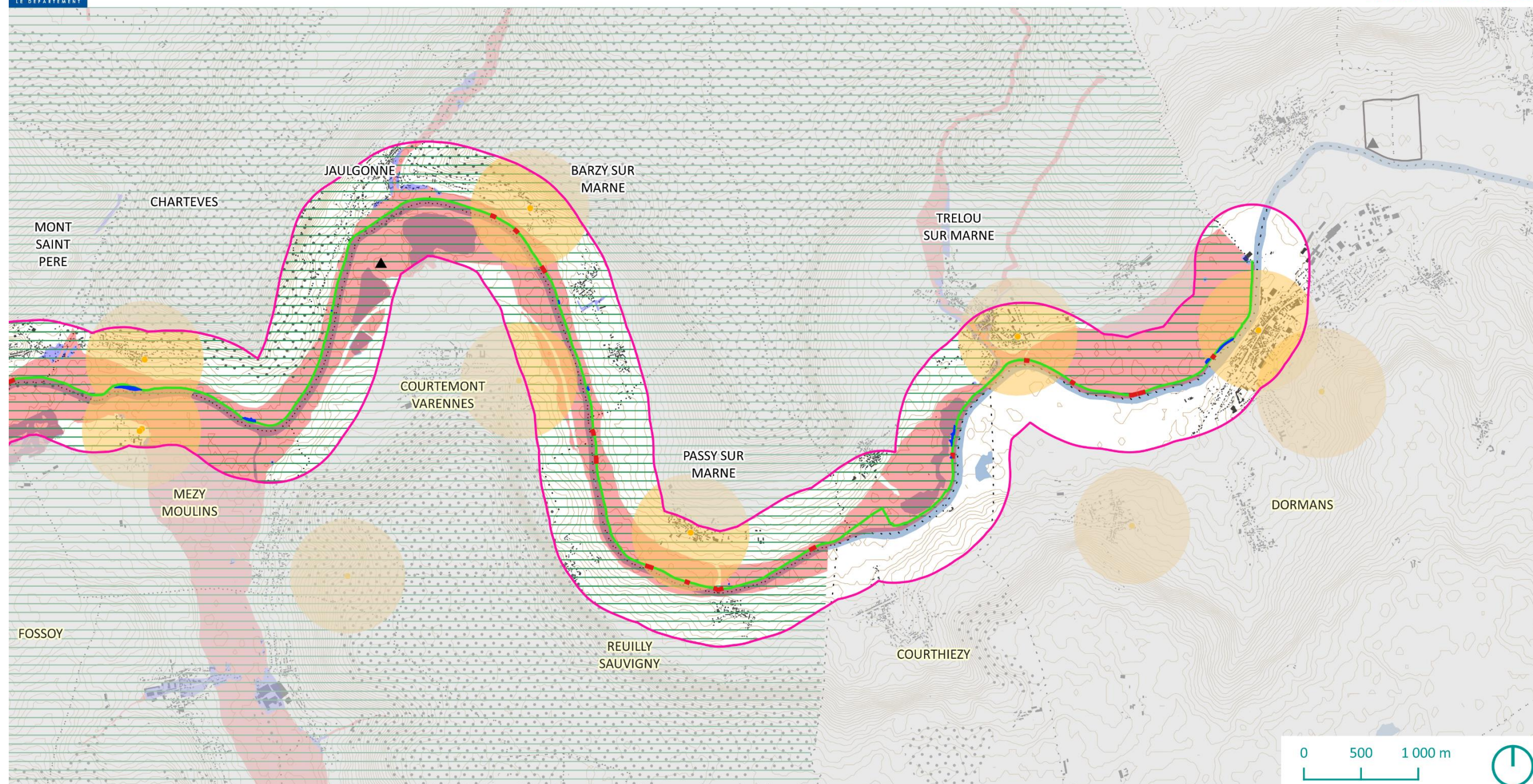
Ce chapitre présente la synthèse des principaux éléments de l'état initial de la zone d'étude à considérer pour le projet.

Tableau 1 - Synthèse des enjeux de de l'état initial de l'environnement

Volet concerné	Thématique		État initial	Enjeux
MILIEU PHYSIQUE	Topographie		L'itinéraire longeant la Marne, le relief est peu marqué. L'altitude sur le tracé de la véloroute n°52 varie entre 50 et 70 mètres environ.	Nul
	Géologie		Différentes couches géologiques sont présentes sur la zone d'étude : alluvions, bartonien, calcaires, lutétien, quaternaire, yprésien.	Nul
	Risques naturels		La zone d'étude est soumise à un aléa retrait-gonflement des argiles faible à fort. Les principaux risques répertoriés sur la zone d'étude sont des inondations et/ou coulées de boue parfois accompagnées de mouvements de terrain.	Fort
	Climat		Le climat océanique altéré de la zone ne constitue pas d'enjeux particulier.	Nul
MILIEU HYDROGRAPHIQUE	Ressource en eau : document cadres		La zone d'étude se situe sur le territoire du SDAGE Seine-Normandie. Le projet devra respecter les orientations et dispositions qui lui sont applicables.	Modéré
	Eaux souterraines		La zone d'étude est principalement concernée par la masse d'eau souterraine des Alluvions de la Marne (FRHG004) qui se trouve en bon état quantitatif (2019), mais dans un état qualitatif médiocre (2022)	Modéré
	Eaux superficielles		Le projet longe la rivière de la Marne au confluent de la Semoigne (exclu) au confluent de l'Ourcq (exclu) (FRHR137). Cette masse d'eau superficielle est dans un état écologique moyen et un mauvais état chimique (2019). La Marne constitue une continuité écologique de liste 1. Les résultats du diagnostic de berges montrent un état dégradé de la berge sur un linéaire important (3.45 km).	Fort
	Usages de l'eau		14 périmètres de protections de captages d'alimentation en eau potable sont recensés dans la zone d'étude La Marne est classée navigable et canalisée sur 183 km depuis Épernay jusqu'à son confluent (la Seine). La Marne est classée en première catégorie piscicole, elle présente un intérêt majeur pour la pêche.	Faible
	Zones humides		Ainsi, conformément à l'arrêté du 1er octobre 2009, modifiant l'arrêté du 24 juin 2008, on peut conclure qu'environ 46,4 ha de la zone d'étude ont été définis comme humide.	Fort
	Risques naturels liés à l'eau		Le projet est situé sur des terrains présentant un risque très important d'inondation par remontées de nappe. Le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de la rivière de la Marne a été approuvé le 11 Juillet 2018. Il concerne directement les communes de la zone d'étude. Les principaux risques répertoriés sur la zone d'étude sont des inondations et/ou coulées de boue parfois accompagnées de mouvements de terrain.	Fort
MILIEU NATUREL	Protections réglementaires et inventaires du patrimoine naturel		Le projet se situe à proximité de 35 ZNIEFF, dont 4 en contact direct avec le site d'étude (2 ZNIEFF de type I et 2 ZNIEFF de type II). Deux zones Natura 2000 sont recensées à moins de 5km du projet, en dehors de la zone d'étude Plusieurs ENS « habitat naturel » et « grand territoire » sont présents sur la zone d'étude. La Marne est considérée comme une continuité écologique d'importance nationale de type cours d'eau. Plusieurs réservoirs de biodiversité sont situés de part et d'autre de la zone d'étude.	Modéré
		Flore et habitats	Les habitats de la zone d'étude présentent des enjeux floristiques nuls à assez forts.	Fort
		L'avifaune en période de nidification	87 espèces d'oiseaux ont été contactées au sein de la zone d'étude en période de nidification, 66 espèces sont protégées à l'échelle nationale et 9 sont inscrites sur l'Annexe I de la Directive Oiseaux. 41 sont considérées comme ayant des enjeux sur la zone d'étude, dont plusieurs un enjeu très fort (Bruant des roseaux, de la Huppe fasciée, de la Mésange boréale et de la Tourterelle des bois). Les	Fort

Volet concerné	Thématique		État initial	Enjeux
	Diagnostic écologique		enjeux relatifs à l'avifaune en période de nidification sont considérés comme « Très forts ».	
		L'avifaune en période internuptiale	72 espèces d'oiseaux ont été contactées au sein de la zone d'étude en période internuptiale. 50 de ces espèces sont protégées à l'échelle nationale. Trois espèces sont considérées comme ayant des enjeux sur la zone d'étude. Les enjeux relatifs à l'avifaune en période internuptiale sont considérés comme « moyens ».	Modéré
		Herpétofaune	Six espèces d'amphibiens et quatre espèces de reptiles ont été observées sur la zone d'étude. Cinq espèces potentielles ont été ajoutées au diagnostic. Toutes ces espèces sont protégées à l'échelle nationale. Sept d'entre elles sont inscrites sur la Directive Habitats. Quatre espèces possèdent des enjeux significatifs, dont le Sonneur à ventre jaune, observé à proximité de la zone d'étude et le Lézard des souches, observé sous un important tas de bois, à proximité de l'écluse de Courcelles. Les enjeux relatifs à l'herpétofaune sont considérés comme « Très forts » dans certains secteurs de l'aire d'étude.	Fort
		L'Entomofaune	Au total, 60 espèces de l'entomofaune a été répertoriées sur la zone d'étude. Une espèce potentielle est protégée à l'échelle nationale. 2 espèces d'odonates possèdent des enjeux significatifs. Les deux espèces sont présentes majoritairement au niveau de la Marne. Deux espèces potentielles ont également des enjeux. Les enjeux relatifs à l'entomofaune sur la zone d'étude sont considérés comme « Faibles à Forts ».	Fort
		Mammalofaune	Au total, 15 espèces de mammifères terrestres et 15 espèces de chiroptères ont été répertoriées sur la zone d'étude. 17 espèces sont protégées à l'échelle nationale. Trois espèces de mammifères terrestres possèdent un enjeu significatif, ainsi que 10 de chiroptères. Certaines espèces possèdent des enjeux forts comme la Barbastelle d'Europe, la Noctule commune et le Grand Rhinolophe. Une espèce considérée comme envahissante a été observée sur la zone d'étude, il s'agit du Raton laveur. Les enjeux relatifs à la mammalofaune sont considérés comme « Moyens » pour les mammifères terrestres et « Forts » pour les chiroptères.	Fort
		Faune aquatique	Concernant la faune aquatique, deux espèces de poissons ont été contactées lors de la prospection, le Chevesne et le Gardon. De plus, compte tenu des données bibliographiques présentées dans ce rapport, deux espèces protégées sont considérées comme présentes sur la zone d'étude , le Brochet et la Mulette épaisse . L'Anguille européenne, la Lamproie de Planer, le Barbeau fluviatile, la Loche de rivière et le Vairon sont considérées comme des espèces menacées par les Listes Rouge nationale et/ou régionale. L'enjeu global relatif à la faune aquatique est considéré comme Fort.	Fort
PATRIMOINE, PAYSAGE ET TOURISME	Archéologie		Certaines communes traversées par le projet sont concernées par des zones de présomptions de prescriptions archéologiques.	Faible
	Patrimoine historique		De nombreux monuments historiques classé ou inscrit sont présents à proximité de la véloroute n°52. Le projet est concerné par 24 protections au titre des abords de monuments historique.	Modéré
	Paysage		La zone d'étude fait partie de la vallée de la Marne qui offre une mosaïque de paysages : vallée avec des coteaux couverts de vignes (AOC "Champagne") puis grandes cultures en plaine, élevage et prairies. Le relief contribuant pour beaucoup à rythmer le paysage. La véloroute n°52 sera en très grande majorité réalisée en site propre sur les chemins de halage le long de la Marne. Elle traverse principalement des surfaces cultivées, mais également quelques zones bâties	Faible
	Tourisme		Aux abords de la zone d'étude on trouve notamment : des sites de visite de caves ou produits de la vigne, le musée de la vigne et du vin à Fossoy, le musée Jean de la Fontaine, la route touristique du champagne, le musée du trésor de l'hôtel Dieu, le mémorial et le château de Dormans. De nombreux chemins inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et Randonnée (PDIPR) ainsi que des itinéraires de randonnées, de cyclotourisme et de VTT sont recensés au droit de la zone d'étude. La Marne est une rivière navigable, elle fait donc partie du domaine public fluvial.	Faible
MILIEU HUMAIN	Population		L'aire d'étude se compose principalement de villages de moins de 2 000 habitants (12 communes), de bourg entre 2 000 et 5 000 habitants (2 communes) et d'une grande ville : Château-Thierry.	Faible
	Activités		Les communes de la zone d'étude comptent au total 644 chefs d'exploitation en 2020 pour une SAU de 4 700 ha. La spécialisation de	Modéré

Volet concerné	Thématique	État initial	Enjeux
		ces communes est tournée vers la viticulture à l'exception de Château-Thierry et Chartèves où la polyculture et/ou le polyélevage sont prédominants. La zone d'étude est concernée par l'AOC Champagne zone de production ainsi que par l'IGP « Volailles de Champagne » et « Haricot de Soissons ». L'activité touristique du Sud-Aisne représente 12,3% des lits marchands dans l'Aisne. Le château médiévale et l'oisellerie du château de Château-Thierry est le 3ème lieu le plus visiter du département en 2023.	
	Risques industriels et technologiques	Au sein de l'aire d'étude, 33 ICPE sont présentes, la société SERMIX SAS classée Seveso Seuil haut se situe à 270m du tracé du projet à Chierry, cependant aucun PPRT ne lui est associé. Il est répertorié 75 anciens sites industriels et activités de services (CASIAS) dans un périmètre de 500m autour du tracé du projet. D'après Géorisques, les communes de Nogent-l'Artaud, Romeny-sur-Marne, Chézy-sur-marne et Nogentel sont concernées par des canalisations de transport de gaz (GRTgaz).	Faible
	Cadre urbain et équipements	Château-Thierry constitue le pôle régional d'envergure du sud de l'Aisne avec son pôle multimodal et ses nombreux équipements.	Faible
	Documents d'urbanisme et de planification	Le projet de véloroute entre dans l'axe 1 du SCOT, avec l'ambition de renforcer le maillage du territoire par les modes doux, à partir de la dorsale Véloroute Voie Verte et de ses pénétrantes. Il entre aussi en interaction avec les différents éléments du SRADETT et notamment le SR3V. L'itinéraire est très majoritairement situé en zone Naturelle ou Agricole et passe parfois à proximité immédiate d'espace boisé classé.	Faible
	Le foncier	Certaines emprises nécessaires à la réalisation du projet ne sont aujourd'hui pas maîtrisées par le Département de l'Aisne.	Fort
	Les réseaux	Des réseaux d'assainissement, d'alimentation en eau potable, de transport d'électricité, de gaz, d'éclairage public et de téléphonie sont présents sur les communes de la zone d'étude. Des réseaux de télécommunication existent au droit du chemin existant.	Faible
	Les déplacements	Le réseau routier situe le territoire du Pays du Sud de l'Aisne à 30 mn de l'Île-de-France (Marne-la- Vallée et Meaux), à 1h de Paris et à 30 mn de Reims. Le réseau secondaire est composé de plusieurs routes départementales dont la RD1 qui concentre un certain nombre de difficultés car elle constitue le seul axe Nord-Sud du territoire passant par Château- Thierry. La zone d'étude est desservie par des voies communales et départementales. Aucune autoroute ne passe à proximité du tracé de la véloroute n°52. Peu de liaisons douces aménagées sont présentes sur le territoire du Sud de l'Aisne. Plusieurs points durs (passages difficiles) existent actuellement le long de l'itinéraire : rétrécissements, état des berges, clôtures de propriétés, restrictions d'accès.	Modéré
CADRE DE VIE ET NUISANCES	L'ambiance acoustique	La majeure partie du tracé de la véloroute n°52 est située en dehors du tissu urbain et des activités. La piste cyclable traverse de vastes espaces cultivés en bord de Marne isolés de toute source de bruit.	Faible
	Qualité de l'air	En 2023, le département de l'Aisne affiche un indice de qualité de l'air majoritairement moyen. La station de Neuilly-Saint-Front affiche un indice de la qualité de l'air bon pour les PM10, PM2,5 et les NO2 ; pour l'ozone l'indice est moyen.	Faible



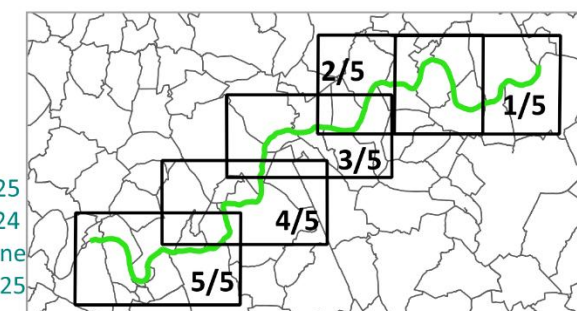
Projet
— Projet de véloroute n°52
— Aire d'étude rapprochée (500m)

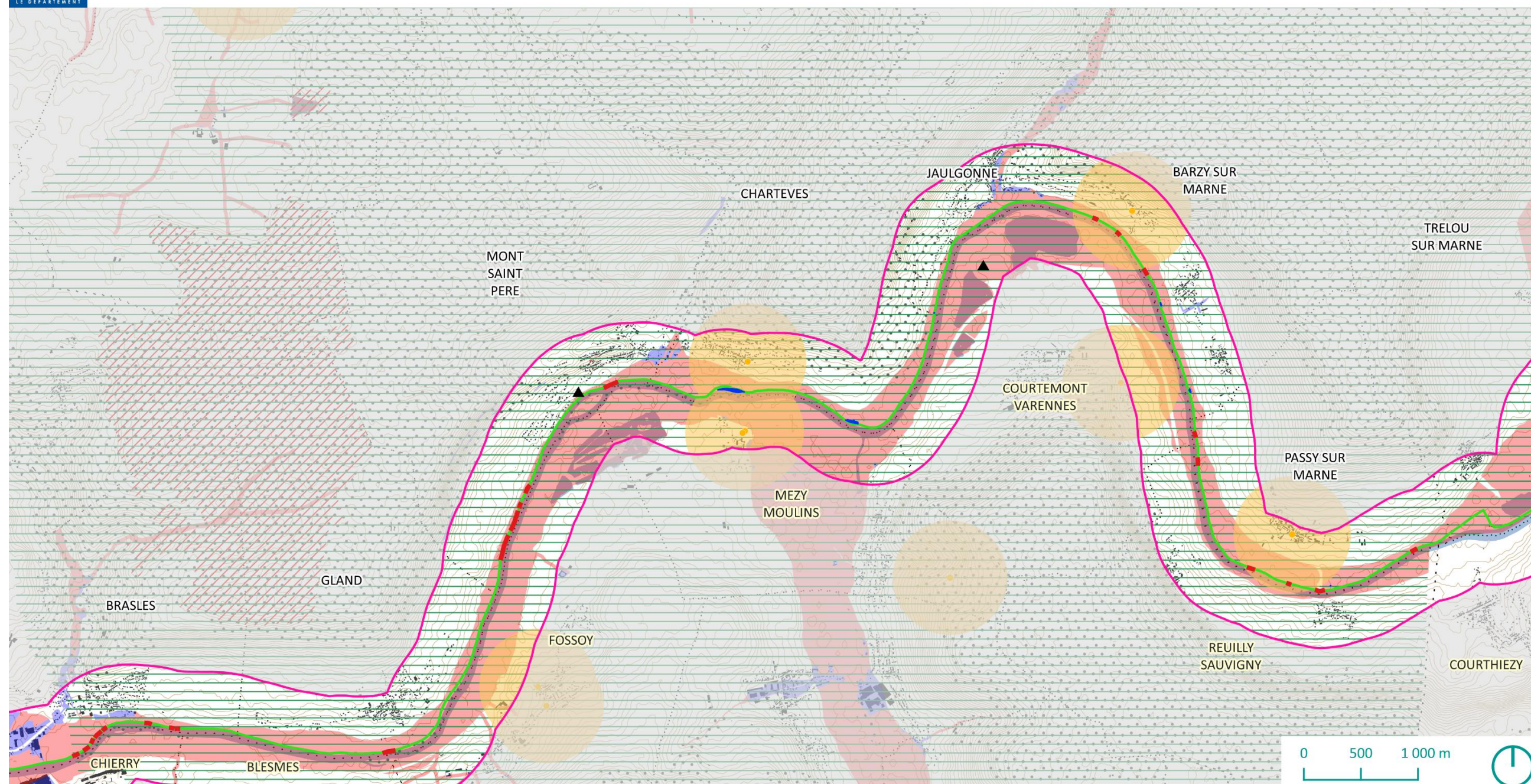
Zonage du PPRI
Bleu foncé
Rouge
Captage d'alimentation en eau potable
▲ Captage en eau potable
□ Périmètre de protection des captages
Etat des berges
Priorité 1

Patrimoine
● Immeubles classés ou inscrits
Protection au titre des abords de monuments historiques AC1
Milieu naturel
Zone humide
ZNIEFF de type I
ZNIEFF de type II
Natura 2000 SIC

Limites administratives
□ Communes
COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET

Données : IGN 2024 _ AtlaSante 2025
Geoportail de l'urbanisme 2024
Atlas du patrimoine 2024 _ PPRI de la Marne
Réalisation : Iris Conseil 2025





Projet

- Projet de véloroute n°52
- Aire d'étude rapprochée (500m)

Zonage du PPRI

- Bleu foncé
- Rouge
- Captage d'alimentation en eau potable
 - ▲ Captage en eau potable
 - Périmètre de protection des captages
- Etat des berges
 - Priorité 1

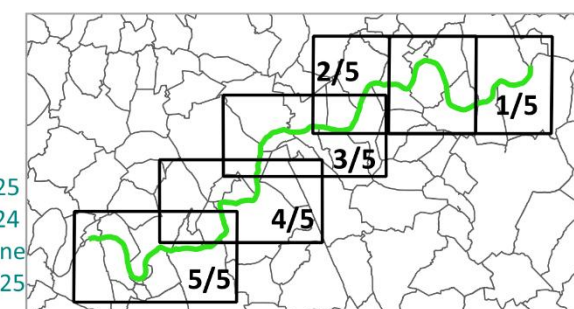
Patrimoine

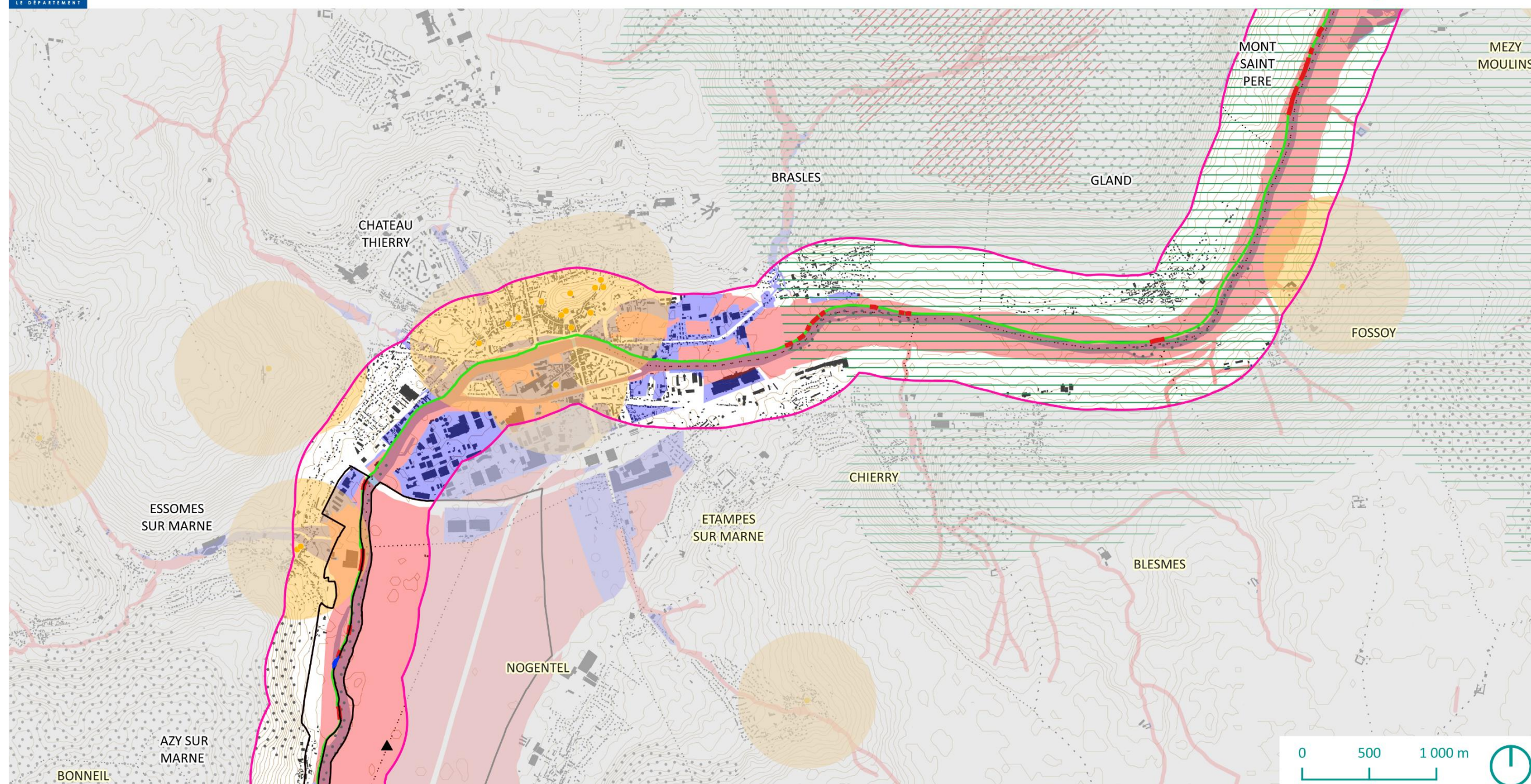
- Immeubles classés ou inscrits
- Protection au titre des abords de monuments historiques AC1
- Milieu naturel
 - Zone humide
 - ... ZNIEFF de type I
 - ZNIEFF de type II
 - /// Natura 2000 SIC

Limites administratives

- Communes
- COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET**
- COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET**

Données : IGN 2024 _ AtlaSante 2025
Geoportail de l'urbanisme 2024
Atlas du patrimoine 2024 _ PPRI de la Marne
Réalisation : Iris Conseil 2025





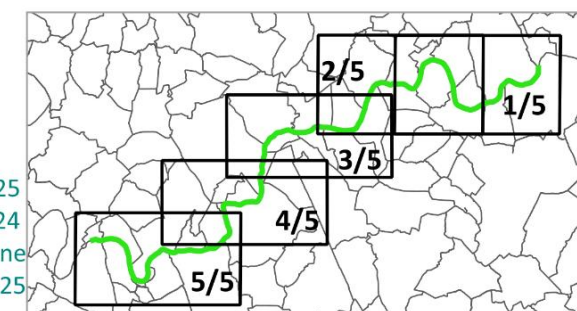
Projet
— Projet de véloroute n°52
— Aire d'étude rapprochée (500m)

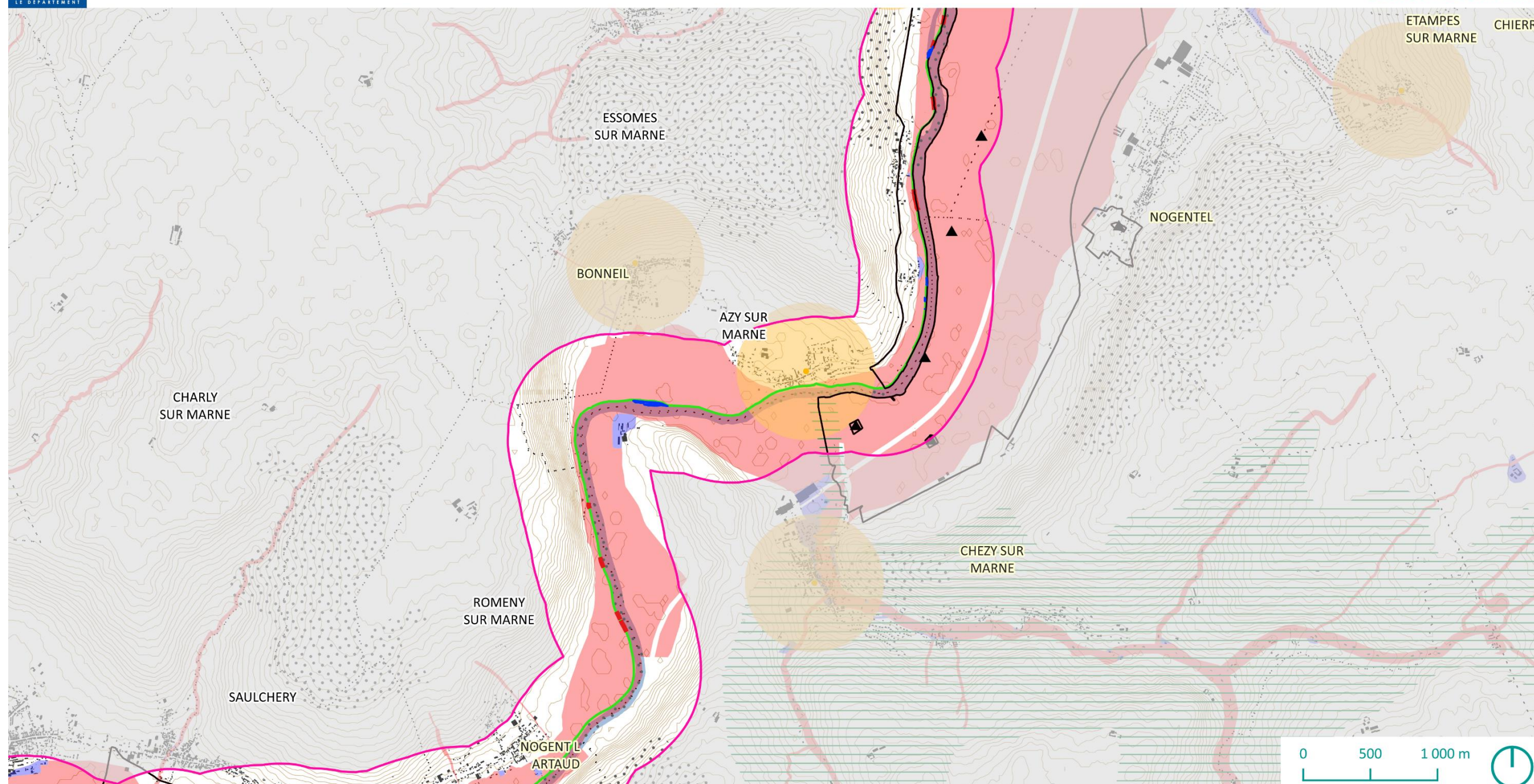
Zonage du PPRI
— Bleu foncé
— Rouge
Captage d'alimentation en eau potable
▲ Captage en eau potable
□ Périmètre de protection des captages
Etat des berges
— Priorité 1

Patrimoine
● Immeubles classés ou inscrits
— Protection au titre des abords de monuments historiques AC1
Milieu naturel
— Zone humide
— ZNIEFF de type I
— ZNIEFF de type II
— Natura 2000 SIC

Limites administratives
□ Communes
COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET

Données : IGN 2024 _ AtlaSante 2025
Geoportail de l'urbanisme 2024
Atlas du patrimoine 2024 _ PPRI de la Marne
Réalisation : Iris Conseil 2025





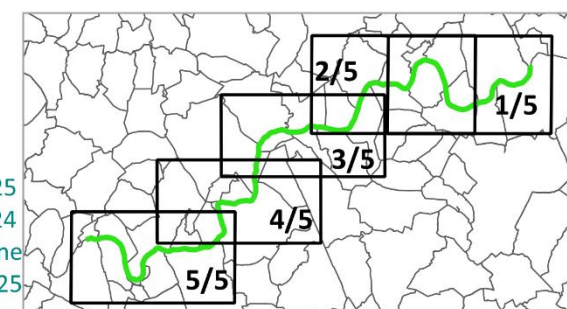
Projet
— Projet de véloroute n°52
— Aire d'étude rapprochée (500m)

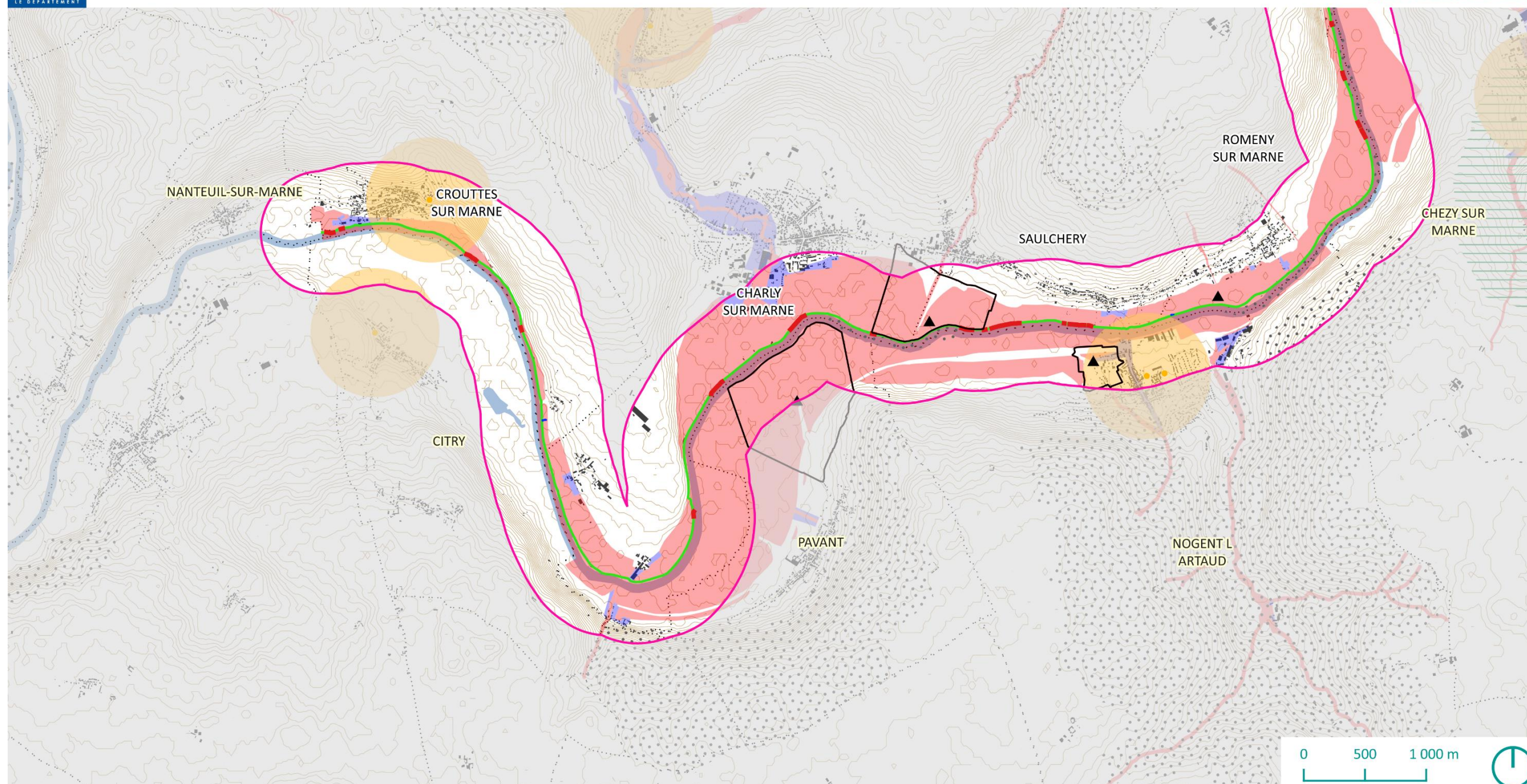
Zonage du PPRI
Bleu foncé
Rouge
Captage d'alimentation en eau potable
▲ Captage en eau potable
□ Périmètre de protection des captages
Etat des berges
— Priorité 1

Patrimoine
● Immeubles classés ou inscrits
Protection au titre des abords de monuments historiques AC1
Milieu naturel
Zone humide
ZNIEFF de type I
ZNIEFF de type II
Natura 2000 SIC

Limites administratives
□ Communes
COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET

Données : IGN 2024 _ AtlaSante 2025
Geoportail de l'urbanisme 2024
Atlas du patrimoine 2024 _ PPRI de la Marne
Réalisation : Iris Conseil 2025





Projet
— Projet de véloroute n°52
— Aire d'étude rapprochée (500m)

Zonage du PPRI
Bleu foncé
Rouge

Captage d'alimentation en eau potable
▲ Captage en eau potable
□ Périmètre de protection des captages

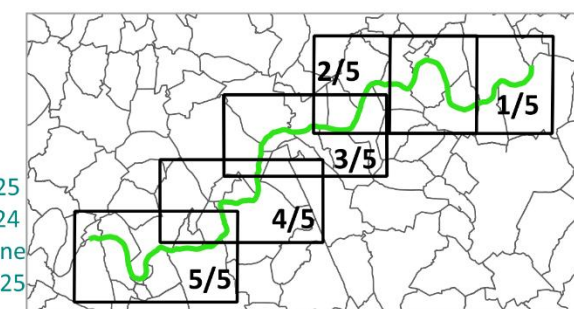
Etat des berges
— Priorité 1

Patrimoine
● Immeubles classés ou inscrits
■ Protection au titre des abords de monuments historiques AC1

Milieu naturel
■ Zone humide
● ZNIEFF de type I
— ZNIEFF de type II
/// Natura 2000 SIC

Limites administratives
□ Communes
COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET

Données : IGN 2024 _ AtlaSante 2025
Geoportail de l'urbanisme 2024
Atlas du patrimoine 2024 _ PPRI de la Marne
Réalisation : Iris Conseil 2025



6.4 Milieu Physique

6.4.1 Climatologie

Le climat océanique altéré de la zone ne constitue pas d'enjeux particuliers.

► ENJEU NUL

ÉVOLUTION DU MILIEU EN PRÉSENCE DU PROJET

Le projet intègre dans sa conception la lutte contre les îlots de chaleur par les choix de revêtements (revêtements clairs et perméables). **En phase d'exploitation**, la véloroute contribuera positivement au climat en encourageant le report des déplacements motorisés vers le vélo, réduisant ainsi les émissions de gaz à effet de serre.

IMPACT DU PROJET SUR LE MILIEU

Phase travaux

Effet Temporaire Indirect Faible

Pendant les travaux, le chantier générera des émissions de gaz d'échappement liées aux déplacements des engins et à la production des matériaux nécessaires à la véloroute. Ces émissions resteront toutefois limitées et conformes aux normes en vigueur (notamment avec l'utilisation privilégiée de véhicules répondant à la norme EURO6C). L'impact sur le climat sera donc considéré comme **très faible, temporaire et négligeable**.

► IMPACT RÉSIDUEL NUL

Phase exploitation

Effet Permanent Indirect Faible

Après la réalisation du projet, l'aménagement de la véloroute n'entraînera pas de grands mouvements de terres (aucun remblai ou déblai important) ni de modification durable du microclimat local (pas d'ombre supplémentaire ni de modification du relief). Par ailleurs, étant en zone inondable, aucun remblai n'est prévu en lit majeur : la véloroute sera réalisée au niveau du terrain naturel.

► IMPACT RÉSIDUEL NUL

Mesures mises en œuvre pour limiter les effets :

- **Évitement en amont** : choix de tracés sur des chemins existants et réduction ponctuelle de la largeur de la piste pour préserver des habitats sensibles.
- **Évitement géographique** : balisage des espèces protégées, interdiction de stocker des matériaux ou d'installer des bases-vie en zones humides ou inondables.
- **Réduction des impacts** :
 - **Sur les emprises et les installations** : adaptation du tracé et des zones de chantier.
 - **Techniques** : limitation de la circulation des engins hors des pistes, réduction des envols de poussières, prévention des pollutions des milieux aquatiques et terrestres, interdiction d'éclairage sur site.
 - **Temporelles** : planification des travaux et de l'entretien en tenant compte des cycles de vie de la faune, réalisation des travaux uniquement en journée.

6.4.2 Topographie

L'itinéraire longeant la Marne, le relief est peu marqué. L'altitude sur le tracé de la véloroute n°52 varie entre 50 et 70 mètres environ.

► ENJEU NUL

ÉVOLUTION DU MILIEU EN PRÉSENCE DU PROJET

Le relief ne sera pas modifié du fait du projet. La majorité du tracé empruntera le chemin de halage et voies existantes.

Les terrassements prévus concerneront le chemin de halage actuellement non revêtu. Ces terrassements consisteront essentiellement aux décapages des horizons superficiels (entre 40 et 50 cm de profondeur).

IMPACT DU PROJET SUR LE MILIEU

Phase travaux

Effet Temporaire Direct Faible

Pendant les travaux, de légers impacts sur le relief pourront apparaître localement en raison de petits décapages de surface et du stockage temporaire des matériaux de déblais avant leur réutilisation ou évacuation. Ces effets resteront **très limités, localisés à la zone de chantier et strictement temporaires**, disparaissant à la fin des travaux. La majorité du tracé sera réalisée **au niveau du terrain naturel**, sans grands terrassements ni exhaussements.

► IMPACT RÉSIDUEL NUL

Phase exploitation

Effet Permanent Direct Faible

Après la mise en service, le projet ne modifiera **pas durablement le relief**. L'itinéraire cyclable empruntera en grande partie le chemin de halage et d'autres voies existantes. Les terrassements seront très superficiels (40 à 50 cm de profondeur) et suivront la topographie naturelle de la vallée, qui présente un **dénivelé faible et régulier**.

► IMPACT RÉSIDUEL NÉGLIGEABLE

Mesures prévues pour limiter les effets :

- **Évitement** : tracé privilégiant les chemins existants, réduction ponctuelle de la largeur au droit d'habitats sensibles.
- **Limitation des emprises** : adaptation des zones de chantier et interdiction de stockage en zones humides ou inondables.
- **Techniques** : limitation des mouvements de terre au strict nécessaire, réduction des envols de poussières, adaptation des déplacements des engins sur site pour limiter l'impact sur le relief.

6.4.3 Géologie

Différentes couches géologiques sont présentes sur la zone d'étude : alluvions, bartonien, calcaires, lutétien, quaternaire, yprésien.

► ENJEU NUL

ÉVOLUTION DU MILIEU EN PRÉSENCE DU PROJET

Les principaux travaux de terrassement vont nécessiter des opérations de déblais qui seront peu profonds, cantonnés aux horizons superficiels de sol. L'impact sur la géologie est donc négligeable.

Phase travaux

Effet Temporaire Direct Faible

Pendant les travaux, de faibles terrassements sont prévus, principalement des **déblais peu profonds**, ce qui limite l'impact sur la géologie. Ces interventions resteront **localisées au chemin de halage et temporaires**.

► IMPACT RÉSIDUEL NUL

Phase exploitation

Effet Permanent Direct Faible

Après la réalisation du projet, aucun effet durable n'est attendu sur la géologie. L'infrastructure ne nécessite pas de terrassements profonds ou de modifications structurelles du sous-sol et respectera la géologie en place.

► IMPACT RÉSIDUEL NUL

Mesures prévues pour limiter les effets :

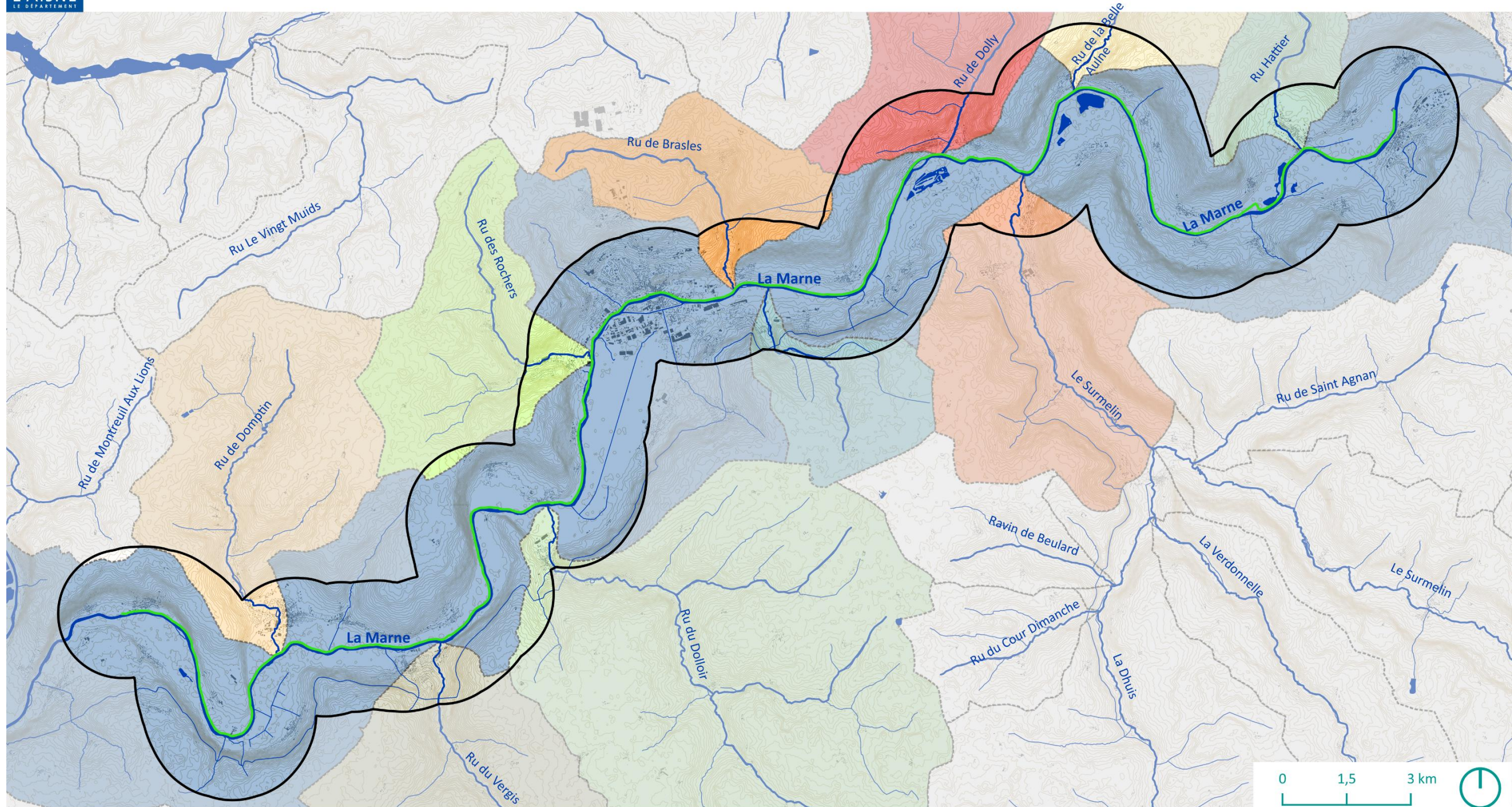
- **Évitement** : tracé privilégiant les chemins existants, réduction ponctuelle de la largeur au droit d'habitats sensibles.
- **Limitation des emprises** : interdiction de stockage ou de bases-vie en zones humides ou inondables.
- **Techniques** : réduction des mouvements de terre au strict minimum et prévention des risques de pollution des milieux aquatiques et terrestres.

6.5 Ressource en eau et milieux aquatiques

La zone d'étude se situe sur le territoire du SDAGE Seine-Normandie. Le projet devra respecter les orientations et dispositions qui lui sont applicables.

► ENJEU MODÉRÉ

Le projet de la véloroute n°52 traverse la vallée de la Marne sur des itinéraires principalement existants, avec des aménagements limités au niveau du terrain naturel. L'ensemble du projet a été conçu pour réduire au maximum son impact sur la ressource en eau, les milieux aquatiques et les zones humides, en s'appuyant sur des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.



Projet

- Projet de véloroute n°52
- Aire d'étude éloignée (1500m)

Bassin versant spécifique de masse d'eau de surface

- Ru de Dolly
- La Marne du confluent de la Semoigne (exclu) au confluent de l'Ourq (exclu)
- Le Surmelin du confluent de la Dhuys (exclu) au confluent de la Marne (exclu)
- Ru de Brasles
- Ru de Domptin
- Ru de la Belle Aulne

Ru de Vergis

- Ru des Rochers
- Ru du Dolloir
- Ru Hattier
- Ruisseau de Chierry
- Autre bassin versant

Hydrographie

- Surface hydrographique
- Cours d'eau

6.5.1 Gestion des eaux pluviales et ruissellement

La véloroute utilisera un **revêtement poreux** associé à une structure réservoir poreuse. Cette solution technique permet d'assurer l'infiltration quasi totale des pluies, même en cas d'événements centennaux, et de réduire le coefficient de ruissellement de 0.51 à 0.19 sur l'ensemble du tracé. Concrètement, la surface active du projet, en termes de contribution au ruissellement, sera réduite de 7,3 ha à 2,7 ha grâce à cette conception. De plus, la structure drainante intégrée pourra stocker environ 6 426 m³ supplémentaires d'eau en cas de crue, participant ainsi à la **gestion des inondations** sans créer de concentration de rejets vers la Marne : les eaux continueront à s'infiltrer et à s'écouler de manière diffuse le long du linéaire.

Le projet n'aménage aucun fossé ou merlon susceptible de perturber les écoulements naturels et ne prévoit aucun remblai significatif en zone inondable. La continuité hydraulique des bassins versants est donc **préservée**, respectant le fonctionnement actuel de la plaine inondable de la Marne.

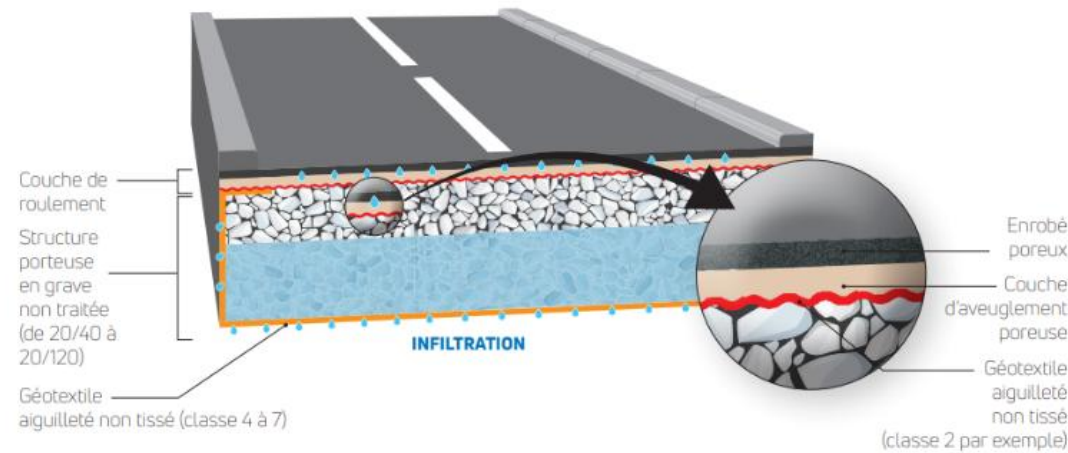


Figure 10 - Proposition de chaussée poreuse infiltrante issue des fiches ADOPTA

6.5.2 Travaux sur berges et protection des milieux aquatiques

Pour sécuriser les usagers et stabiliser certaines berges vulnérables, des travaux de **confortement sur 91 mètres linéaires** sont prévus à Passy-sur-Marne et Azy-sur-Marne. Ces travaux utiliseront des enrochements adaptés : parements libres sur pentes douces ou enrochements liaisonnés près des ouvrages d'art pour résister aux crues.

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 parafouille et surmonté d'un talus végétalisé à 2H/1V.

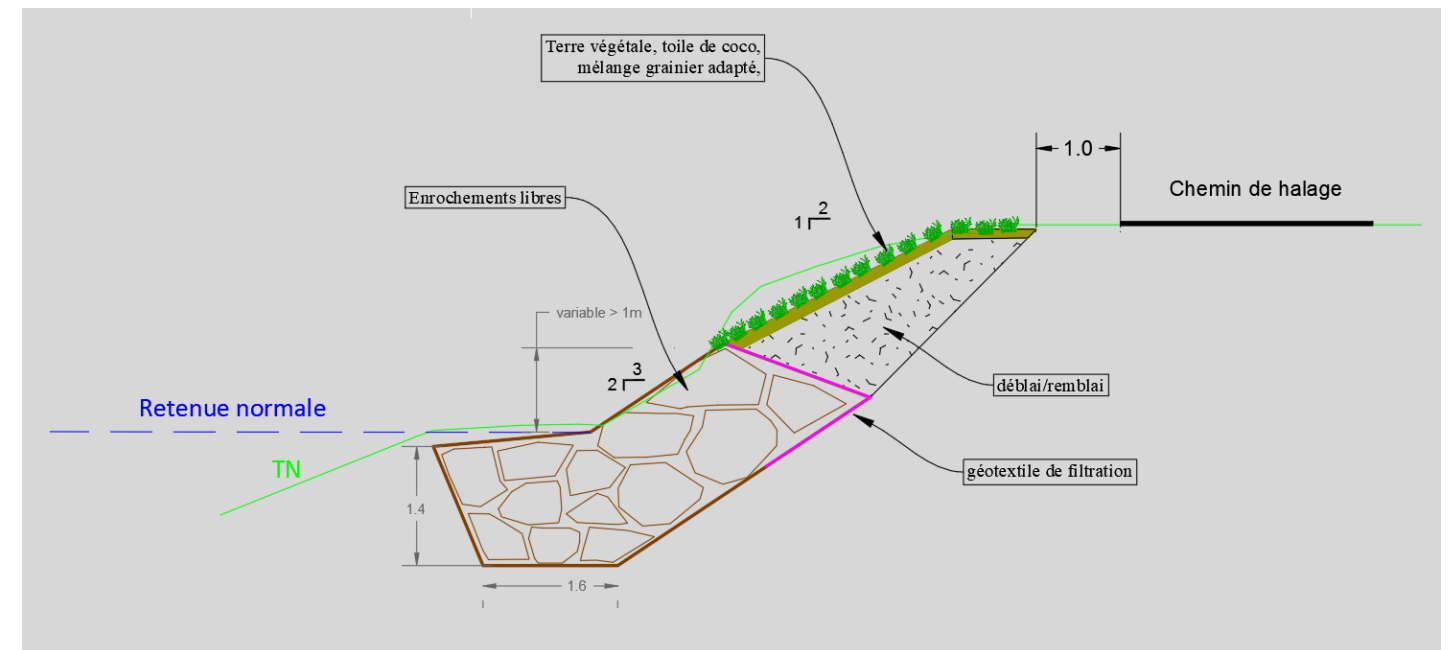


Figure 11 – coupe type de confortement sur le linéaire de berge à pente douce- Passy-sur-Marne

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.

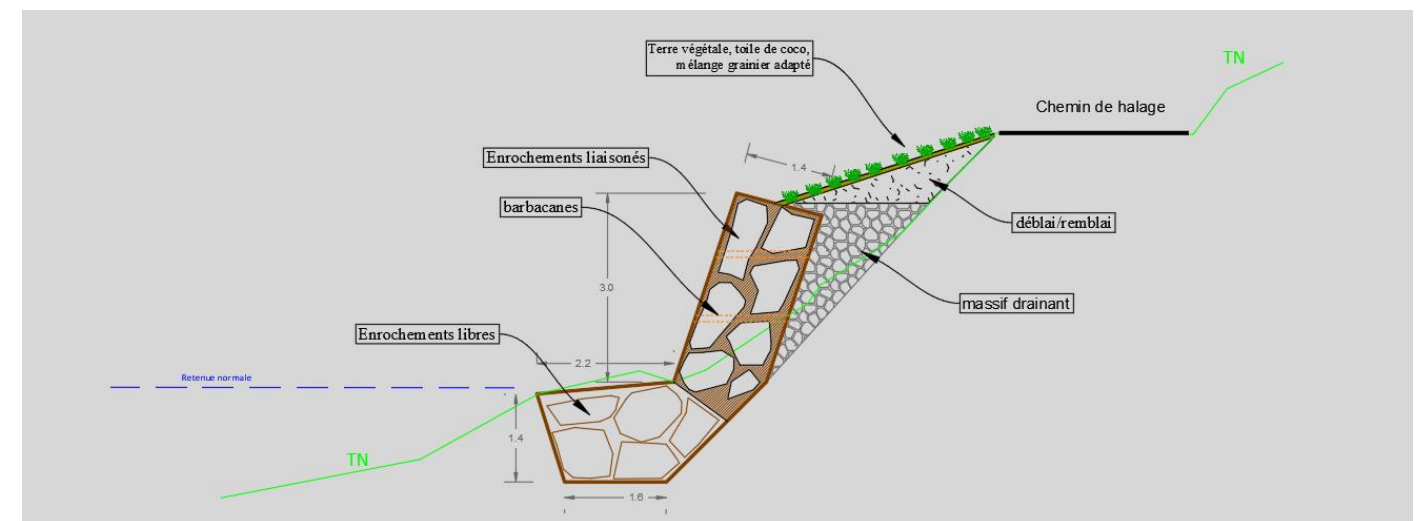


Figure 12 – coupe type de confortement à l'approche des ouvrages d'art (berge raide) – Passy-sur-Marne

À Azy-sur-Marne, où des frayères ont été identifiées, des mesures de compensation sont prévues : reconstitution d'habitats aquatiques avec des enrochements et plantations de saules et de plantes hélophytes en pied de berge, pour **remettre en place une zone de frayère sur 30 m²**, soit le double de la surface initialement impactée.

Remettre en place des zones de frayères



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

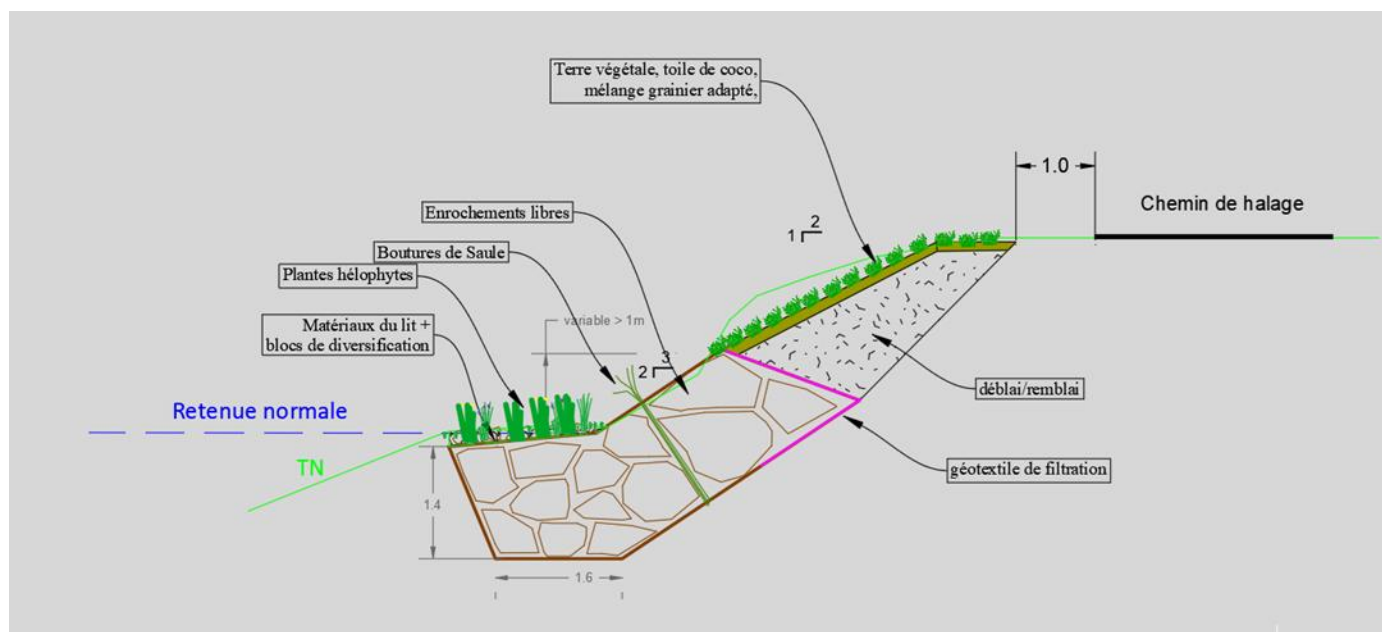


Figure 13 – coupe type de confortement sur le linéaire de berge à pente douce- Azy-Sur Marne

L'ensemencement des berges remaniées sera réalisé avec des espèces locales, choisies pour limiter le risque de prolifération d'espèces exotiques envahissantes et favoriser la biodiversité. Un suivi écologique sera assuré après travaux pour vérifier la reprise de la végétation.

6.5.3 Qualité des eaux et pollution

Le projet présente un **risque très faible de pollution chronique** : la véloroute ne sera pas ouverte au trafic automobile significatif et ne prévoit ni aire de stationnement ni aménagement pour les pêcheurs.

En phase chantier, des **risques spécifiques** sont identifiés : pollution accidentelle par hydrocarbures ou augmentation temporaire de la turbidité de la Marne lors des terrassements en berge. Ces impacts sont gérés par des mesures strictes :

- Pêche de sauvegarde pour déplacer la faune piscicole (Mulette épaisse) avant travaux ;
- Installation de barrages filtrants et zones de décantation pour limiter la turbidité ;
- Entretien des engins hors du lit mineur ;
- Stockage des produits polluants sur plateformes étanches ;
- Plans antipollution avec kits spécifiques disponibles sur chantier.

L'ensemble des opérations sera encadré par un suivi rigoureux : des réunions préparatoires réuniront maître d'ouvrage, entreprises et services de l'État (DDT, OFB, DRIEAT, VNF) pour définir les précautions nécessaires, et un « chargé de la surveillance des eaux » sera désigné sur site pour contrôler les conditions météo et les crues.

6.5.4 Compatibilité avec le SDAGE Seine-Normandie 2022-2027

Le projet est **pleinement compatible** avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) :

- Protection des milieux aquatiques : confortement des berges réduisant les risques d'érosion et d'inondation.
- Préservation des connexions entre lit mineur et lit majeur : aucun remblai prévu, tracé conservé au niveau naturel.
- Limitation de l'imperméabilisation : recours généralisé à l'enrobé drainant assurant l'infiltration des eaux pluviales.
- Réduction des impacts zones humides : réduction des emprises de la véloroute au droit des zones humides inventoriées, mesures compensatoires conformes aux exigences du SDAGE.
- Lutte contre les espèces exotiques envahissantes : ensemencement spécifique et contrôlé des berges.

Des orientations spécifiques du SDAGE (non-dégradation des zones humides, gestion à la source des eaux pluviales, réduction des pollutions ponctuelles) ont été prises en compte dès la conception du projet et dans la planification des travaux.

6.5.5 Suivi, entretien et remise en état

Durant les travaux, le maître d'ouvrage devra :

- Informer les services de l'État des éventuelles difficultés ou incidents ;
- Arrêter immédiatement les travaux en cas de crue ;
- Organiser le retrait des engins hors de la zone inondable chaque soir ;
- Prévoir des visites de contrôle après travaux avec l'ensemble des parties prenantes ;

Après la réception définitive, **l'entretien des ouvrages d'assainissement** et des espaces verts (gérés sans produits phytosanitaires) sera assuré par le Conseil Départemental de l'Aisne. Le site sera intégralement remis en état après chantier : démontage des dispositifs provisoires, nettoyage, et remise en état des pistes d'accès et berges traversées.

6.6 Milieu Naturel

Protections réglementaires et inventaires du patrimoine naturel

Le projet se situe à proximité de 35 ZNIEFF, dont 4 en contact direct avec le site d'étude (2 ZNIEFF de type I et 2 ZNIEFF de type II). Deux zones Natura 2000 sont recensées à moins de 5 km du projet, en dehors de la zone d'étude. Plusieurs ENS « habitat naturel » et « grand territoire » sont présents sur la zone d'étude. La Marne est considérée comme une continuité écologique d'importance nationale de type cours d'eau. Plusieurs réservoirs de biodiversité sont situés de part et d'autre de la zone d'étude.

► ENJEU MODÉRÉ

Flore et Habitats

Les habitats de la zone d'étude présentent des enjeux floristiques nuls à assez forts.

► ENJEU FORT

L'avifaune en période de nidification

87 espèces d'oiseaux ont été contactées au sein de la zone d'étude en période de nidification, 66 espèces sont protégées à l'échelle nationale et 9 sont inscrites sur l'Annexe I de la Directive Oiseaux. 41 sont considérées comme ayant des enjeux sur la zone d'étude, dont plusieurs un enjeu très fort (Bruant des roseaux, de la Huppe fasciée, de la Mésange boréale et de la Tourterelle des bois). Les enjeux relatifs à l'avifaune en période de nidification sont considérés comme « Très forts ».

► ENJEU FORT

L'avifaune en période internuptiale

72 espèces d'oiseaux ont été contactées au sein de la zone d'étude en période internuptiale. 50 de ces espèces sont protégées à l'échelle nationale. Trois espèces sont considérées comme ayant des enjeux sur la zone d'étude. Les enjeux relatifs à l'avifaune en période internuptiale sont considérés comme « moyens ».

► ENJEU MODÉRÉ

Herpétofaune

Six espèces d'amphibiens et quatre espèces de reptiles ont été observées sur la zone d'étude. Cinq espèces potentielles ont été ajoutées au diagnostic. Toutes ces espèces sont protégées à l'échelle nationale. Sept d'entre elles sont inscrites sur la Directive Habitats. Quatre espèces possèdent des enjeux significatifs, dont le Sonneur à ventre jaune, observé à proximité de la zone d'étude et le Lézard des souches, observé sous un important tas de bois, à proximité de l'écluse de Courcelles. Les enjeux relatifs à l'herpétofaune sont considérés comme « Très forts » dans certains secteurs de l'aire d'étude.

► ENJEU FORT

Mammalofaune

Au total, 15 espèces de mammifères terrestres et 15 espèces de chiroptères ont été répertoriées sur la zone d'étude. 17 espèces sont protégées à l'échelle nationale. Trois espèces de mammifères terrestres possèdent un enjeu significatif, ainsi que 10 de chiroptères. Certaines espèces possèdent des enjeux forts comme la Barbastelle d'Europe, la Noctule commune et le Grand Rhinolophe. Une espèce considérée comme envahissante a été observée sur la zone d'étude, il s'agit du Raton laveur. Les enjeux relatifs à la mammalofaune sont considérés comme « Moyens » pour les mammifères terrestres et « Forts » pour les chiroptères.

► ENJEU FORT

Faune aquatique

Concernant la faune aquatique, deux espèces de poissons ont été contactées lors de la prospection, le Chevesne et le Gardon. Au vu des habitats relevés, de nombreuses espèces citées dans la bibliographie sont potentiellement présentes sur le site d'étude. Six de ces espèces présentent un statut de protection. L'Anguille européenne, la Lamproie de Planer, le Barbeau fluviatile, la Loche de rivière et le Vairon, sont considérées comme des espèces menacées par les Listes Rouge nationale et/ou régionale. L'enjeu global relatif à la faune aquatique est considéré comme Fort.

► ENJEU FORT

ÉVOLUTION DU MILIEU EN PRÉSENCE DU PROJET

Le tracé de la véloroute n°52 se développe principalement le long de la Marne, en empruntant des chemins existants, le chemin de halage. Cette zone présente des caractéristiques naturelles marquées, notamment la présence d'une ripisylve, c'est-à-dire la forêt riveraine typique composée de saules, frênes et autres essences adaptées aux berges, qui contribue à stabiliser les sols et sert de refuge à de nombreuses espèces animales. On y trouve également de petites zones humides qui, bien que de surface modeste, jouent un rôle important pour la biodiversité en retenant l'eau en période de crue et en servant d'habitat ou de halte pour les oiseaux, amphibiens et insectes. Le lit mineur et le lit majeur de la Marne sont soumis à des crues qui façonnent les berges, certaines étant déjà marquées par l'érosion.

Aujourd'hui, certains secteurs se trouvent dans un état de conservation dégradé : les berges présentent des instabilités et des zones d'effondrement ponctuel, la ripisylve est parfois morcelée ou dominée par des espèces banales, et les zones humides sont fragmentées, parfois asséchées ou colonisées par des plantes exotiques. Sans intervention, ces milieux risquent de se dégrader davantage : les chemins de halage pourraient devenir impraticables ou s'effondrer, accentuant l'érosion et la libération de sédiments dans la Marne, ce qui aurait pour conséquence d'augmenter la turbidité de l'eau et de perturber les habitats aquatiques.

IMPACT DU PROJET SUR LE MILIEU

Phase travaux

Effet Temporaire et Permanent Direct Faible à modéré

La phase de travaux est celle où les milieux naturels seront le plus sollicités et fragilisés. Les principales interventions concerneront environ 91 mètres linéaires de berges à conforter, ce qui nécessitera des terrassements, la pose d'enrochements et la préparation des talus pour les plantations. Certains tronçons de la véloroute nécessiteront également un décapage superficiel, souvent limité à 40 ou 50 centimètres de profondeur, afin d'installer la structure drainante. Ces travaux auront pour effet de perturber temporairement les sols et la végétation en place, de déstabiliser localement les habitats et de gêner la faune terrestre.

En bord de Marne, la réalisation des travaux de confortement pourra provoquer une augmentation temporaire de la turbidité de l'eau, notamment en remettant en suspension des particules fines qui risquent de perturber la qualité de l'eau et les frayères. La faune aquatique sera directement exposée : poissons et macro-invertébrés pourront être dérangés ou déplacés. De plus, la circulation et l'utilisation d'engins de chantier en bordure ou dans le lit mineur de la rivière présentent un risque de pollutions accidentelles, comme des fuites d'hydrocarbures ou des déversements accidentels. Pour limiter ces effets, le projet prévoit de nombreuses précautions : une pêche électrique de sauvegarde permettra de capturer et de déplacer la faune piscicole hors des zones de travaux avant toute intervention. Les zones sensibles seront balisées et protégées pour éviter tout piétinement inutile. Des dispositifs de filtrage et de décantation seront installés pour réduire la turbidité. Les zones remaniées seront rapidementensemencées avec des espèces locales adaptées, afin d'éviter la colonisation par des espèces exotiques envahissantes. Le chantier sera strictement organisé : les engins seront retirés chaque soir du lit mineur, les zones de ravitaillement seront étanches et équipées de dispositifs antipollution, et un calendrier adapté sera mis en place pour éviter les périodes sensibles comme la reproduction piscicole. Ainsi, même si les impacts de la phase travaux sont inévitables, ils seront temporaires, localisés et réduits grâce à des pratiques rigoureuses.

► IMPACT RÉSIDUEL FAIBLE

Phase exploitation

Effet Permanent Direct faible

Une fois construite, la véloroute n°52 aura des impacts très limités sur les milieux naturels, car elle a été conçue pour s'adapter au tracé existant et préserver les fonctionnalités écologiques des berges. L'aménagement empruntera presque exclusivement les chemins déjà en place, évitant l'ouverture de nouveaux corridors ou la destruction de milieux naturels supplémentaires. Les berges confortées seront stabilisées : les protections mises en place limiteront durablement l'érosion et la libération de sédiments dans la Marne, contribuant ainsi à une meilleure qualité de l'eau.

L'aménagement sera réalisé de manière à reconstituer et renforcer la ripisylve, avec des talus végétalisés qui offriront des habitats diversifiés aux espèces locales et permettront de recréer la continuité écologique le long du cours d'eau. Les travaux compenseront également les zones de frayères éventuellement impactées (estimées à 15 m²) en créant des frayères de qualité équivalente, voire supérieure, sur 30 m² : ces zones seront aménagées avec des enrochements, des plantations de saules et des matériaux graveleux favorables au développement des jeunes poissons.

Le traitement des eaux de pluie a été spécifiquement pensé pour préserver le milieu aquatique : la piste sera dotée d'un revêtement drainant et d'une structure réservoir permettant l'infiltration totale ou quasi totale des eaux de pluie, évitant ainsi le ruissellement rapide et l'érosion des sols. Les écoulements seront maintenus diffus, comme dans l'état naturel actuel, sans concentration dans des fossés ou des exutoires. Enfin, un suivi écologique est prévu : un écologue vérifiera la bonne reprise des plantations, l'efficacité des dispositifs de compensation et l'absence d'espèces envahissantes, assurant la réussite écologique du projet sur le long terme.

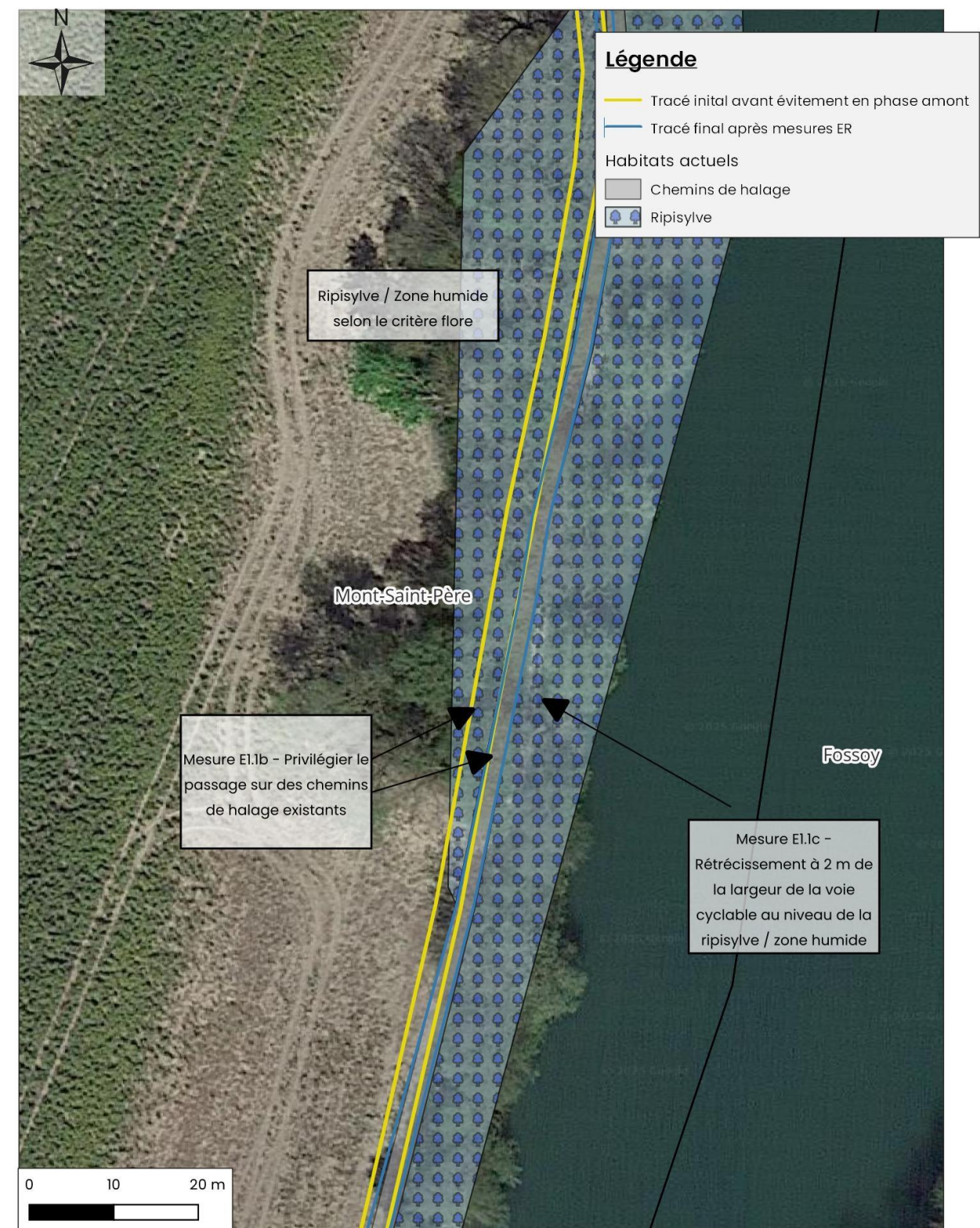
En phase exploitation, la véloroute contribuera donc à maintenir, voire à améliorer, la qualité écologique des berges et des milieux humides qui les bordent, tout en favorisant un usage doux et respectueux de ces paysages riverains.

► IMPACT RÉSIDUEL NUL

Mesures prévues pour limiter les effets :

- **Évitement en amont** : choix de tracés sur des chemins existants et réduction ponctuelle de la largeur de la piste pour préserver des habitats sensibles.
- **Évitement géographique** : balisage des espèces protégées, interdiction de stocker des matériaux ou d'installer des bases-vie en zones humides ou inondables.
- **Réduction des impacts** :
 - **Sur les emprises et les installations** : adaptation du tracé et des zones de chantier.
 - **Techniques** : limitation de la circulation des engins hors des pistes, réduction des envols de poussières, prévention des pollutions des milieux aquatiques et terrestres, interdiction d'éclairage sur site, installation de barrière antiretour, pêche de sauvetage, pause de gîtes à chiroptères et de nichoirs en faveur du Martin-pêcheur.
 - **Temporelles** : planification des travaux et de l'entretien en tenant compte des cycles de vie de la faune, réalisation des travaux uniquement en journée

Mesure E1.1b et c – Exemple d'évitement en phase amont – Impact flore/Ripisylve (zone humide)



Cartographie : Rainette, 2025
Sources : © Google Satellite
Dossier : CD02 – Mont-Saint-Père (02)

Mesure E1.1b Evitement en phase amont et R1.2a
Exemple de réduction Adaptation du tracé de la
Véloroute – Impact zone humide pédologique



Cartographie : Rainette, 2025
Sources : © Google Satellite
Dossier : CD02 – Essômes-sur-Marne (02)

Balisage pour l'espèce de flore protégée (Ophioglosse commun) à Essômes-sur-Marne



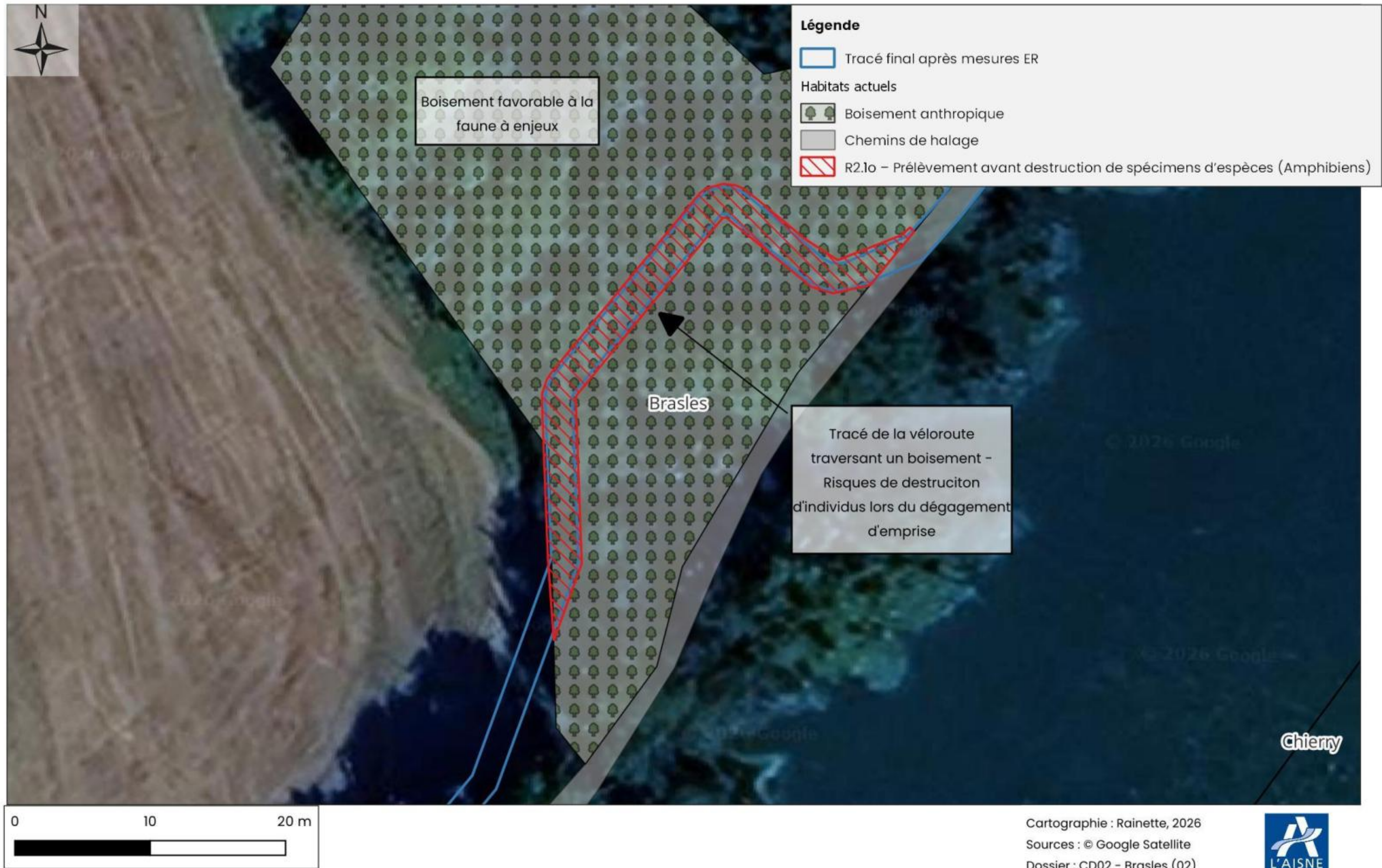
Cartographie : Rainette, 2025
Sources : © Google Satellite
Dossier : CD02 – Essômes-sur-Marne (02)



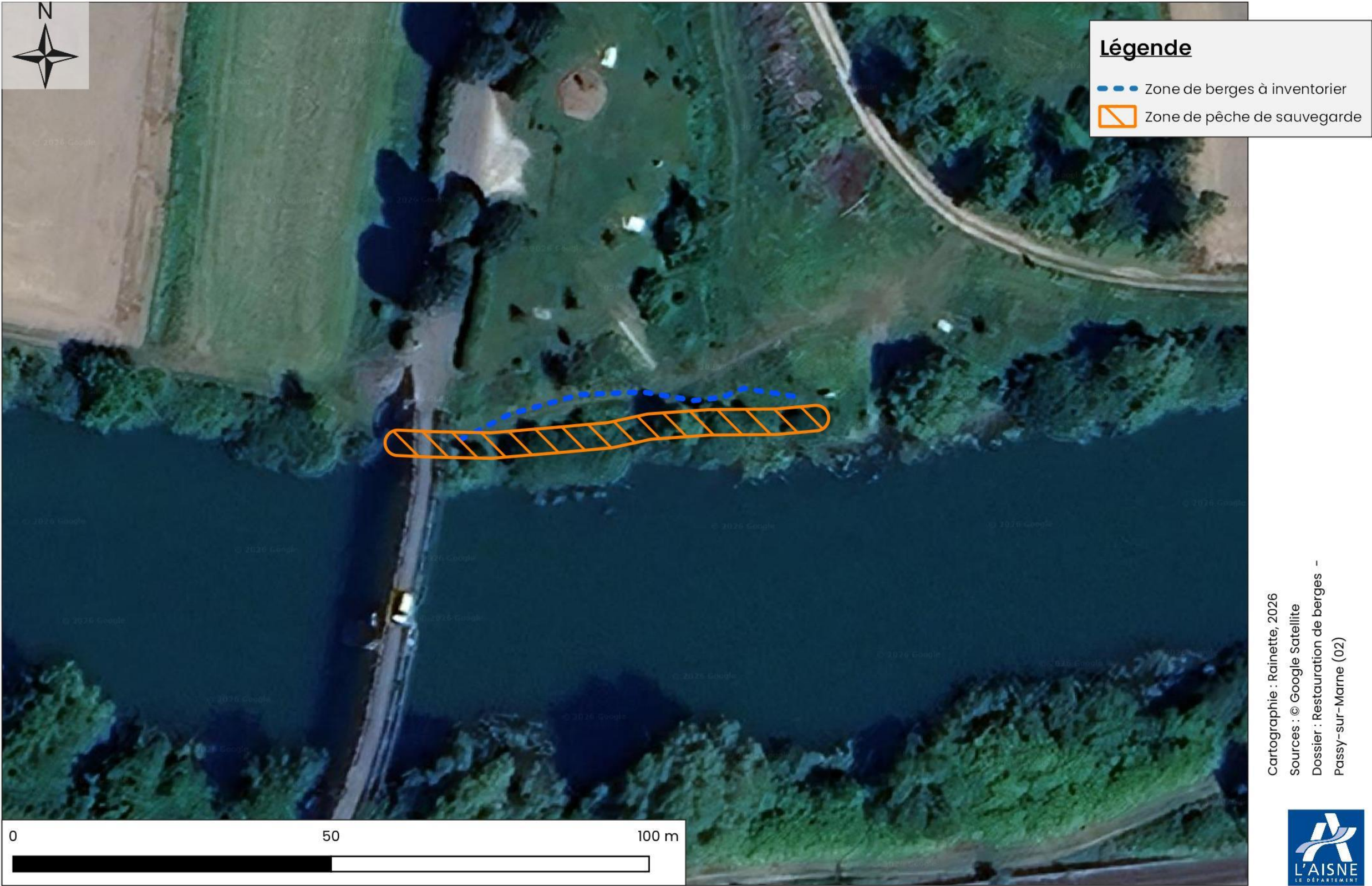
R1.2a Exemple de réduction – Adaptation du tracé de la Véloroute – Impact faune

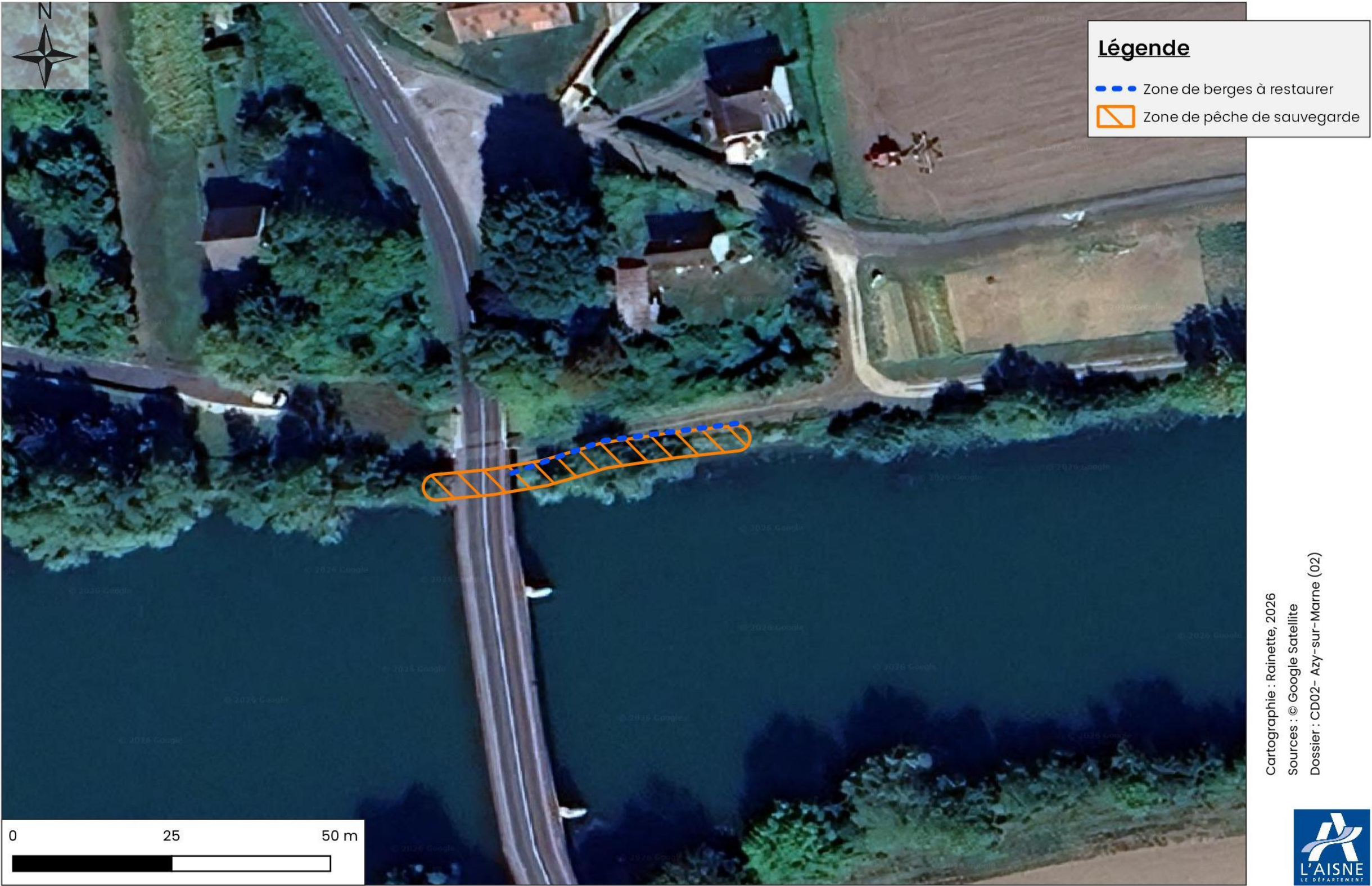


R2.1o – Prélèvement avant destruction de spécimens d'espèces (Amphibiens)

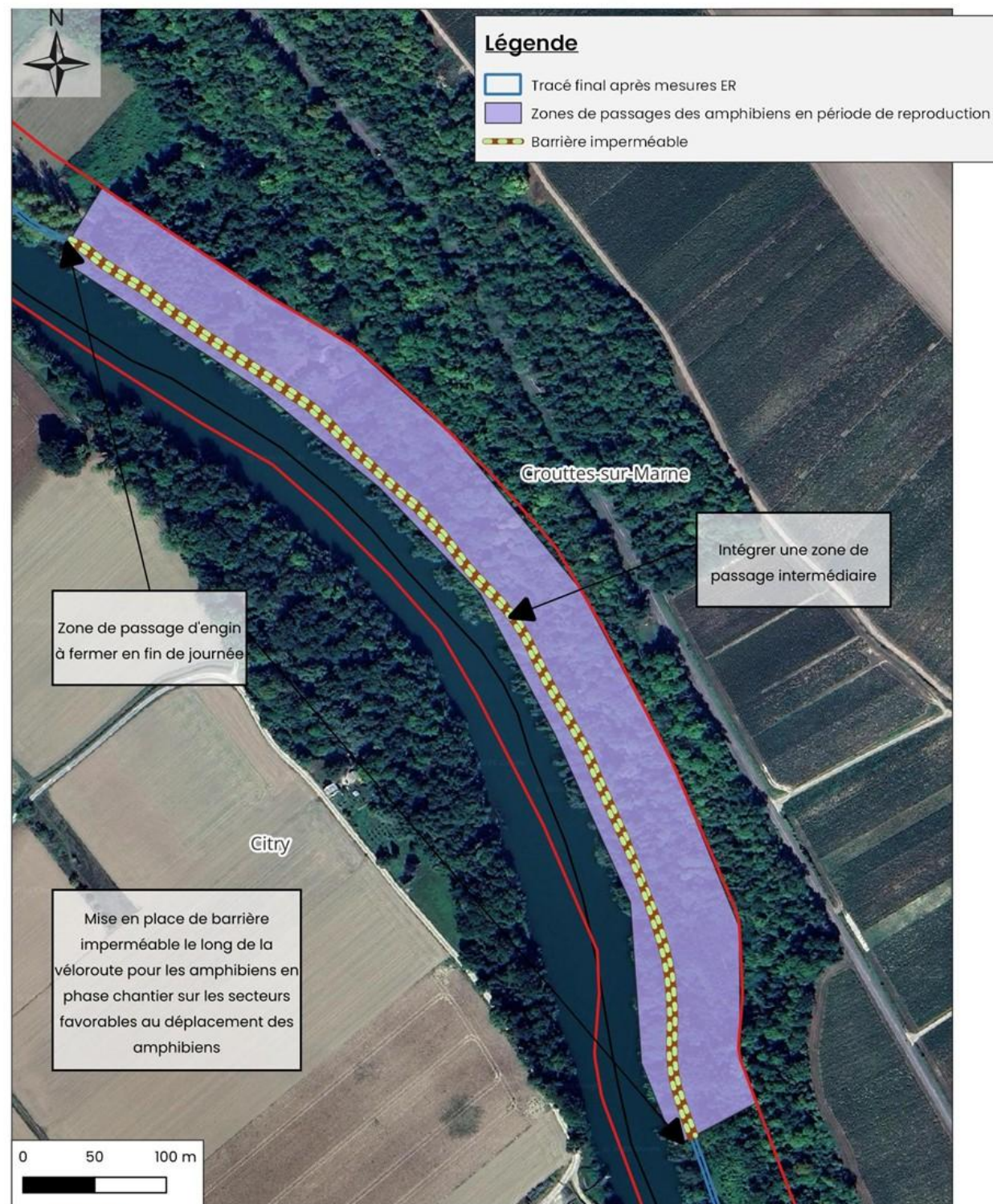


R2.1o – Sauvetage avant destruction de spécimens d'espèces – Mollusque – Zone 1





Mesure R2.1i – Barrière imperméable pour les amphibiens – Zone 1



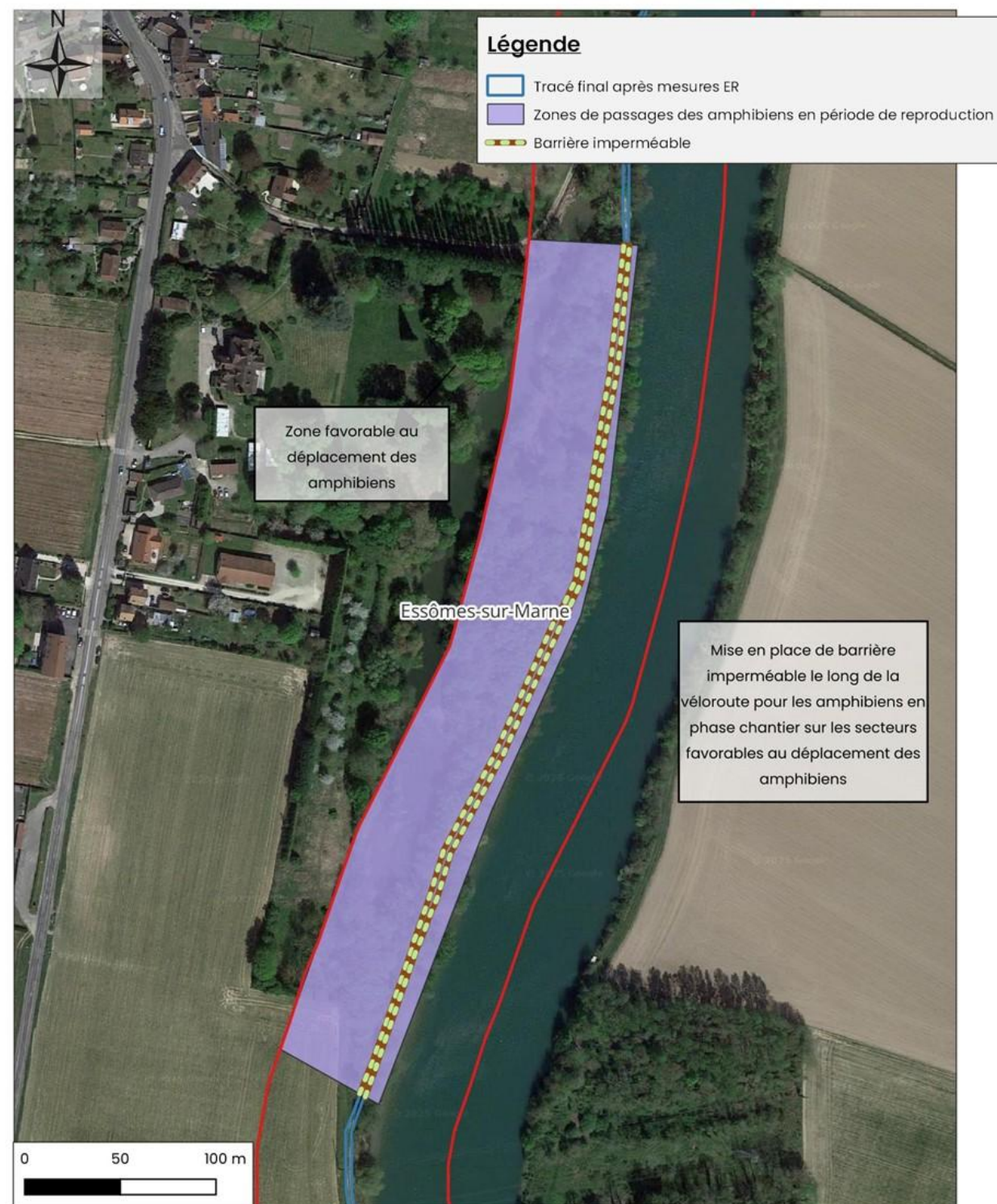
Cartographie : Rainette, 2026
Sources : © Google Satellite
Dossier : CD02 – Crouttes-sur-Marne (02)

Mesure R2.1o – Prélèvement avant destruction de spécimens d'espèces (Amphibiens) – Zone 1



Cartographie : Rainette, 2026
Sources : © Google Satellite
Dossier : CD02 – Crouttes-sur-Marne (02)

Mesure R2.1i – Barrière imperméable pour les amphibiens – Zone 2



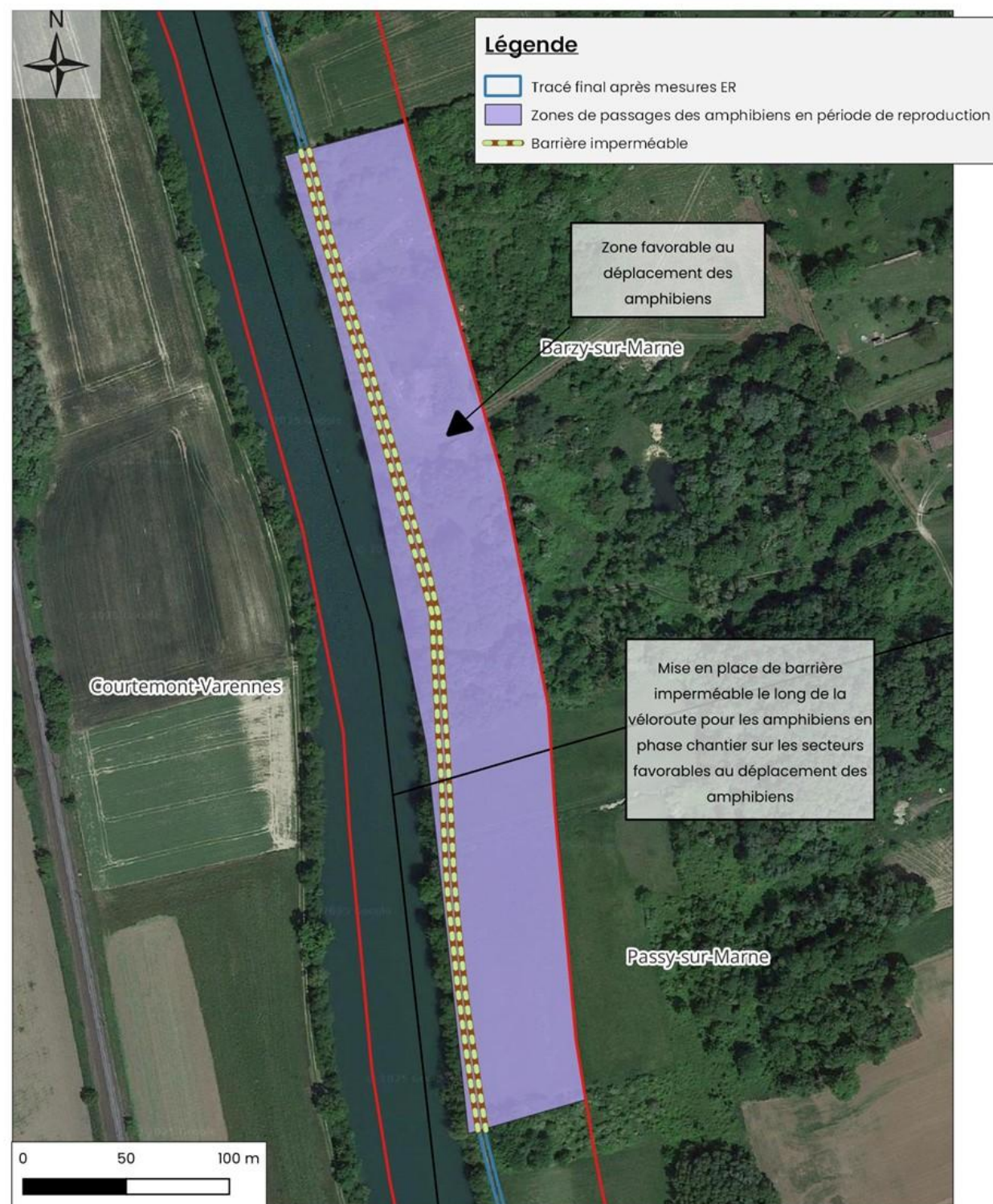
Cartographie : Rainette, 2025
Sources : © Google Satellite
Dossier : CD02 – Essômes-sur-Marne (02)

Mesure R2.1o – Prélèvement avant destruction de spécimens d'espèces (Amphibiens) – Zone 2



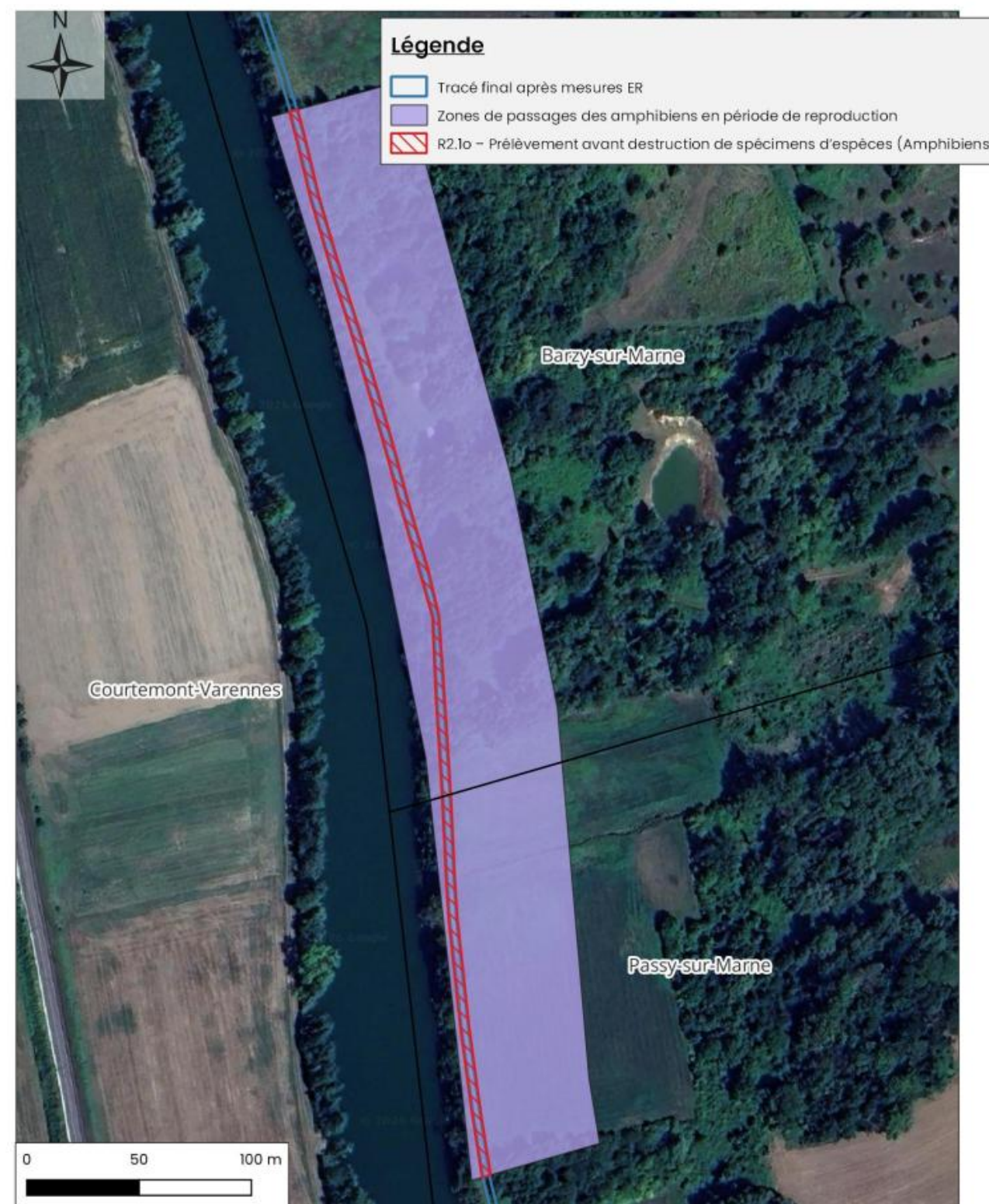
Cartographie : Rainette, 2026
Sources : © Google Satellite
Dossier : CD02 – Essômes-sur-Marne (02)

Mesure R2.1i – Barrière imperméable pour les amphibiens – Zone 3



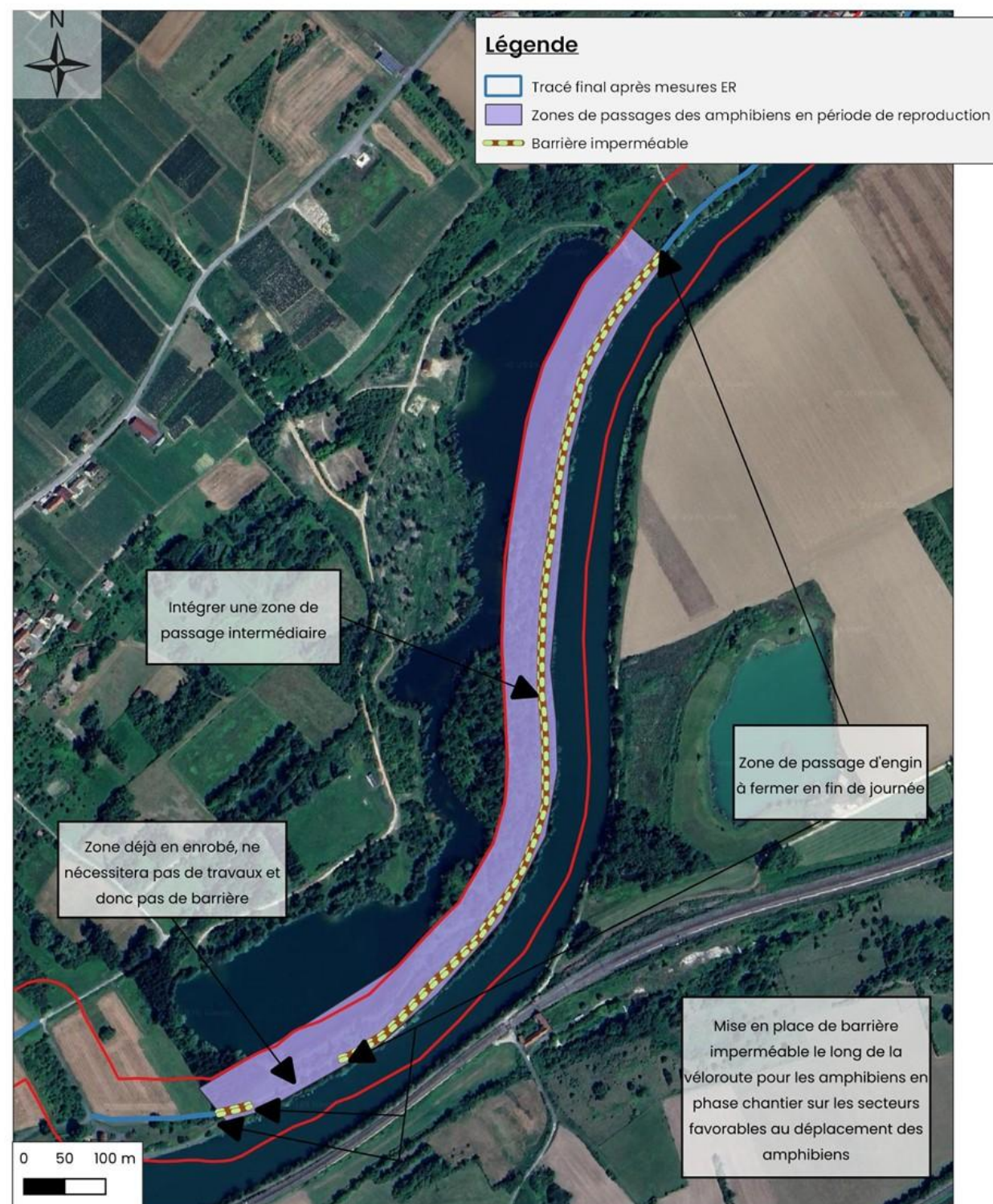
Cartographie : Rainette, 2025
Sources : © Google Satellite
Dossier : CD02 – Barzy-sur-Marne et Passy-sur-Marne (02)

Mesure R2.1o – Prélèvement avant destruction de spécimens d'espèces (Amphibiens) – Zone 3



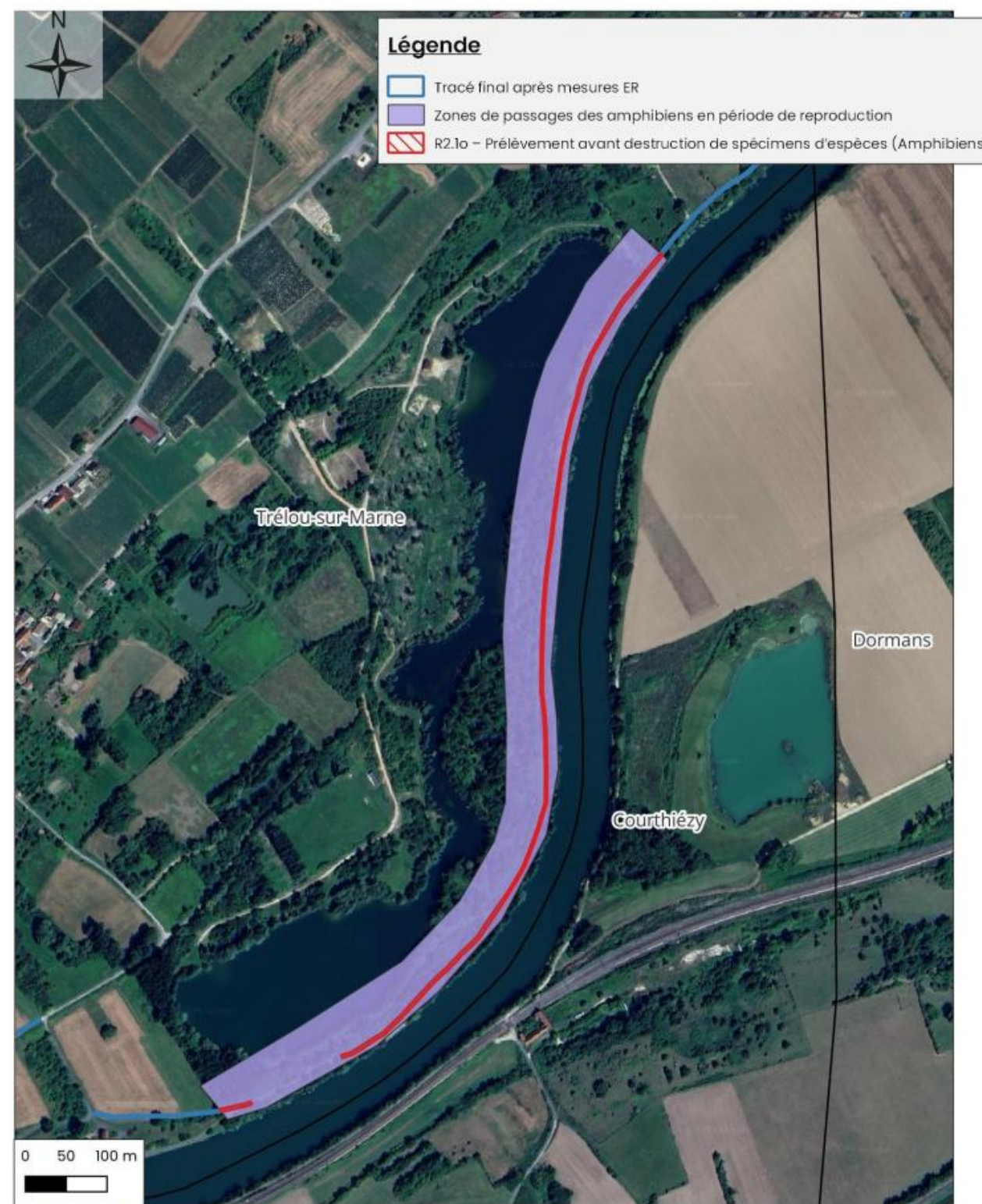
Cartographie : Rainette, 2026
Sources : © Google Satellite
Dossier : CD02 – Essômes-sur-Marne (02)

Mesure R2.1i – Barrière imperméable pour les amphibiens – Zone 4



Cartographie : Rainette, 2026
Sources : © Google Satellite
Dossier : CD02 – Essômes-sur-Marne (02)

Mesure R2.1o – Prélèvement avant destruction de spécimens d'espèces (Amphibiens) – Zone 4



Cartographie : Rainette, 2026
Sources : © Google Satellite
Dossier : CD02 – Essômes-sur-Marne (02)

6.6.1 Zones humides : sites impactés et sites compensatoires

Des impacts sur les zones humides subsistent malgré les mesures d'évitement et de réduction prévues.

Des impacts résiduels sont attendus sur les zones humides.

Des mesures de compensation sont donc à mettre en œuvre pour les zones humides impactées. Une étude de fonctionnalité des zones humides des sites impactées et de ceux prédestinés à la compensation a été effectuée et est annexée à l'étude d'impact (Pièce E.3).

Ce rapport présente l'étude des impacts de la variante du projet qui cantonne au maximum la voie cyclable aux emprises du chemin de halage existant. Malgré les mesures d'évitement et réduction envisagées, des zones humides sont encore impactées durablement malgré l'application des mesures.

Dans le cas du présent projet, nous considérons que les remaniements de terres du fait de l'implantation de la véloroute provoqueront une destruction partielle, mais définitive des zones humides situées sur le chemin de halage (zones humides pédologiques) et de certaines zones humides qui longent le chemin de halage existant. En effet, en la présence de zones humides identifiées, nous estimons que le creusement des terres ou l'altération directe d'horizons humides du sol et la destruction de la végétation associée sont délétères à ces entités. De plus, la construction d'une infrastructure linéaire va morceler encore plus la zone humide identifiée qui, par endroit, sera située de part et d'autre de la voie cyclable. Cependant, la continuité des écoulements des eaux de surfaces et de subsurface ne sera pas rompue, car la technique de fabrication de la bande roulante inclut l'utilisation de couches poreuses et d'enrobés perméables. On peut considérer dans cette optique que l'entière des zones humides identifiées à l'extérieur de l'emprise travaux ne le seront pas indirectement si les mesures pour réduire l'impact des travaux sont correctement respectées.

Si on considère la zone de projet qui traverse la zone humide, la **surface totale directement impactée (altération ou destruction) après application des mesures proposées sera donc d'environ 0,6 ha (soit 6090 m²) pour les impacts résiduels avec terrassement** (bordure de 25 cm) et 0,1 ha (soit 1037 m²) pour les impacts résiduels sans terrassement.

Conformément aux réglementations environnementales (notamment le Code de l'Environnement et le SDAGE Seine-Normandie), il est obligatoire de compenser ces pertes en restaurant ou en créant des zones humides équivalentes, dans une logique de « zéro perte nette de biodiversité ».

Une méthode nationale pour évaluer les fonctions des zones humides

Pour évaluer l'impact et concevoir une compensation équivalente, on utilise la « méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides », mise au point par l'Office Français de la Biodiversité. Cette méthode analyse trois grandes fonctions :

- **Fonction hydrologique** (ralentissement des ruissellements, recharge des nappes, atténuation des crues)
- **Fonction biogéochimique** (épuration de l'eau par rétention des sédiments, dénitrification, adsorption du phosphore)
- **Fonction d'accueil de la biodiversité** (support et connexion des habitats)

L'évaluation se fait à différentes échelles : la zone directement impactée, une « zone tampon » de 50 m autour, une « zone paysagère » d'1 km et la « zone contributive » qui correspond au bassin versant de la Marne.

État des lieux du site impacté

Les zones humides impactées se trouvent sur les berges alluviales de la Marne, à proximité immédiate du chemin de halage. Leur topographie est plane et elles sont alimentées principalement par la nappe alluviale. Ces zones sont toutefois fortement anthropisées (chemin de halage, zones agricoles proches), ce qui a modifié leur fonctionnement naturel.

Analyse fonctionnelle :

- Hydrologiquement, ces zones ont une capacité faible à moyenne à atténuer les crues ou ralentir les ruissellements, à cause d'un réseau dense de drainage, de sols peu poreux et de berges artificialisées. Le soutien au débit d'étiage est très limité, car le fleuve est régulé par des écluses.
- Biogéochimiquement, elles jouent toutefois un rôle épurateur notable grâce à leur végétation dense (97 % de couvert permanent) qui favorise la rétention des sédiments et la dénitrification des nitrates. Le sol présente des pH légèrement basiques qui facilitent la précipitation du phosphore. En revanche, la séquestration du carbone est faible, car les horizons organiques sont minces et les zones boisées peu denses.
- Sur le plan écologique, ces zones offrent un habitat majoritairement constitué de ripisylves hygrophiles, mais très linéaire et fragmenté par les infrastructures. Leur capacité à accueillir et connecter les habitats reste donc moyenne à faible.

En somme, malgré leur état globalement altéré, ces zones humides rendent encore des services importants, surtout pour l'épuration des eaux et la biodiversité riveraine. C'est pourquoi leur destruction nécessite une compensation fonctionnelle équivalente.

Les exigences réglementaires pour la compensation

La loi impose que toute perte de zone humide soit compensée de façon fonctionnelle et quantitative :

- Un ratio de **150 %** de la surface impactée est exigé si la compensation se fait dans la même masse d'eau (soit 0.9 ha minimum pour 0.6 ha détruit).
- La compensation doit viser l'**équivalence fonctionnelle** sur les trois axes : hydrologique, biogéochimique, écologique.
- Les actions doivent être localisées au plus proche du site impacté et sur des terrains préférentiellement déjà altérés.

Présentation des sites de compensation

Cinq sites de compensation ont été identifiés le long de la Marne : trois à Passy-sur-Marne, un à Brasles et un à Chartèves. Leur superficie totale avoisine 1,3 ha, ce qui répond au ratio réglementaire.

Caractéristiques des sites :

- Situés dans la plaine alluviale de la Marne, à proximité immédiate du projet
- Habitats présents : prairies mésohygrophiles, ripisylves, une mare, quelques champs
- Une zone humide pédologique a été confirmée à Chartèves

Évaluation fonctionnelle actuelle :

- Ces sites partagent les contraintes du site impacté (sols alluviaux, présence de fossés de drainage, topographie plane)
- Les analyses montrent une capacité faible à moyenne à atténuer les crues et ralentir les ruissellements
- Les sols ont une faible capacité de recharge des nappes en raison de leur texture et de la densité du drainage
- Le pouvoir épurateur reste moyen grâce au couvert végétal permanent (76 %), mais la séquestration de carbone est très limitée
- La biodiversité y trouve des habitats diversifiés, mais fragmentés, avec une dominance de prairies et ripisylves hygrophiles

Globalement, ces sites présentent un bon potentiel pour améliorer leur fonctionnalité, même si leur état initial est comparable (voire légèrement moins favorable) à celui du site impacté.

Les objectifs et actions de compensation

Pour atteindre l'équivalence fonctionnelle, plusieurs **objectifs qualitatifs et quantitatifs** sont fixés :

- Respect du ratio réglementaire (minimum 0.9 ha compensé pour 0.6 ha détruit)
- Amélioration des trois fonctions principales des zones humides
- Restauration prioritaire des fonctions les plus impactées : rétention des sédiments, dénitrification des nitrates, adsorption du phosphore

Les actions écologiques prévues :

1. Travaux de génie écologique :

- Enlèvement des remblais et remodelage des berges autour de la mare de Passy-sur-Marne pour créer une pente douce favorisant l'engorgement temporaire
- Transformation des berges artificielles en berges naturelles adaptées aux espèces hygrophiles

2. Replantation et gestion de la végétation :

- Implantation d'un couvert végétal arboré sur les parties agricoles
- Semis d'espèces locales adaptées pour les prairies mésohygrophiles
- Fauche raisonnée et tardive, gestion écologique pour limiter les espèces invasives

3. Diversification des habitats :

- Création ou restauration de ripisylves, prairies humides et ourlets herbacés
- Connexion des habitats pour favoriser les déplacements de la faune

4. Mesures de compensation spécifiques par site :

- Passy-sur-Marne : restauration de prairies, aménagement de l'étang et de ses berges
- Brasles : restauration de prairies humides
- Chartèves : création et restauration de ripisylves humides

L'objectif global est de rendre ces sites plus performants sur les fonctions hydrologiques (ralentissement des ruissellements, rétention des sédiments), biogéochimiques (épuration des eaux, dénitrification) et écologiques (accueil de la biodiversité).

En conclusion, le site impacté présente des sols pour la plupart non humides malgré la présence de traits d'hydromorphie en profondeur sauf sur certaines zones très ponctuelles où l'on retrouve des sols humides rédoxyques et réductiques. La majeure partie des zones humides impactées le sont sur le critère botanique, il s'agit de Ripisylves (94.6 %). Les mesures de compensation de zones humides proposées dans cette étude sont donc principalement des mesures de restauration ou de création d'habitats humides.

Le gain écologique a été pris en considération, via le ratio imposé par le SDAGE et fixé à une valeur supérieure à partir des retours d'expériences et de l'expertise hydro-pédologique. Les mesures écologiques permettent à des terrains ayant peu d'hydromorphie fonctionnelle d'en obtenir plus. Cela assure, ainsi, un gain écologique conséquent. Les sous-fonctions altérées peuvent être largement compensées, pouvant dépasser la valeur du ratio fonctionnel préfixée de 1.8 pour 1.

Ces actions vont donc permettre d'obtenir un gain fonctionnel en lien avec les sous-fonctions d'accomplissement du cycle biologique des espèces. Les mesures visant à améliorer l'engorgement et les berges autour de l'étang vont notamment permettre d'accroître le processus de dénitrification. L'augmentation de la rugosité du couvert végétal et de sa diversification va avoir des effets positifs sur un grand nombre de sous-fonctions, notamment celles de rétention des sédiments et de stockage du carbone.

L'amélioration permet déjà incontestablement de gagner en fonctionnalité d'un point de vue pédologique étant donné le changement de classe GEPPA autour de l'étang. De la même manière, les mesures de restauration, de création d'habitats humides et de réduction de l'anthropisation auront un impact positif sur un grand nombre de sous-fonctions.



MC - Actions à réaliser sur le site pour la compensation des zones humides

- Création de mégaphorbiaies et fauche
- Création de phragmitaies
- Création de ripisylves, débroussaillage et fauche
- Fauche et réensemencement de prairies humides
- Restauration de ripisylve, débroussaillage et fauche

Profils types du tracé projet

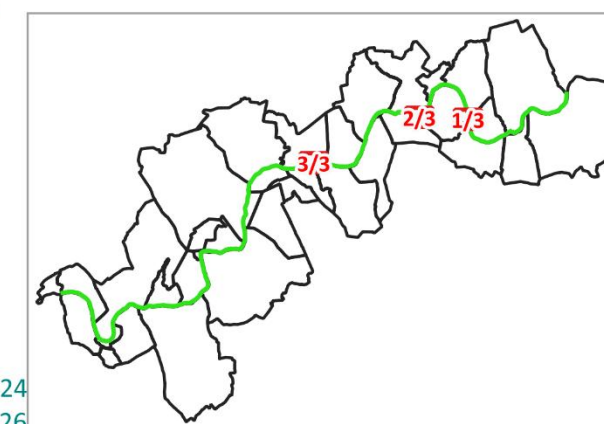
- A - Véloroute en site propre
- Abis - Véloroute en site propre dont la largeur est comprise entre 2m et 3m
- B - Véloroute voie partagée
- C - Véloroute en site propre avec cheminement agricole parallèle
- D - Aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale
- Points kilométriques

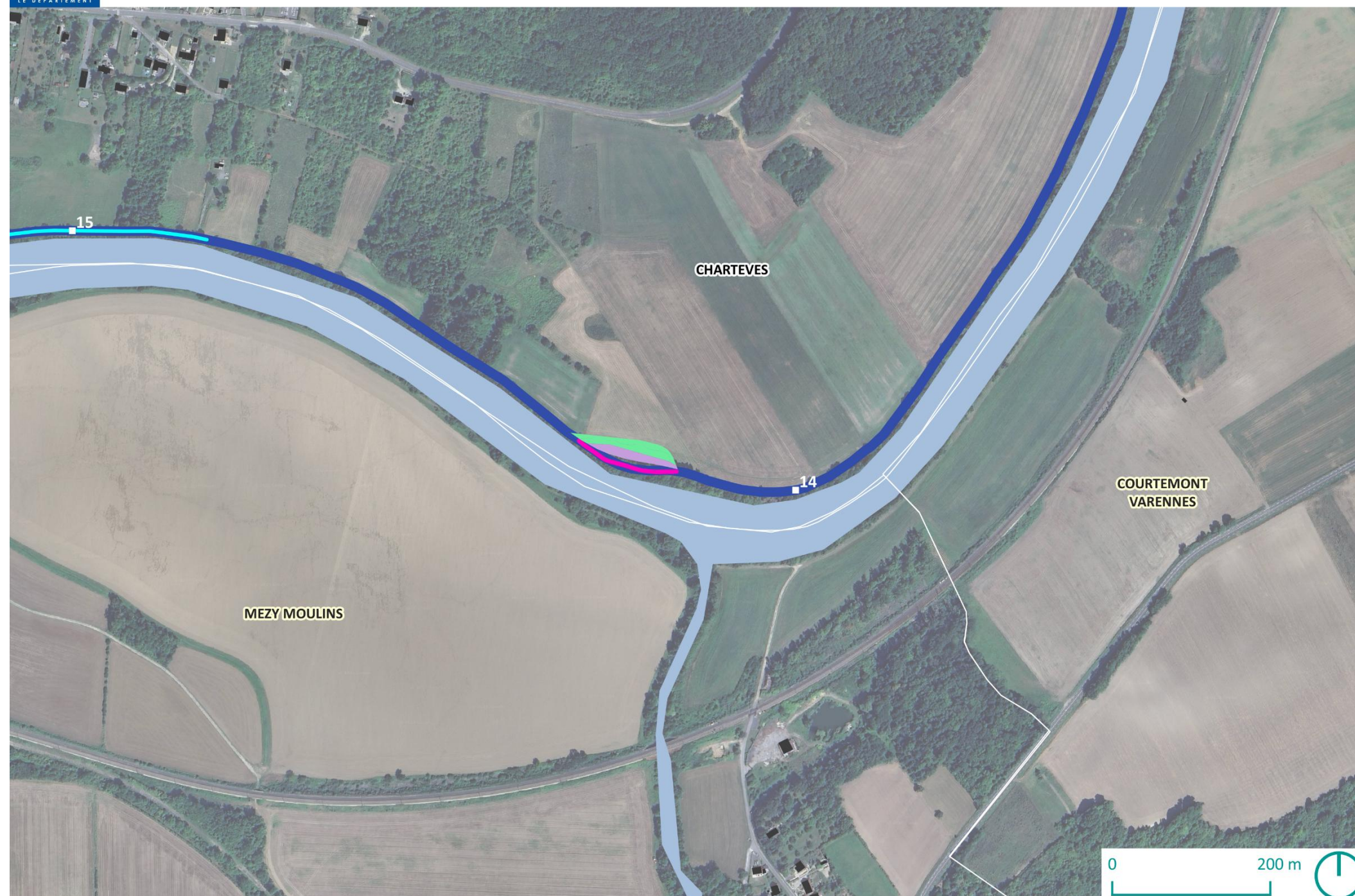
Travaux de réfection

- 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





MC - Actions à réaliser sur le site pour la compensation des zones humides

- Création de mégaphorbiaies et fauche
- Création de phragmitaies
- Création de ripisylves, débroussaillage et fauche
- Fauche et réensemencement de prairies humides
- Restauration de ripisylve, débroussaillage et fauche

Profils types du tracé projet

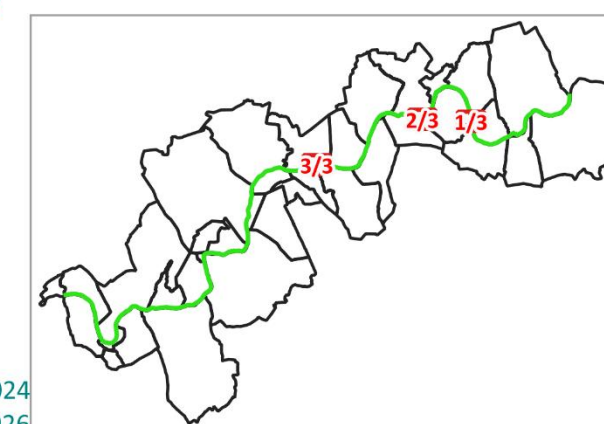
- A - Véloroute en site propre
- Abis - Véloroute en site propre dont la largeur est comprise entre 2m et 3m
- B - Véloroute voie partagée
- C - Véloroute en site propre avec cheminement agricole parallèle
- D - Aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale
- Points kilométriques

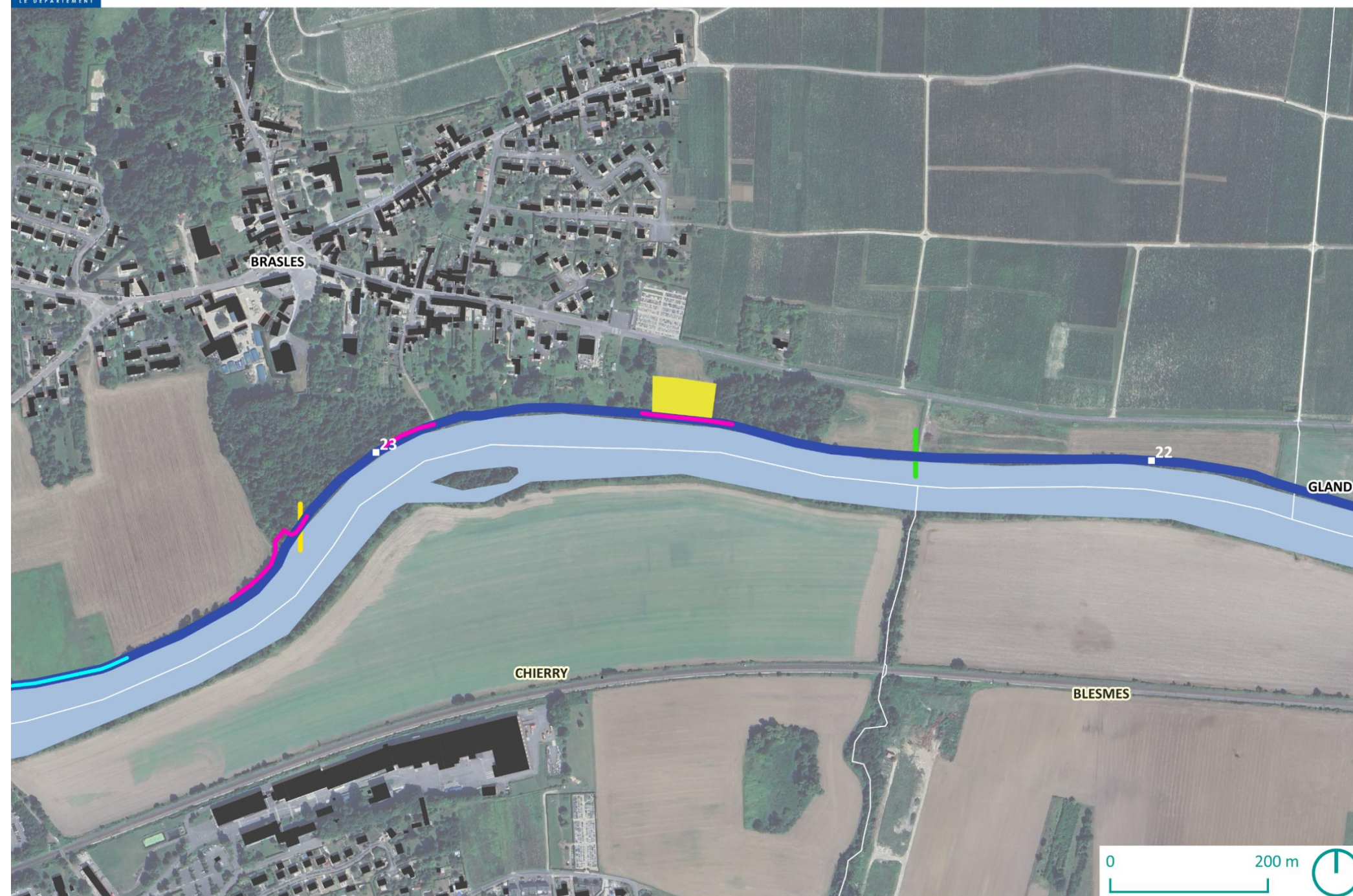
Travaux de réfection

- 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





MC - Actions à réaliser sur le site pour la compensation des zones humides

- Création de mégaphorbiaies et fauche
- Création de phragmitaies
- Création de ripisylves, débroussaillage et fauche
- Fauche et réensemencement de prairies humides
- Restauration de ripisylve, débroussaillage et fauche

Profils types 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

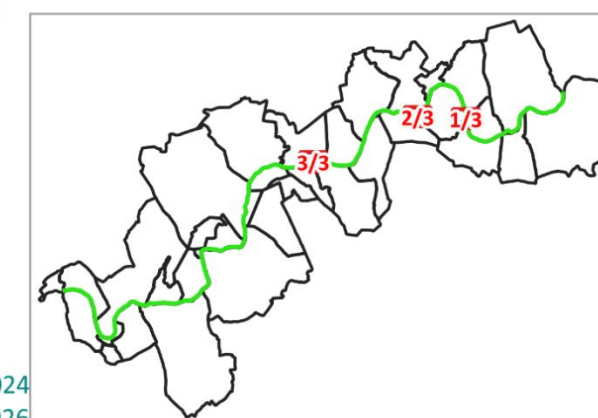
Travaux de réfection

- 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 2026



6.7 Patrimoine, paysage et tourisme

Certaines communes traversées par le projet sont concernées par des zones de présomptions de prescriptions archéologiques.

De nombreux monuments historiques classé ou inscrit sont présents à proximité de la véloroute n°52. Le projet est concerné par 24 protections au titre des abords de monuments historiques.

La zone d'étude fait partie de la vallée de la Marne qui offre une mosaïque de paysages : vallée avec des coteaux couverts de vignes (AOC "Champagne") puis grandes cultures en plaine, élevage et prairies. Le relief contribuant pour beaucoup à rythmer le paysage.

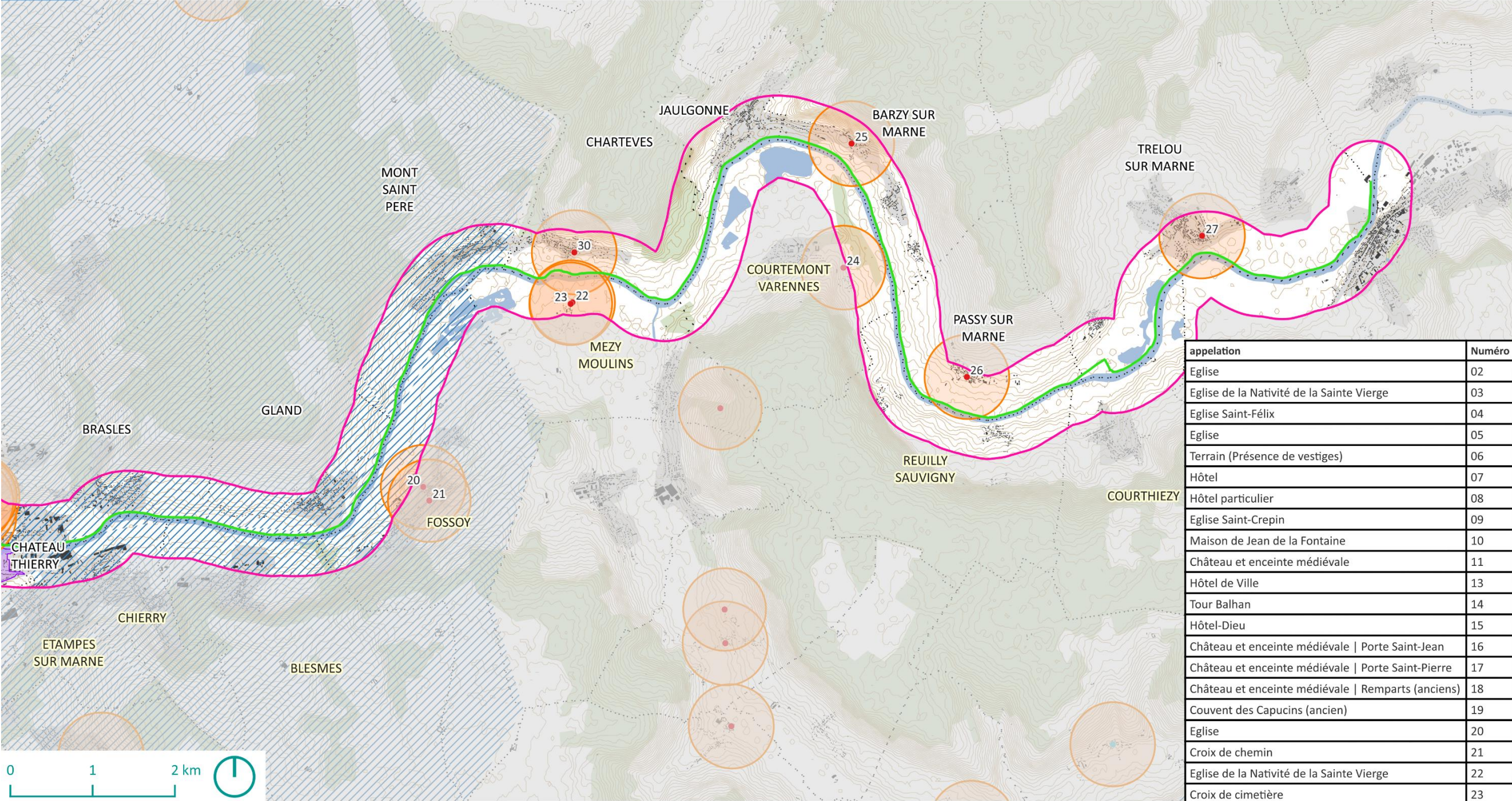
La véloroute n°52 sera en très grande majorité réalisée en site propre sur les chemins de halage le long de la Marne. Elle traverse principalement des surfaces cultivées, et ponctuellement un boisement ;

Aux abords de la zone d'étude on trouve notamment : des sites de visite de caves ou produits de la vigne, le musée de la vigne et du vin à Fossoy, le musée Jean de la Fontaine, la route touristique du champagne, le musée du trésor de l'hôtel Dieu, le mémorial et le château de Dormans.

De nombreux chemins inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et Randonnée (PDIPR) ainsi que des itinéraires de randonnées, de cyclotourisme et de VTT sont recensés au droit de la zone d'étude.

La Marne est une rivière navigable, elle fait donc partie du domaine public fluvial.

► **ENJEU MODÉRÉ**



Projet

- Projet de véloroute n°52
- Aire d'étude rapprochée (500m)

Patrimoine

- Sites patrimoniaux remarquables AC4
- Zones de présomption de prescriptions archéologiques
- Protection au titre des abords de monuments historiques AC1

Monuments historiques

- Classé
- Inscrit
- Non protégé

Surfaces

- Surface bâtie
- Surface boisée
- Surface hydrographique
- Bâtiments

Limites administratives

- Limites communales

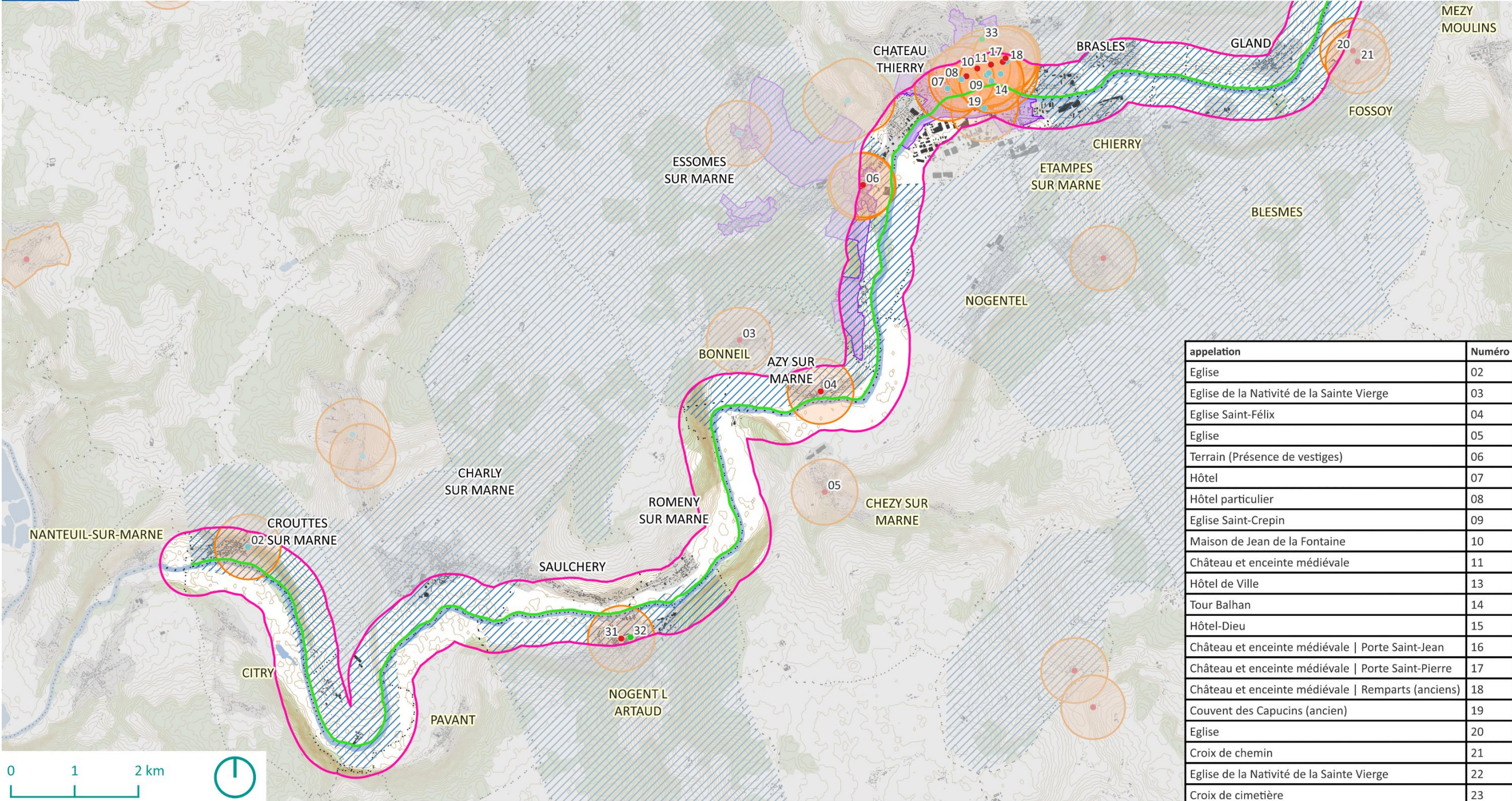
COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET

COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET

Données : IGN 2024 - Géorisques 2024

Réalisation : Iris Conseil 2025

appellation	Numéro
Eglise	02
Eglise de la Nativité de la Sainte Vierge	03
Eglise Saint-Félix	04
Eglise	05
Terrain (Présence de vestiges)	06
Hôtel	07
Hôtel particulier	08
Eglise Saint-Crepin	09
Maison de Jean de la Fontaine	10
Château et enceinte médiévale	11
Hôtel de Ville	13
Tour Balhan	14
Hôtel-Dieu	15
Château et enceinte médiévale Porte Saint-Jean	16
Château et enceinte médiévale Porte Saint-Pierre	17
Château et enceinte médiévale Remparts (anciens)	18
Couvent des Capucins (ancien)	19
Eglise	20
Croix de chemin	21
Eglise de la Nativité de la Sainte Vierge	22
Croix de cimetière	23
Eglise Saint-Denis	24
Eglise Saint-Eloi	25
Eglise Saint-Eloi	26
Eglise Saint-Médard	27
Église Saint-Hyppolite	28
Eglise	30
Eglise Saint-Germain	31
Couvent de Clarisses (ancien)	32
Nécropole nationale des Chesneaux	33



- Projet
- Projet de véloroute n°52
 - Aire d'étude rapprochée (500m)



- Patrimoine
- Sites patrimoniaux remarquables AC4
 - Zones de présomption de prescriptions archéologiques
 - Protection au titre des abords de monuments historiques AC1
- Monuments historiques
- Classé
 - Inscrit
 - Non protégé

- Surfaces
- Surface bâtie
 - Surface boisée
 - Surface hydrographique
 - Bâtiments
- Limites administratives
- Limites communales
- COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET

Données : IGN 2024 - Géorisques 2024
Réalisation : Iris Conseil 2025

appelation	Numéro
Eglise	02
Eglise de la Nativité de la Sainte Vierge	03
Eglise Saint-Félix	04
Eglise	05
Terrain (Présence de vestiges)	06
Hôtel	07
Hôtel particulier	08
Eglise Saint-Crepin	09
Maison de Jean de la Fontaine	10
Château et enceinte médiévale	11
Hôtel de Ville	13
Tour Balhan	14
Hôtel-Dieu	15
Château et enceinte médiévale Porte Saint-Jean	16
Château et enceinte médiévale Porte Saint-Pierre	17
Château et enceinte médiévale Remparts (anciens)	18
Couvent des Capucins (ancien)	19
Eglise	20
Croix de chemin	21
Eglise de la Nativité de la Sainte Vierge	22
Croix de cimetière	23
Eglise Saint-Denis	24
Eglise Saint-Eloi	25
Eglise Saint-Eloi	26
Eglise Saint-Médard	27
Église Saint-Hyppolite	28
Eglise	30
Eglise Saint-Germain	31
Couvent de Clarisses (ancien)	32
Nécropole nationale des Chesneaux	33

ÉVOLUTION DU MILIEU EN PRÉSENCE DU PROJET

Le tracé de la véloroute n°52 s’inscrit dans la vallée de la Marne, un territoire au patrimoine paysager marqué et reconnu pour sa valeur culturelle et naturelle. Le chemin de halage, principal support du projet, est un élément historique structurant : il témoigne de l’ancienne activité batelière et constitue un fil conducteur du paysage fluvial. En bordure de Marne, les vues sont ouvertes et offrent des perspectives sur le cours d’eau, ses méandres, les coteaux viticoles et les villages installés en retrait, avec leurs églises et maisons traditionnelles.

Le patrimoine bâti est présent tout au long du tracé : ponts, murs de soutènement, anciens ports ou quais, ouvrages d’art modestes ou plus remarquables jalonnent le parcours et contribuent à son identité. Les villages traversés ont conservé une trame urbaine dense et caractéristique des bourgs de la vallée. Quant au paysage végétal, il se compose d’une mosaïque : ripisylve sur les berges, prairies humides, haies bocagères et boisements sur les coteaux. Ces éléments assurent la cohérence et la lisibilité du paysage de vallée.

Aujourd’hui, cet ensemble connaît toutefois des signes de fragilisation : érosion des berges, dégradation de certains ouvrages historiques, fermeture du paysage par des friches ou espèces invasives. Le chemin de halage, partiellement impraticable ou dégradé, limite aussi l’accessibilité pour les piétons et les cyclistes, freinant les usages récréatifs.

Ce contexte présente donc un potentiel important pour développer les usages de promenade et de loisirs, tout en valorisant un patrimoine naturel et bâti apprécié des habitants et des visiteurs.

IMPACT DU PROJET SUR LE MILIEU

Phase travaux	Effet Permanent Direct Faible
Les travaux de réalisation de la véloroute entraîneront inévitablement des perturbations temporaires sur le paysage et le patrimoine local. Les opérations de terrassement, même limitées en profondeur, transformeront localement la physionomie des chemins : décapage des horizons superficiels ou adaptations du profil en long. Des zones de stockage de matériaux et des bases vie seront installées en dehors des secteurs sensibles, mais leur présence pourra momentanément rompre la continuité paysagère ou altérer la perception des sites patrimoniaux.	
Au niveau des berges, les interventions de confortement impliqueront des engins de chantier, la mise en place de rampes d’accès et des enrochements qui modifieront temporairement la perception des rives. Les travaux risquent aussi de masquer ou de gêner l’accès visuel à certains éléments patrimoniaux, comme les vieux quais ou les ponts.	
Cependant, des mesures précises ont été prévues pour limiter ces impacts : le balisage des zones de travaux permettra de protéger les éléments patrimoniaux sensibles et de conserver leur intégrité. Les accès de chantier seront choisis pour éviter les abords directs des monuments ou des sites remarquables. Les matériaux utilisés pour les ouvrages de protection des berges (enrochements, talus végétalisés) ont été choisis pour leur intégration paysagère, en reprenant des textures et des teintes naturelles. Enfin, le phasage des travaux et le calendrier adapté permettront de minimiser la gêne pour les promeneurs et les habitants riverains.	
► IMPACT RÉSIDUEL NUL	

Phase exploitation
En phase d’exploitation, la véloroute n°52 aura un impact globalement positif sur la valorisation du patrimoine, du paysage et des usages récréatifs. Le projet a été conçu pour suivre au plus près les tracés existants, notamment le chemin de halage, ce qui réduit au minimum l’artificialisation des sols et la fragmentation du paysage.

Le choix du **revêtement de couleur ocre** a été privilégié pour s’insérer au mieux dans l’environnement rural et naturel des berges : cette teinte atténue la rupture visuelle avec le sol naturel, réduit l’effet de linéarité artificielle et préserve la qualité des vues sur la vallée.

L’aménagement contribuera à renforcer la lisibilité du corridor fluvial : le confortement des berges stabilisera les zones érodées et favorisera une ripisylve continue et maîtrisée, tout en prévenant les effondrements qui aujourd’hui dénaturent certaines sections. Les talus replantés seront adaptés aux conditions locales, avec des espèces végétales sélectionnées pour leur intégration dans le paysage et leur rôle écologique.

La véloroute offrira aussi de nouvelles opportunités pour les loisirs : accessible aux cyclistes, piétons et familles, elle encouragera la découverte douce du patrimoine fluvial et des villages de la vallée. Le cheminement permettra de relier des sites patrimoniaux et naturels remarquables, valorisant ainsi le tourisme local et contribuant à l’attractivité des communes traversées. En redonnant accès à des secteurs aujourd’hui délaissés ou difficilement praticables, le projet renforcera le lien entre les habitants et leur territoire.

Le tracé a été pensé pour préserver les vues emblématiques sur la Marne et ses coteaux viticoles : aucune barrière visuelle importante ne sera créée, et la continuité du cheminement renforcera la perception des grands paysages de vallée. En outre, la restauration ou la réfection légère des petits ouvrages existants (ponts, murs) sera réalisée en respectant les matériaux et techniques traditionnels, maintenant ainsi le caractère historique du site.

En conclusion, en phase exploitation, la véloroute s’intégrera harmonieusement dans le paysage de la vallée de la Marne. Elle contribuera à la protection et à la mise en valeur du patrimoine bâti et naturel tout en offrant de nouveaux usages récréatifs respectueux de l’environnement : elle mettra en valeur la qualité des paysages de la vallée de la Marne tout en offrant un nouvel équipement structurant pour la mobilité douce et le tourisme vert.

► IMPACT RÉSIDUEL POSITIF

6.8 Milieu humain

Population

L'aire d'étude se compose principalement de villages de moins de 2 000 habitants (12 communes), de bourg entre 2 000 et 5 000 habitants (2 communes) et d'une grande ville : Château-Thierry.

► **ENJEU FAIBLE**

Activités

Les communes de la zone d'étude comptent au total 644 chefs d'exploitation en 2020 pour une SAU de 4 700 ha. La spécialisation de ces communes est tournée vers la viticulture à l'exception de Château-Thierry et Chartèves où la polyculture et/ou le polyélevage sont prédominants.

La zone d'étude est concernée par l'AOC Champagne zone de production ainsi que par l'IGP « Volailles de Champagne » et « Haricot de Soissons ».

L'activité touristique du Sud-Aisne représente 12,3 % des lits marchands dans l'Aisne. Le château médiéval et l'oisellerie du château de Château-Thierry est le 3ème lieu le plus visité du département en 2023.

► **ENJEU MODÉRÉ**

Risques industriels et technologiques

Au sein de l'aire d'étude, 33 ICPE sont présentes, la société SERMIX SAS classée Seveso Seuil haut se situe à 270 m du tracé du projet à Chierry, cependant aucun PPRT ne lui est associé.

Il est répertorié 75 anciens sites industriels et activités de services (CASIAS) dans un périmètre de 500 m autour du tracé du projet.

D'après Géorisques, les communes de Nogent-l'Artaud, Romeny-sur-Marne, Chézy-sur-Marne et Nogentel sont concernées par des canalisations de transport de gaz (GRTgaz).

► **ENJEU FAIBLE**

Cadre urbain et équipements

Château-Thierry constitue le pôle régional d'envergure du sud de l'Aisne avec son pôle multimodal et ses nombreux équipements.

► **ENJEU FAIBLE**

Documents d'urbanisme et de planification

Le projet de véloroute entre dans l'axe 1 du SCOT, avec l'ambition de renforcer le maillage du territoire par les modes doux, à partir de la dorsale Véloroute Voie Verte et de ses pénétrantes. Il entre aussi en interaction avec les différents éléments du SRADETT et notamment le SR3V.

L'itinéraire est très majoritairement situé en zone Naturelle ou Agricole et passe parfois à proximité immédiate d'espace boisé classé.

► **ENJEU FAIBLE**

Le foncier

Certaines emprises nécessaires à la réalisation du projet ne sont aujourd'hui pas maîtrisées par le Département de l'Aisne.

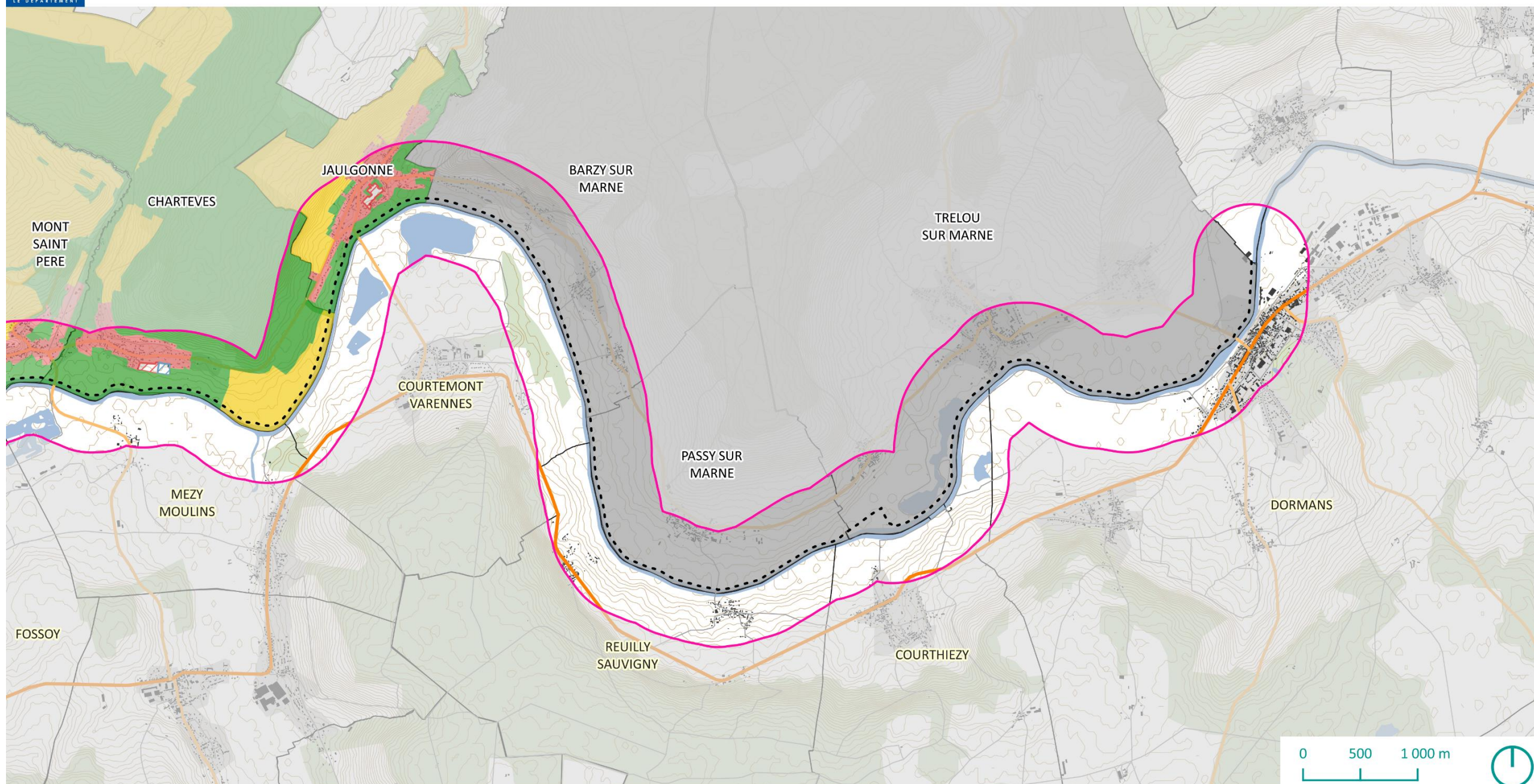
► **ENJEU FORT**

Les réseaux et servitudes

Des réseaux d'assainissement, d'alimentation en eau potable, de transport d'électricité, de gaz, d'éclairage public et de téléphonie sont présents sur les communes de la zone d'étude.

Des réseaux de télécommunication existent au droit du chemin existant.

► **ENJEU FAIBLE**



Projet

- - - Projet de véloroute n°52
- Aire d'étude rapprochée (500m)

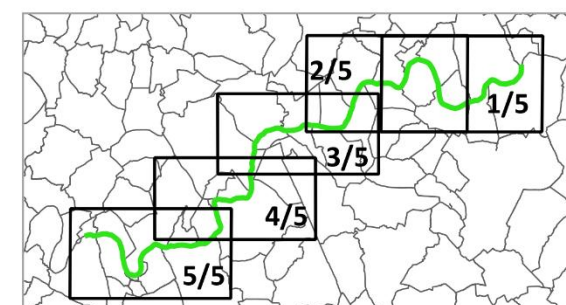
Zonage réglementaire

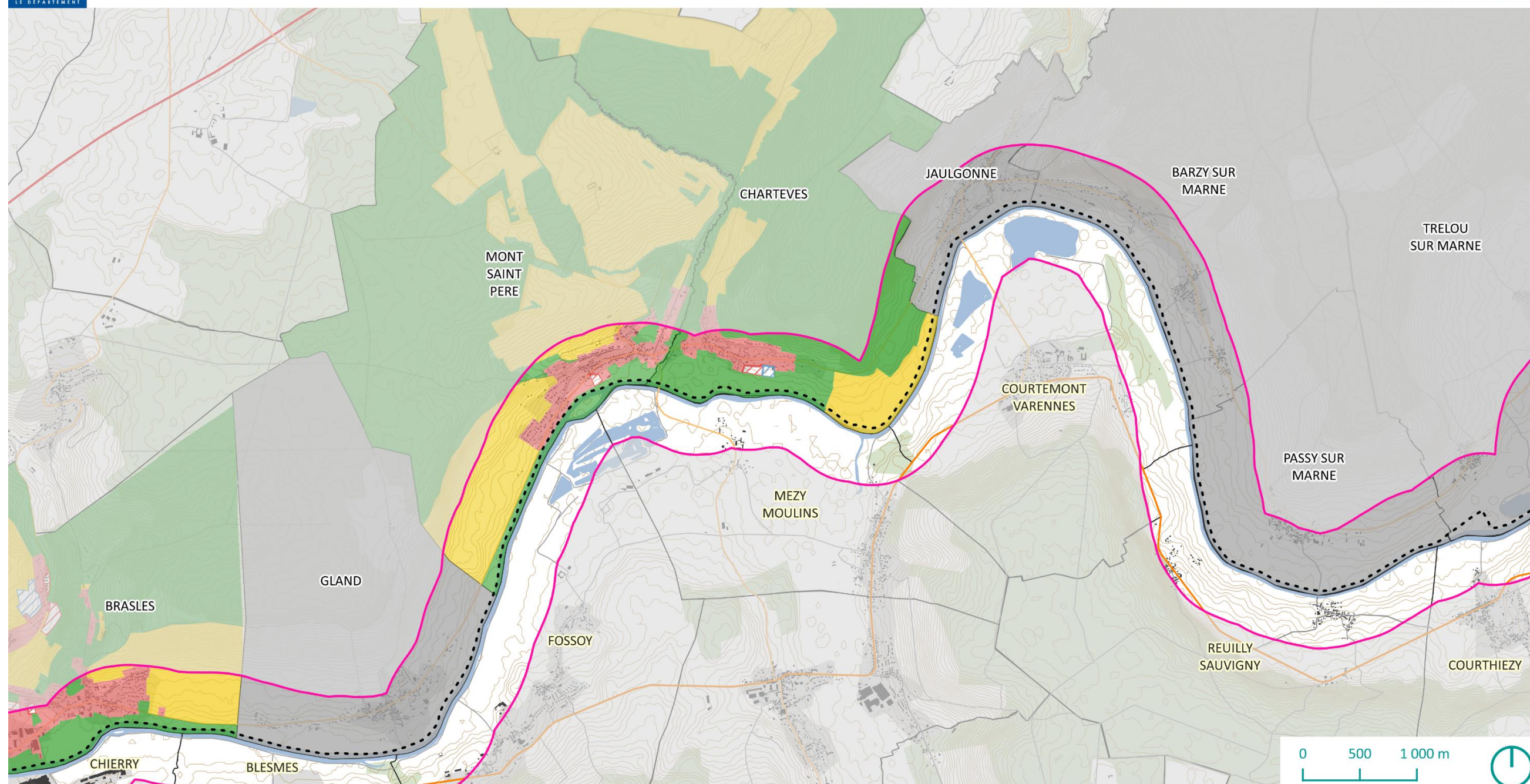
- U : Zone urbaine
- AUc : Zone à urbaniser
- AUs : Zone à urbaniser à long terme
- A : Zone agricole
- N : Zone naturel
- Règlement National d'Urbanisme

Limites administratives

- Communes
- COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET**
- COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET**

Données : IGN 2024 _ Géoportail de l'urbanisme 2024
Réalisation : Iris Conseil 2025



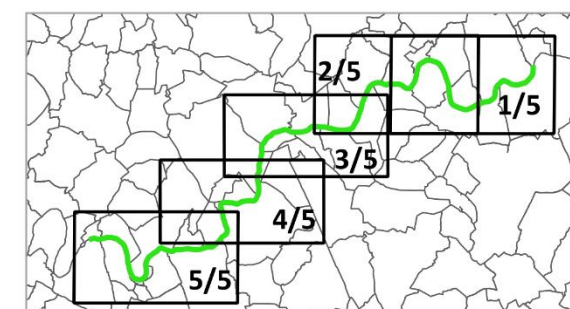


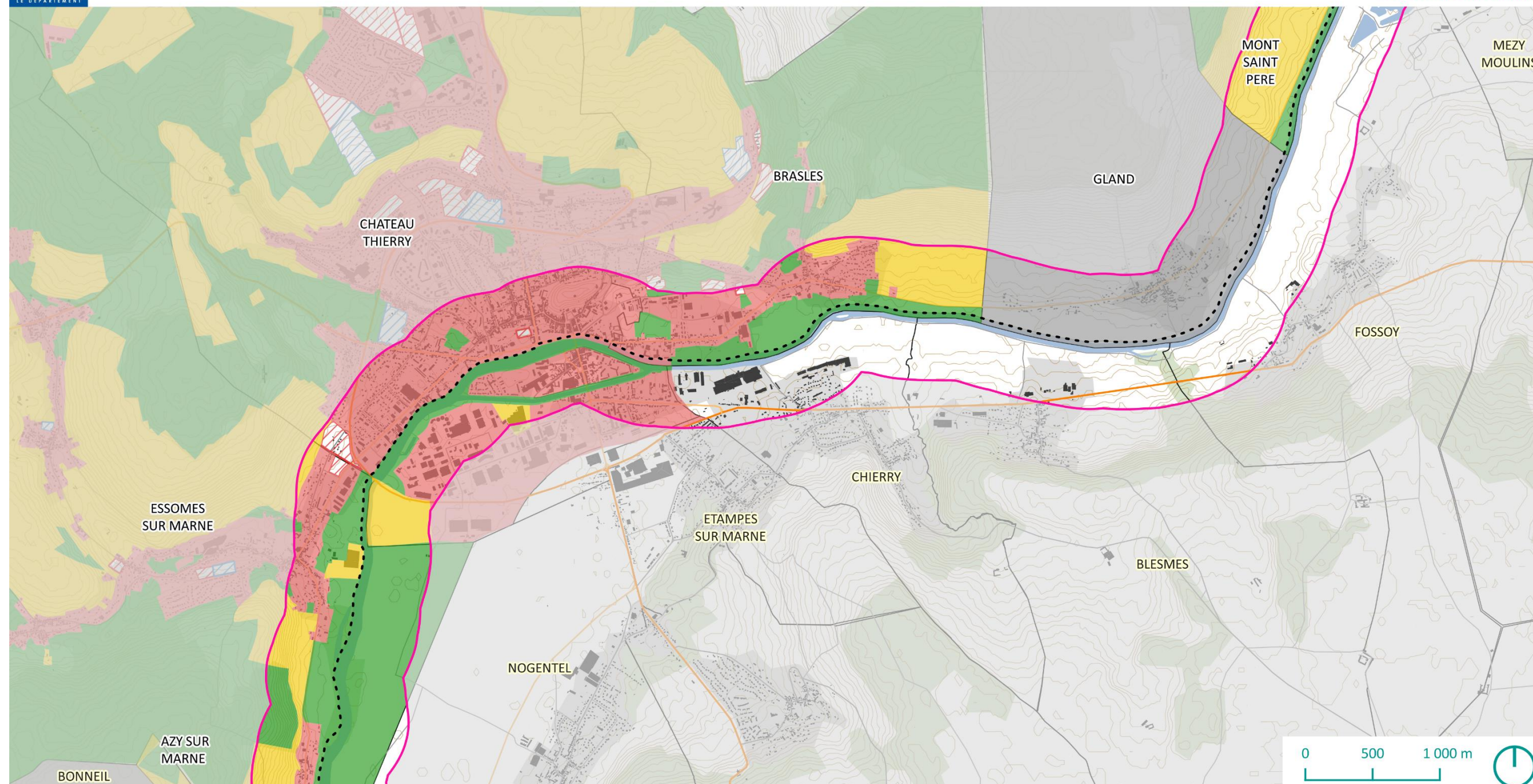
Projet
- - - Projet de véloroute n°52
[Pink outline] Aire d'étude rapprochée (500m)

Zonage réglementaire
[Red] U : Zone urbaine
[Hatched] AUc : Zone à urbaniser
[Blue hatched] AUl : Zone à urbaniser à long terme
[Yellow] A : Zone agricole
[Green] N : Zone naturel
[Grey] Règlement National d'Urbanisme

Limites administratives
[Thin black line] Communes
COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET

Données : IGN 2024 _ Géoportail de l'urbanisme 2024
Réalisation : Iris Conseil 2025





Projet

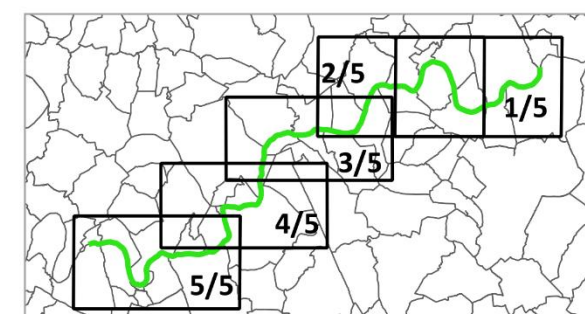
- - - Projet de véloroute n°52
- Aire d'étude rapprochée (500m)

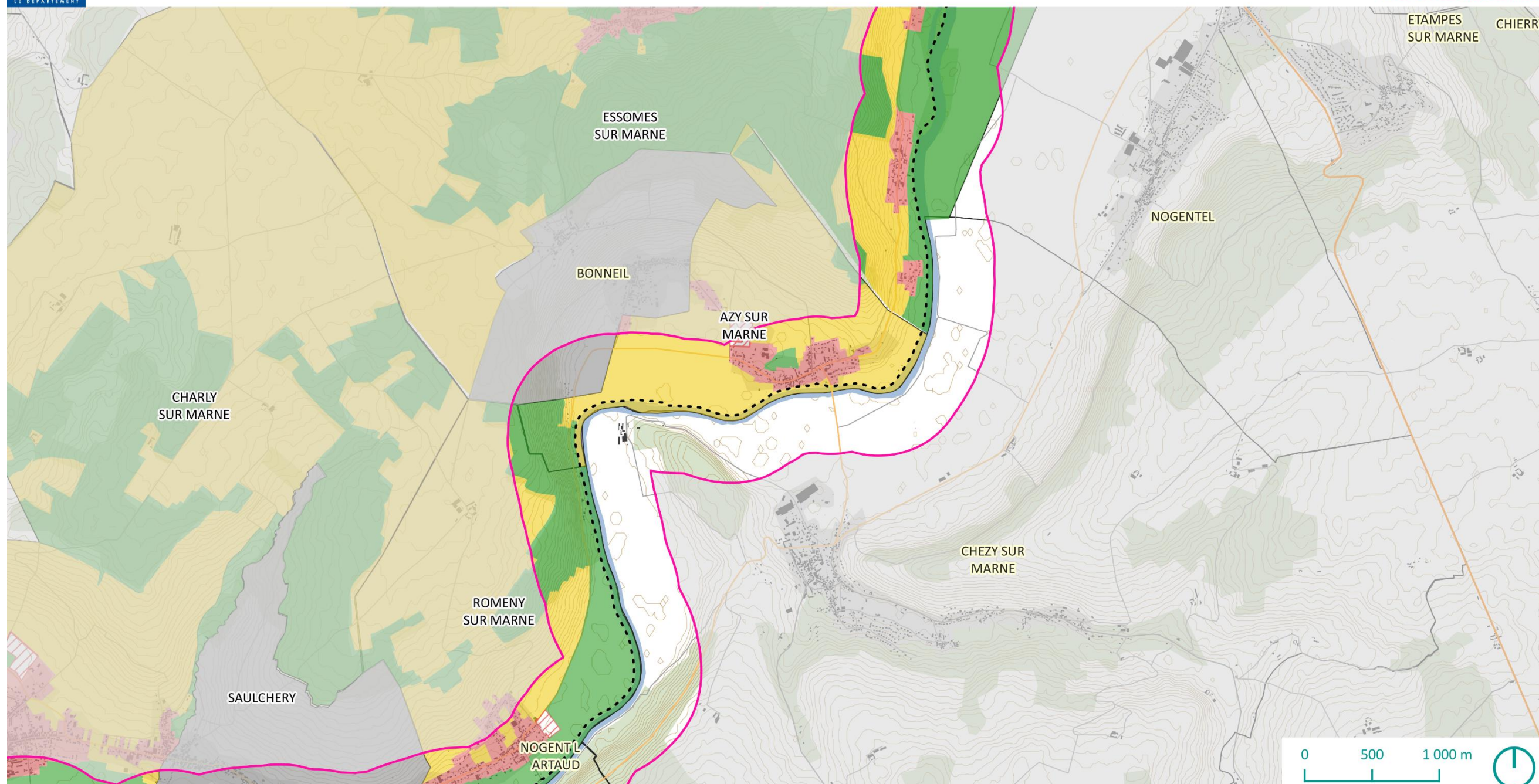
Zonage réglementaire

- U : Zone urbaine
- AUc : Zone à urbaniser
- AUs : Zone à urbaniser à long terme
- A : Zone agricole
- N : Zone naturel
- Règlement National d'Urbanisme

Limites administratives

- Communes
- COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET**
- COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET**





Projet

- Projet de véloroute n°52
- Aire d'étude rapprochée (500m)

Zonage réglementaire

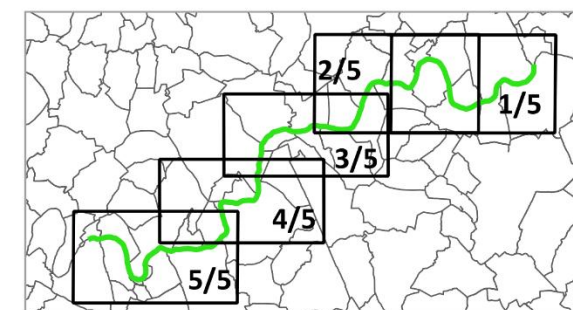
- U : Zone urbaine
- AUc : Zone à urbaniser
- AUs : Zone à urbaniser à long terme
- A : Zone agricole
- N : Zone naturel
- Règlement National d'Urbanisme

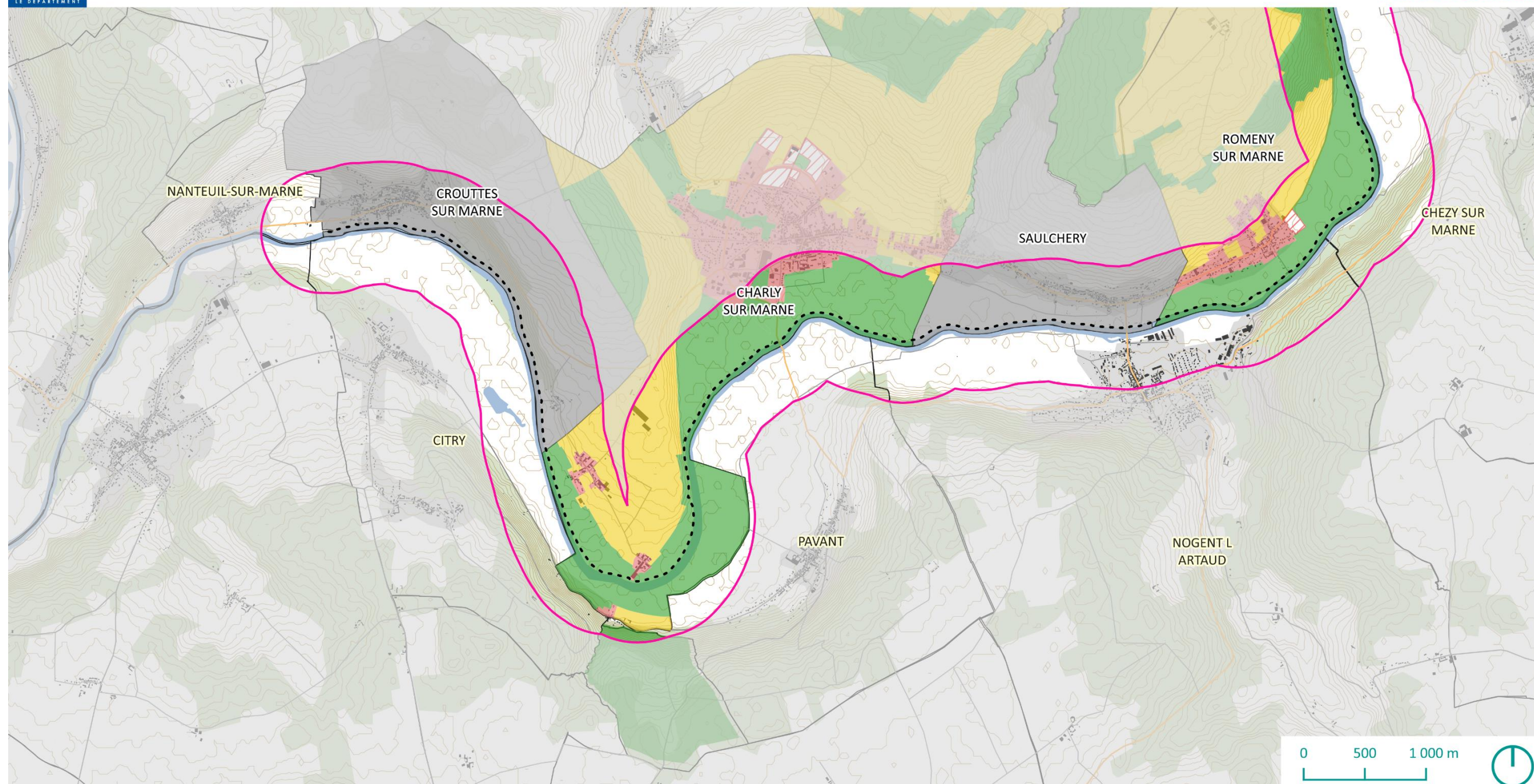
Limites administratives

- Communes

COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET

Données : IGN 2024 _ Géoportail de l'urbanisme 2024
Réalisation : Iris Conseil 2025





Projet

- - - Projet de véloroute n°52
- Aire d'étude rapprochée (500m)

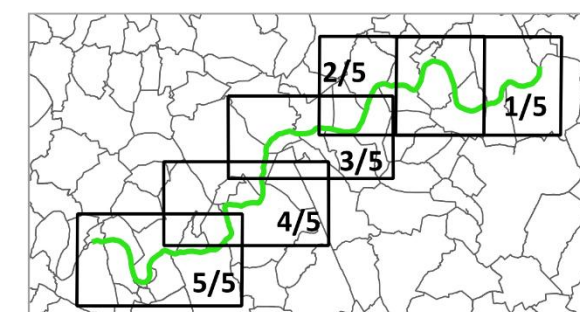
Zonage réglementaire

- U : Zone urbaine
- AUc : Zone à urbaniser
- AUl : Zone à urbaniser à long terme
- A : Zone agricole
- N : Zone naturel
- Règlement National d'Urbanisme

Limites administratives

- Communes
- COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET**
- COMMUNES LIMITROPHES DU PROJET**

Données : IGN 2024 _ Géoportail de l'urbanisme 2024
Réalisation : Iris Conseil 2025



Les déplacements

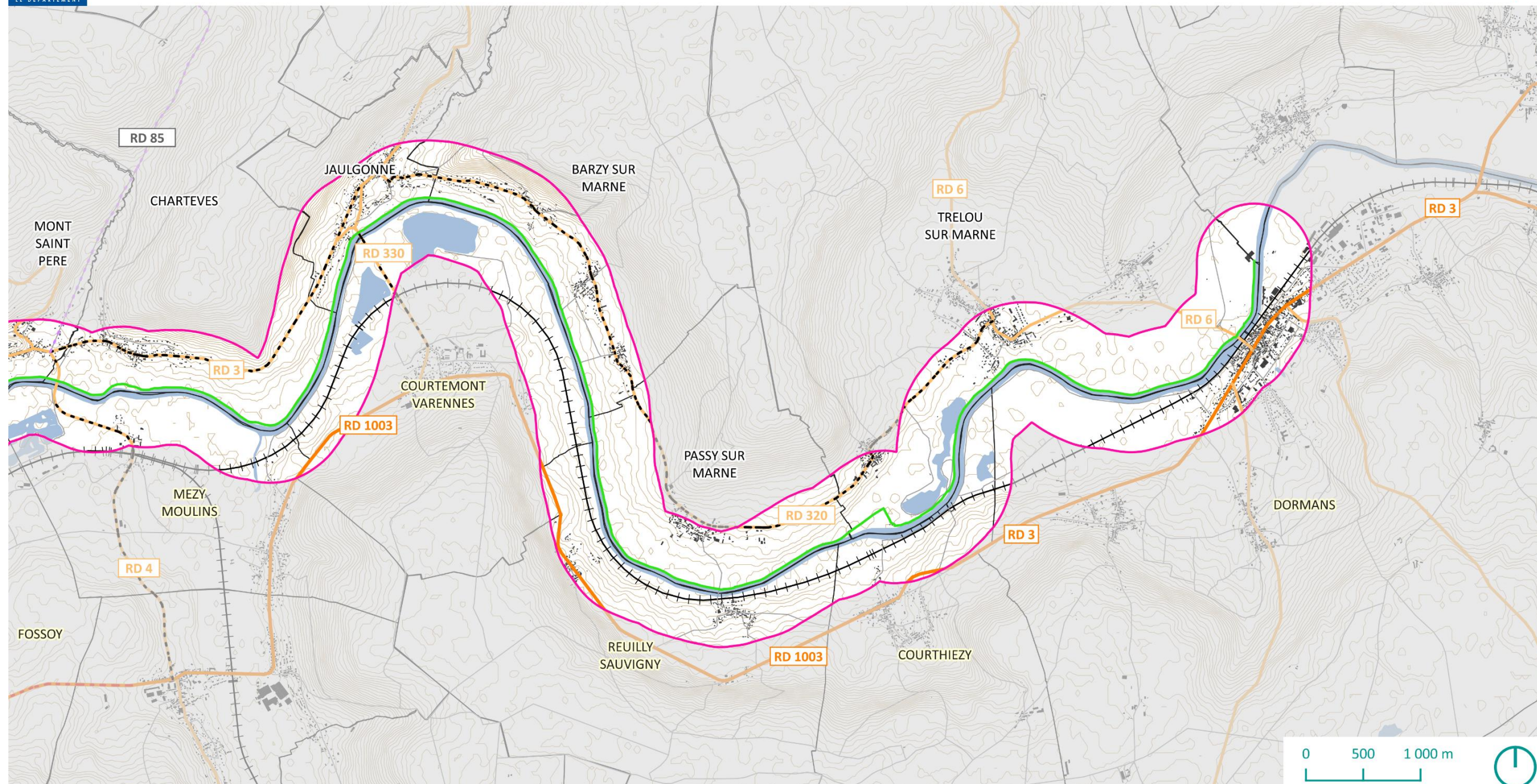
Le réseau routier situe le territoire du Pays du sud de l'Aisne à 30 mn de l'Île-de-France (Marne-la-Vallée et Meaux), à 1h de Paris et à 30 mn de Reims. Le réseau secondaire est composé de plusieurs routes départementales, dont la RD1 qui concentre un certain nombre de difficultés, car elle constitue le seul axe Nord-Sud du territoire passant par Château-Thierry.

La zone d'étude est desservie par des voies communales et départementales. Aucune autoroute ne passe à proximité du tracé de la véloroute n°52.

Peu de liaisons douces aménagées sont présentes sur le territoire du sud de l'Aisne.

Plusieurs points durs (passages difficiles) existent actuellement le long de l'itinéraire : rétrécissements, état des berges, clôtures de propriétés, restrictions d'accès.

► **ENJEU MODÉRÉ**



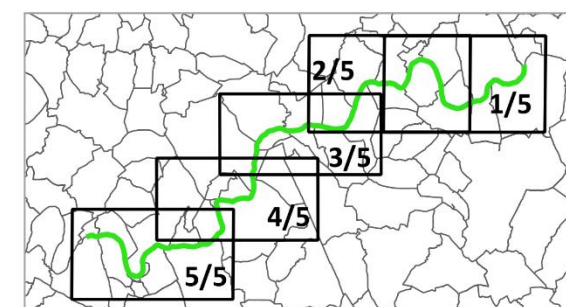
Projet
— Projet de véloroute n°52
— Aire d'étude rapprochée (500m)

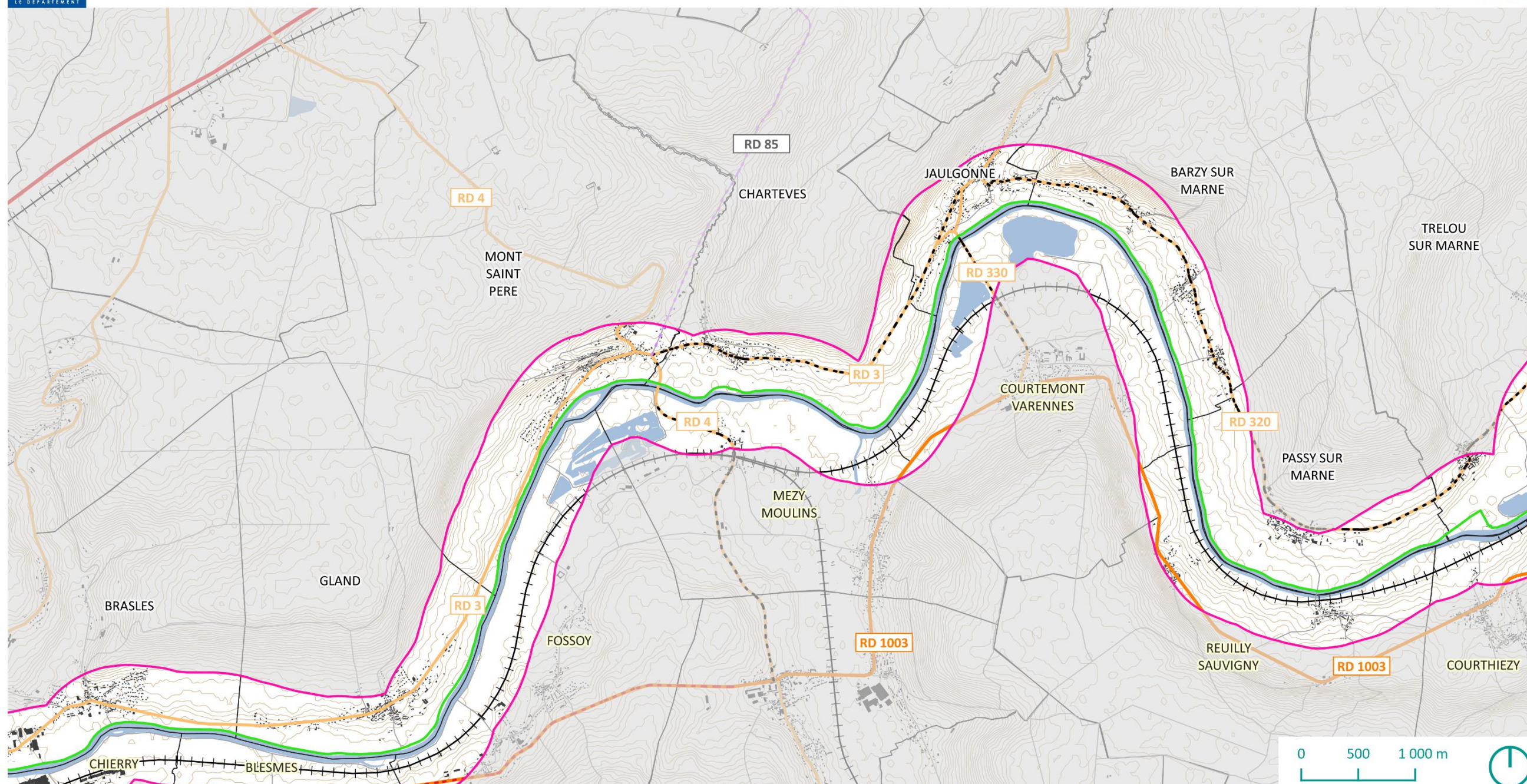
Traffic : trafic moyen journalier annuel 2023
2 sens de circulation _ tous type de véhicules
--- 0 - 500 véh/j
--- 500 - 1000 véh/j
--- 1000 - 5000 véh/j
--- 5000 - 15000 véh/j

— Tronçon de voie ferrée Limites administratives
Tronçon de route
— Routes principales
— Routes secondaires
— Routes locales
— Communes

COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET

Données : IGN 2024 _ Département de l'Aisne 2023
Réalisation : Iris Conseil 2025





Projet

- Projet de véloroute n°52
- Aire d'étude rapprochée (500m)

Traffic : trafic moyen journalier annuel 2023

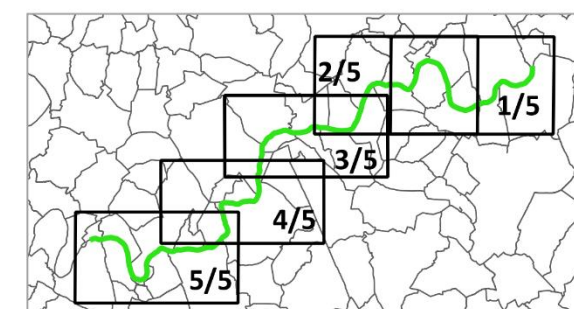
- 2 sens de circulation _ tous type de véhicules
- 0 - 500 véh/j
- 500 - 1000 véh/j
- 1000 - 5000 véh/j
- 5000 - 15000 véh/j

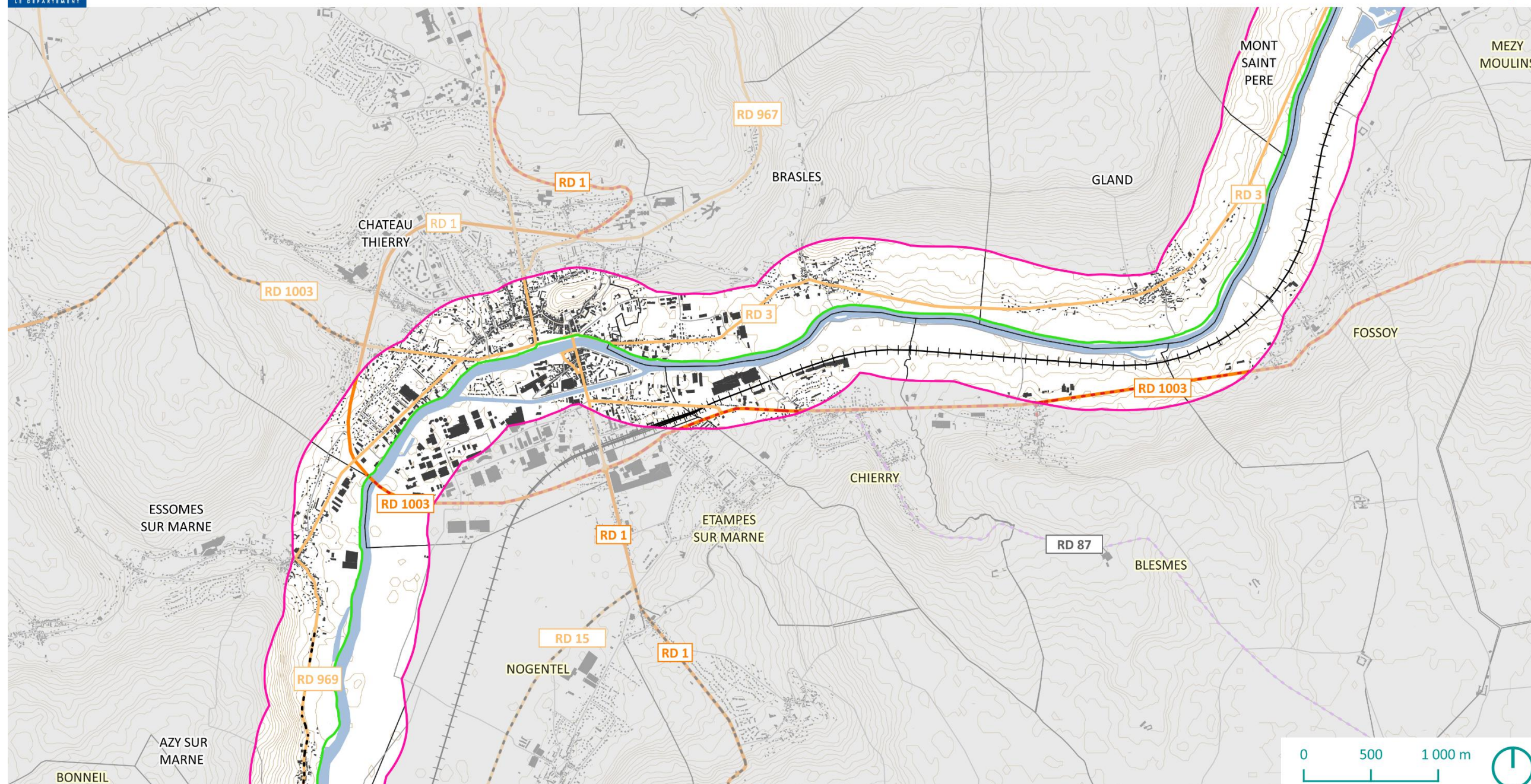
Tronçon de route Limites administratives

- Tronçon de route
- Routes principales
- Routes secondaires
- Routes locales
- Communes

COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET

Données : IGN 2024 _ Département de l'Aisne 2023
Réalisation : Iris Conseil 2025





Projet

- Projet de véloroute n°52
- Aire d'étude rapprochée (500m)

Traffic : trafic moyen journalier annuel 2023
2 sens de circulation _ tous type de véhicules

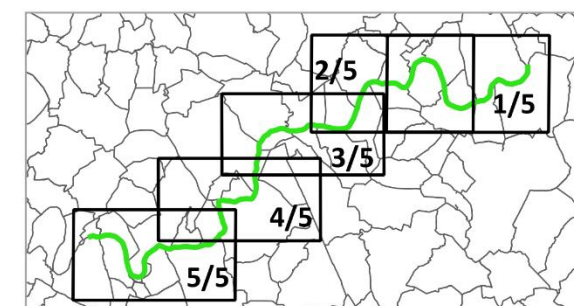
- 0 - 500 véh/j
- 500 - 1000 véh/j
- 1000 - 5000 véh/j
- 5000 - 15000 véh/j

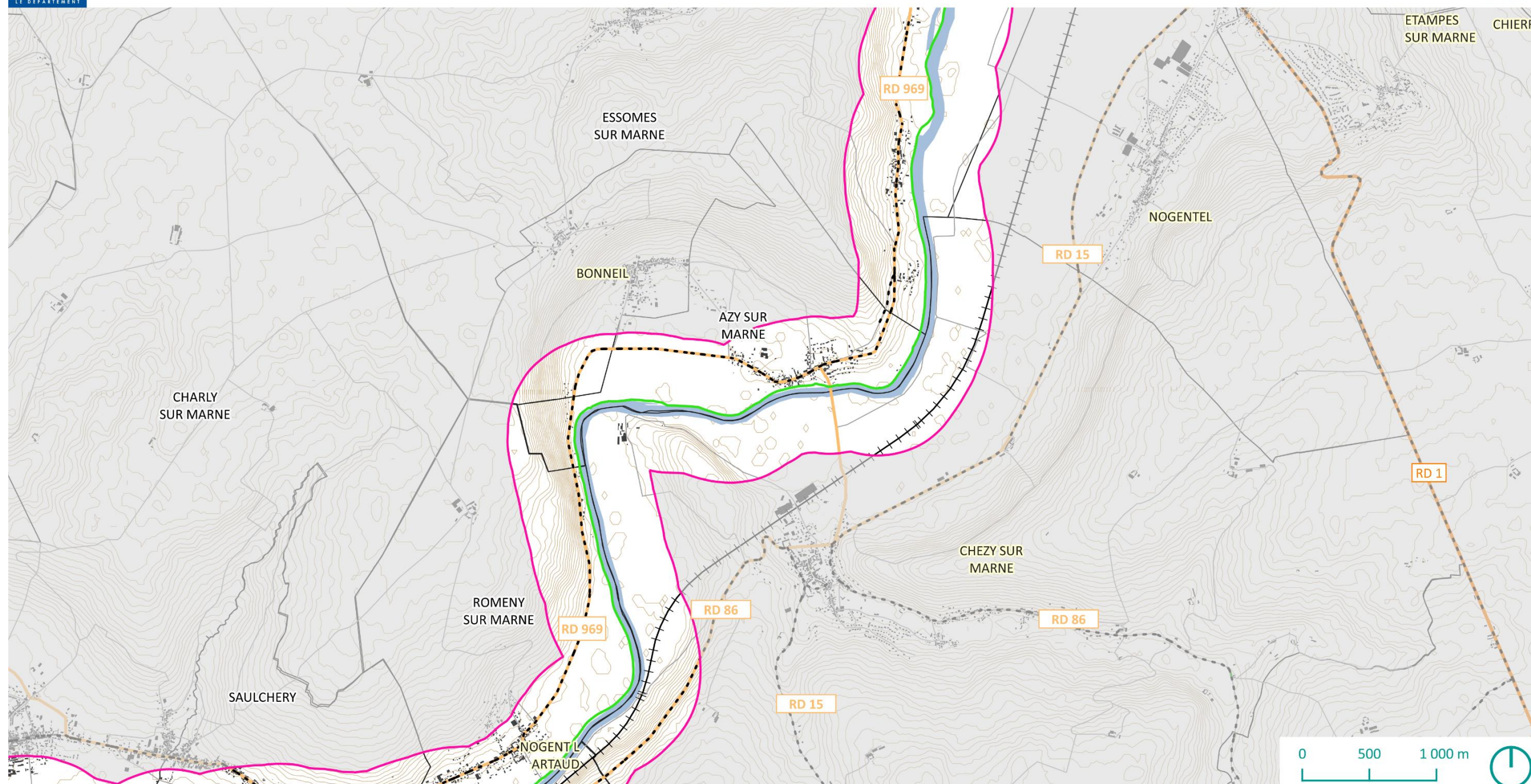
Tronçon de route Limites administratives

- Tronçon de route
- Routes principales
- Routes secondaires
- Routes locales
- Communes

COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET

Données : IGN 2024 _ Département de l'Aisne 2023
Réalisation : Iris Conseil 2025





Projet

- Projet de véloroute n°52
- Aire d'étude rapprochée (500m)

Trafics : trafic moyen journalier annuel 2023
2 sens de circulation _ tous type de véhicules

- 0 - 500 véh/j
- 500 - 1000 véh/j
- 1000 - 5000 véh/j
- 5000 - 15000 véh/j

Tronçon de voie ferrée

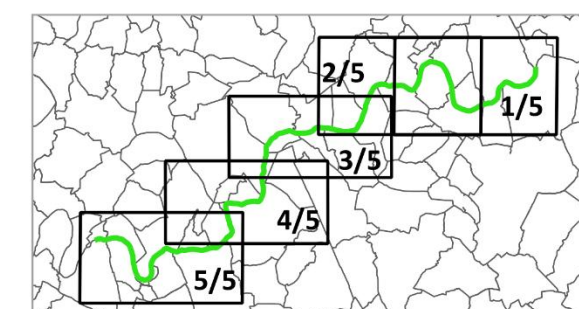
- Routes principales
- Routes secondaires
- Routes locales

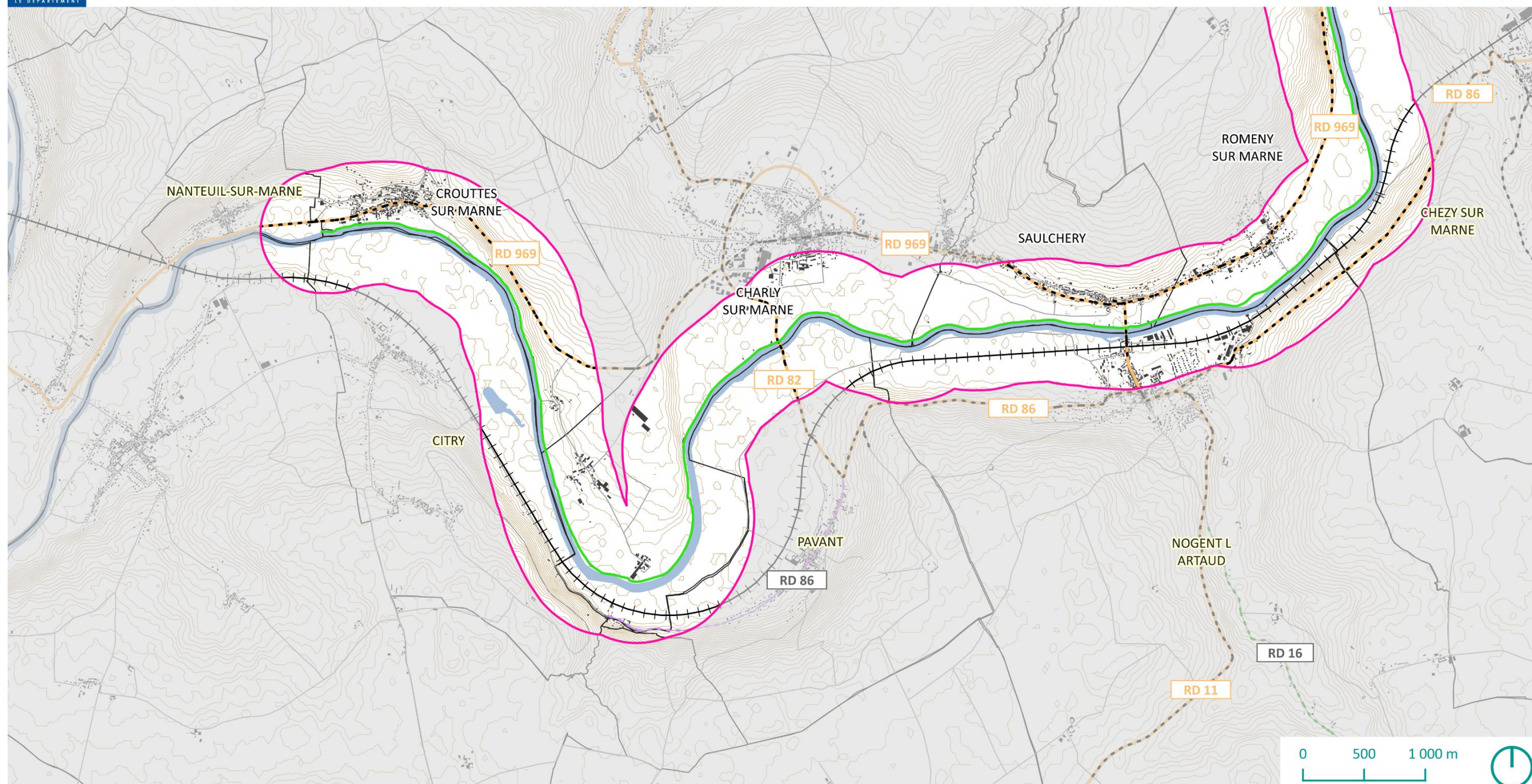
Limites administratives

- Communes

COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET

Données : IGN 2024 _ Département de l'Aisne 2023
Réalisation : Iris Conseil 2025





Projet

- Projet de véloroute n°52
- Aire d'étude rapprochée (500m)

Traffic : trafic moyen journalier annuel 2023

- 2 sens de circulation _ tous type de véhicules
- 0 - 500 véh/j
 - 500 - 1000 véh/j
 - 1000 - 5000 véh/j
 - 5000 - 15000 véh/j

Tronçon de route

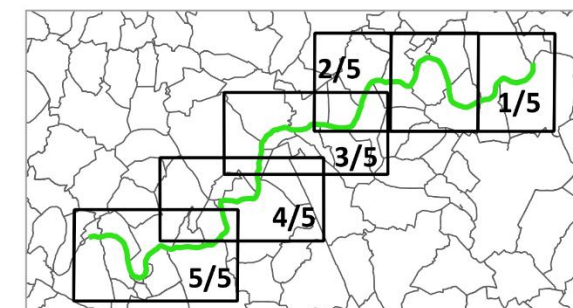
- Routes principales
- Routes secondaires
- Routes locales

Limites administratives

- Communes

COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET
COMMUNES LIMITOPHES DU PROJET

Données : IGN 2024 _ Département de l'Aisne 2023
Réalisation : Iris Conseil 2025



ÉVOLUTION DU MILIEU EN PRÉSENCE DU PROJET

Le projet de véloroute n°52 traverse un territoire rural vivant, où la population se concentre dans des villages le long de la Marne. Ce cadre de vie est apprécié pour sa tranquillité et son patrimoine, mais souffre d’une offre de mobilité douce limitée : il est aujourd’hui difficile de se déplacer à pied ou à vélo en toute sécurité entre les communes ou vers les sites touristiques.

Avec la mise en place de la véloroute, cette situation va évoluer : l’itinéraire sécurisé, continu et lisible renforcera l’accessibilité des berges pour tous. Les habitants, jeunes ou âgés, les familles, les touristes, pourront se déplacer plus facilement pour leurs loisirs, leurs courses ou leurs trajets quotidiens.

De plus, ce projet s’inscrit dans une dynamique plus large de valorisation du territoire : il met en avant le patrimoine naturel et bâti, soutient le tourisme vert et renforce l’attractivité des villages traversés.

IMPACT DU PROJET SUR LE MILIEU

Phase travaux

Effet Permanent Indirect et Direct Faible

Pendant la phase travaux, des perturbations ponctuelles seront inévitables : circulation d’engins sur les chemins existants, emprises temporaires pour les chantiers, possibles nuisances sonores ou poussières localisées.

Ces impacts seront maîtrisés par des mesures spécifiques : balisage des zones de travaux, limitation des emprises pour préserver les accès aux habitations ou aux exploitations agricoles, adaptation des horaires de chantier pour réduire les nuisances sonores en période sensible.

Pour les activités économiques locales (commerces, viticulture, tourisme), les travaux seront planifiés pour limiter au maximum les interruptions ou gênes prolongées. Un dialogue continu sera maintenu avec les communes et les riverains pour informer et adapter les interventions aux besoins locaux.

Concernant le foncier, la majorité des aménagements sera réalisée sur des emprises publiques existantes (chemin de halage, voies communales), limitant les besoins d’acquisition ou de conventions avec les propriétaires privés. Les éventuels ajustements seront réalisés dans un esprit de concertation et de respect des droits fonciers.

Enfin, les mesures environnementales intégreront la gestion des risques : prévention des pollutions accidentelles (stockage des hydrocarbures, entretien des engins), protection des réseaux enterrés, maintien des servitudes et accès existants.

► IMPACT RÉSIDUEL NUL

Phase exploitation

En phase d’exploitation, la véloroute apportera de nombreux bénéfices pour la population et les activités locales :

- **Sécurité et confort de déplacement** : le tracé aménagé et revêtu offrira un cheminement continu et sécurisé, réduisant le risque d’accident et encourageant les mobilités actives (vélo, marche).
- **Accessibilité renforcée** : l’itinéraire reliera directement les villages entre eux, les services et les sites touristiques, facilitant les déplacements du quotidien comme les balades de loisir.
- **Dynamisme économique** : commerces, hébergements, producteurs locaux et acteurs du tourisme profiteront d’une fréquentation accrue, soutenant l’emploi et l’économie locale.
- **Qualité de vie et cadre urbain** : le projet s’intégrera de façon soignée aux entrées de village et au paysage. Il offrira des cheminements doux qui valorisent les centres-bourgs et améliorent la qualité de l’espace public.

- **Respect des documents d’urbanisme** : la véloroute est compatible avec les PLU et les SCOT ; elle respecte les affectations des sols, les zonages et les prescriptions locales.
- **Gestion des réseaux et servitudes** : le tracé prend en compte les infrastructures existantes sans générer de contraintes supplémentaires pour l’entretien des réseaux.
- **Réduction de la dépendance automobile** : en offrant une alternative crédible et agréable à la voiture pour les courts trajets, la véloroute participera à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la lutte contre le changement climatique.

En résumé, en phase exploitation, la véloroute apportera une réelle valeur ajoutée pour les habitants et les visiteurs : elle améliorera la qualité de vie, favorisera les mobilités durables et soutiendra l’attractivité et le développement équilibré du territoire.

► IMPACT RÉSIDUEL POSITIF

6.9 Cadre de vie

Environnement sonore

La majeure partie du tracé de la véloroute n°52 est située en dehors du tissu urbain et des activités. La piste cyclable traverse de vastes espaces cultivés en bord de Marne isolés de toute source de bruit.

► ENJEU FAIBLE

Qualité de l’air

En 2023, le département de l’Aisne affiche un indice de qualité de l’air majoritairement moyen. La station de Neuilly-Saint-Front affiche un indice de la qualité de l’air bon pour les PM10, PM2,5 et les NO2 ; pour l’ozone l’indice est moyen.

► ENJEU FAIBLE

ÉVOLUTION DU MILIEU EN PRÉSENCE DU PROJET

Le territoire traversé par la véloroute n°52 présente aujourd’hui un cadre de vie rural et préservé, caractérisé par la vallée de la Marne et ses coteaux viticoles. Les villages et hameaux bordant le tracé offrent un environnement résidentiel paisible, avec des voies de circulation peu fréquentées et des cheminements parfois inadaptés aux déplacements doux.

L’environnement sonore est globalement calme : il est principalement influencé par les bruits d’activités agricoles, le passage ponctuel de véhicules sur les routes locales et, plus localement, la présence de la voie ferrée ou de quelques axes routiers plus circulés.

La qualité de l’air est généralement bonne dans ce secteur rural, éloigné des grandes agglomérations, même si des sources diffuses existent : circulation routière, activités agricoles (épandages, poussières), combustion de biomasse.

Le secteur est apprécié des habitants et des visiteurs pour ses paysages ouverts, ses chemins de promenade, et la qualité de vie qu’il offre. Toutefois, l’absence d’infrastructures cyclables continues limite aujourd’hui les usages de mobilité douce en toute sécurité, notamment pour les familles ou les touristes.

IMPACT DU PROJET SUR LE MILIEU

Phase travaux

Effet Temporaire Direct Faible

La phase de travaux générera localement des nuisances temporaires qui pourront affecter le cadre de vie : bruit des engins de chantier, trafic supplémentaire ponctuel pour acheminer les matériaux et évacuer les déblais, émission de poussières lors des terrassements ou des circulations sur pistes non revêtues.

Ces impacts sonores et atmosphériques seront strictement localisés aux emprises de chantier et limités dans le temps. Des mesures spécifiques sont prévues pour les atténuer : arrosage régulier des pistes pour réduire les poussières, limitation des vitesses des engins, entretien des matériels pour limiter les émissions polluantes, respect des horaires réglementaires de chantier pour éviter le bruit tôt le matin ou tard le soir.

En matière d’air, il n’est pas attendu d’émissions significatives autres que celles liées au fonctionnement des engins. Les bases-vie et zones de stockage seront implantées de façon raisonnée pour éviter les zones habitées et limiter les gênes pour les riverains.

En phase travaux, l’impact global sur le cadre de vie restera donc modéré, grâce à la nature linéaire et diffuse des interventions, à la courte durée des chantiers par tronçons et à la mise en œuvre de mesures de réduction adaptées.

► IMPACT RÉSIDUEL NUL

Phase exploitation

En phase d’exploitation, la véloroute apportera des améliorations notables au cadre de vie local. Elle offrira un itinéraire sécurisé et continu pour les piétons et les cyclistes, réduisant la cohabitation avec le trafic motorisé sur les routes existantes et encourageant les modes de déplacement actifs et non polluants.

L’impact sonore lié à l’usage de la véloroute sera très faible : il sera limité aux bruits légers des cyclistes, sans effet significatif sur l’environnement sonore actuel. Au contraire, en encourageant la pratique du vélo plutôt que la voiture pour certains trajets locaux, le projet pourrait contribuer à réduire marginalement le trafic motorisé et ses nuisances sonores sur les routes communales et départementales.

En matière de qualité de l’air, le développement des déplacements doux constitue un levier positif : le projet s’inscrit dans une dynamique de mobilité durable, favorisant la réduction des émissions de polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre.

L’aménagement de la piste respectera le profil du terrain naturel et utilisera des revêtements perméables limitant l’artificialisation des sols ; les accotements seront traités en terre végétale, permettant la réintégration paysagère et la gestion diffuse des eaux pluviales sans concentrer les écoulements ni créer de nuisances supplémentaires.

Enfin, l’intégration paysagère soignée (revêtement ocre, limitation des terrassements, plantations adaptées) préservera la qualité visuelle des lieux et contribuera à maintenir un cadre agréable pour les habitants et les visiteurs.

En résumé, la véloroute n°52 représente une amélioration globale du cadre de vie : elle développera l’accessibilité et la sécurité des modes actifs tout en limitant ses propres nuisances, et contribuera positivement à la qualité de l’air et au calme de la vallée de la Marne.

► IMPACT RÉSIDUEL POSITIF

6.10 Incidences environnementales liées à la vulnérabilité du projet face aux risques d'accidents ou de catastrophes

Contexte général des risques sur le territoire

Le projet de véloroute n°52 s’inscrit le long de la vallée de la Marne, dans un territoire reconnu pour sa sensibilité aux crues. Le fleuve et ses affluents peuvent déborder de façon ponctuelle, et la zone est couverte par un Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) qui cartographie les aléas et fixe des règles précises pour l’aménagement du territoire.

Ce contexte impose de réfléchir dès la conception du projet à la manière dont il pourrait être affecté par des événements naturels majeurs (inondations) et de limiter au maximum les incidences négatives sur l’environnement en cas de survenue de tels événements.

Outre le risque d’inondation, d’autres aléas naturels ou technologiques susceptibles d’affecter le territoire ont été examinés : mouvements de terrain, risques industriels ou technologiques liés à des installations classées ou au transport de matières dangereuses. Ces autres risques sont jugés très limités ou non significatifs pour l’emprise du projet, compte tenu de la nature de l’aménagement (véloroute sur chemin de halage) et des usages envisagés.

Principaux risques identifiés

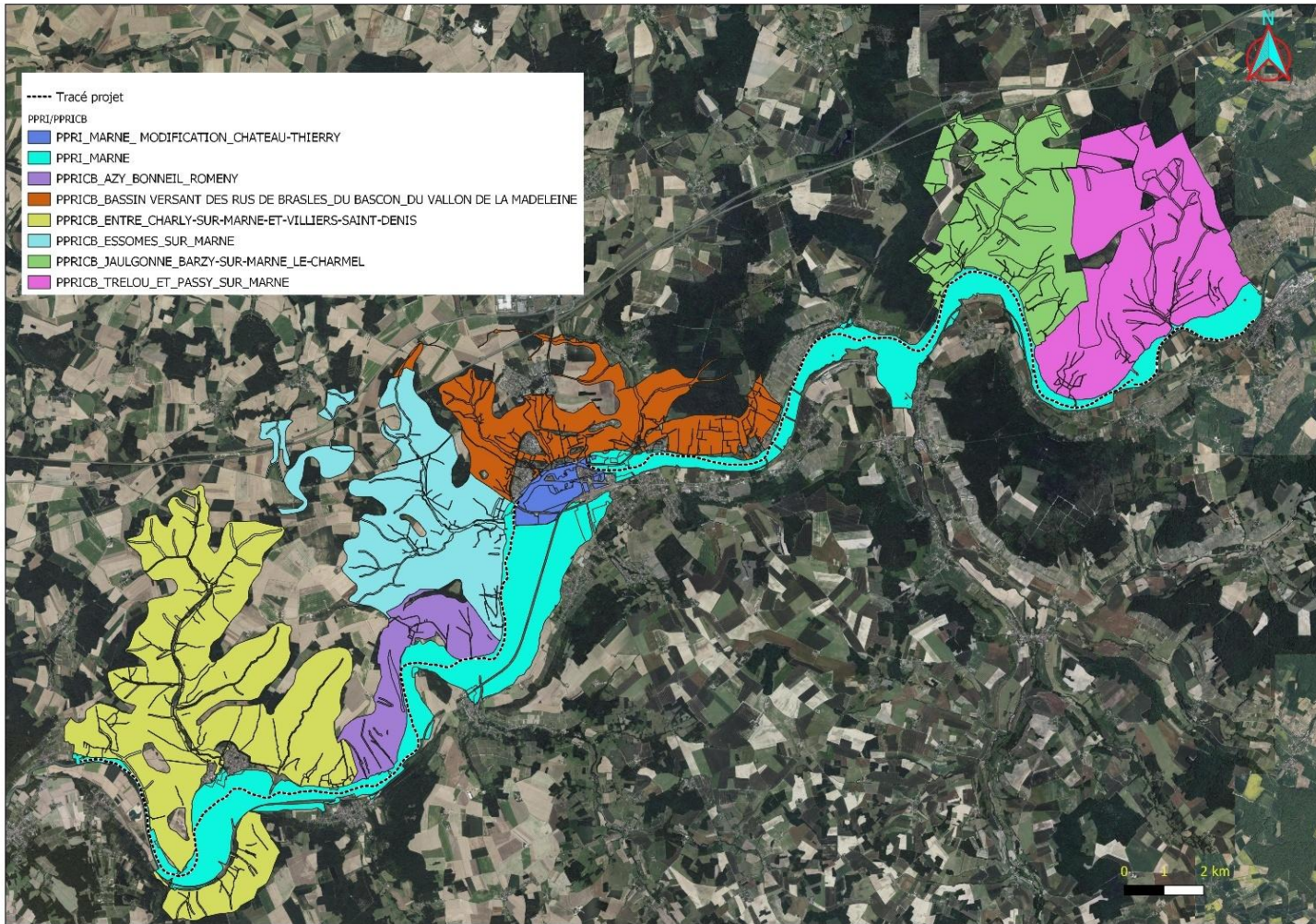
Le risque d’inondation constitue le principal aléa naturel majeur pour le projet de véloroute n°52. Il pourrait, en cas de crue importante de la Marne, affecter l’accessibilité et la sécurité des usagers, mais aussi avoir des conséquences indirectes sur l’environnement.

Les incidences négatives potentielles liées à ce risque sont :

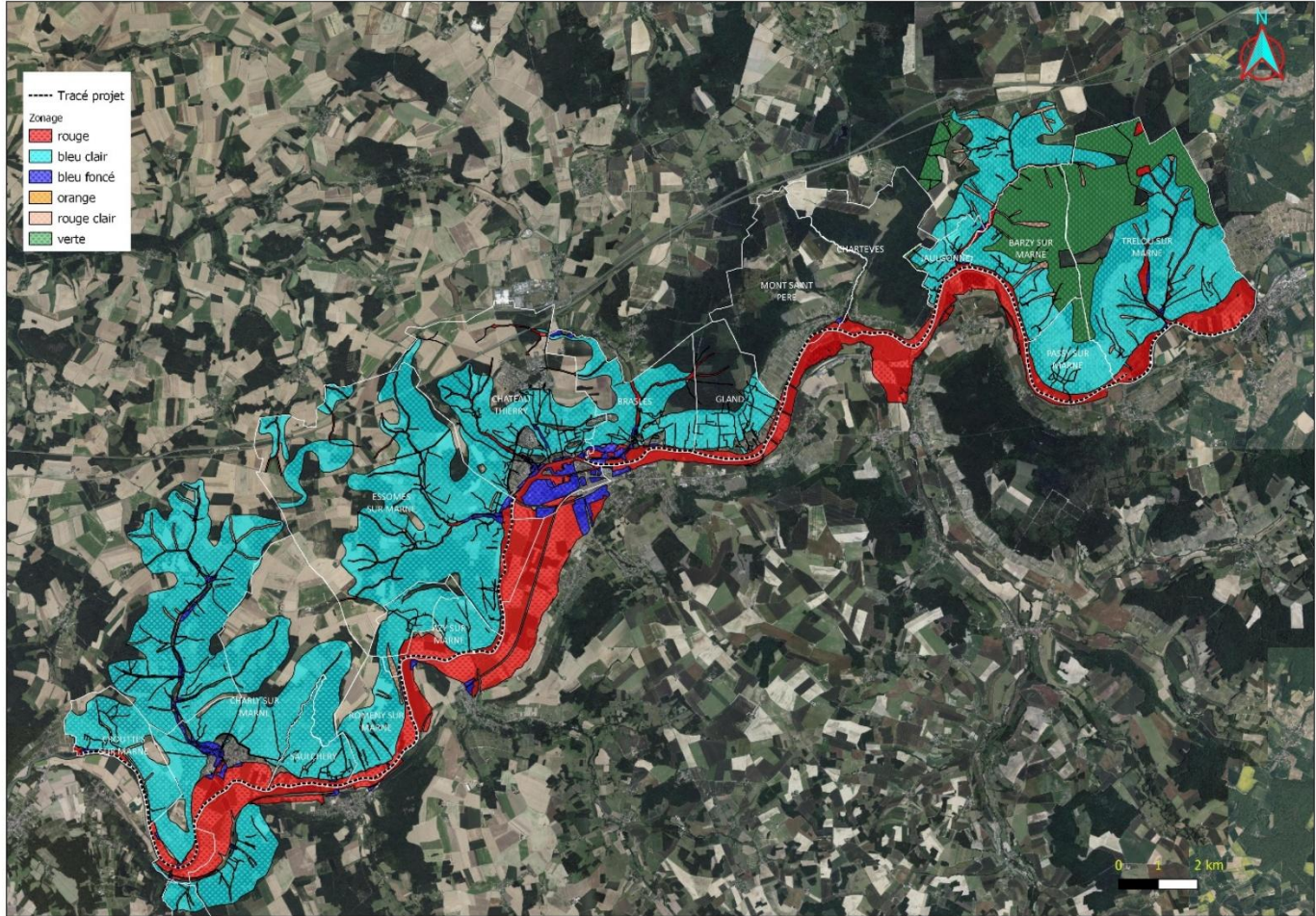
- **Risques pour la sécurité des usagers** : présence d’eau en crue sur le tracé, courant fort, risque d’isolement ou de noyade.
- **Dégradation des aménagements et pollution accidentelle** :
 - Érosion des revêtements et structures ;
 - Mise en suspension ou lessivage éventuel de matériaux ;
 - Pollution diffuse des eaux par des matériaux ou substances utilisés en entretien ou en phase chantier.
- **Perturbation des milieux naturels et des berges** :
 - Accélération de l’érosion des berges mal protégées ;
 - Transport de débris ou matériaux arrachés vers le lit mineur du cours d’eau.

Ces risques sont directement liés à la vulnérabilité de la véloroute à un événement naturel majeur (crue exceptionnelle de la Marne).

Le PPRI de la Marne, le PPRI modificatif d’Château-Thierry ainsi que les PPRICB des communes concernées par le projet sont localisés sur la carte suivante :



Le **tracé du projet de la V52** se situe **entièrement dans la zone rouge du PPRI de la Marne**, correspondant **au risque d'inondation par débordement du cours d'eau**. En revanche, **il n'est pas concerné par les zonages relatifs aux inondations par ruissellement ou coulées de boue** identifiés sur les communes limitrophes, comme l'illustrent la cartographie présentée ci- dessous :



Prise en compte des prescriptions réglementaires

Pour réduire cette vulnérabilité et ses conséquences sur l'environnement, le projet a été conçu en stricte conformité avec les prescriptions du **Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI)** :

- **Pas de remblai en zone inondable** : la véloroute suivra le niveau du terrain naturel, sans rehaussement de la plateforme, afin de ne pas constituer d'obstacle au libre écoulement des crues ni réduire l'espace d'expansion des eaux. Cette transparence hydraulique est essentielle pour éviter l'aggravation des débordements sur les parcelles voisines ou les milieux naturels riverains.
- **Gestion à la parcelle des eaux pluviales** :
 - Usage d'un revêtement poreux drainant qui permet l'infiltration directe des eaux de pluie dans le sol en place.
 - Réduction du ruissellement concentré qui pourrait amplifier les écoulements en période de crue.
- **Confortement des berges** :
 - Mise en œuvre d'ouvrages adaptés (enrochements, talus végétalisés) pour stabiliser les sections les plus fragiles.
 - Limitation de l'érosion et du relargage de sédiments ou de matériaux en cas de crue.

Ces choix techniques contribuent directement à limiter les effets d'une crue sur la stabilité des berges, la qualité des eaux et les habitats aquatiques.

Organisation d'un protocole de sécurité en cas de crue

Pour compléter ces choix de conception, un **protocole de sécurité spécifique sera mis en œuvre en cas de crue de la Marne** :

- Surveillance des niveaux et des prévisions hydrométéorologiques (via les bulletins de vigilance et les données de Vigicrues) ;
- Fermeture et interdiction temporaire de l'accès à la véloroute en période de crue : installation de barrières ou panneaux de signalisation aux points d'entrée pour limiter le risque pour les usagers ;
- Information des usagers et coordination avec les services de secours et les collectivités locales pour la gestion des accès en période à risque.

Ce protocole vise à éviter tout accident humain et à limiter les interventions d'urgence potentiellement nuisibles pour le milieu naturel.

Incidences résiduelles attendues

En dépit de ces précautions, on considère que certaines **incidences négatives résiduelles, bien que limitées, peuvent subsister** :

- Dégradation temporaire des revêtements ou des accotements en cas de crue majeure ;
- Possible érosion localisée sur les sections de berge non renforcées ;
- Augmentation ponctuelle de la turbidité des eaux si des matériaux sont arrachés et transportés vers le lit mineur.

Cependant, la conception adaptée aux prescriptions du PPRI, la gestion douce des eaux pluviales et les protocoles d'exploitation et de sécurité limitent fortement ces risques et leurs effets potentiels sur l'environnement.

L'analyse conclut donc que la **vulnérabilité du projet face aux risques d'inondation est prise en compte de manière satisfaisante**, et que les incidences environnementales liées à ce risque majeur sont réduites à un niveau acceptable.

6.11 Mesures d'accompagnement et de suivi

L'aménagement de la véloroute n° 52 le long de la Marne est un projet ambitieux qui, au-delà des travaux de construction, s'accompagne d'un ensemble de mesures d'accompagnement et de suivi pour garantir la protection de l'environnement, la qualité de vie des riverains et la durabilité des aménagements.

Ces mesures sont prévues pour assurer que les engagements environnementaux soient respectés, pour réduire durablement les impacts résiduels du projet, et pour suivre dans le temps l'état des milieux naturels concernés. Les objectifs poursuivis sont les suivants :

- **Assurer la cohérence entre conception, réalisation et exploitation du projet**, en intégrant les enjeux écologiques identifiés.
- **Réduire les impacts résiduels** qui ne peuvent être évités ou compensés entièrement par d'autres mesures.
- **Garantir le respect des engagements réglementaires** (Loi sur l'Eau, Dérogation espèces protégées, DUP modificative).
- **Informier et impliquer les acteurs locaux**, notamment les collectivités et associations environnementales.
- **Évaluer l'efficacité des mesures mises en place** et adapter la gestion si besoin.

Le projet prévoit également des mesures **pour accompagner les usages existants** et faciliter la prise en main de la nouvelle véloroute :

- Signalisation spécifique pour **partager la voie avec les usagers agricoles et riverains** sur certains tronçons.
- Information des communes et des exploitants agricoles sur les **modalités d'entretien des accotements**.
- Amélioration des accès aux berges et chemins agricoles lorsque cela est nécessaire.
- Coordination avec les pêcheurs et associations locales pour **limiter les nuisances** lors des travaux sur les berges.
- Mise en place de panneaux informatifs destinés aux futurs usagers pour la préservation de la faune et de la flore locale (amphibiens, zones humides).

Ces mesures visent à **minimiser les contraintes** pour les activités locales tout en garantissant la sécurité et la qualité du projet.

Un **programme de suivi environnemental** sera mis en œuvre pendant et après les travaux, incluant :

- Contrôle régulier des **zones balisées** pour éviter les emprises involontaires.
- Suivi des zones humides impactées : état du sol, végétation, éventuelles recolonisations.
- Vérification de l'efficacité des **mesures de compensation écologique** mises en place (plantations, nichoirs, aménagements spécifiques).
- Observation des **espèces sensibles** présentes avant et après travaux (amphibiens, oiseaux, chauves-souris).
- Rapports annuels transmis aux services de l'État (DDT, DREAL, DRIEAT) et aux partenaires locaux.

Ce suivi vise à **garantir que les mesures compensatoires et d'accompagnement remplissent leurs objectifs** et à **corriger si nécessaire** les actions en cours.

Le Département de l’Aisne, maître d’ouvrage du projet, a prévu :

- La désignation d’un **écologue référent** pour valider les plans de travaux et vérifier leur compatibilité avec les engagements environnementaux.
- Des **réunions régulières avec le maître d’œuvre, les entreprises et les services de l’État** pour ajuster le phasage et valider les périodes d’intervention.
- Une **information des riverains et communes** sur le calendrier des travaux et les éventuelles perturbations.
- La mise en place de **pénalités contractuelles** pour les entreprises en cas de non-respect des zones interdites ou de débordement des emprises autorisées.

En résumé, la démarche de **mesures d’accompagnement et de suivi** prévue pour l’aménagement de la véloroute n° 52 est complète et s’appuie sur :

- Une conception prenant en compte les enjeux environnementaux dès la phase amont.
- Des mesures techniques et organisationnelles pour réduire les impacts pendant les travaux.
- Des actions d’accompagnement pour les acteurs locaux et les usages.
- Un **suivi environnemental exigeant et encadré** pour s’assurer que les engagements soient tenus sur le long terme.
- Un financement prévu et intégré au projet global.

L’objectif est de **proposer un aménagement cyclable de qualité**, sécurisé et respectueux de l’environnement et des riverains, tout en démontrant la volonté du maître d’ouvrage de **respecter les engagements ERCAS (Éviter – Réduire – Compenser – Accompagner – Suivre) et en valorisant les paysages et la biodiversité du sud de l’Aisne**.

6.12 Synthèse des mesures ERCAS

L’aménagement de la véloroute n°52 constitue une opération d’envergure qui s’inscrit pleinement dans les orientations nationales et européennes visant à encourager la mobilité douce, réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de vie des citoyens. Porté par le Département de l’Aisne, le projet a fait l’objet d’une réflexion approfondie et d’une approche rigoureuse de l’évaluation environnementale, traduite dans la mise en œuvre de la séquence ERCAS.

L’étape d’évitement a permis d’orienter la conception du projet vers des choix respectueux du territoire traversé. Dès la phase amont, une attention particulière a été accordée au tracé de l’itinéraire, de manière à éviter les secteurs les plus sensibles, notamment les zones humides, les frayères piscicoles, les habitats d’espèces protégées et les secteurs présentant un enjeu patrimonial et paysager majeur. Le recours systématique aux chemins existants, l’absence de création d’infrastructures lourdes, la limitation des emprises et la volonté de conserver le profil naturel des berges participent à une démarche d’évitement ambitieuse, qui a permis de réduire considérablement l’empreinte du projet.

La **réduction des impacts** constitue le second pilier de la démarche environnementale engagée. De nombreuses mesures techniques et organisationnelles ont été intégrées dans le projet afin de limiter les incidences résiduelles qui n’ont pu être totalement évitées. Parmi ces mesures, on peut citer la pose d’un revêtement drainant de teinte ocre, favorisant à la fois l’infiltration des eaux pluviales, la réduction des ruissellements et une meilleure intégration paysagère. Le choix de matériaux perméables et la création de structures de rétention des eaux contribuent à maintenir le régime hydraulique existant et à renforcer la

résilience des berges face aux aléas climatiques. Sur le plan écologique, la protection temporaire des zones sensibles, l’adaptation des périodes de chantier pour éviter les phases de reproduction des espèces et la limitation des nuisances sonores et lumineuses témoignent d’une volonté constante de maîtriser les impacts environnementaux.

La **compensation environnementale**, qui constitue le troisième volet de la séquence, a été envisagée chaque fois qu’une atteinte au milieu naturel demeurerait inévitable. Des dispositifs spécifiques ont été programmés, notamment la reconstitution de zones humides détruites au droit du chemin de halage, le semis d’espèces végétales locales et la plantation d’essences adaptées aux caractéristiques du site. Ces mesures sont conçues pour restaurer le potentiel écologique et assurer la continuité des habitats et des corridors biologiques, contribuant à préserver la richesse faunistique et floristique de la vallée de la Marne. A noter que la réalisation des mesures compensatoires se fera dès la première phase du chantier, afin que ces dernières soient efficaces avant l’impact des travaux.

Les **actions d’accompagnement**, quant à elles, démontrent l’engagement du maître d’ouvrage à inscrire le projet dans une logique de concertation et d’appropriation par les acteurs locaux. Des mesures spécifiques ont été prévues afin de concilier l’usage de la véloroute avec les activités agricoles, la pêche, les loisirs de proximité et la tranquillité des riverains. La signalisation adaptée, la préservation des accès agricoles, la diffusion d’informations sur les règles d’usage et l’organisation de réunions d’échange participent à un ancrage du projet dans son territoire. Ces mesures témoignent de la volonté d’apaiser les éventuelles tensions d’usage et de faire de cette infrastructure un vecteur de cohésion sociale et territoriale.

Enfin, le **suivi environnemental** constitue une composante essentielle et structurante de la démarche globale. Tout au long du chantier et pendant les premières années de la phase d’exploitation, un dispositif de surveillance permettra de vérifier l’efficacité des mesures engagées et d’intervenir si nécessaire. Les protocoles de suivi concernent l’évolution des zones humides, l’état des berges confortées, la recolonisation des frayères, le respect de la continuité hydraulique et l’évolution de la biodiversité. Les rapports transmis aux services de l’État et aux partenaires locaux illustrent la transparence recherchée par le Département de l’Aisne dans la conduite de ce projet.

Un **suivi général à N+1 et N+3 sera réalisé**. Il sera complété par un suivi à N+2 des poses de nichoirs comme recommandé par la MRAE. Plus particulièrement pour les zones humides, le suivi écologique floristique sera réalisé annuellement pendant les 5 premières années, puis aux années 10, 15, 20 et 30, avec des horizons d’atteinte des objectifs différenciés selon les milieux (prairies et mares ≈ 5 ans ; ripisylves ≈ 30 ans).

Cette approche ERCAS, déployée dans toutes ses dimensions, reflète une ambition claire : proposer un projet de mobilité douce en cohérence avec les enjeux climatiques et environnementaux contemporains. Elle illustre également une prise de conscience forte des impacts potentiels sur les différentes composantes du milieu naturel et humain, et la responsabilité qui incombe à tout maître d’ouvrage public d’en limiter les conséquences.

Dans un **contexte où la transition écologique et la lutte contre le dérèglement climatique** s’imposent comme des priorités collectives, la **réalisation de la véloroute n°52 vient apporter une réponse concrète et exemplaire** : elle offre un itinéraire sécurisé et attractif qui favorise les déplacements non motorisés, contribue à la réduction des émissions de CO₂, limite l’artificialisation des sols et préserve les fonctionnalités écologiques essentielles au bon équilibre du territoire. À travers cette démarche, le Département de l’Aisne réaffirme son engagement à concilier aménagement du territoire, qualité de vie des habitants et protection du patrimoine naturel et paysager.

Cette synthèse des mesures et engagements environnementaux atteste d’un projet conçu avec exigence et responsabilité, capable d’apporter une contribution significative aux grands

objectifs de la transition énergétique et de la préservation de la biodiversité. La mise en œuvre de l’ensemble des mesures ERCAS constitue un engagement ferme du conseil départemental de l’Aisne.

6.12.1 Mesures d’évitement

Type	Catégorie	Sous-catégorie	Mesure
E1 – Évitement « amont »	1. Phase amont	b. Évitement des sites à enjeux environnementaux et paysagers majeurs du territoire	Privilégier le passage sur des chemins existants
		c. Redéfinition des caractéristiques du projet	Rétrécissement de la largeur de la voie cyclable au niveau d’habitats à enjeux
E2 – Évitement géographique	1. Phase travaux	a. Balisage préventif divers ou mise en défens ou dispositif de protection d’une station d’une espèce patrimoniale	Baliser l’espèce protégée de flore (Ophioglosse commun)
		b. Limitation / positionnement adapté des emprises des travaux	Éviter le stockage de matériaux et l’implantation de bases-vie en zones humides et inondables

6.12.2 Mesures de réduction

Type	Catégorie	Sous-catégorie	Mesure
R1 - Réduction géographique	1. Phase travaux	a. Limitation / Adaptation des emprises des travaux	Adaptation du tracé de la Véloroute
		b. Limitation / adaptation des installations de chantier	Adapter les zones de travaux
		c. Balisage préventif divers ou mise en défens ou dispositif de protection d’un habitat	Baliser les zones de travaux Baliser les zones/espèces à enjeux
	2. En phase d’exploitation	a. Limitation / Adaptation des emprises du projet	Adaptation du tracé de la Véloroute
R2 – Réduction technique	1. Phase travaux	a. Adaptation des modalités de circulation des engins de chantier	Limiter la circulation des engins en dehors des pistes de circulation.

Type	Catégorie	Sous-catégorie	Mesure
		f. Dispositif de lutte contre les espèces exotiques envahissantes (actions préventives et curatives)	Limiter le développement et la prolifération d’EEE.
		g. Dispositif limitant les impacts liés au passage des engins de chantier	Limiter l’envol des poussières lié à la circulation des engins. Limiter la quantité de matière en suspension (milieu aquatique)
		i. Dispositif permettant d’éloigner les espèces à enjeux et/ou limitant leur installation.	Installation de barrière imperméable pour les amphibiens et limiter la création d’ornières
		k. Dispositif de limitation des nuisances envers la faune	Aucun éclairage sur site Vérification des arbres à enjeux chiroptères et abattage adapté.
		o. Prélèvement ou sauvetage avant destruction de spécimens d’espèces	Pêche de sauvetage (Mulette épaisse et bivalves patrimoniaux) Prélèvement avant destruction de spécimens d’espèces (Amphibiens)
		q. Dispositif d’aide à la recolonisation du milieu	Ensemencer les zones remaniées et les berges réhabilitées Remettre en place des zones de frayères
		r – Dispositif de repli de chantier	Dispositif de repli de chantier
		t. Autres	Réduction des risques de pollution des milieux aquatiques et terrestres. Mouvements de terre réduits au strict minimum Confortement de berges Passage supplémentaire d’un écologue (Martin-pêcheur d’Europe) Passage supplémentaire - Inventaire en plongée (Mulette épaisse) Passage complémentaire écologue au droit des deux secteurs de berges avant travaux
	2. En phase d’exploitation	M. Dispositif technique limitant les impacts sur la continuité hydraulique	Utilisation d’enrobés spécifiques pour limiter l’imperméabilisation des sols

Type	Catégorie	Sous-catégorie	Mesure
			Gîtes à chiroptères Mise en place des tas de souches et bois morts Pose de nichoirs en faveur du Martin-pêcheur d'Europe Si besoin : Mise en place autres typologies de nichoir en fonction des espèces réellement observées avant travaux Mise en place d'hibernaculum aux besoins écologiques réels observés sur site
		l. Installation d'abris ou de gîtes artificiels pour la faune au droit du projet ou à proximité	
		o. Gestion écologique des habitats	Laisser des arbres morts sur pied (chiroptères)
		t. Autres	Gestion intégrée des eaux pluviales
R3 - Réduction temporelle	1. Phase travaux	a. Adaptation de la période des travaux sur l'année	Prendre en compte les cycles de vie de la faune présente sur le site pour adapter le calendrier des travaux.
		b. Adaptation des horaires des travaux (en journalier)	Aucun travaux de nuit
	2. Phase exploitation/ fonctionnement	a. Adaptation des périodes d'entretien sur l'année	Prendre en compte les cycles de vie de la faune présente sur le site pour adapter le calendrier d'entretien du site.

6.12.3 Mesures de compensation

Type	Catégorie	Sous-catégorie	Mesure
C2 – Restauration / réhabilitation	1. Action concernant tous types de milieux	c. Etrépage / décapage / décaissement du sol ou suppression de remblais	Etrépage / suppression de remblais
		d. Réensemencement de milieux dégradés, replantation, restauration de haies existantes, mais dégradées	Restauration de prairies humides Restauration de la strate herbacée et arbustive d'une ripisylve Création d'une ripisylve

	2. Actions spécifiques aux cours d'eau (lit mineur + lit majeur), annexes hydrauliques, étendues d'eau stagnante, zones humides et littoraux soumis au balancement des marées	A. Reprofilage / restauration de berges (y compris suppression de protection)	Reprofilage / restauration de berges
--	---	---	--------------------------------------

6.12.4 Mesures d’accompagnement

Type	Catégorie	Sous-catégorie	Mesure
A3 – Rétablissement	/	b. Aide à la recolonisation	Restauration de milieux adaptés aux espèces transplantées et réensemencées
A5 – Actions expérimentales	/	b. Action expérimentale de renforcement de population ou de transplantation d'individus / translocation manuelle ou mécanique	Action expérimentale de réensemencement d'individus : De l'Anémone fausse-renoncule, la Gesse tubéreuse, la Molène blattaire et du Dompte-Venin officinal Action expérimentale de transplantation d'individus de la Céphalanthère de Damas
A6 - Action de gouvernance/ sensibilisation / communication	2. Communication, sensibilisation ou de diffusion des connaissances	c. Déploiement d'actions de sensibilisation	Panneaux pédagogiques concernant les amphibiens du site Panneaux pédagogiques concernant la restauration de zones humides



Mesures ERC-A

- ME - Balisage ophioglosse
- MR - Frayères à restaurer
- MR - Pêche bivalves
- MR - Vérification des gîtes
- MR - Barrières à amphibiens
- MA - Flore zones receptrices
- Sites compensatoires après travaux
- Mesures :

GCAP	MR - Gîtes chiroptères à poser
TDB	MR - Tas de bois
ENMP	MR - Emplacement nichoirs martin-pêcheur
ENAE	MR - Emplacement nichoirs autres espèces
PZH	MA - Panneaux zones humides
PA	MA - Panneaux à amphibiens

Profils types du tracé projet

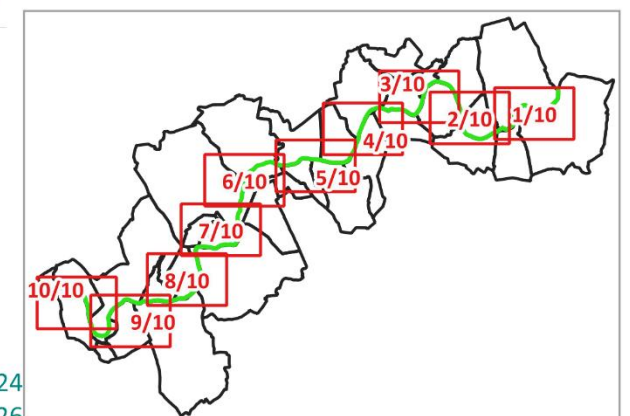
- A - Véloroute en site propre
- Abis - Véloroute en site propre dont la largeur est comprise entre 2m et 3m
- B - Véloroute voie partagée
- C - Véloroute en site propre avec cheminement agricole parallèle
- D - Aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale
- Points kilométriques

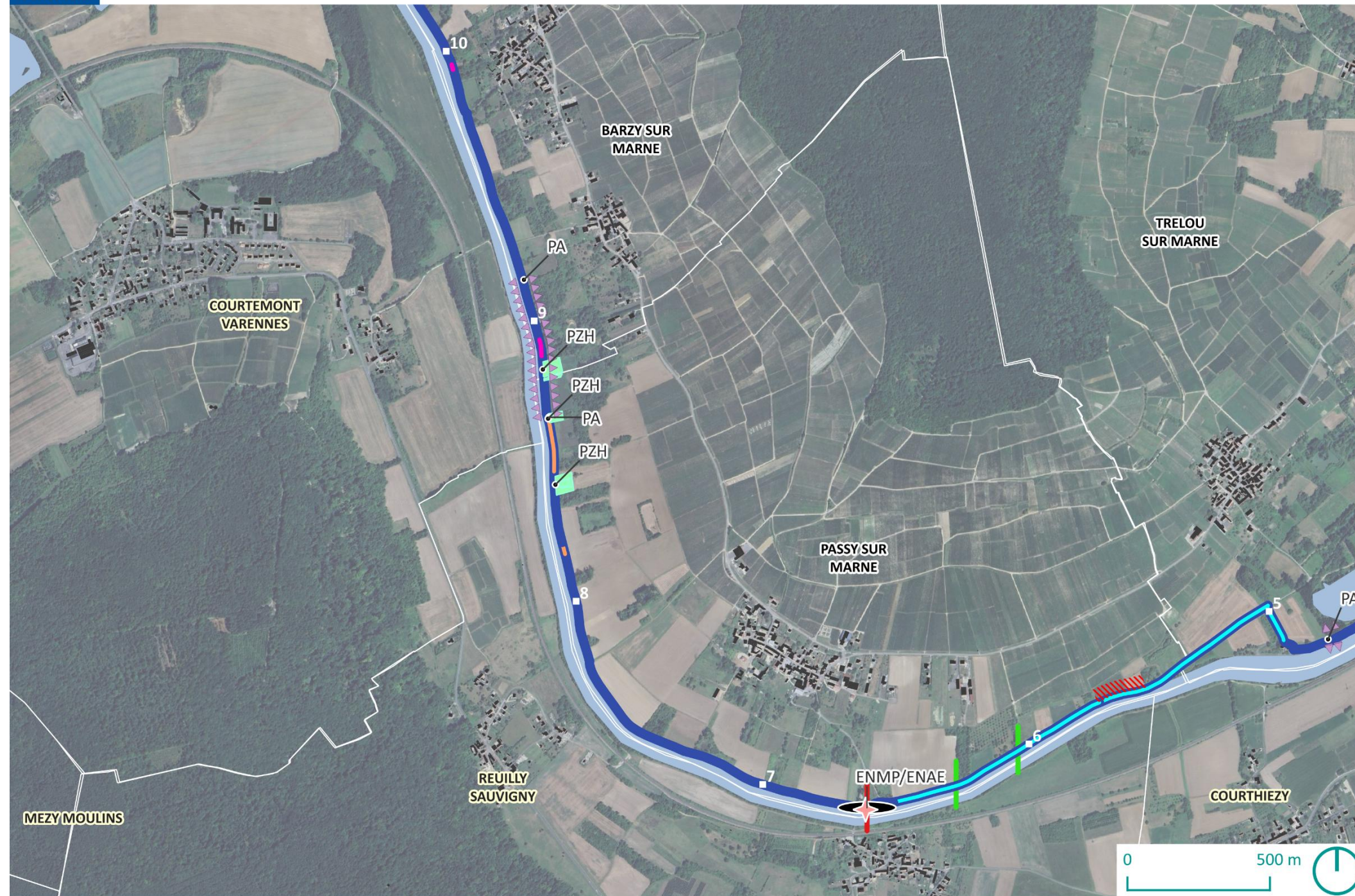
Travaux de réfection

- 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





Mesures ERC-A

- ME - Balisage ophioglosse
- MR - Frayères à restaurer
- MR - Pêche bivalves
- MR - Vérification des gîtes
- MR - Barrières à amphibiens
- MA - Flore zones receptrices
- Sites compensatoires après travaux
- Mesures :

GCAP	MR - Gîtes chiroptères à poser
TDB	MR - Tas de bois
ENMP	MR - Emplacement nichoirs martin-pêcheur
ENAE	MR - Emplacement nichoirs autres espèces
PZH	MA - Panneaux zones humides
PA	MA - Panneaux à amphibiens

Profils types du tracé projet

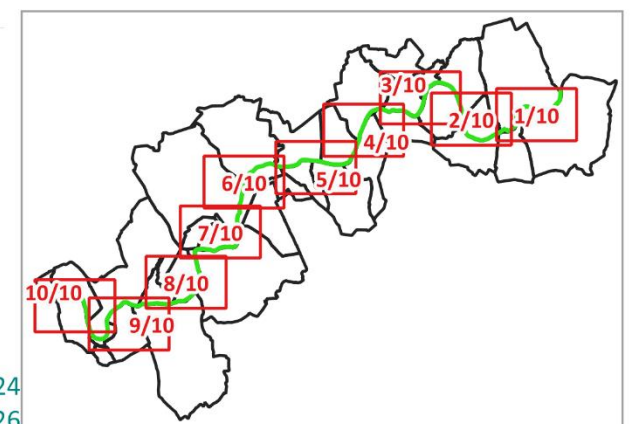
- A - Véloroute en site propre
- Abis - Véloroute en site propre dont la largeur est comprise entre 2m et 3m
- B - Véloroute voie partagée
- C - Véloroute en site propre avec cheminement agricole parallèle
- D - Aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale
- Points kilométriques

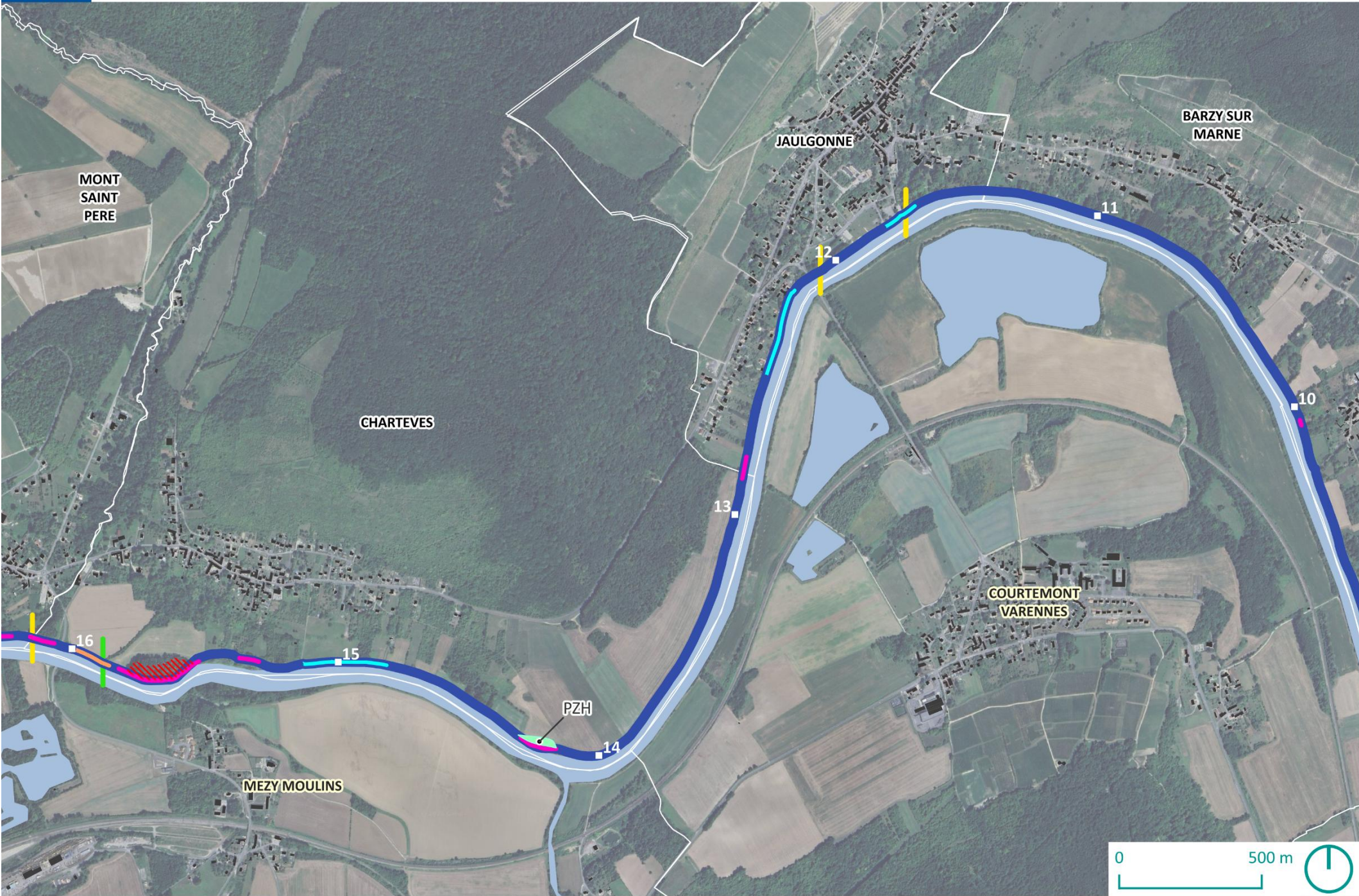
Travaux de réfection

- 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





- Mesures ERC-A
- ME - Balisage ophioglosse
 - MR - Frayères à restaurer
 - MR - Pêche bivalves
 - MR - Vérification des gîtes
 - MR - Barrières à amphibiens
 - MA - Flore zones receptrices
 - Sites compensatoires après travaux
 - Mesures :

GCAP	MR - Gîtes chiroptères à poser
TDB	MR - Tas de bois
ENMP	MR - Emplacement nichoirs martin-pêcheur
ENAE	MR - Emplacement nichoirs autres espèces
PZH	MA - Panneaux zones humides
PA	MA - Panneaux à amphibiens

Profils types du tracé projet

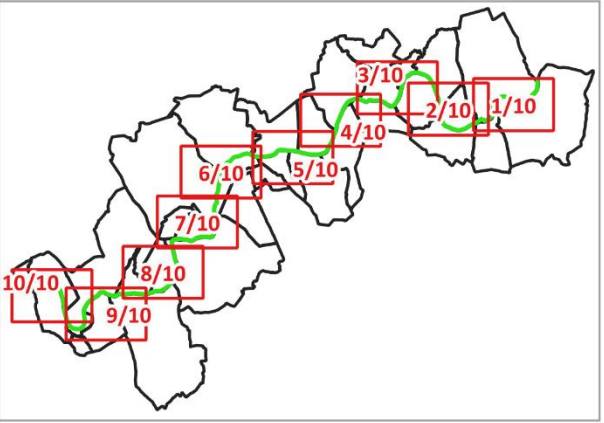
- A - Véloroute en site propre
- Abis - Véloroute en site propre dont la largeur est comprise entre 2m et 3m
- B - Véloroute voie partagée
- C - Véloroute en site propre avec cheminement agricole parallèle
- D - Aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale
- Points kilométriques

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





Mesures ERC-A

- ME - Balisage ophioglosse
- MR - Frayères à restaurer
- MR - Pêche bivalves
- MR - Vérification des gîtes
- MR - Barrières à amphibiens
- MA - Flore zones receptrices
- Sites compensatoires après travaux

Mesures :

GCAP	MR - Gîtes chiroptères à poser
TDB	MR - Tas de bois
ENMP	MR - Emplacement nichoirs martin-pêcheur
ENAE	MR - Emplacement nichoirs autres espèces
PZH	MA - Panneaux zones humides
PA	MA - Panneaux à amphibiens

Profils types du tracé projet

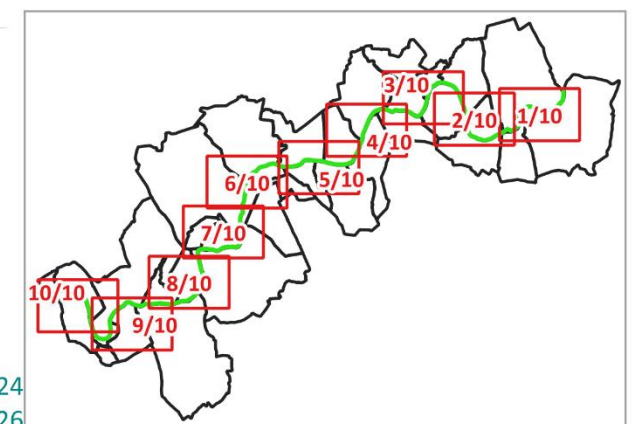
- A - Véloroute en site propre
- Abis - Véloroute en site propre dont la largeur est comprise entre 2m et 3m
- B - Véloroute voie partagée
- C - Véloroute en site propre avec cheminement agricole parallèle
- D - Aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale
- Points kilométriques

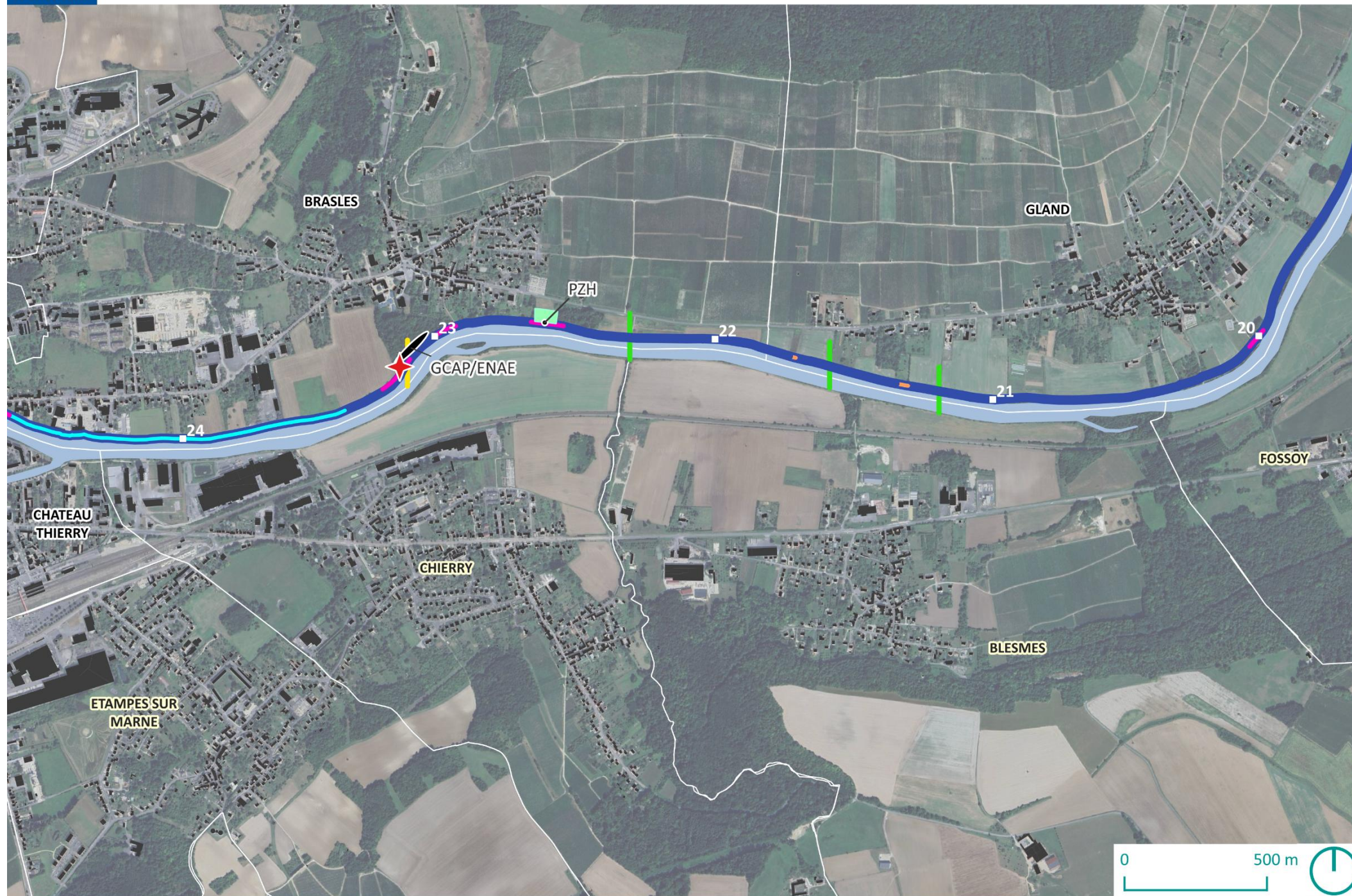
Travaux de réfection

- 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





Mesures ERC-A

- ME - Balisage ophioglosse
- MR - Frayères à restaurer
- MR - Pêche bivalves
- MR - Vérification des gîtes
- MR - Barrières à amphibiens
- MA - Flore zones receptrices
- Sites compensatoires après travaux
- Mesures :

GCAP	MR - Gîtes chiroptères à poser
TDB	MR - Tas de bois
ENMP	MR - Emplacement nichoirs martin-pêcheur
ENAE	MR - Emplacement nichoirs autres espèces
PZH	MA - Panneaux zones humides
PA	MA - Panneaux à amphibiens

Profils types du tracé projet

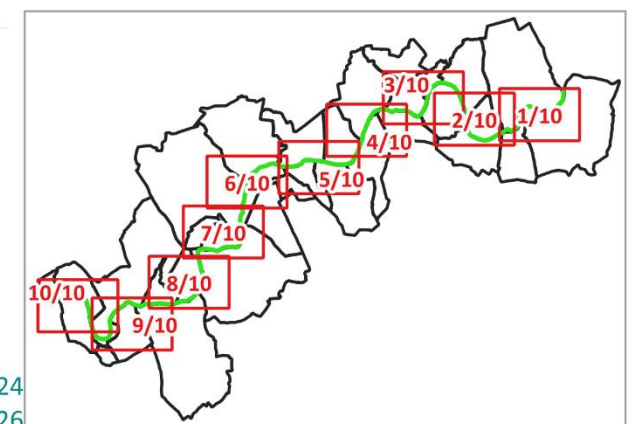
- A - Véloroute en site propre
- Abis - Véloroute en site propre dont la largeur est comprise entre 2m et 3m
- B - Véloroute voie partagée
- C - Véloroute en site propre avec cheminement agricole parallèle
- D - Aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale
- Points kilométriques

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





Mesures ERC-A

- ME - Balisage ophioglosse
- MR - Frayères à restaurer
- MR - Pêche bivalves
- MR - Vérification des gîtes
- MR - Barrières à amphibiens
- MA - Flore zones receptrices
- Sites compensatoires après travaux
- Mesures :

GCAP	MR - Gîtes chiroptères à poser
TDB	MR - Tas de bois
ENMP	MR - Emplacement nichoirs martin-pêcheur
ENAE	MR - Emplacement nichoirs autres espèces
PZH	MA - Panneaux zones humides
PA	MA - Panneaux à amphibiens

Profils types du tracé projet

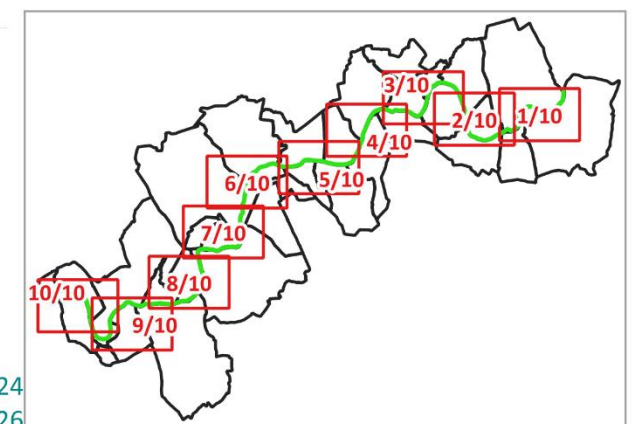
- A - Véloroute en site propre
- Abis - Véloroute en site propre dont la largeur est comprise entre 2m et 3m
- B - Véloroute voie partagée
- C - Véloroute en site propre avec cheminement agricole parallèle
- D - Aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale
- Points kilométriques

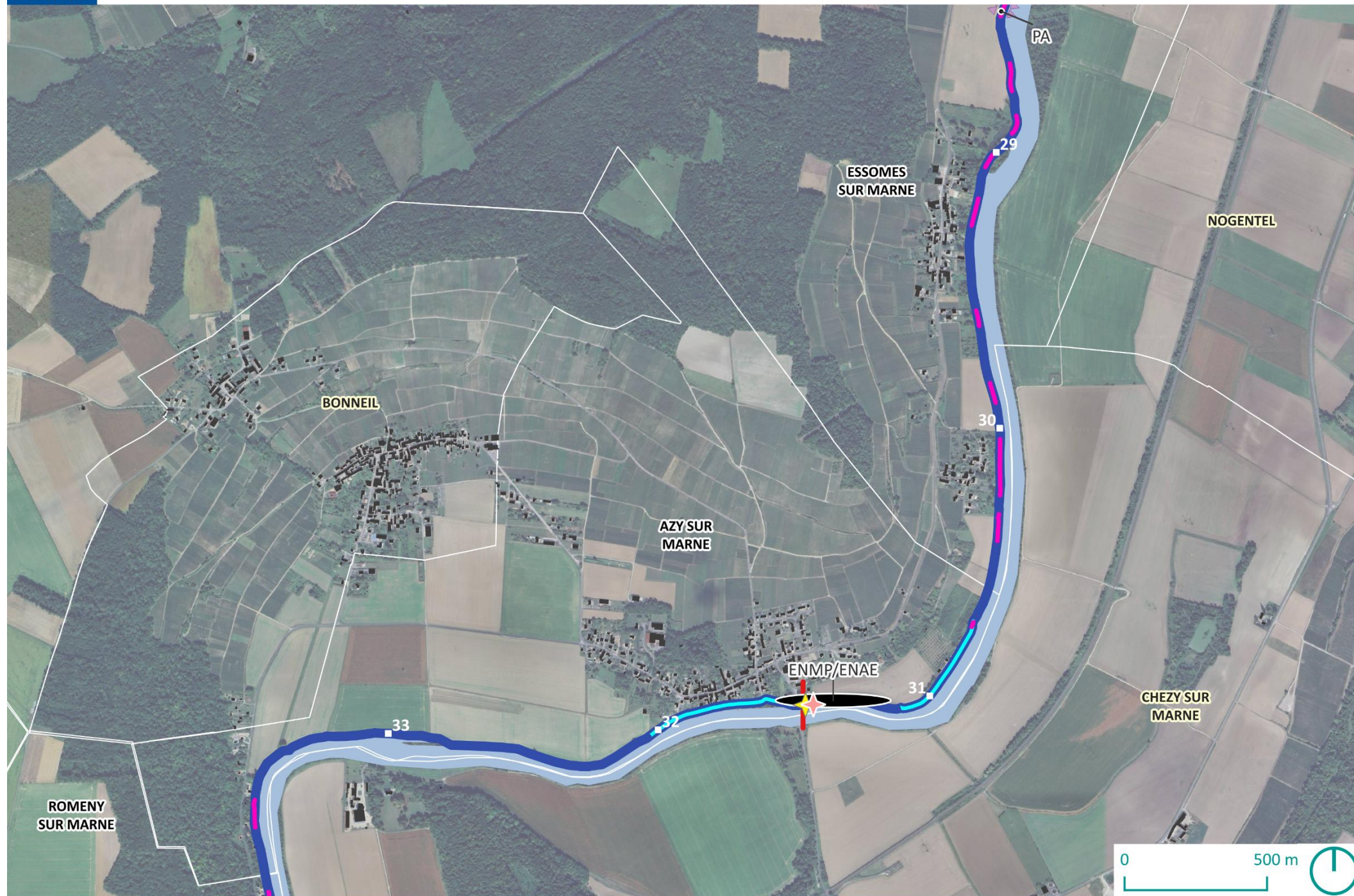
Travaux de réfection

- 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





Mesures ERC-A

- ME - Balisage ophioglosse
- MR - Frayères à restaurer
- MR - Pêche bivalves
- MR - Vérification des gîtes
- MR - Barrières à amphibiens
- MA - Flore zones receptrices
- Sites compensatoires après travaux

Mesures :

GCAP	MR - Gîtes chiroptères à poser
TDB	MR - Tas de bois
ENMP	MR - Emplacement nichoirs martin-pêcheur
ENAE	MR - Emplacement nichoirs autres espèces
PZH	MA - Panneaux zones humides
PA	MA - Panneaux à amphibiens

Profils types du tracé projet

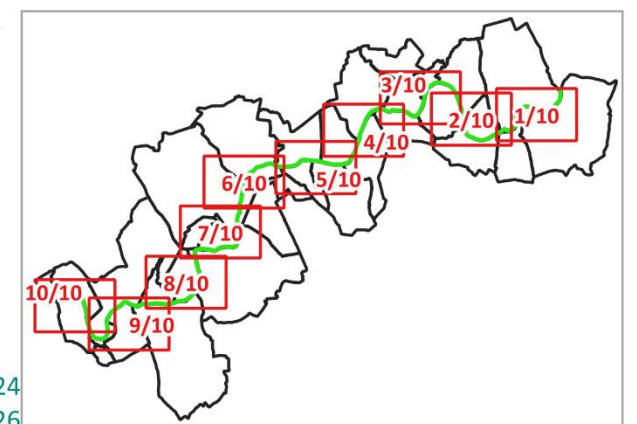
- A - Véloroute en site propre
- Abis - Véloroute en site propre dont la largeur est comprise entre 2m et 3m
- B - Véloroute voie partagée
- C - Véloroute en site propre avec cheminement agricole parallèle
- D - Aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale
- Points kilométriques

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





Mesures ERC-A

- ME - Balisage ophioglosse
- MR - Frayères à restaurer
- MR - Pêche bivalves
- MR - Vérification des gîtes
- MR - Barrières à amphibiens
- MA - Flore zones receptrices
- Sites compensatoires après travaux
- Mesures :

GCAP	MR - Gîtes chiroptères à poser
TDB	MR - Tas de bois
ENMP	MR - Emplacement nichoirs martin-pêcheur
ENAE	MR - Emplacement nichoirs autres espèces
PZH	MA - Panneaux zones humides
PA	MA - Panneaux à amphibiens

Profils types du tracé projet

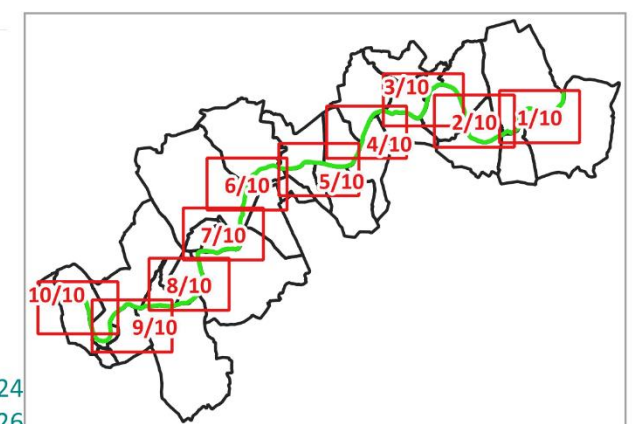
- A - Véloroute en site propre
- Abis - Véloroute en site propre dont la largeur est comprise entre 2m et 3m
- B - Véloroute voie partagée
- C - Véloroute en site propre avec cheminement agricole parallèle
- D - Aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale
- Points kilométriques

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





Mesures ERC-A

- ME - Balisage ophioglosse
- MR - Frayères à restaurer
- MR - Pêche bivalves
- MR - Vérification des gîtes
- MR - Barrières à amphibiens
- MA - Flore zones receptrices
- Sites compensatoires après travaux
- Mesures :

GCAP	MR - Gîtes chiroptères à poser
TDB	MR - Tas de bois
ENMP	MR - Emplacement nichoirs martin-pêcheur
ENAE	MR - Emplacement nichoirs autres espèces
PZH	MA - Panneaux zones humides
PA	MA - Panneaux à amphibiens

Profils types du tracé projet

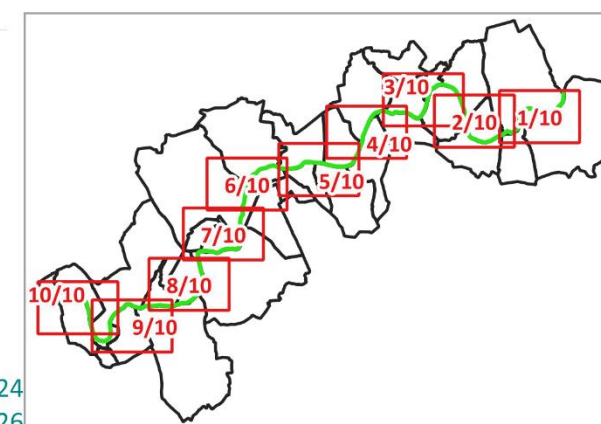
- A - Véloroute en site propre
- Abis - Véloroute en site propre dont la largeur est comprise entre 2m et 3m
- B - Véloroute voie partagée
- C - Véloroute en site propre avec cheminement agricole parallèle
- D - Aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale
- Points kilométriques

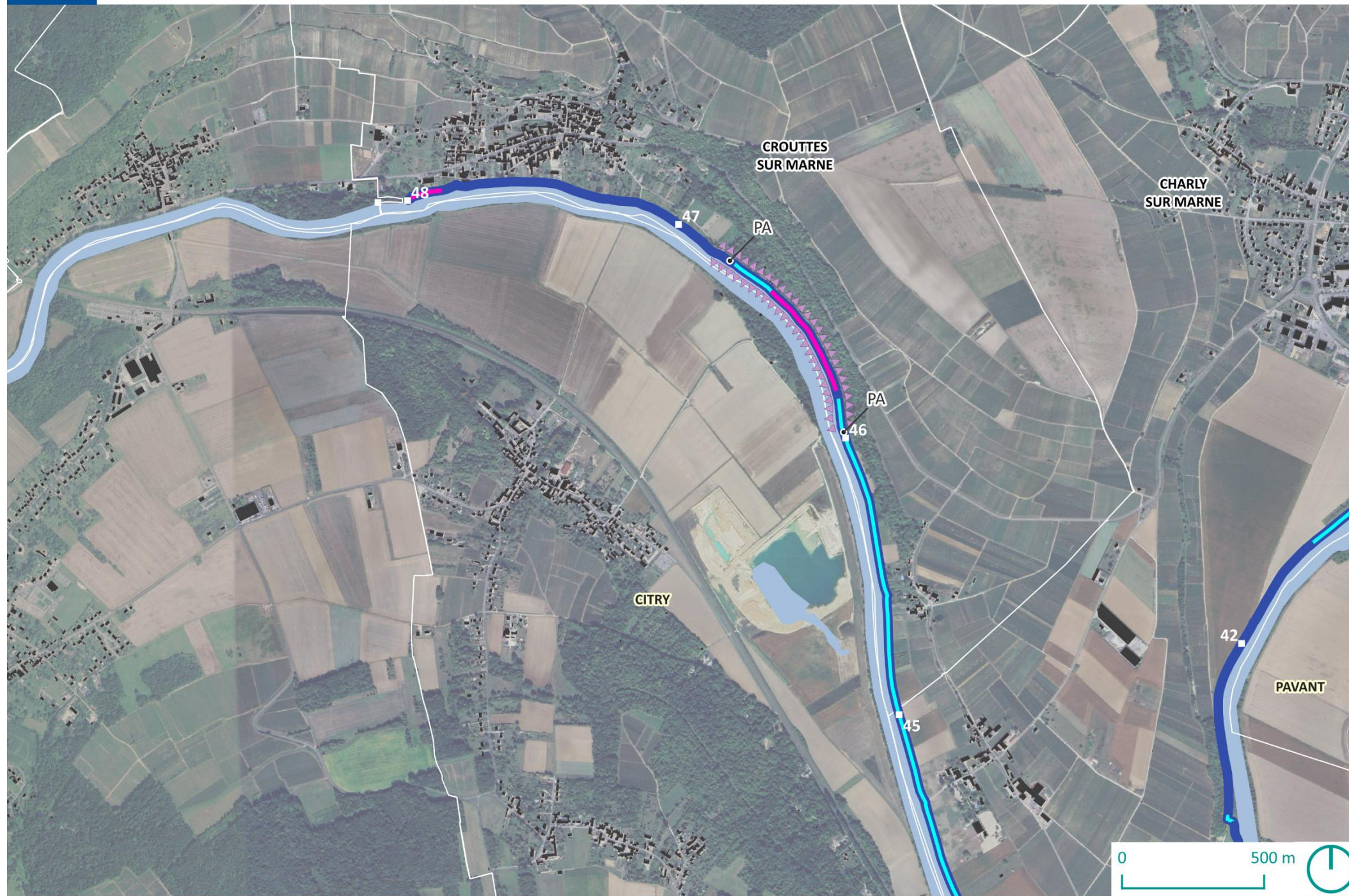
Travaux de réfection

- 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





Mesures ERC-A

- ME - Balisage ophioglosse
- MR - Frayères à restaurer
- MR - Pêche bivalves
- MR - Vérification des gîtes
- MR - Barrières à amphibiens
- MA - Flore zones receptrices
- Sites compensatoires après travaux
- Mesures :

GCAP	MR - Gîtes chiroptères à poser
TDB	MR - Tas de bois
ENMP	MR - Emplacement nichoirs martin-pêcheur
ENAE	MR - Emplacement nichoirs autres espèces
PZH	MA - Panneaux zones humides
PA	MA - Panneaux à amphibiens

Profils types du tracé projet

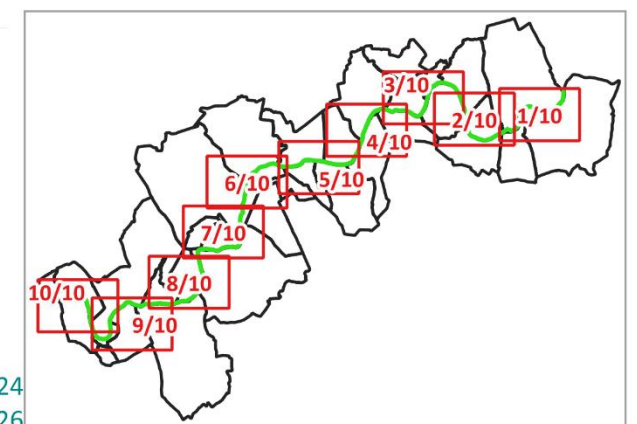
- A - Véloroute en site propre
- Abis - Véloroute en site propre dont la largeur est comprise entre 2m et 3m
- B - Véloroute voie partagée
- C - Véloroute en site propre avec cheminement agricole parallèle
- D - Aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale
- Points kilométriques

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



7. ESTIMATION DU COUT DU PROJET

Le projet sera financé et piloté par le Département 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 11 600 000 €HT, soit 13 920 000 €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 € HT ;
- Aménagement de la véloroute (travaux de réalisation de la voie cyclable) : 9 700 000 € HT ;
- Équipements (signalisation, barrières anti-accès et autres sécurisations) : 200 000 € HT ;
- Acquisitions foncières, y-compris assistance à maîtrise d'ouvrage : 850 000 € HT (hors expropriation éventuelle)
- Mesures d'évitement, de réduction et de compensation : 400 000 € HT ;

8. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC L'AFFECTATION DU SOL DEFINIE PAR LES DOCUMENTS D'URBANISME ET SON ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES

Le projet de véloroute n°52 s'inscrit dans un contexte territorial et réglementaire où l'urbanisme et l'aménagement du territoire prennent en compte la mobilité douce et la préservation des milieux naturels.

Il est important de préciser que le tracé de la véloroute s'appuie très majoritairement sur des chemins de halage et des voies existantes, ce qui limite fortement la consommation d'espaces naturels ou agricoles. Cette caractéristique permet au projet de rester compatible avec les documents d'urbanisme communaux et intercommunaux, qui prévoient généralement de favoriser le maintien des activités agricoles et la protection des espaces naturels.

Cette section présente la manière dont le projet s'articule avec ces outils, garantissant son intégration cohérente et respectueuse du territoire.

• Compatibilité avec les documents d'urbanisme locaux

Les communes concernées disposent de Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) ou de cartes communales. Ces documents définissent l'affectation du sol (zones urbaines, agricoles, naturelles) et encadrent l'implantation des aménagements.

Le tracé de la véloroute privilégie les chemins existants, en particulier les chemins de halage le long de la Marne. Ainsi, l'emprise nouvelle est limitée et s'inscrit principalement sur des linéaires déjà affectés aux déplacements ou aux activités agricoles.

En outre, les PLU visent généralement à renforcer les continuités douces et la valorisation des berges. Le projet répond à cet objectif en offrant un itinéraire sécurisé pour les cyclistes et piétons tout en respectant les contraintes des zones naturelles et agricoles traversées. Là où des ajustements sont nécessaires (par exemple, rétrécissements de la voie pour préserver les zones humides), ils ont été intégrés dès la conception.

Les échanges avec les communes ont permis de valider ces compatibilités et d'ajuster le tracé pour réduire au maximum les conflits d'usage ou d'affectation du sol.

• Articulation avec le SRADDET des Hauts-de-France

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) fixe les grandes orientations d'aménagement à l'échelle régionale. Il promeut notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre, le développement des modes doux et la sobriété foncière.

Le projet de véloroute s'inscrit pleinement dans ces objectifs :

- Il favorise le report modal vers le vélo pour les déplacements locaux et touristiques.
- Il limite l'artificialisation des sols en utilisant des linéaires existants.
- Il participe à la transition énergétique et à l'amélioration du cadre de vie.

Le tracé a été étudié pour s'intégrer harmonieusement dans le territoire, contribuant à la cohérence des politiques de mobilité douce à l'échelle régionale.

- **Compatibilité avec le SCoT du PETR – UCCSA**

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du PETR (Pôle d'Équilibre Territorial et Rural) de l'Union des Communes du sud de l'Aisne (UCCSA) définit les grandes orientations d'aménagement pour les années à venir.

Il vise notamment :

- La valorisation des mobilités alternatives à la voiture individuelle,
- Le développement touristique durable,
- La préservation des espaces naturels et agricoles.

Le projet consiste uniquement en la mise en place d'une véloroute d'une largeur maximale de 3 mètres, en majeure partie sur un chemin de halage préexistant. Il y aura une augmentation de la fréquentation du secteur, mais uniquement pour des mobilités douces, et qui ne se feront pas de manière continue. La véloroute restera donc franchissable par les différentes espèces fréquentant le site.

Pour indication, en secteur de ripisylve, le tracé de la véloroute a été réduit à 2 mètres de large et les terrassements annexes à 0.25 mètre de chaque côté, réduisant ainsi les impacts éventuels.

Les travaux en berges consistent uniquement en de la restauration, des habitats naturels semblables seront remis en place.

Peu d'abattages sont prévus sur l'ensemble du linéaire de la véloroute, et majoritairement localisés à Brasles, cela ne concerne donc pas les enjeux de connectivité identifiés dans le SCoT.

Dans ce contexte, l'impact global du projet sur les continuités écologiques comme négligeable

Le projet de véloroute est en totale adéquation avec ces priorités. En renforçant l'offre cyclable et en structurant un itinéraire touristique de qualité, il soutient l'attractivité du territoire sans induire d'urbanisation diffuse ni de pression supplémentaire sur les milieux sensibles.

- **Compatibilité avec le SRCAE de Picardie**

Le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) de Picardie fixe des objectifs ambitieux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de promotion des mobilités durables.

Le projet de véloroute répond à ces objectifs en :

- Encouragement de l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens et touristiques,
- Réduction des trajets motorisés,
- Limitation des émissions associées.

En permettant des déplacements cyclables sécurisés sur près de 50 km, il favorise un mode de transport doux, sobre en énergie et sans émission directe de polluants.

- **Compatibilité avec le SDAGE Seine-Normandie**

Le projet a été vérifié au regard du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie. Les mesures d'évitement et de réduction des impacts sur les zones humides, les berges de la Marne et les milieux aquatiques garantissent sa compatibilité avec les objectifs de protection de la ressource en eau.

En particulier, des réductions d'emprise et des balisages spécifiques limitent les atteintes aux zones humides. Le projet s'accompagne d'engagements de suivi environnemental pour vérifier l'efficacité des mesures mises en œuvre.

- **Compatibilité avec le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI)**

Le tracé longe la Marne et traverse des zones concernées par le Plan de Prévention des Risques Inondation. Le projet a donc été conçu en cohérence avec ce plan :

- Il utilise des tracés existants déjà adaptés aux crues,
- Il évite d'aggraver les risques en limitant l'artificialisation des berges en limitant au strict minimum les travaux de confortement,
- Les installations de chantier sont prévues hors des zones inondables.

Ainsi, le projet n'aggrave pas la vulnérabilité des secteurs traversés et s'intègre dans la politique locale de gestion des risques.

- **Compatibilité avec le Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V)**

Elle s'inscrit également dans la démarche du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V), qui prévoit la continuité des itinéraires cyclables d'intérêt national, et dans le Schéma Régional des Véloroutes Grand Est.

En outre, la véloroute n°52 figure explicitement dans la planification des infrastructures cyclables départementales, traduisant une volonté politique claire d'encourager le cyclotourisme et la mobilité quotidienne à vélo.

En résumé, le projet de véloroute n°52 a été conçu pour s'intégrer harmonieusement dans son environnement réglementaire et territorial. Il respecte l'affectation du sol prévue par les documents d'urbanisme locaux et s'articule de manière cohérente avec les grands schémas régionaux et sectoriels. Ce respect des plans et programmes garantit la légitimité et la pertinence du projet, au service du développement durable du territoire.

Pour ces raisons, le projet est donc considéré comme **pleinement compatible avec l'affectation du sol** définie par les documents d'urbanisme, et parfaitement articulé avec les autres plans, schémas et programmes d'aménagement du territoire.

9. ANALYSE DES EFFETS CUMULES DU PROJET AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS

L'étude d'impact examine les interactions possibles entre la véloroute n°52 et d'autres projets ou aménagements déjà connus ou programmés sur le territoire. Cette analyse vise à anticiper les effets dits « cumulés », c'est-à-dire les impacts supplémentaires pouvant résulter de la combinaison de plusieurs projets dans un même secteur.

L'approche retenue consiste d'abord à recenser les projets susceptibles de générer des incidences simultanées ou successives sur l'environnement, puis à en évaluer les effets conjoints avec l'aménagement de la véloroute.

Recensement des projets potentiels

Pour identifier les interactions possibles, le maître d'ouvrage a recensé :

- Les opérations d'aménagement urbain (extensions de zones d'activités ou de lotissements) ;
- Les projets d'infrastructures linéaires (routes départementales, ouvrages d'art) ;
- Les actions d'entretien ou de renaturation des berges de la Marne ;
- Les autres projets de mobilités douces ou de véloroutes sur le territoire.

L'analyse a pris en compte les projets effectivement programmés ou en phase d'études avancées, susceptibles d'entrer en chantier dans un horizon proche (5-10 ans), de façon à évaluer les périodes de chevauchement éventuelles des travaux ou des impacts d'exploitation.

Pour la vallée de la Marne, plusieurs projets de requalification des berges et de renforcement des protections contre les inondations ont aussi été considérés, ainsi que des mesures de restauration écologique des zones humides.

Évaluation des impacts cumulés

L'étude conclut que les principaux risques d'effets cumulés concernent :

- **En phase travaux**, la superposition possible de chantiers linéaires :
 - Risque accru de perturbation de la faune (bruit, déplacements d'espèces) ;
 - Augmentation du trafic de chantier sur des routes secondaires ;
 - Potentiel cumul de prélèvements de matériaux ou d'emprises temporaires.

Pour y répondre, les mesures proposées incluent :

- Une coordination des calendriers de travaux entre maîtres d'ouvrage ;
- Une communication spécifique auprès des communes et des riverains ;
- Le respect strict des périodes d'interdiction ou de limitation des travaux pour la protection des espèces sensibles.

- **En phase exploitation**, les effets cumulés sont jugés limités, mais nécessitent attention :
 - La multiplication des voies cyclables ou piétonnes peut favoriser la fréquentation humaine de certains milieux naturels sensibles ;
 - Les usages touristiques croissants pourraient amplifier les pressions sur la ripisylve ou les zones humides (piétinement, déchets, dérangement faunistique).

Pour limiter ces effets, le projet prévoit :

- Un balisage et des aménagements spécifiques pour canaliser la fréquentation ;
- Des actions de sensibilisation à l'environnement pour les usagers ;
- Un suivi écologique et adaptatif pour vérifier l'évolution des milieux et ajuster les pratiques si nécessaire.

Synthèse des conclusions

L'analyse des effets cumulés montre qu'aucun impact majeur ou rédhibitoire n'est identifié, mais qu'une vigilance coordonnée est nécessaire. Les mesures prévues dans la séquence ERC (éviter, réduire, compenser) intègrent déjà des dispositions pour limiter les surcharges environnementales.

En phase chantier, la planification et la concertation inter-projets seront déterminantes pour réduire les nuisances cumulées. En phase exploitation, la gestion de la fréquentation et la préservation des milieux naturels constituent des leviers clés pour maintenir un bon état écologique malgré l'addition d'aménagements.

Cette approche pragmatique et progressive est en cohérence avec les objectifs de durabilité du projet et avec les engagements réglementaires pris dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale.

10. ÉVALUATION DES INCIDENCES SUR LE RESEAU NATURA 2000

Le projet de véloroute n°52 est soumis à une évaluation dite « d'incidences Natura 2000 » en vertu du Code de l'environnement. Cette procédure vise à s'assurer qu'aucune activité ou aménagement ne porte atteinte de façon significative aux objectifs de conservation des sites Natura 2000, qui constituent un réseau écologique européen de zones naturelles protégées.

La véloroute longe la vallée de la Marne, un secteur riche en biodiversité et en habitats naturels. Il était donc essentiel de vérifier si le tracé ou les travaux pouvaient affecter des zones classées ou les espèces qui s'y reproduisent ou s'y nourrissent.

Situation par rapport aux sites Natura 2000

L'étude montre que le projet est situé à proximité de plusieurs sites Natura 2000 :

- La vallée de la Marne comprend des zones Natura 2000 classées pour la protection des milieux humides et de la faune associée ;
- Certains tronçons du tracé sont proches des périmètres désignés pour la conservation des habitats de prairies alluviales, des ripisylves, et des espèces aquatiques d'intérêt communautaire.

Cependant, la grande majorité du tracé de la véloroute s'inscrit sur des chemins de halage ou des routes déjà existantes. Le projet ne prévoit pas de nouveaux ponts ni de traversées supplémentaires du cours

d'eau, limitant ainsi le risque d'impacts directs.

Analyse des impacts potentiels

L'évaluation d'incidences Natura 2000 s'est attachée à identifier :

- **Les impacts directs** : par exemple la destruction d'habitats naturels lors des travaux de terrassement ;
- **Les impacts indirects** : modification des écoulements hydrauliques, dérangement de la faune, augmentation du risque de pollution, ou introduction d'espèces exotiques envahissantes.

En phase travaux, les principaux risques relevés concernent :

- La perturbation des habitats rivulaires et des zones humides lors des interventions sur les berges (confortement) ;
- Le dérangement temporaire des espèces aquatiques et des oiseaux nicheurs ;
- Les risques de pollution accidentelle (hydrocarbures, matières en suspension) liés aux engins de chantier.

En phase exploitation, les risques portent plutôt sur :

- L'augmentation de la fréquentation humaine (piétinement, dérangement de la faune) ;
- Le risque de diffusion d'espèces végétales exotiques à partir des accotements.

Mesures d'évitement et de réduction

Pour prévenir ces impacts, le projet a intégré dès la conception la « séquence ERC » (Éviter – Réduire – Compenser). Parmi les mesures principales :

- **Évitement** :
 - Tracé privilégiant les chemins existants pour limiter les décapages et travaux neufs ;
 - Évitement des zones humides sensibles et réduction des emprises au strict nécessaire.
- **Réduction des impacts** :
 - Adaptation du calendrier des travaux pour éviter la période de reproduction des espèces sensibles ;
 - Mise en œuvre de pêches de sauvetage pour la faune aquatique avant travaux sur les berges ;
 - Techniques spécifiques de terrassement limitant la turbidité des eaux ;
 - Plan de gestion des engins et des produits polluants ;
 - Surveillance des chantiers avec dispositifs d'alerte en cas de crue.
- **Gestion en phase exploitation** :
 - Mise en place de revêtements perméables pour maintenir l'infiltration des eaux et la continuité hydrologique ;
 - Aménagement d'accotements végétalisés avec des espèces locales ;
 - Sensibilisation des usagers à la préservation des milieux naturels ;
 - Suivi écologique pour vérifier la réussite des mesures.

Conclusion de l'évaluation d'incidences

Au terme de l'analyse, l'étude conclut que le projet de véloroute n°52 ne portera pas atteinte de manière significative aux objectifs de conservation des sites Natura 2000 proches, sous réserve du respect rigoureux des mesures prévues.

L'adaptation fine du tracé, la prise en compte des habitats et des espèces protégées dès la phase de conception, et la mise en place de techniques de chantier adaptées permettent d'assurer la compatibilité du projet avec la préservation des écosystèmes Natura 2000.

11. DESCRIPTION DES METHODES DE PREVISION ET DES ELEMENTS PROBANTS UTILISES POUR IDENTIFIER ET EVALUER LES INCIDENCES NOTABLES SUR L'ENVIRONNEMENT

Objectifs de la démarche

L'étude d'impact réalisée pour le projet de véloroute n°52 répond à des obligations réglementaires : elle doit démontrer la prise en compte des effets du projet sur l'environnement et proposer des mesures adaptées. Pour cela, une analyse précise et argumentée des incidences environnementales a été menée.

L'objectif est double :

- Identifier les impacts notables du projet sur les milieux naturels et humains ;
- Justifier la pertinence des mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.

Principes généraux de l'analyse

L'évaluation des impacts a suivi les principes de la séquence **Éviter – Réduire – Compenser (ERC)**, en commençant par la recherche des solutions d'évitement dès la conception du projet.

La démarche a reposé sur :

- **Une analyse contextuelle** : intégration des données environnementales locales, des contraintes réglementaires (zones humides, Natura 2000, PPRI, documents d'urbanisme).
- **Une approche proportionnée** : le niveau de détail des études a été adapté à l'importance des enjeux sur chaque tronçon du tracé.
- **Un raisonnement multicritères** : prise en compte des enjeux environnementaux, techniques, paysagers et d'usage.

Sources de données mobilisées

Pour identifier les milieux naturels et humains potentiellement affectés par le projet, de nombreuses sources d'information ont été utilisées :

- **Données cartographiques et réglementaires** :
 - Cartes IGN, cadastre ;
 - Zonages Natura 2000, ZNIEFF, zones humides inventoriées ;
 - Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) ;
 - PLU, SCOT et autres documents d'urbanisme locaux.

- **Inventaires naturalistes existants** :
 - Données faune/flore issues des bases régionales ou nationales (INPN, SINP) ;
 - Observations locales communiquées par les acteurs du territoire.
- **Campagnes de terrain spécifiques** :
 - Reconnaissances botaniques et écologiques ;
 - Identification des habitats, zones humides et espèces patrimoniales ;
 - Repérage des usages existants et des contraintes d'accès.
- **Échanges institutionnels** :
 - Concertations préalables avec les services de l'État (DDT, OFB, DRIEAT) ;
 - Prises en compte des avis et des prescriptions réglementaires.

Méthodes d'évaluation des impacts

Pour apprécier l'incidence des aménagements, l'équipe d'étude a croisé :

- **L'état initial** du milieu : description précise des composantes environnementales présentes avant projet ;
- **Les caractéristiques techniques du projet** : tracé, nature des revêtements, mode constructif, interventions sur berges ;
- **Les scénarios de chantier et d'exploitation** : hypothèses sur la durée des travaux, le matériel employé, la fréquentation attendue en phase d'usage.

Les effets ont été évalués sous plusieurs angles :

- **Effets directs** : emprises physiques, destructions d'habitats ;
- **Effets indirects** : fragmentation des milieux, modifications hydrologiques ;
- **Effets temporaires** : nuisances en phase chantier ;
- **Effets permanents** : changements d'usage du sol, risques accrus de dérangement de la faune.

Outils et références techniques

L'évaluation des impacts s'est appuyée sur :

- Les guides méthodologiques du ministère en charge de l'Environnement (séquence ERC, étude d'impact, Natura 2000) ;
- Les recommandations du guide technique « Chaussées poreuses et infiltration des eaux pluviales » ;
- Les fiches techniques ADOPTA pour la conception de chaussées infiltrantes ;
- Les prescriptions réglementaires applicables aux travaux en zone inondable et en bordure de cours d'eau.

Des modèles simples ont été utilisés pour estimer :

- Les coefficients de ruissellement avant/après projet ;
- Les volumes de stockage et temps de vidange des structures drainantes ;
- Les surfaces impactées (zones humides, habitats rivulaires).

Validation et prise en compte des incertitudes

L'étude reconnaît les marges d'incertitude liées à la nature des milieux et à l'évolution des conditions climatiques. Elle a intégré :

- Des marges de sécurité dans les calculs hydrauliques ;
- Des hypothèses conservatrices sur les largeurs de piste ;
- La nécessité de suivis post-travaux pour vérifier l'efficacité des mesures prévues.

Conclusion sur la robustesse de la démarche

La méthode adoptée permet de justifier, de manière argumentée, la conclusion que le projet est compatible avec la préservation des milieux traversés, sous réserve de la mise en œuvre complète des mesures d'évitement, de réduction et de suivi.

Elle démontre que les choix techniques et de tracé ont été guidés par la volonté de réduire les incidences environnementales tout en répondant aux objectifs de mobilité douce du Département.

12. AUTEURS DES ETUDES

Études techniques



Département de l'Aisne

Direction de la voirie départementale (DVD)

2, rue Armand Brimbeuf 02000 LAON

Dossier d'enquête, étude d'impact, dossier de déclaration Loi sur l'eau et diagnostic de berges



Iris Conseil

10 Rue Joël le Theule,

78180 Montigny-le-Bretonneux

contact@irisconseil.fr

<https://www.irisconseil.com/>

Diagnostic écologique, zones humides et dérogations espèces protégées



Rainette

1 rue des fonds hasnons,

59144 JENLAIN

info@rainette-ecologie.com

www.rainette-ecologie.com