

Sommaire

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Présentation du projet soumis à enquête..... | 3 |
| 1.1 | Le contexte général..... | 3 |
| 1.2 | Historique du projet..... | 3 |
| 1.3 | Objectifs de l'opération..... | 3 |
| 1.4 | Description du projet..... | 4 |
| 1.4.1 | Description du tracé et usage de l'itinéraire..... | 4 |
| 1.4.2 | Profils en travers et revêtements de la véloroute n°52..... | 7 |
| 1.4.3 | Assainissement..... | 8 |
| 1.4.4 | Equipements divers..... | 8 |
| 1.5 | Acquisitions foncières..... | 8 |
| 1.6 | Phases de réalisation du projet..... | 9 |
| 1.7 | Les utilisateurs..... | 9 |
| 1.8 | Les trafics..... | 9 |
| 2 | Analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet..... | 9 |
| 2.1 | Situation..... | 9 |
| 2.2 | Etat initial du milieu physique..... | 9 |
| 2.2.1 | Le relief, la géologie et le contexte géotechnique..... | 9 |
| 2.2.2 | Les eaux souterraines et superficielles..... | 9 |
| 2.2.3 | Les risques naturels..... | 10 |
| 2.2.4 | Le climat..... | 10 |
| 2.2.5 | La qualité de l'air..... | 10 |
| 2.3 | Etat initial du milieu naturel..... | 10 |
| 2.4 | Etat initial du patrimoine culturel et paysager..... | 10 |
| 2.5 | Etat initial du milieu humain..... | 10 |
| 2.5.1 | Les activités..... | 10 |
| 2.5.2 | Le tourisme..... | 10 |
| 2.5.3 | Les risques technologiques..... | 11 |
| 2.5.4 | Le cadre urbain et les équipements..... | 11 |
| 2.5.5 | Les documents d'urbanisme et de planification..... | 11 |
| 2.5.6 | Le foncier..... | 11 |
| 2.5.7 | Les usages actuels sur les emprises du projet..... | 11 |
| 2.5.8 | Les réseaux..... | 11 |
| 2.5.9 | Les déplacements..... | 11 |
| 2.5.10 | Le bruit..... | 12 |
| 3 | Analyse des effets du projet sur l'environnement..... | 12 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 3.1 | Effets positifs..... | 12 |
| 3.2 | Effets généraux temporaires en période de travaux..... | 13 |
| 3.2.1 | Les effets temporaires sur le milieu physique..... | 13 |
| 3.2.2 | Les effets temporaires sur le milieu naturel..... | 13 |
| 3.2.3 | Les effets temporaires sur le paysage..... | 13 |
| 3.2.4 | Les effets temporaires sur le milieu humain..... | 13 |
| 3.3 | Effets généraux permanents..... | 14 |
| 3.3.1 | Les effets directs et indirects sur le milieu physique..... | 14 |
| 3.3.2 | Les effets directs et indirects sur le milieu naturel..... | 15 |
| 3.3.3 | Les effets directs et indirects sur le patrimoine et le paysage..... | 15 |
| 3.3.4 | Les effets directs et indirects sur le milieu humain..... | 15 |
| 3.3.5 | Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus..... | 16 |
| 4 | Etude de variantes et choix de la solution proposée, notamment du point de vue de l'environnement..... | 16 |
| 4.1 | Variantes..... | 16 |
| 4.1.1 | Variante « zéro »..... | 16 |
| 4.1.2 | Variante de tracé général..... | 16 |
| 4.1.3 | Variantes ponctuelles..... | 17 |
| 4.2 | Intérêts du projet..... | 17 |
| 4.3 | Choix des aménagements..... | 17 |
| 5 | Compatibilité du projet avec les documents de planification environnementale | 18 |
| 5.1 | Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme..... | 18 |
| 5.1.1 | Le SCoT..... | 18 |
| 5.1.2 | Les documents d'urbanisme à l'échelle des communes..... | 18 |
| 5.1.3 | Le Plan de Déplacement Urbain..... | 18 |
| 5.2 | Compatibilité du projet avec les documents de gestion et conservation de la ressource en eau | 18 |
| 5.2.1 | Le SDAGE Seine et cours côtiers normands..... | 18 |
| 5.2.2 | Le SAGE..... | 18 |
| 5.2.3 | Le Plan de Prévention des Risques Inondation de la Marne..... | 18 |
| 5.3 | Compatibilité du projet avec les documents de gestion et de conservation des milieux naturels | 18 |
| 5.3.1 | Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique..... | 18 |
| 5.3.2 | Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Environnement..... | 18 |
| 5.4 | Compatibilité avec les orientations du Grenelle de l'Environnement..... | 18 |
| 6 | Mesures envisagées en faveur de l'environnement..... | 19 |
| 6.1 | Mesures envisagées en période de travaux..... | 19 |
| 6.1.1 | Les mesures en faveur du milieu physique et naturel en période de travaux..... | 19 |
| 6.1.2 | Les mesures en faveur du milieu humain en période de travaux..... | 19 |
| 6.2 | Mesures envisagées après la mise en service..... | 20 |
| 6.2.1 | Les mesures en faveur du milieu physique et naturel..... | 20 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 6.2.2 | Les mesures en faveur du milieu naturel..... | 20 |
| 6.2.3 | Les mesures en faveur du patrimoine et le paysage..... | 21 |
| 6.2.4 | Les mesures en faveur du milieu humain | 21 |
| 6.3 | Synthèse des mesures d’évitement, de réduction, de compensation et d’accompagnement.... | 22 |
| 6.4 | Evaluation du coût des mesures | 22 |
| 7 | Analyse des méthodes utilisées et des difficultés rencontrées pour évaluer les effets du projet sur l’environnement..... | 22 |
| 8 | Auteurs de l’étude d’impact et des études qui ont contribué à sa réalisation | 22 |
| 9 | Appréciation des impacts du programme | 22 |

Le résumé non technique a pour objet de faciliter la compréhension par le public de la présente étude d'impact relative à l'opération d'aménagements cyclables de la véloroute n°52 entre Crouettes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne.

Il reprend l'ensemble des éléments importants de cette étude sous forme synthétique.

1 Présentation du projet soumis à enquête

1.1 Le contexte général

Comme le stipule l'article L. 122-1 et suivant du Code de l'Environnement relatif à la protection de la nature, « les études préalables à la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages, qui, par l'importance de leurs dimensions ou de leurs incidences sur le milieu naturel, peuvent porter atteinte à ce dernier, doivent comporter une étude d'impact permettant d'en apprécier les conséquences ».

La présente opération a pour objet l'élaboration de l'étude d'impact pour le dossier d'enquête publique dans le cadre du projet d'aménagements cyclables de la véloroute n°52 entre Crouettes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne.

L'étude d'impact doit remplir une double fonction, elle est à la fois :

- Un instrument de conception du projet pour le Maître d'Ouvrage qui peut prévoir les impacts du projet et ainsi proposer des mesures compensatoires,
- Un document d'aide à la décision pour l'administration chargée de l'instruction du dossier.

Pour répondre à ces objectifs et conformément à l'article R 122-3 du Code de l'environnement, le contenu de l'étude d'impact doit être en relation avec l'importance des travaux d'aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement.

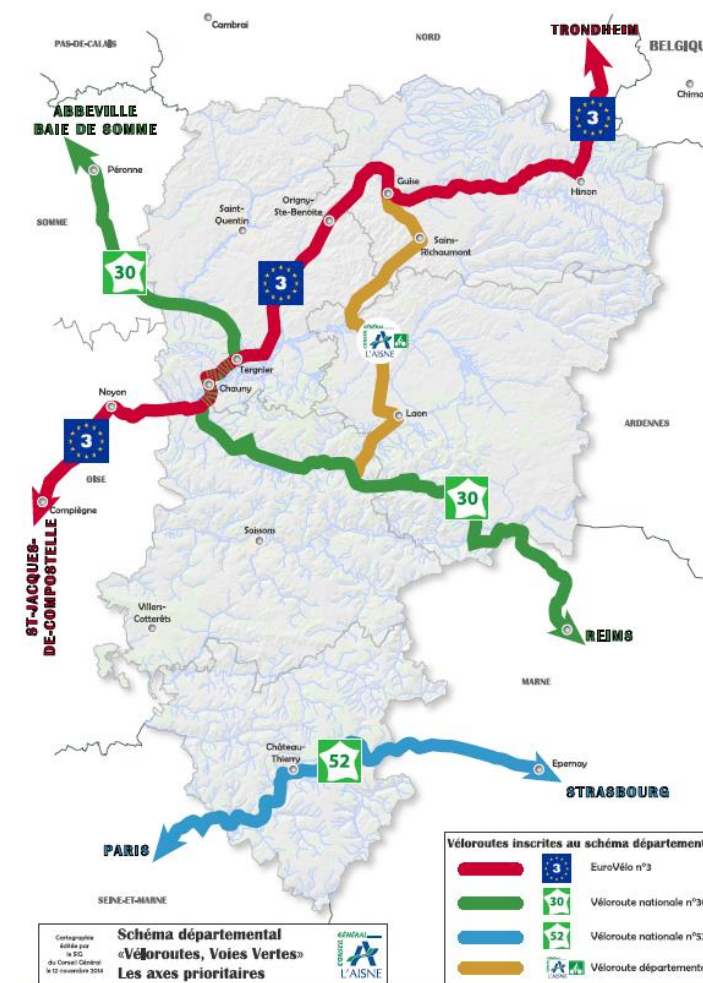
Selon la circulaire du 31 mai 2001 relative à la mise en œuvre du schéma national des véloroutes et voies vertes, les **véloroutes** sont des itinéraires pour cyclistes à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions.

Elles empruntent tous types de voies sécurisées, dont les **voies vertes**. Les « voies vertes » sont des aménagements en site propre réservés aux déplacements non motorisés. Elles sont destinées aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et, dans certains cas, aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de population locale. Elles doivent être accessibles au plus grand nombre, sans grande exigence physique particulière, sécurisées et jalonnées. Elles sont conçues de façon à satisfaire tous les utilisateurs visés. Elles répondent au code de la route (art. R.110-2) et le panneau ci-dessus (type C115) les symbolise.



Le projet de la véloroute n°52 est inscrit aux Schémas national, régional et départemental des véloroutes et voies vertes. C'est un itinéraire de longue distance qui relie STRASBOURG à PARIS. Et il passe par l'Aisne, en longeant la Marne. A noter que dans l'Aisne, le schéma départemental des

Véloroutes et Voies Vertes a été adopté le 5 décembre 2011. Il est constitué de 4 itinéraires d'intérêt européen, national ou départemental :



L'**EuroVelo 3** qui est un itinéraire européen qui relie TRONDHEIM en Norvège à SAINT-JACQUES DE COMPOSTELLE en Espagne et qui traverse l'Aisne sur 110 km ;

La **Véloroute n°30** qui relie DIJON à la Baie de Somme et qui traverse l'Aisne sur 116 km ;

La **Véloroute n°52** qui relie PARIS à STRASBOURG et qui traverse l'Aisne sur 44 km ;

La **véloroute départementale** qui relie l'EuroVelo n°3 à MONAMPTUEUIL sur 60 km.

C'est ainsi un total de 330 km d'itinéraires dont 235 en « site propre » (c'est-à-dire sans circulation automobile) que le Département ambitionne d'aménager. Actuellement, sur les 235 km d'itinéraires en site propre à aménager, 110 km sont en service (EuroVelo 3 et Voie Verte de l'Ailette)

1.2 Historique du projet

En 2007, l'Union des Communautés de Communes du Sud de l'Aisne a engagé une étude de faisabilité d'une voie verte le long de la Marne avec pour objectif

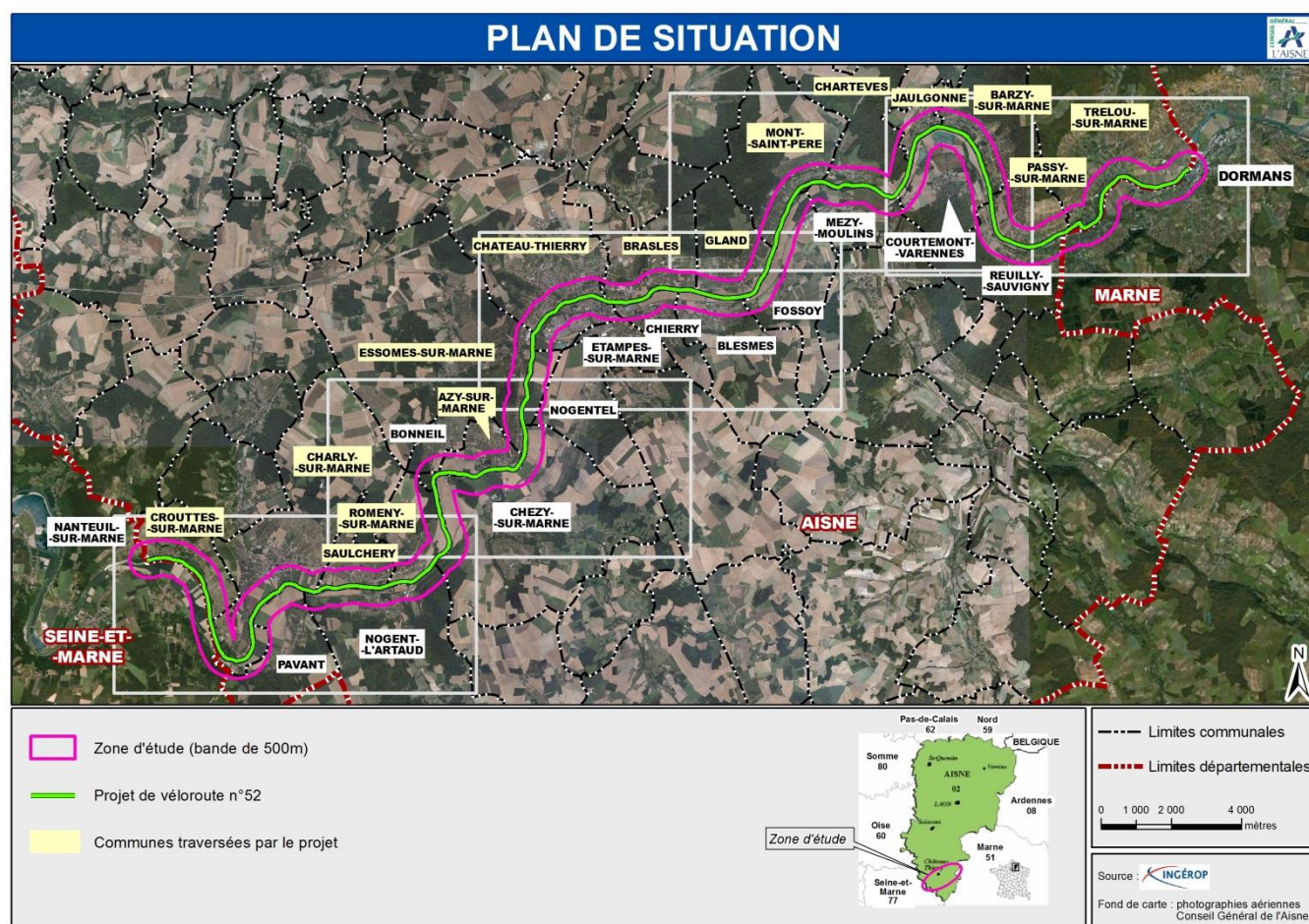
1.3 Objectifs de l'opération

Le futur aménagement cyclable entre Crouettes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne a pour objectif principal d'améliorer le maillage départemental des véloroutes et voies vertes dans des conditions de déplacement satisfaisantes tout en assurant la sécurité des usagers.

L'aménagement de la véloroute n°52 et des carrefours seront conçus et définis de manière à perturber le moins possible le cadre de vie des riverains et la circulation des usagers durant la période de travaux. La nature du revêtement du chemin de halage (enherbé ou à usage agricole essentiellement), la présence des rétrécissements, des restrictions d'accès ainsi que des clôtures existant aujourd'hui le long de l'itinéraire, empêchant ainsi la pratique sécurisée et confortable du vélo et de la marche.

Depuis 2007, le vélo est devenu la première activité physique des français : 42% de la population, soit 24 millions de pratiquants, dont 16,8 millions de réguliers (au moins une fois par mois) ;
Un poids économique global de 4,5 milliards d'euros, 35 000 emplois et 600 Millions d'euros de recettes fiscales ;
Une intensité en emploi élevée : 10 emplois par million d'€ contre 2,5 en moyenne dans l'industrie ;
L'observatoire du Cycle établit un bilan positif du marché du cycle en 2013 avec des ventes en progression et un chiffre d'affaires total de 1,502 milliards d'euros ;
La France est la 1^{ère} destination touristique à vélo (source : ATOUT FRANCE) avec des itinéraires phares tels que la Loire à Vélo ou le Tour de Bourgogne à Vélo) ;
Le vélo est devenu un critère important dans le choix des séjours touristiques ;
Des impacts santé conséquents et positifs : en moyenne, 1€ de dépense de santé économisée par km parcouru.

Les aménagements prévus sur la V52 dans sa traversée de l'Aisne, visent à sécuriser les déplacements cyclables et à offrir un nouvel axe de déplacements doux à usage touristique et de loisirs.

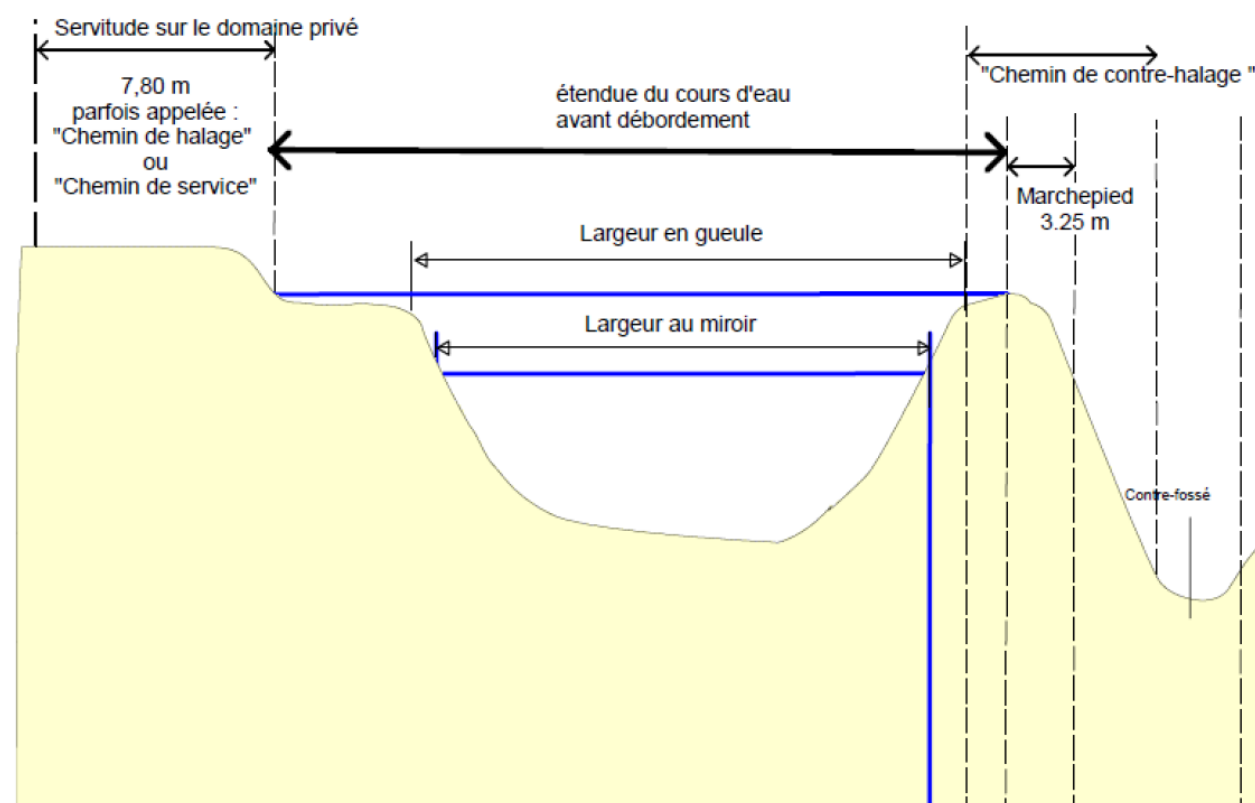


1.4 Description du projet

1.4.1 Description du tracé et usage de l'itinéraire

Le projet consiste en l'aménagement d'une **véloroute** entre Crouttes-Sur-Marne et Trélou-Sur-Marne. Cette future véloroute s'inscrit dans un itinéraire plus long reliant Paris à Strasbourg et nommé la Véloroute n°52.

Le tracé de la véloroute n°52 dans sa traversée de l'Aisne s'effectue en rive droit de la Marne, sur le chemin de halage existant mais qu'il convient de rendre cyclable. Ce chemin de halage est frappé d'une servitude qui grève les propriétés dans un espace de 7,80m de largeur le long des bords de la Marne. La représentation de cette servitude est la suivante :



Sources : Ministère de l'Écologie et du Développement durable, des Transports et du logement – guide méthodologique de numérisation – juin 2013

Cette véloroute aura différents types d'aménagements que nous détaillons ci-après, selon 4 sections caractéristiques que l'on pourra retrouver sur le futur tracé :

- **Section 1 : voie verte en secteur très végétalisé, sans urbanisation ni usage agricole**

Une part importante de l'itinéraire se trouve en section « naturelle », sans habitations ou usages agricoles immédiats.



Ces portions, à l'heure actuelle très accidentées, sont difficilement accessibles malgré la présence du chemin de halage. Elles seront donc aménagées en **voies vertes** au sens de l'article 110-2 du code de la route avec proscription de circulation pour les véhicules motorisés à l'exception des véhicules de services. Les revêtements sont détaillés ci-après, mais le rendu sera le suivant (photo prise sur la voie verte de l'Ailette – crédits CG02) :



Photo de la voie verte de l'Ailette (Conseil départemental de l'Aisne)

L'aménagement consiste en la création d'une piste en couche de roulement en fines variant de 2 m à 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.

- **En section 2 : section en voie verte et passage le long d'habitations**

Ce type de section correspond, par exemple, à ce que l'on pourrait retrouver à l'approche de la commune d'Azy-sur-Marne, où succède à la voie verte (1), une portion habitée le long de la Marne (photo ci-après) avec accès depuis une route départementale ou le centre-bourg (3). Chaque fin de voie verte sera aménagée et sécurisée pour éviter d'une part toute intrusion de véhicule motorisé et, d'autre part, prévenir les cyclistes et randonneurs qu'ils quittent une section en site propre.

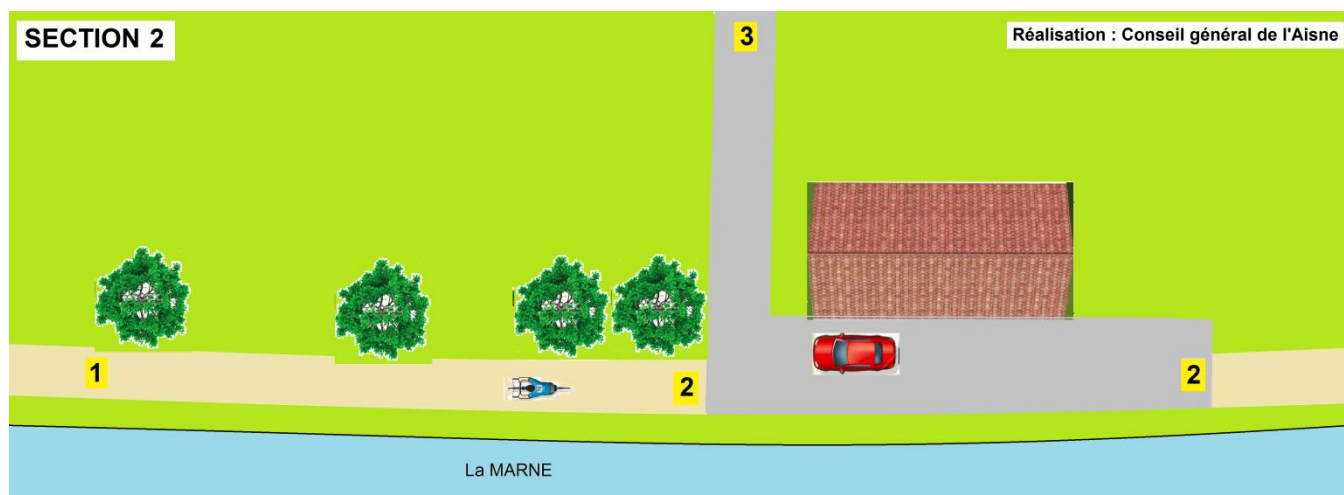


Photo du chemin de halage à l'approche d'AZY-SUR-MARNE (Conseil départemental de l'Aisne)

Page suivante, une photo de l'arrivée à un carrefour, sur la voie verte de l'Axe Vert de Thiérache.



Photo prise sur l'Axe vert de Thiérache, à l'approche d'une intersection (Conseil départemental de l'Aisne)

- **Section 3 : voie cyclable en secteur agricole**



Photo d'espaces cultivés le long du chemin de halage (Conseil départemental de l'Aisne)

Plusieurs portions de l'actuel chemin de halage se trouvent en limite d'emprises agricoles et de parcelles cultivées. Le chemin sert souvent de voie d'accès et de zone de retournement des engins. Il est d'ailleurs très impacté (présence d'ornières).

Sur ces portions, la piste cyclable ne sera pas classée en voie verte au sens du code de la route dans la mesure où la circulation de véhicules motorisés sera toujours autorisée. La structure de la chaussée cyclable sera renforcée de manière à assurer la cohabitation de ces différents usages.

- **Section 4 : circulation sur route avec les véhicules motorisés**

Dans les portions en ville, plus particulièrement CHATEAU-THIERRY, le tracé se fondera avec la voirie urbaine. Les cyclistes emprunteront les mêmes voies que les automobilistes.

Cela se rencontrera également à l'occasion d'une variante au tracé.

1.4.2 Profils en travers et revêtements de la véloroute n°52

L'aménagement consiste en la création d'une piste en enduit bicouche ocre ou en couche de roulement en fines variant de 2 m à 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.

Cet aménagement est destiné à sécuriser les déplacements cyclables sur cet itinéraire et à offrir un nouvel axe de déplacements doux à usage touristique.

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

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

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

L'ensemble de l'itinéraire ne sera pas aménagé de façon identique. Le projet sera « segmenté » en fonction des usages, des pratiques attendues et des contextes rencontrés :

- Type 1.3 : voies vertes à usage de voie verte et agricole (bicouche, sur 34,22 km sur 2,5 m de large au maximum) ;
- Type 1.2 Ter : voies vertes neuve à usage de voie verte uniquement (roulement en fines, sur 2,73 km sur 2 m de large) ;

- Type 1.2 : voies vertes neuve à usage de voie verte uniquement (bicouche, sur 818 m sur 2,5 m de large) ;
- Type 1.4 : voie verte avec structure existante sur chemin (bicouche, sur 2,5 km sur 3 m de large) ;
- Type 1.2 Bis : voies vertes neuve à usage de voie verte uniquement (roulement en fines, sur 5,8 km sur 2,5 m de large) ;
- Jalonnement sur route et circulations douces existantes sur 2,31 km.

Le projet en voie verte est réalisé à :

- 18 % en roulement en fines,
- 82 % en bicouche.

La véloroute n°52 fera l'objet d'un jalonnement complet via de la signalisation directionnelle de police de type DV43 et DV21 :



Photo d'un panneau de type DV43 sur l'EuroVelo 3 (axe vert de Thiérache) (Conseil départemental de l'Aisne)

Un passage sur voirie communale ou départementale interviendra sur 2,31 km.

Le profil en long sera calé au maximum au niveau du terrain naturel tout en incluant les contraintes des voies vertes (pente de 3% au maximum).

La largeur de cette voie varie de 2 m à 3 m en fonction des usages et besoins des riverains, de VNF, des sensibilités écologiques mais aussi des limites de propriétés.

Par ailleurs, les sections réalisées en site propre auront :

- une largeur de 2 m au maximum pour 6 %,
- une largeur de 2,5 m au maximum pour 89 %,
- une largeur de 3 pour 5%.

La réduction de la largeur des profils permet de réduire l'impact sur les zones humides et les milieux identifiés dans les études écologiques ainsi que la surface imperméabilisée.

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

1.4.3 Assainissement

Assainissement des voies vertes

Sur les sections en voie verte, les eaux de pluie s'écouleront librement vers le milieu naturel récepteur comme à l'heure actuelle. L'infiltration des eaux pluviales se fera dans les accotements de la voie verte comme c'est le cas aujourd'hui puisque les eaux du chemin existant s'infiltreront sur place ou dans les accotements selon les secteurs.

Assainissement des véloroutes

Sur la section en véloroute, c'est-à-dire en voie partagée à Château-Thierry sur environ 200 m, l'assainissement existant ne sera pas modifié, la largeur de la voie n'étant pas modifiée. Si nécessaire, le réseau existant sera curé dans le cadre de travaux d'entretien.

1.4.4 Equipements divers

Signalisation

Des panneaux de police, conformes au code de la route pour les véloroutes en voie partagée, ainsi que pour les voies vertes, indiqueront les catégories d'usagers admis.

Une signalisation directionnelle (jalonnement), avec l'indication des distances sera également mise en place. Cette signalisation sera intégrée de façon optimale afin de ne pas dégrader l'environnement de la véloroute. Elle sera homogène sur l'ensemble de l'itinéraire et conçue pour se confondre le plus possible avec le cadre dans lequel elle sera mise en place.

Ouvrages d'art

Tout au long du tracé, des ouvrages d'art permettent la traversée des voies existantes ou du réseau hydrographique par le chemin existant.

Dans le cadre du projet, des ouvrages d'art feront si nécessaire l'objet de travaux de réfection.

Les différents types de travaux prévus sont la réfection de buses, le remplacement de dalle béton, la reprise des maçonneries, le rejointoiement, le nettoyage et l'étanchement.

Aucun ouvrage d'art supplémentaire ne sera créé dans le cadre du projet.

Equipements de sécurité et entretien

Les équipements prévus dans le cadre du projet pour la sécurisation des déplacements des usagers de la future piste sont :

- la sécurisation des carrefours en fonction du danger (type de voie traversée) : panneaux de signalisation verticale, signalisation horizontale (sigle, bande de résine verte, bande STOP...), îlots de séparation des cyclistes en fonction de leur sens de circulation ;
- la mise en place de barrières en bois lorsque le risque de chute existe (traversée des ponts par exemple),
- l'interdiction de l'accès à la voie verte ainsi qu'aux bandes cyclables à tout véhicule motorisé (mise en place de plots en bois aux intersections entre la future piste et les voies routières et indication par signalisation de police) ainsi qu'aux chevaux,
- la limitation de la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble de la piste cyclable.

L'accès des véhicules motorisés à la future piste sera limité à chaque intersection par la mise en place de plots en bois de part et d'autre de la chaussée de la piste. La signalisation de police mettra en évidence cette interdiction.

Le Conseil départemental de l'Aisne assurera l'entretien et la gestion de la future piste cyclable.

Zones d'arrêts et de stationnements

Aucune aire d'arrêt, de repos, aucun parking, aucun aménagement de berges ou travaux d'accompagnement en faveur de la pêche ne sont prévus dans ce projet.

Les parkings pour l'emprunt de la véloroute n°52 correspondent à des parkings existant localisés au sein des communes.

Mesures d'accompagnement en faveur des zones humides

Des mesures spécifiques d'accompagnement en faveur des zones humides sont prévues dans le cadre du projet.

Bien que non exigées réglementairement, elles font partie du projet d'aménagement porté par le Département de l'Aisne.

Ces mesures consistent en la restauration ou la gestion de zones humides pré-identifiées dans l'étude écologique qui a été menée dans le cadre de la définition du projet.

1.5 Acquisitions foncières

Le projet d'aménagement cyclable de la véloroute n°52 nécessite des acquisitions foncières mais aucune démolition.

1.6 Phases de réalisation du projet

Le projet sera réalisé en plusieurs phases suivant les négociations avec les différents acteurs (VNF, ONF, communes) et l'importance fonctionnelle de chaque tronçon.

1.7 Les utilisateurs

Les utilisateurs seront tout à la fois des habitants des communes traversées ou proches pour des déplacements récréatifs (balade, découverte) et des touristes pratiquant la randonnée pédestre ou le cyclotourisme. En effet, cette liaison sera connectée au réseau de liaisons douces reliant la baie de Somme à Reims permettant ainsi de parcourir en route sécurisée de longues distances. L'aménagement sera utilisé par les piétons, les cyclistes et cyclotouristes, les rollers, etc., mais également les personnes à mobilité réduite dont les personnes en fauteuil roulant.

La circulation d'engins, qui assurent notamment l'entretien de la véloroute n°52, sera réglementée.

1.8 Les 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.

Aucune évaluation fine des trafics de vélos attendus sur la future piste cyclable n'a pu être effectuée. En effet, il est difficile d'évaluer l'attractivité touristique que générera le projet.

Cependant, compte tenu du maillage des pistes cyclables départementales créé par le projet et la volonté de développer le cyclotourisme dans le secteur, l'attractivité du projet est avérée et ce dernier engendrera très probablement une augmentation de la fréquentation sur les pistes cyclables connectées au projet.

L'étude prévisionnelle de la fréquentation de la véloroute n°52 s'est appuyée sur un suivi de l'Eurovéloroute n°3 déjà aménagée au niveau de l'axe vert de la Thiérache qui passe par la commune d'Autreppes.

La fréquentation future est estimée à un maximum de 250 passages de piétons et 160 passages de vélos par semaine.

Des compteurs seront mis en place après la mise en service de la véloroute n°52 Crouttes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne.

2 Analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet

2.1 Situation

Le projet est situé dans le département de l'Aisne entre Crouttes-sur-Marne à l'Ouest, à la limite du département de la Seine et Marne, et Trélou-sur-Marne à l'Est, à la limite départementale de la Marne.

La quasi-totalité de l'itinéraire est actuellement constitué de chemins en revêtement naturel (chemins enherbés ou chemins de terre). Certaines sections de l'itinéraire sont toutefois aujourd'hui déjà revêtues.

La majeure partie de l'itinéraire fait l'objet de travaux d'entretiens (tonte, comblement des trous, élagage) afin de permettre la circulation des engins agricoles et des randonneurs.

2.2 Etat initial du milieu physique

2.2.1 Le relief, la géologie et le contexte géotechnique

Longeant la Marne, le relief est peu marqué au niveau de l'itinéraire. En effet, l'altitude sur le tracé de la véloroute n°52 varie entre 50 et 70 mètres environ.

On retrouve différentes couches géologiques sur la zone d'étude (500 mètres de part et d'autre de la véloroute n°52) : alluvions, barthonien, crétacé supérieur, lutécien, quaternaire, thanétien, yprésien.

Le contexte géologique de la zone d'étude ne constitue pas une contrainte pour l'aménagement cyclable de la véloroute n°52.

2.2.2 Les eaux souterraines et superficielles

L'état quantitatif des masses d'eau souterraine dans la zone d'étude est actuellement bon d'après l'Atlas de l'Eau en Picardie (juin 2010).

La zone d'étude est située sur des terrains perméables dans lesquels une éventuelle pollution se propage rapidement.

La totalité du Département de l'Aisne est classée en zone vulnérable au titre de la Directive "Nitrates" (91/676).

A noter que 17 périmètres de protections de captages d'alimentation en eau potable sont recensés dans la zone d'étude. Deux d'entre eux, situés sur la commune d'Azy-sur-Marne, sont interceptés par le projet.

La zone d'étude présente un réseau hydrographique dense. Le cours d'eau principal est la rivière de la Marne, affluent de la Seine.

De nombreux Ru et petits ruisseaux sont présents dans la zone d'étude ; la plupart d'entre eux se jettent dans la Marne.

Les cours d'eau de la zone d'étude présentent un état écologique médiocre à moyen.

Les cours d’eau de Picardie présentent un intérêt majeur pour la pêche, les deux tiers sont classés en première catégorie piscicole.

Les rives de la Marne sont bordées de zones à dominantes humides.

2.2.3 Les risques naturels

La nappe d’eau souterraine est sub-affleurante sur la majeure partie de la zone d’étude.

Toutes les communes de la zone d’étude sont concernées par le risque d’inondation par débordement de cours d’eau. Le Plan de Prévention du Risque Inondation de la Marne a été approuvé le 16 novembre 2007. Il concerne directement les communes de la zone d’étude.

2.2.4 Le climat

Le climat de l’Aisne est de type atlantique humide et frais, aux vents d’Ouest dominants, à forte nébulosité, au régime pluvieux régulier.

2.2.5 La qualité de l’air

Comparativement à d’autres régions françaises, la qualité de l’air en Picardie, et donc dans la zone d’étude, peut être qualifiée de bonne.

2.3 Etat initial du milieu naturel

Une étude faune-flore spécifique au projet a été réalisée sur un cycle biologique annuel.

Aucune espèce végétale protégée n’a été recensée sur le territoire d’étude lors des différents passages sur site effectués dans le cadre de cette étude.

Sur l’aire d’étude, l’enjeu vis-à-vis des espèces invasives est localement fort (habitats patrimoniaux envahis).

La surface totale de zone humide considérée dans l’aire d’étude est de 43,22 ha. Elles sont localisées au niveau des marges du chemin de halage existant.

A noter que le chemin actuel lui-même ne constitue pas une zone humide. En effet les sols constitutifs du chemin sont fortement tassés et remblayés avec des matériaux tout venants.

La mosaïque d’habitats identifiée sur l’aire d’étude accueille un cortège faunistique présentant une diversité assez remarquable avec des espèces présentant un enjeu écologique fort au regard de leur statut de conservation défavorable en Picardie.

Les secteurs concentrant les principaux enjeux sont localisés au niveau des annexes hydrauliques et des zones humides associées.

2.4 Etat initial du patrimoine culturel et paysager

Certaines communes traversées par le projet ont fait l’objet d’un arrêté de zonage archéologique : Azy-sur-Marne, Brasles, Chartèves, Essômes-sur-Marne, Gland, Jaulgonne et Mont-Saint-Père.

De nombreux monuments historiques sont présents à proximité de la véloroute n°52.

Deux Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager sont recensées sur les communes d’Essômes-sur-Marne et de Château-Thierry.

La zone d’étude est incluse dans les paysages de la vallée de la Marne qui offre une mosaïque de paysages : vallée avec des coteaux couverts de vignes puis grandes cultures en plaine, élevage et prairies. Le relief contribue pour beaucoup à rythmer le paysage.

2.5 Etat initial du milieu humain

2.5.1 Les activités

La zone d’étude est largement constituée d’espaces agricoles.

Dans le Sud de l’Aisne, en 2010, 1 258 exploitations agricoles individuelles étaient enregistrées, ce qui correspond à une diminution de près de 16% depuis 2000 et de plus de 28% depuis 1988.

La zone d’emploi de Château-Thierry a par ailleurs vu ses effectifs diminuer dans le secteur industriel (-17,1% des salariés entre 1999 et 2008).

L’augmentation des emplois dans les secteurs du commerce et des services, et dans une moindre mesure dans le bâtiment, a réussi à compenser la perte des emplois agricoles et industriels.

2.5.2 Le tourisme

L’Aisne accuse un retard en matière de développement d’une offre de loisirs ludo-touristiques. Cette carence se retrouve dans les statistiques de l’emploi touristique.

A l’échelle du Sud de l’Aisne, on compte 813 emplois, salariés liés à l’activité touristique, ce qui représente 16% de l’emploi touristique du département et fait du Sud de l’Aisne le troisième bassin d’emplois touristiques axonnais, loin derrière le Laonnois-Soissonnais (53%) et le Saint-Quentinois (24%) mais devant la Thiérache (7%).

Ces 813 emplois, représentent à l’échelle du Sud de l’Aisne, entre 2 et 3% de l’emploi salarié total.

La Marne, le patrimoine naturel et les activités qui y sont liées font partie des principales richesses touristiques du Pays du Sud de l’Aisne. Le patrimoine architectural fait partie des autres richesses du territoire. Des abbayes, clochers, églises et abbayes sont présents dans de nombreuses communes.

Aux abords de la zone d’étude, plusieurs sites pourraient bénéficier du développement touristique lié à la véloroute, 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.

2.5.3 Les risques technologiques

Quelques ICPE sont recensées sur les communes situées à proximité du projet. Aucune des ICPE recensées dans la zone d’étude n’est classée Seveso

Le PPRT de l’entreprise FM Logistics est située au Nord de l’autoroute A4, au niveau de la zone industrielle de l’Omois, en dehors de la zone d’étude, à environ 3 km de la véloroute n°52.

D’après les Dossiers Départementaux des Risques Majeurs (DDRM) de l’Aisne, de la Marne et de la Seine et Marne, les communes de Nogent-l’Artaud, Dormans et Courthiezy sont concernées par le risque de transport de matières dangereuses.

2.5.4 Le cadre urbain et les équipements

Le niveau d’équipements du département de l’Aisne est plus faible qu’en moyenne nationale. Il dépend fortement de la taille des communes or le département de l’Aisne comporte beaucoup de petites communes.

Certaines communes de la zone d’étude disposent d’établissements scolaires, d’équipements de santé, d’équipements touristiques et de commerces et services de proximité.

Les équipements sont plus nombreux dans les pôles les plus urbains identifiés sur le territoire dont la fonction de « relais » vers les communes alentours est essentielle. Il s’agit principalement de Château-Thierry et des communes périphériques, de Charly-sur-Marne, Fère-en-Tardenois, Neuilly-Saint-Front, La Ferté-Milon, Crézancy et Chézy-sur-Marne.

De façon plus diffuse, des écoles primaires et secondaires, des chambres d’hôtes ou gîtes, campings, hôtels, des boulangeries et clubs de Canoë Kayak sont présents aux abords de la véloroute n°52. Des circuits de balades sont également accessibles depuis la véloroute n°52.

De nombreuses aires d’arrêts existent aussi le long de l’itinéraire.

La vallée de la Marne est un atout pour le territoire en termes d’offre sportive puisqu’un certain nombre d’équipements liés à l’eau y sont présents.

2.5.5 Les documents d’urbanisme et de planification

Les communes de la zone d’étude font parties du SCoT du Pays du Sud de l’Aisne qui compte 124 communes et s’étend sur 1 207 km². Ce SCoT est en cours d’élaboration.

Les communes de la zone d’étude disposent très majoritairement d’un PLU ou d’un POS.

L’itinéraire est très majoritairement situé en zone Naturelle ou Agricole.

Le projet de véloroute n°52 (précédemment appelé Véloroute n°15) est inscrit au régional des voies vertes et véloroutes adopté le 3 février 2006.

Le SRCAE de Picardie a été signé le 6 juillet 2012 par le Préfet de Région. Ce document propose de mettre la Picardie sur la voie d’une réduction de 20% de ses émissions de gaz à effet de serre en 2020 et de 75% en 2050.

L’orientation D3 du volet « Transports et urbanisme » préconise ainsi d’adapter les infrastructures et l’aménagement urbain aux modes de déplacement alternatifs.

D’après le fichier national des études d’impact, aucun projet n’est en cours sur les communes de la zone d’étude.

2.5.6 Le foncier

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

2.5.7 Les usages actuels sur les emprises du projet

Les usages recensés sur la future voie verte sont :

- La marche,
- La pêche,
- La pratique du VTT,
- La pratique du Motocross/Quad,
- Les accès des riverains,
- L’équitation,
- Le passage d’engins agricole sur certaines sections.

2.5.8 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.

2.5.9 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. Cependant, dans la direction Nord-Sud, on constate que la position excentrée par rapport à la région picarde du Pays du Sud de l’Aisne est renforcée par le réseau routier qui ne présente que peu de liaisons Nord-Sud structurantes.

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.

Les transports en commun dans le Sud de l’Aisne sont en cours de développement avec la mise en place en 2010 d’un nouveau réseau de bus, Fablio, qui permet la desserte de 24 communes. Cependant, la desserte par les transports en commun est faible et des déséquilibres sont constatés entre les communes de la zone d’étude.

Peu de liaisons douces aménagées sont présentes sur le territoire du Sud de l’Aisne. Il existe cependant une bande cyclable pour contourner l’Isle de Château-Thierry, une piste cyclable le long de l’avenue de

Montmirail à Etampes-sur-Marne et dans le quartier Blanchard de Château-Thierry, ainsi qu'une promenade destinée aux piétons et aux vélos le long de la Marne. L'offre en stationnement pour les deux roues est peu développée.

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

Le Syndicat Intercommunal de Transports Urbains de l'agglomération de Château-Thierry (SITUACT) a initié en 2002, en collaboration avec la Ville de Château-Thierry et la Communauté de communes de la Région de Château-Thierry, une réflexion sur une politique globale de déplacements sur 23 communes de l'agglomération de Château-Thierry par le biais de l'élaboration d'un PDU.

Ce programme d'action se décline en 9 objectifs dont :

- Favoriser les modes doux (vélo et marche à pied) pour rééquilibrer l'usage des différents modes de déplacements. Cela ne peut fonctionner que si une amélioration de l'offre en mode doux est opérée, c'est-à-dire en créant ou en aménageant de véritables réseaux piétons/vélo, et par des actions de sensibilisation à destination des habitants,
- Mieux prendre en compte les déplacements dans les documents d'orientation, de planification, d'urbanisme et les projets d'aménagement.

2.5.10 Le bruit

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

3 Analyse des effets du projet sur l'environnement

3.1 Effets positifs

La réalisation du projet d'aménagements cyclables de la véloroute n°52 engendrera un certain nombre d'effets positifs, qui découlent des objectifs même de l'opération.

Ainsi, la réalisation du projet constitue par elle-même une mesure permettant d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité des véhicules non motorisés et des piétons.

L'aménagement de la véloroute n°52 permettra :

- **de compléter le maillage départemental des pistes cyclables,**
- **de contribuer à la réalisation du schéma régional des véloroutes,**
- **d'améliorer la sécurité des usagers des modes doux sur l'ensemble de l'itinéraire.**
- **de contribuer au développement touristique des territoires qu'il traverse,**

Tout cela :

- **sans défricher des surfaces végétales importantes,**
- **sans remanier fortement les terrains (pas de terrassements autres que ceux pour la mise en place de la couche de roulement au niveau du terrain naturel).**

Apprécier l'effet du projet sur les populations et l'économie est difficile en raison de son caractère indirect. La mise en service du projet pourra de façon indirecte entraîner la création ou le développement d'activités ou d'emplois sur le site ou à proximité.

L'amélioration de la desserte pour les modes doux de la zone ne pourra en effet que jouer un rôle de vitrine dynamisant le secteur et notamment pour les équipements touristiques situés à proximité du projet.

A titre de comparaison, l'étude réalisée par le cabinet Altermodal sur les véloroutes et voies vertes de Bourgogne a été utilisée pour évaluer les retombées économiques de l'aménagement de la véloroute n°52. Selon cette étude, les **retombées économiques pourraient s'élever à 2 450 000 euros par an.**

3.2 Effets généraux temporaires en période de travaux

3.2.1 Les effets temporaires sur le milieu physique

Les effets temporaires sur le relief et la géologie

Les terrassements et la constitution du revêtement pourront entraîner des soulèvements de poussières. L'axe en plan et le profil en long du projet ont été calés au plus près du terrain naturel, les terrassements et leurs effets sont donc extrêmement limités.

Les travaux n'ont pas d'impact sur la géologie du fait de l'absence de reprise en profondeur des sols.

Les effets temporaires sur les eaux souterraines et superficielles

Les travaux d'aménagements cyclables de la véloroute n°52 peuvent générer une pollution occasionnelle d'origine mécanique ou chimique, du fait :

- De la manipulation des matériaux lors du remaniement des terrains (lessivage et matières en suspension),
- Des rejets d'huiles ou d'hydrocarbures des engins (fuites, pollution accidentelle),
- Des relargages de ciment et de constituants chimiques entrant dans la composition du revêtement.

Il est possible de se prémunir contre les risques de pollutions dues aux travaux, moyennant quelques précautions élémentaires qui seront imposées aux entreprises en charge des travaux.

A noter par ailleurs qu'aucune intervention ne sera réalisée sur les berges de la Marne ou sur celles de tout autre cours d'eau.

Les effets temporaires sur la qualité de l'air

La phase de chantier générera une nuisance temporaire liée à la mise en suspension dans l'air de poussières lors de travaux de terrassements et du fait de la circulation des engins.

Cette incidence, difficilement quantifiable et variable, sera limitée, étant donné la présence d'un contexte favorable à la dispersion des polluants atmosphériques (milieu ouvert) et la durée limitée des interventions.

3.2.2 Les effets temporaires sur le milieu naturel

Les effets sur les habitats

Aucune espèce protégée n'a été recensée au niveau du projet lors des inventaires de terrain.

Le projet s'inscrit toutefois dans des sites présentant un réel intérêt écologique ou à proximité de ceux-ci (ZNIEFF de type I et de type II, zone Natura 2000 à environ 1 km).

Aujourd'hui, les pratiques observées sur le chemin existant sur lequel s'appuie le tracé de la future véloroute n°52 ne permettent pas le développement de milieux naturels remarquables.

Les effets du projet sur les habitats sont donc minimes.

Les effets sur les zones humides

Au total, 43,22 ha de zones humides ont été recensés au sein de l'aire d'étude.

Les zones humides sont localisées au niveau des marges du chemin existant de part et d'autre du chemin emprunté par la véloroute 52, et le plus souvent du côté de la Marne.

Les impacts du projet sur les zones humides pourraient avoir lieu pendant les travaux :

- Destruction, fractionnement de zones humides après passage d'engins en zones humides ;
- Contamination des milieux ;
- Développement d'espèces invasives végétales.

Les effets sur la faune

Concernant la faune, les impacts directs des travaux correspondent surtout aux dérangements temporaires occasionnés par ceux-ci (bruit, présence humaine importante...). Ce dérangement est ponctuel dans le temps et dans l'espace (le chantier se déplace en fonction de l'avancement des travaux). De plus, les travaux auront lieu, dans les sections présentant des enjeux écologiques, en dehors des périodes de nidification, soit de septembre à février.

Les effets temporaires du projet sur la faune seront donc minimisés.

3.2.3 Les effets temporaires sur le paysage

Le paysage environnant de la bande cyclable subira des altérations durant la phase de chantier en raison de la création de zones de travaux, de la mise en place de barrières et de la circulation des engins. Néanmoins, ces effets visuels ne seront que temporaires (limités dans le temps) et relativement cantonnés (limités dans l'espace). Ces effets négatifs sont voués à disparaître lorsque les travaux prendront fin.

3.2.4 Les effets temporaires sur le milieu humain

Les effets temporaires sur la sécurité

Comme tous les chantiers, celui concernant la réalisation de la bande cyclable sur l'emprise du chemin entre Crouttes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne présente des risques pour les personnes. Les risques sont en particulier notables pendant les phases provisoires, les aménagements temporaires pouvant présenter une certaine dangerosité si leur « maintien » n'est pas garanti en permanence.

Les effets temporaires sur les déchets

Les activités de chantier produiront des déchets qu'il sera nécessaire d'évacuer tout au long des travaux dans des centres de traitement adaptés à la nature des déchets produits.

Les effets temporaires sur les réseaux

Les travaux d'aménagement n'entraîneront pas de déplacements de réseaux.

Les effets temporaires sur les activités

On peut souligner que la création de l'aménagement aura un impact temporaire positif sur l'activité des entreprises de travaux publics qui participeront au chantier.

Lors des travaux l'essentiel des difficultés de desserte et d'accès aux activités et équipements existants sera observé lors des travaux d'aménagement des carrefours et du Quai de la Poterne à Château-Thierry.

Les exploitants des parcelles agricoles situées aux abords de la véloroute n°52 seront préalablement informés de la programmation du chantier.

Les effets temporaires sur la circulation

Les travaux pourront impliquer de manière temporaire et ponctuelle une dégradation sensible des conditions de circulation routière lors des travaux d'aménagement des carrefours sur les routes interceptées par la véloroute n°52.

Les circulations « modes doux » (VTT, promenades, équestres) sur le cheminement actuel seront quant à elles perturbées sur l'ensemble de l'itinéraire durant les travaux. Une information des riverains et de toute personne pouvant être intéressée (organisateur d'événements particuliers) sera réalisée au préalable avec indications du phasage des travaux

Les effets temporaires sur le bruit de chantier

Etant donnée la nature du projet, les nuisances sonores des travaux seront limitées dans le temps. De plus, la voie verte étant relativement isolée, le nombre de riverains subissant ces nuisances restera faible.

Au cours des phases d'études ultérieures du projet les dispositions pour prévenir les effets potentiels, les limiter, les maîtriser et les réduire seront définies précisément en :

- **introduisant dans les Plans d'Assurance Environnement (P.A.E.) et les Plans d'Hygiène et de Sécurité (P.H.S.) les dispositions qualitatives préservant la qualité de l'environnement ;**
- **contractualisant un Plan d'Assurance Environnement (PAE) et un Schéma Organisationnel de la Gestion des Déchets (SOGED) dans les marchés des entreprises.**

3.3 Effets généraux permanents

3.3.1 Les effets directs et indirects sur le milieu physique

Les effets directs et indirects sur le relief

Les aménagements cyclables de la véloroute n°52 n'auront aucun effet sur la topographie du site.

Les effets directs et indirects sur les eaux souterraines et superficielles

Incidences quantitatives sur les eaux superficielles

L'effet sur le volume des eaux de ruissellement est lié à la création de nouvelles voies et espaces revêtus.

Au regard de la superficie totale du bassin versant, l'augmentation du ruissellement reste négligeable. La superficie nouvellement imperméabilisée ne représente en effet que 0.0011% du bassin versant total de la Marne.

Les aménagements ne seront pas de nature à perturber le régime hydraulique de la Marne, d'autant plus que les rejets sont diffus sur l'ensemble du parcours et non pas concentrés en un ou plusieurs points de rejet.

Le projet est couvert par le Plan de Prévention des Risques Naturels de la Marne. Toutefois les crues de la Marne ou de ses affluents ne seront pas impactées par le projet, le projet ne prévoyant pas de remblaiement du chemin.

Incidences qualitatives sur les eaux superficielles

Le projet concernant les modes doux, il n'aura pas d'incidences sur la pollution chronique des eaux superficielles.

Incidences sur les eaux souterraines

Le projet n'aura pas d'incidence, ni quantitative, ni qualitative, sur les écoulements d'eaux souterraines.

Les effets directs et indirects sur le climat, la qualité de l'air et la santé

La nouvelle bande cyclable n'engendrera aucun trafic motorisé supplémentaire. De par sa nature, le projet n'aura pas d'impact négatif sur le contexte climatique de la zone d'étude. Au contraire, le report des déplacements motorisés vers des déplacements non motorisés (vélos, rollers...) pourra contribuer localement à une diminution de polluants dans l'air. Cela contribuera à la lutte contre le réchauffement climatique grâce à la baisse des Gaz à Effet de Serre émis dans l'atmosphère.

3.3.2 Les effets directs et indirects sur le milieu naturel

Les effets sur les continuités écologiques et corridors biologiques au droit du projet

Le projet longe la Marne qui représente un corridor écologique majeur sur l'aire d'étude. Néanmoins, le projet qui emprunte le chemin de halage existant n'impactera pas les éléments de la trame verte et bleue identifiés.

Les effets sur la flore

Si le tracé traverse des zones identifiées comme sensibles, il le fait toujours sur des chemins existants, sans augmentation d'emprise. Ces zones sensibles ne seront donc pas directement impactées par le projet.

Les effets sur les zones humides

On notera que le chemin de halage actuel ne constitue pas une zone humide. En effet les sols constitutifs du chemin sont fortement tassés et remblayés avec des matériaux tout venants. Les zones humides sont localisées au niveau des marges du chemin existant de part et d'autre du chemin emprunté par la véloroute 52, et le plus souvent du côté de la Marne.

Les aménagements sont prévus sur une largeur de 2 m au maximum niveau des secteurs où des zones humide sont recensées sur les marges du chemin existant. Ainsi, avec cette mesure d'évitement d'impact, aucune incidence sur les zones humides ne sera observée du fait du projet.

Les effets sur la faune

Le principal impact indirect possible sur la faune pourrait être dû à une augmentation de la fréquentation des milieux.

Du fait qu'elle sera réalisée majoritairement sur des chemins existants, déjà pratiqués, la piste cyclable n'aura pas d'impact, l'augmentation de la fréquentation n'étant pas de nature à perturber la faune utilisant les espaces contigus à l'actuel chemin.

Les effets sur les sites Natura 2000

Compte tenu de leur proximité avec le projet et de la présence de relations écologiques fonctionnelles (via la Vallée de la Marne et le ru de Brasles) avec l'aire d'étude, seuls deux sites feront l'objet d'une évaluation des incidences : le SIC FR2200401 Domaine de Verdilly et la ZPS FR1112003 Boucles de la Marne.

Compte tenu de la nature du projet, de l'éloignement des travaux par rapport aux sites Natura 2000 les plus proches, des mesures d'évitement et de réduction mises en place, l'impact résiduel des travaux de dévégétalisation sur les habitats et les espèces d'intérêts communautaire « Boucles de la Marne » et « Domaine de Verdilly » n'est pas significatif et ne remet pas en cause les engagements de l'Etat français pour leur conservation.

3.3.3 Les effets directs et indirects sur le patrimoine et le paysage

Les effets sur le patrimoine culturel et l'archéologie

Le projet d'aménagement cyclable de la véloroute n°52 n'est pas de nature à impacter les monuments inscrits et classés situés dans l'aire d'étude.

Les effets sur le paysage

Le paysage ne sera que très faiblement modifié par le projet. Les principaux changements pourront être observés au droit de l'aménagement des croisements avec le réseau routier.

3.3.4 Les effets directs et indirects sur le milieu humain

Les effets sur l'habitat et le foncier

L'emprise du projet correspond à un chemin existant. Il n'y a pas ou peu de végétation (surfaces en terre ou enherbées) et aucune habitation ou construction sur le linéaire aménagé. Le projet n'engendre aucune démolition mais nécessite des acquisitions foncières.

Les effets sur les documents d'urbanisme

Le projet d'aménagements cyclables de la véloroute n°52 est compatible avec les documents d'urbanisme des communes de la zone d'étude.

Les effets sur les réseaux et servitudes

Les travaux d'aménagement n'entraîneront le déplacement d'aucun réseau. Le projet n'est pas situé à proximité immédiate de servitudes contraignantes pour l'aménagement.

Les effets sur les activités

L'aménagement cyclable de la véloroute n°52 pourra constituer à terme un atout pour les activités commerciales et touristiques implantées à proximité ; non seulement par l'amélioration de la desserte pour les modes doux qu'elle permettra mais également par l'attractivité supplémentaire qu'elle constituera pour le territoire (hausse de fréquentation générale). En contribuant à l'amélioration du maillage départemental des pistes cyclables, le projet permettra de satisfaire la demande croissante du secteur en cyclotourisme.

Les effets sur les déplacements et le stationnement

L'aménagement cyclable de la véloroute n°52 n'impactera ni les circulations motorisées ni le stationnement sur les communes de la zone d'étude. Il aura pour effet principal de participer au développement des circulations modes doux sur la zone d'étude.

Les effets sur la sécurité

Le projet d'aménagements cyclables la véloroute n°52 permettra de sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons. Les carrefours, peu nombreux, seront ainsi aménagés afin de réduire les risques d'accidents entre les usagers de la véloroute n°52 et ceux des voies interceptées.

Les aménagements retenus par le Conseil départemental de l'Aisne au niveau du Quai de la Poterne à Château-Thierry permettront de sécuriser les déplacements des différents usagers.

Les effets sur le bruit

Le projet d'aménagements cyclables de la véloroute n°52 n'entraînera aucun trafic motorisé supplémentaire. La réalisation du projet n'aura donc pas d'impact sur l'ambiance sonore de la zone d'étude.

3.3.5 Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

Aucun projet au sens du décret d'application de la Loi Grenelle II n'est recensé aux abords du projet. Ainsi les effets à étudier concernent uniquement les effets relatifs à l'aménagement cyclable de la véloroute n°52 dans le Département de l'Aisne.

4 Etude de variantes et choix de la solution proposée, notamment du point de vue de l'environnement

4.1 Variantes

4.1.1 Variante « zéro »

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

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

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

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

4.1.2 Variante de tracé général

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

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

Dans l'étude de faisabilité réalisée entre 2007 et 2012 par le bureau d'étude Indiggo-Altermodal, une variante à l'aménagement de l'itinéraire en bord de Marne passant par l'aqueduc de la Dhuis a été étudiée. Il s'agit d'un aqueduc enterré situé sur le coteau de la Marne.

Cet itinéraire présentait un certain nombre de difficultés :

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

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

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

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

4.1.3 Variantes ponctuelles

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

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

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

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

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

Les enjeux écologiques étant inexistantes sur les emprises du chemin de halage, l'adaptation de la largeur de la bande de roulement cyclable à la largeur du chemin existant permettrait de ne pas impacter les milieux adjacents. La mise en place d'un revêtement en fine sans liant bitumeux au droit de cette zone permettrait de ne pas avoir de conséquence notable sur les écoulements naturels par rapport à la situation existante. Le chemin présent est en effet déjà fortement tassé à l'heure actuelle. Le revêtement pourrait être réalisé au niveau du terrain naturel afin de ne pas constituer une barrière aux écoulements des eaux pluviales vers la Marne. La vocation de la piste est d'accueillir des cyclistes et modes doux de déplacements, le futur usage de l'aménagement ne sera donc pas de nature à impacter la qualité de l'eau potable captée à proximité.

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

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

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

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

Trois possibilités d'aménagements ont ainsi été étudiées :

- Proposition 1 : aménagement d'une piste bidirectionnelle en supprimant le stationnement,

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

La proposition 2 a été retenue par le Département de l'Aisne.

4.2 Intérêts du projet

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

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

4.3 Choix des aménagements

Le choix de l'aménagement permet le meilleur compromis entre sécurité, attractivité, faisabilité, et préservation des enjeux.

5 Compatibilité du projet avec les documents de planification environnementale

5.1 Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

5.1.1 Le SCoT

Aucun SCoT n'est en vigueur sur les communes de la zone d'étude.

5.1.2 Les documents d'urbanisme à l'échelle des communes

Le projet est compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur sur les communes de la zone d'étude.

5.1.3 Le Plan de Déplacement Urbain

Le projet est cohérent avec les engagements en termes de réduction des émissions des gaz à effet de serre et dans la promotion des transports alternatifs inscrits au Plan de Déplacement Urbain.

5.2 Compatibilité du projet avec les documents de gestion et conservation de la ressource en eau

5.2.1 Le SDAGE Seine et cours côtiers normands

Le projet d'aménagement cyclable de la véloroute n°52 est compatible avec les orientations définies dans le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Seine et cours côtiers normands.

5.2.2 Le SAGE

Aucun SAGE n'est approuvé sur la zone d'étude.

5.2.3 Le Plan de Prévention des Risques Inondation de la Marne

Le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de la Marne a été approuvé le 16 novembre 2007. Il concerne directement les communes de la zone d'étude.

Tout travaux de remblaiement est interdit au sein des périmètres définis dans les PPRI. Ainsi, les travaux de la véloroute n°52 seront réalisés au niveau du sol actuel. Le projet est donc compatible avec le PPRI de la Marne.

5.3 Compatibilité du projet avec les documents de gestion et de conservation des milieux naturels

5.3.1 Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique

Le SRCE de Picardie n'est pas réalisé à ce jour. Toutefois, nous pouvons souligner que la nature du projet ne remet pas en cause la fonctionnalité du milieu naturel ou des corridors de la zone d'étude.

5.3.2 Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Environnement

Le projet d'aménagement de la véloroute n°52 entre Crouttes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne va dans le sens d'une diminution des émissions des gaz à effet de serre. Il est donc compatible avec le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Environnement.

5.4 Compatibilité avec les orientations du Grenelle de l'Environnement

Le projet d'aménagement cyclable de la véloroute n°52 entre Crouttes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne est compatible avec le Grenelle et les objectifs du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la mer (MEEDDM). Le projet est en effet cohérent avec les engagements en termes de réduction des émissions des gaz à effet de serre et dans la promotion des transports alternatifs.

6 Mesures envisagées en faveur de l'environnement

6.1 Mesures envisagées en période de travaux

6.1.1 Les mesures en faveur du milieu physique et naturel en période de travaux

Mesures en faveur des eaux souterraines et superficielles en période de travaux

Certaines précautions sont à mettre en place, en phase travaux, afin d'éviter tout risque de pollution. En phase travaux, la limitation des atteintes aux eaux superficielles passe par le respect de prescriptions qui seront fixées par le Maître d'Ouvrage dans le cahier des charges des entreprises.

Le déroulement des travaux

Préalablement au lancement des travaux, l'entreprise titulaire du marché rédigera un document dans lequel elle présentera les mesures qu'elle s'engage à mettre en œuvre pour protéger l'environnement.

A la fin de chaque phase de travaux, l'entreprise titulaire nettoiera et débarrassera le site de tout résidu du chantier susceptible de présenter un risque de pollution et/ou de perturbation pour les milieux aquatiques.

Aucun travail ne sera effectué directement dans le lit mineur des cours d'eau.

En vue de limiter l'incidence d'éventuels rejets de Matières En Suspension lors de la réfection des ouvrages de franchissement hydraulique, les travaux ne devront pas avoir lieu à l'étiage, ou du moins, s'il est impossible d'éviter cette période en raison des contraintes hydrauliques, hors période débits de crise.

Des précautions seront prises lors de la réalisation des travaux afin de ne pas porter atteinte aux zones humides situées à proximité du projet.

Des terrains au bord de la Marne sont situés en zones inondables et sont concernés par le Plan de Prévention du Risque Inondation de la Vallée de la Marne. Lors de la phase de travaux, des précautions seront prises afin de respecter les prescriptions relatives aux zones du PPRI concernées par le projet.

La protection de la ressource en eau potable

Le projet d'aménagement cyclable de la véloroute n°52 entre Crouettes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne traverse deux périmètres de protections de captages d'alimentation en eau potable sur la commune d'Azy-sur-Marne.

Toutes les précautions seront prises en phase travaux afin d'éviter une éventuelle pollution de la nappe ou des cours d'eau. Les prescriptions définies par la réglementation dans ces périmètres de protection seront appliqués.

En outre, par mesure de précautions, l'utilisation de Mâchefer d'Incinération des Ordures Ménagères (MIOM) sera interdite.

Les précautions prises en phase travaux permettront d'éviter tout risque de pollution accidentelle. Dans ces conditions, l'impact du projet sera négligeable.

Mesures en faveur de la qualité de l'air en période de travaux

Les émissions de polluants en phase chantier ne pouvant être étudiées de façon adéquate, on s'attachera à proposer des solutions pour les pollutions sensibles comme l'opacité de l'air. Des arroseuses seront prévues pour limiter l'envol de poussières.

Des recommandations seront incluses dans le cahier des charges des entreprises afin de respecter les préconisations d'un chantier à faibles nuisances.

Mesures en faveur du milieu naturel en période de travaux

En premier lieu, un écologue sera désigné pour le suivi du chantier. Un plan de respect de l'environnement sera mis en œuvre (PRE). Ce plan détaillera les enjeux et les impacts liés aux sites concernés par le chantier, ainsi que les moyens mis en œuvre concrètement par l'entreprise pour atteindre les objectifs fixés conformément aux exigences de la réglementation et aux engagements pris par le Conseil départemental.

Les mesures d'évitement prises en phase de travaux sont :

- L'adaptation de la période de travaux,
- L'identification des pistes de circulation des engins de chantier et des zones de dépôt,
- La mise en défens des habitats et des espèces végétales sensibles (zone humide, espèces patrimoniales, arbres remarquables...).

Les mesures de réduction prises en phase de travaux sont :

- Les travaux de re-végétalisation des abords de la véloroute,
- La limitation des atteintes aux milieux aquatiques et le contrôle des pollutions,
- Le traitement des espèces invasives.

Les recommandations nécessaires seront incluses dans les cahiers des charges des entreprises.

Lorsque les travaux seront terminés, la faune recolonisera naturellement les milieux potentiellement intéressants.

6.1.2 Les mesures en faveur du milieu humain en période de travaux

Mesures en faveur de la sécurité en période de travaux

Pour isoler le chantier des parcelles voisines ou de la circulation et sécuriser les personnes (ouvriers, usagers), des protections provisoires (clôtures, balises, ...) seront installées avant le début des travaux. Leur maintien en place devra être assuré avec une vigilance particulière.

Des mesures préventives seront également prises aux abords des chantiers avec la mise en place d'une signalisation adéquate, suffisamment en amont.

Mesures en faveur des déchets en période de travaux

L'ensemble des déchets produits seront évacués vers les filières adaptées au type de déchet.

Mesures en faveur des réseaux en période de travaux

Aucune mesure particulière n'est à mettre en œuvre au vu de l'absence d'effets sur les réseaux.

Mesures en faveur des activités en période de travaux

Une information préalable et continue lors du déroulement du chantier sera fournie aux autorités locales, aux riverains, aux usagers et aux commerçants sur l'organisation des travaux et la gêne engendrée aux différentes phases de ceux-ci.

Mesures en faveur de la circulation en période de travaux

La circulation sera maintenue autant que possible afin de minimiser la gêne des usagers. Des alternats de circulation pourront, parfois, s'avérer nécessaires.

Une information préalable sur l'organisation des travaux et la gêne engendrée aux différentes phases sera fournie aux autorités locales, aux riverains et aux usagers.

Mesures en faveur des nuisances acoustiques de chantier en période de travaux

Les nuisances sonores liées au projet seront principalement générées par le fonctionnement et le va-et-vient des engins de chantier. L'impact de cette gêne sonore est toutefois à relativiser, au regard de la durée limitée des interventions.

Les seules prescriptions actuelles en matière de bruit de chantier portent sur :

- la limitation des puissances d'émissions sonores de certains engins et matériels de chantier (pour les fabricants),
- les règles d'utilisation et les horaires d'activité (pour les utilisateurs).

Au cours des phases d'études ultérieures du projet, toutes les dispositions pour prévenir les effets potentiels, les limiter, les maîtriser et les réduire seront définies en :

- **introduisant dans les Plans d'Assurance Environnement (P.A.E.) et les Plans d'Hygiène et de Sécurité (P.H.S.) les dispositions qualitatives préservant la qualité de l'environnement ;**
- **contractualisant un Plan d'Assurance Environnement (PAE) et un Schéma Organisationnel de la Gestion des Déchets (SOGED) dans les marchés des entreprises.**

6.2 Mesures envisagées après la mise en service

6.2.1 Les mesures en faveur du milieu physique et naturel

Mesures en faveur des eaux souterraines et superficielles

Etant donnée la nature du projet, aucun impact sur la qualité des eaux n'est attendu. **Aucune mesure spécifique ne sera donc mise en œuvre.**

En application du Code de l'Environnement et des différents décrets d'application instaurant la gestion globale quantitative et qualitative de l'eau, les aménagements projetés font l'objet d'un dossier au titre de la « loi sur l'eau » intégré au dossier d'enquête en pièce F.

Mesures en faveur du climat

Les impacts du projet sur le climat ne peuvent pas être quantifiés. Toutefois, le projet en lui-même favorisant le développement des modes doux aura, de fait, un impact positif en permettant la diminution des émissions de gaz à effet de serre attribuables aux circulations motorisées qui seront évitées par le report modal attendu.

Aucune mesure spécifique ne sera mise en place.

Mesures en faveur de la qualité de l'air et la santé

Le projet n'engendrant aucun trafic motorisé supplémentaire, aucune mesure particulière ne sera mise en œuvre s'agissant de la qualité de l'air.

Le projet participant au report modal des usagers de véhicules motorisés vers les modes de déplacement doux, il pourra avoir un impact positif sur la qualité de l'air de la zone d'étude.

6.2.2 Les mesures en faveur du milieu naturel

Mesures d'évitement

Le projet n'aura pas d'impacts notables sur le milieu naturel en phase d'exploitation.

Les mesures d'évitement prises en faveur du milieu naturel sont :

- L'évitement des zones d'enjeux écologiques moyen et fort avec la réduction de la largeur du profil de la véloroute en fonction des sensibilités écologiques identifiées. Localement le profil en travers de la véloroute sera réduit à 2 m de large afin d'éviter les secteurs présentant une sensibilité écologique.
- La gestion différenciée de la végétation aux abords de la véloroute : Afin de préserver une continuité herbacée le long de la véloroute et de favoriser le développement d'une flore diversifiée, une gestion différenciée des bermes de la voie sera mise en œuvre. L'entretien de la végétation arbustive et arborescente sera réalisée par élagage uniquement en période hivernale et uniquement lorsque des enjeux de sécurité le justifie (risque de chute de branches par exemple). Tout désherbage chimique sera proscrit.

Impacts résiduels du projet sur le milieu naturel et mesures compensatoires

Compte tenu de la définition de mesures d'évitement et de réduction en phase chantier ainsi qu'en phase d'exploitation aucune incidence significative du projet de Véloroute n'est à attendre sur les espèces faunistiques et floristiques et sur la grande majorité des habitats naturels. Aucune mesure compensatoire n'est nécessaire dans le cadre du projet.

Mesures d'accompagnement

Les contraintes environnementales ont été prises en compte à l'amont des études concernant le projet de la véloroute 52. Ce souci d'évitement et de limitation des impacts dès la phase de conception a permis de retenir un projet n'ayant pas d'impact sur les zones humides.

Toutefois, le projet prévoit des mesures d'accompagnement volontaire par le biais de la mise en place de mesures en faveur des zones humides.

Ces mesures sont de deux ordres :

- mesures techniques : restauration de zones humides ;
- mesures de gestion : mesures sur le long terme visant à assurer la conservation de zones humides et visant à pérenniser les mesures techniques réalisées.

6.2.3 Les mesures en faveur du patrimoine et le paysage

Mesures en faveur du patrimoine culturel et l'archéologie

Le projet n'est pas de nature à porter atteinte aux monuments inscrits et classés situés à proximité de la véloroute n°52 entre Crouettes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne. **Aucune mesure spécifique n'est envisagée.**

Mesures en faveur du paysage

Le paysage ne sera que très faiblement modifié par le projet. Les principaux changements pourront être observés au droit de l'aménagement des croisements avec le réseau routier et lors de la création de la bande cyclable parallèle à la voie routière existante.

Si elles s'avèrent nécessaire sur certaines portions du tracé de la véloroute n°52 entre Crouettes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne, des mesures seront prises en concertation avec le Conseil en Architecture, Urbanisme et Environnement de Picardie afin de préserver ou d'améliorer la qualité paysagère des sites traversés.

6.2.4 Les mesures en faveur du milieu humain

Mesures en faveur de l'habitat et du foncier

Le projet n'aura aucun impact sur l'habitat. Il nécessite quelques acquisitions foncières. Ainsi après estimations des propriétés, le Conseil départemental de l'Aisne indemniserait les propriétaires impactés.

Mesures en faveur des documents d'urbanisme

Le projet ne nécessite l'intégration d'aucune mesure particulière au regard des documents d'urbanisme.

Mesures en faveur des réseaux et servitudes

Le projet n'a aucun impact sur les réseaux et servitudes, aucune mesure compensatoire n'est donc envisagée

Mesures en faveur des activités

Les activités touristiques seront développées du fait du projet et de l'implantation de divers équipements tout au long de l'itinéraire (panneaux d'information, belvédère, aire de pique-nique,...). Le projet permettra l'amélioration de la desserte pour les modes doux de la zone et jouera un rôle de vitrine dynamisant le secteur et notamment pour les équipements touristiques situés à proximité du projet. Ainsi, les retombées économiques de l'aménagement de la véloroute n°52 entre Crouettes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne pourraient s'élever à 2 450 000 euros par an.

Aucune mesure particulière n'est proposée dans le cadre du projet du fait de l'absence d'impact négatif sur les activités.

Mesures en faveur des déplacements et du stationnement

Le projet favorisera les déplacements en modes doux, sans pénaliser les modes motorisés.

Aucune mesure particulière n'est proposée dans le cadre du projet du fait de l'absence d'impact négatif sur les déplacements et le stationnement.

Mesures en faveur de la circulation

Les trafics de véhicules motorisés ne seront pas modifiés par la réalisation du projet. Ainsi, aucune mesure n'est à mettre en œuvre mise à part la signalisation adaptée aux nouvelles circulations douces.

Mesures en faveur de la sécurité

Le projet permettra de sécuriser les cheminements et la circulation des cyclistes et des piétons.

L'aménagement des carrefours en fonction du type de voie traversée par la future bande cyclable permettra une sécurisation des échanges adaptée au niveau de danger rencontré par les utilisateurs de la future piste (trafic, vitesse, visibilité).

Afin de limiter les risques pour les différents usagers, la signalisation adaptée sera mise en œuvre, tant en phase de travaux qu'en phase définitive.

Au niveau du Quai de la Poterne à Château-Thierry, les aménagements retenus permettent d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers de la route.

Mesures en faveur du bruit

La réalisation de l'opération n'aura aucun impact sur l'ambiance acoustique, aussi aucune mesure spécifique relative au bruit n'est proposée.

6.3 Synthèse des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement

Les principales mesures prises en phase travaux sont :

- De limiter au strict nécessaire le défrichage des emprises,
- De n'implanter aucune installation de chantier en bordure immédiate des cours d'eau ou fossés, les travaux se feront de plus en chantier itinérant,
- D'assurer la protection des installations de stockage et, en période sèche, d'arroser les pistes du chantier pour limiter les émissions de poussières,
- De réaliser les travaux en dehors des périodes de reproduction des espèces animales,
- De protéger le chantier des curieux afin d'éviter les accidents,
- D'évacuer les déblais excédentaires et les déchets végétaux dans des centres adaptés.

Afin de limiter les impacts du projet sur l'environnement, le maître d'ouvrage a décidé de mettre en place les aménagements suivants :

- Aménagement des intersections entre le projet et les voies existantes en carrefours sécurisés en fonction du type de voies traversées (route nationales, route départementale, chemin ou piste forestière),
- Entretien de fossés d'assainissement pluvial,
- Mise en place de barrières de sécurité en bois en divers endroits (notamment de part et d'autre de la traversée de certains ouvrages d'art),
- Gestion différenciée lors de l'entretien des abords de la bande cyclable non revêtus.

6.4 Evaluation du coût des mesures

Le projet sera financé en totalité par le Conseil départemental de l'Aisne.

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

La dépense totale prévisible pour la réalisation du projet soumis à l'enquête est estimée à environ **8 millions d'euros HT (hors acquisitions foncières)**.

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

Les mesures d'accompagnement faisant partie intégrante du projet, leur coût est donc difficilement dissociable du coût global du projet.

Le coût mentionné ci-dessus est une estimation établie au stade actuel des études. Il sera affiné dans le cadre des études ultérieures.

A noter que les mesures en phase chantier ainsi les précautions prises dans le mode de gestion et d'entretien de la piste et de ses bas-côtés ne sont pas chiffrables.

7 Analyse des méthodes utilisées et des difficultés rencontrées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement

Les effets du projet sur l'environnement urbain ou naturel ont été évalués par diverses méthodes faisant appel, suivant les thèmes étudiés, à des approches qualitatives ou quantitatives, à partir des constatations effectuées dans le cadre de l'analyse de l'état initial du site et de son environnement.

Globalement l'évaluation des effets du projet sur l'environnement n'a pas présentée de difficultés majeures.

L'étendue du projet d'aménagement cyclable la véloroute n°52 entre Crouttes-sur-Marne et Trélou-sur-Marne a rendu le recueil de données parfois compliqué (niveaux de précisions des éléments variables selon les secteurs).

8 Auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation

La présente étude d'impact, relative aux aménagements cyclables de la véloroute n°52 a été confiée par le :

Conseil départemental de l'Aisne
DATEDD-SAR
Rue Paul Doumer
02013 LAON Cedex

au bureau d'études :

INGEROP Conseil & Ingénierie – Nord
Activotel 1 - 5, rue Baudouin IX
BP 10020
59651 VILLENEUVE D'ASCQ.

9 Appréciation des impacts du programme

Conformément à l'article 2 du décret n° 93-245, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme.

Le programme général des travaux est identique à l'opération proprement dite.