

Installations, Ouvrages, Travaux et Aménagements (IOTA)

Enquête publique unique

**Demande d'autorisation environnementale portant sur
le projet d'aménagement d'un itinéraire de randonnée
à usage non motorisé dite "Voie Verte Sud Ardennes"
le long des canaux des Ardennes, de l'Aisne et de Vouziers**

RAPPORT ET CONCLUSIONS **du commissaire enquêteur**



Enquête publique du 12 novembre 2020 au 12 décembre 2020 inclus

**Désignation du Tribunal Administratif n° E20000066/51 du 7 septembre 2020
Arrêté préfectoral n° 2020/666 en date du 16 octobre 2020**

Raymonde PAQUIS
Commissaire enquêteur

SOMMAIRE

A – RAPPORT D'ENQUETE

LIMINAIRE	1	
Chapitre I – GENERALITES		
I.1 - Objet de l'Enquête publique unique.....	2	
I.2 - Cadre juridique.....	2-3	
I.3 - Composition du dossier d'enquête.....	3	
Chapitre II – ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE		
II.1 - Références.....	4	
II.2 - Rencontres préalables.....	4	
III.2.1 - réunion avec l'autorité organisatrice.....	4	
III.2.2 - réunion avec le maître d'ouvrage.....	4	
II.3 - Visite des lieux	5	
II.4 - Dates de l'enquête.....	5	
II.5 – Consultation du dossier par le public.....	6	
II.6 - Publicité.....	6-7	
II.7 - Registres d'enquête.....	7	
Chapitre III – PRÉSENTATION DU PROJET		7 à 9
III.1 – Justification de la solution retenue.....	9-10	
III.2 – Incidences du projet sur l'état initial.....	10-11	
III.3 – Synthèse des différents impacts et mesures.....		
III.3.1 - Impacts et mesures sur le milieu physique.....	12	
III.3.2 - Impacts et mesures sur le milieu naturel, l'occupation du sol et le paysage.....	12	
III.3.3 - Impacts et mesures sur les sites Natura 2000.....	13	
III.3.4 - Impacts et mesures sur le milieu humain, les nuisances et les effets sur la santé.....	13	
III.4 – Le coût des mesures.....	14	
III.5 – Compatibilité avec les documents de planification.....	14	
Chapitre IV – AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET DES PPA		
IV.1 – Avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement.....	14 à 19	
IV.2 – Avis des Personnes Publiques Associées.....	19-20	
IV.2.1 - Agence Régionale de Santé Grand Est.....	20	
IV.2.2 - Voies Navigables de France.....	20-21	
IV.3 – Avis des conseils municipaux et autres collectivités territoriales.....	21	
IV.3.1 – Communauté de Communes du Pays Rethélois.....	21	
IV.3.2 - Commune de Montgon.....	21-22	
IV.3.3 - Commune de Vandy.....	22	
IV.3.4 - Commune de Château Porcien.....	22	
Chapitre V – DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE		
V.1 – Permanences du commissaire enquêteur.....	23	
V.2 – Réunion publique	23	
V.3 - Prolongation de l'enquête publique.....	23	
V.4 - Procès-verbal des observations et mémoire en réponse.....	24	
V.4.1 – Procès-verbal de synthèse.....	24	
V.4.2 - Mémoire en réponse du maître d'ouvrage.....	24	
Chapitre VI – RESULTAT DE L'ENQUETE PUBLIQUE		
VI.1 - Le climat général de l'enquête.....	24-25	
VI.2 - la fréquentation des permanences.....	25	
VI.3 - les observations recueillies par courrier postal et par voie électronique.....	25-26	
VI.4 - recensement des interventions.....	26	
VI.5 - nature des observations.....	26	
VI.6 - Tableaux récapitulatifs du dépouillement par thème.....	26-27	

Chapitre VII – ANALYSE DES OBSERVATIONS ET COMMENTAIRES

VII.1 – Observations relatives au dossier dans sa forme et à l'enquête publique.....	28 à 30
VII.2 – Observations relatives au projet dans son ensemble	
VII.2.1 - Tracé contesté.....	30 à 33
VII.2.2 - Propositions et projets.....	33-34
VII.2.3 - Accessibilité, droit de passage, utilisation, stationnement, problématique de la pêche.....	34-35
VII.2.4 - Demande de concertation et de collaboration.....	35
VII.2.5 - Tourisme et signalisation.....	36
VII.2.6 - Débardage et chasse.....	37
VII.3 – Observations relatives aux impacts sur l'environnement	
VII.3.1 - Risques, sécurité, gestion des déchets, pollution	37-38
VII.3.2 - Revêtement contesté.....	38-39
VII.3.3 - biodiversité.....	39-40
VII.3.4 - suivi et entretien.....	41
VII.3.5 - Impacts hydrauliques.....	42
Chapitre VIII – TRANSMISSION DU RAPPORT ET DES CONCLUSIONS DU CE.....	42-43

B – CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS

I – Sur l'organisation et le déroulement de l'enquête publique.....	2-3
II - Sur la participation du public.....	3-4
III - Sur les interventions du public.....	4-5
IV - Sur le dossier soumis à enquête	
A – Sur la forme.....	5-6
B – Sur le fond	
Justification du tracé de la voie verte.....	6
Compatibilité du projet avec les documents de rang supérieur.....	7-8
V – Sur l'étude d'impacts	
A - Sur le milieu physique.....	8-9
B – Sur le milieu naturel, l'occupation du sol et le paysage	
Sur le milieu biologique.....	9-10
Sur l'occupation du sol et le paysage.....	10
C – sur les sites natura 2000.....	10-11
D – sur le milieu humain, les nuisances et les effets sur la santé.....	12-13
VI - Sur le coût des mesures environnementales	13
En conclusion,	
D'un point de vue général	14
Concernant la voie verte sud-Ardenne	14-15
AVIS du commissaire enquêteur.....	16

C – ANNEXES

Annexe n° 1	Désignation du TA n° E 20000066/51 du 7 septembre 2020
Annexe n° 2	Arrêté préfectoral n° 2020-666 du 16 octobre 2020 portant ouverture de l'enquête publique
Annexe n° 3	Publications dans la presse "Annonces légales"
Annexe n° 4 et 4 bis	Articles de presse
Annexe n° 5	Procès-verbal de synthèse des observations du public et mémoire en réponse

A – RAPPORT D'ENQUÊTE

Installations, Ouvrages, Travaux et Aménagements (IOTA)

Enquête publique unique

Demande d'autorisation environnementale portant sur le projet d'aménagement d'un itinéraire de randonnée à usage non motorisé dite "Voie Verte Sud Ardennes" le long des canaux des Ardennes, de l'Aisne et de Vouziers

RAPPORT D'ENQUETE

LIMINAIRE

La France, 2ème destination exponentielle pour le tourisme à vélos, est dotée d'un *Schéma national vélo (SN3V)*, validé en *Comité Interministériel d'Aménagement et Développement du Territoire (CIADT)* le 15 décembre 1998 et actualisé le 11 mai 2010.

Le but du Schéma national est de constituer un réseau de grands itinéraires cyclables nationaux afin de développer et promouvoir la mobilité quotidienne et la pratique touristique du vélo.

Le département des Ardennes projette l'aménagement d'une piste cyclable appelée "Voie Verte Sud Ardennes" sur une longueur de 106 km, dont le tracé aura pour support les chemins de halage existants des 3 canaux des Ardennes, de l'Aisne et de Vouziers.



Ce projet complètera le réseau des voies vertes du Département des Ardennes, et sera connecté à l'EuroVélo 19 "La Meuse à Vélo", via la Voie Verte Trans-Ardennes le long de la Meuse, et permettra à termes une liaison avec l'agglomération rémoise.

Le projet est inscrit au Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (V34).

I.1 – Objet de l'enquête publique

Le projet consiste à aménager un itinéraire continu de randonnée à usage non motorisé sur le chemin de halage du canal. Il s'étend sur un linéaire de près de 106 km de Voie Verte, reliant la vallée de la Meuse (à Dom-le-Mesnil), à la vallée de l'Aisne (entre Vouziers en amont, et Brienne-sur-Aisne en aval).

Le tracé de l'itinéraire est localisé en majorité sur l'emprise du chemin de halage qui longe les canaux des Ardennes, de l'Aisne, et de Vouziers. Il empiète des voies existantes lorsque des contraintes fortes ont été identifiées en bordure du canal.

L'objectif de ce projet est de compléter la voie verte aménagée par le Conseil Départemental des Ardennes le long de la Meuse entre Givet et Mouzon (140 km). Ce projet est inscrit au Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes et assure la connexion avec le réseau Ravel en Belgique.

I.2 – Cadre juridique

En application du décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 réformant le contenu et le champ d'application des études d'impact sur l'environnement des projets de travaux, ouvrages ou aménagements issu de la loi "Grenelle 2" du 12 juillet 2010, et du décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes, peuvent être soumis à évaluation environnementale, les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine.

Conformément aux dispositions de l'article L.122-1 du code de l'environnement (ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016) et R.122-2 du code de l'environnement (décret n°2016-1110 du 11 août 2016 et son tableau annexe) l'opération "**Aménagement de la Voie Verte Sud Ardennes le long des canaux des Ardennes, de l'Aisne, et de Vouziers**" était soumise à demande "au cas par cas" pour savoir si elle devait faire l'objet d'une évaluation environnementale, ses caractéristiques concernant un linéaire de 110 km.

Dans le cadre de l'opération projetée, la rubrique suivante de la nomenclature "eau"» (tableau annexé à l'article R214-1 du code de l'environnement) est visée :

2.1.5.0 : Rejet d'eaux pluviales

dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :

1° Supérieure ou égale à 20 ha Autorisation

2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha Déclaration

la rubrique suivante de la nomenclature "évaluation environnementale" (tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement) est visée :

6 : Infrastructures routières

PROJETS soumis à évaluation environnementale

a) Construction d'autoroutes et de voies rapides.

b) Construction d'une route à quatre voies ou plus, élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ou élargie excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres.

c) Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres.

PROJETS soumis à examen "au cas par cas"

a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente.

b) Construction d'autres voies non mentionnées au a) mobilisant des techniques de stabilisation des sols et d'une longueur supérieure à 3 km. En Guyane, ce seuil est porté à 30 km pour les projets d'itinéraires de desserte des bois et forêts mentionnés au premier alinéa de l'article L. 272-2 du code forestier, figurant dans le schéma pluriannuel de desserte forestière annexé au programme régional de la forêt et du bois mentionné à l'article L. 122-1 du code forestier et au 26° du I de l'article R. 122-17 du code de l'environnement.

c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.

Le Conseil Départemental des Ardennes, maître d'ouvrage, qui supporte le présent projet a choisi de présenter directement une étude d'impact sans passer par la demande de "cas par cas".

I.3 – Composition du dossier d'enquête

Le dossier d'autorisation environnementale constitué conformément au 2^{ème} alinéa du II de l'article L.122-3 du Code de l'environnement, se composait de la façon suivante :

- Arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique,
- Formulaire de demande d'autorisation environnementale,
- Dossier d'autorisation environnementale (Etude d'impact) - *document de 379 pages incluant le résumé non technique de l'étude d'impact, les attestations VNF et l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France* -
- Note de Présentation non technique
- Avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE)
- Réponse à l'avis de la MRAE
- Annexes à la réponse à l'avis de la MRAE
- Plan de l'ensemble du tracé au format A0 – partie Est
- Plan de l'ensemble du tracé au format A0 – partie Ouest

II.1 – Références

- Décision n° E20000066/51 du 7 septembre 2020 de Monsieur le Vice-Président du Tribunal Administratif de Chalons en Champagne désignant Madame Raymonde PAQUIS en qualité de commissaire enquêteur.

Document joint en annexe n°1 au présent rapport

- Arrêté de Monsieur le Préfet des Ardennes n° 2020/666 du 16 octobre 2020 portant ouverture d'une enquête publique, sur la demande d'autorisation environnementale déposée par le Conseil Départemental des Ardennes en vue de l'aménagement de la Voie Verte Sud Ardennes le long des canaux des Ardennes, de l'Aisne et de Vouziers.

Document joint en annexe n°2 au présent rapport

II.2 – Rencontres préalables

II.2.1 - Réunion avec l'autorité organisatrice

Dès le 28 septembre 2020, j'ai pris contact avec l'autorité organisatrice (Service des procédures environnementales), afin de définir sans délai :

- les dates de début et de fin d'enquête
- les lieux, jours et horaires des permanences.

Il a été décidé qu'un projet de l'avis d'ouverture d'enquête publique ainsi qu'un projet de l'arrêté me seraient soumis avant signature pour vérification et amendements éventuels.

Quelques échanges de courriels ont permis de finaliser ces deux documents.

II.2.2 - Réunion avec le maître d'ouvrage

A ma demande, une réunion a eu lieu le 7 octobre 2020 dans les locaux du Conseil Départemental des Ardennes à Charleville Mézières, à 16 heures.

Participaient à cette réunion :

- Madame Stéphanie MARTIN Chef de Service - Développement Rural - Agriculture et Tourisme,
- Monsieur François FONTENIER Responsable du dossier - Service Développement Rural - Agriculture et Tourisme,
- Et moi-même, commissaire enquêteur.

Au cours de cette réunion, j'ai pu présenter mon organisation de l'enquête publique et notamment les raisons m'ayant conduite à choisir certaines communes pour la tenue de mes permanences. J'ai également posé de nombreuses questions, notamment sur certaines caractéristiques du projet lui-même, sur l'éventuel dossier de dérogation à instruire, dans l'hypothèse où un risque de destruction des individus ou une remise en cause du bon accomplissement des cycles biologiques des espèces étaient découverts lors de l'inspection par l'écologue, sur les questions posées par la MRAe etc...

Des réponses satisfaisantes m'ont été données. Un rendez-vous a été pris, d'un commun accord, pour la visite du site le 9 octobre 2020 à 9 heures.

II.3 – Visite des lieux

Une visite complète du site a eu lieu le 9 octobre, en compagnie de Monsieur François FONTENIER et de Madame Ludivine NOEL.

Toutes les communes, de Dom le Mesnil (Pont à Bar) à Brienne sur Aisne ont été visitées. De nombreux clichés ont été pris fixant ainsi le parcours. Les monuments historiques ont été repérés ainsi que les ouvrages d'art sur lesquels la pose d'affiches de l'avis d'ouverture d'enquête a été décidée. Ainsi, il a été convenu que 19 affiches seraient positionnées à des endroits stratégiques, bien visibles de la voie publique.

Certaines particularités du parcours m'ont été clairement expliquées, notamment les raisons pour lesquelles la future voie verte doit parfois quitter le chemin de halage le long du canal, pour emprunter des chemins communaux, forestiers ou autres voies de communication.

II.4 – Dates de l'enquête

Le décret n° 2020-1310 du 29 octobre 2020 prescrit les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19, dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire. Concernant plus particulièrement la participation aux enquêtes publiques, le Commissariat Général au Développement Durable a fait part des indications suivantes :

" Les rassemblements, réunions ou activités sur la voie publique ou dans un lieu ouvert au public non interdits par ce décret peuvent être organisés (article 3) à la condition que soient mises en place les conditions de nature à permettre le respect des mesures d'hygiène et de distanciation sociale, dites " barrières" et dès lors qu'ils ne mettent pas en présence de manière simultanée plus de six personnes.

Les enquêtes publiques, et notamment les permanences des commissaires-enquêteurs, les visites des lieux par ces derniers, ne sont pas visées par l'interdiction prévue par ce décret, dès lors que la limite maximale de six personnes en présence simultanée est respectée. En effet, les services publics doivent rester ouverts et les missions d'intérêt général doivent continuer à être assurées, ce qui concerne tant les permanences des commissaires-enquêteurs que l'accès du public au dossier d'enquête publique en version papier lorsqu'il ne peut pas accéder au dossier numérique.

En revanche, si le décret du 29 octobre n'interdit pas les réunions publiques qui peuvent être demandées par le commissaire-enquêteur en application du II de l'article L. 123-13 du code de l'environnement, elles ne pourront pas excéder 6 personnes, ce qui questionne sur leur utilité et l'effectivité des débats. En conséquence, il ne semble pas qu'il soit opportun de les maintenir en présentiel. Il est recommandé de les prévoir par voie dématérialisée, et, si possible, en assurant un libre accès via un poste informatique a minima dans les préfetures, tout en respectant les mesures d'hygiène et de distanciation sociale."

L'enquête publique s'est donc déroulée du **jeudi 12 novembre 2020 au samedi 12 décembre 2020 inclus**, soit durant une période de 31 jours consécutifs.

II.5 – Consultation du dossier par le public

Le dossier du projet soumis à enquête a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête publique, lors des permanences du commissaire enquêteur et aux dates et heures d'ouverture des secrétariats des mairies des communes de Ambly-Fleury, Asfeld, Attigny, Bairon et ses environs, Brienne-sur-Aisne, Château-Porcien, Chemery-Chehery, Dom-le-Mesnil, Rethel, Vendresse et Vouziers ainsi que sur le site internet des Services de l'Etat 24h/24.

[http://www.ardennes.gouv.fr / onglet : Politique publique / rubrique : Environnement / article : Les enquêtes publiques / sous-article : Hors ICPE \(loi sur l'eau, urbanisme...\)](http://www.ardennes.gouv.fr / onglet : Politique publique / rubrique : Environnement / article : Les enquêtes publiques / sous-article : Hors ICPE (loi sur l'eau, urbanisme...))

II.6 – Publicité

L'enquête a été portée à la connaissance du public :

- ♦ par voie de presse écrite :

- dans les journaux "l'Union" et "l'Ardennais" –

- En 1^{ère} insertion : Edition du 27 octobre 2020

- En 2^{ème} insertion : Edition du 16 novembre 2020

Document joint en annexe n°3 au présent rapport

- ♦ par affichage :

de l'avis d'ouverture de l'enquête, sur les emplacements réservés aux actes administratifs dans les Communes de : Acy-Romance, Aire, Ambly-Fleury, Asfeld, Attigny, Avaux, Bairon et ses environs, Biermes, Blanzly-La-Salonnaise, Brienne-Sur-Aisne, Château-Porcien, Chemery-Chehery, Dom-le-Mesnil, Givry, Hannogne-Saint-Martin, Montgon, Nanteuil-Sur-Aisne, Neuville-Day, Omicourt, Rethel, Rilly-Sur-Aisne, Saint Aignan, Sapogne-et-Feuchères, Sault-Les-Rethel, Sauville, Semuy, Seuil, Taizy, Tannay, Thugny-Trugny, Vandy, Vendresse, Vieux-Les-Asfeld, Voncq, Vouziers et Vrizey.

Il appartenait aux maires des communes concernées, à l'expiration de l'enquête, conformément à l'article 13 de l'arrêté préfectoral n° 2020/666, de certifier que l'affichage de l'avis de mise à enquête publique a été effectué dans les délais prescrits et que toutes les dispositions ont été prises pour une bonne information du public.

Cet avis a également fait l'objet d'un affichage sur les lieux de réalisation du projet.

Dix-neuf avis d'ouverture d'enquête, sur fond jaune, au format A2, bien visibles de la voie publique ont été positionnés par le maître d'ouvrage à différents endroits du tracé, repérés et décidés conjointement avec le commissaire enquêteur, lors de la visite du site.



♦ autres procédés d'information :

Deux articles ont paru dans les journaux "l'Union" et "l'Ardennais" dont l'un, dès ma première permanence le 14 novembre 2020, intitulé "*Une enquête publique lancée sur la voie verte*" rappelant les principes de la procédure de l'enquête publique.

Un second article intitulé "*Une grande promenade made in Ardennes*", rappelant les grandes lignes du dossier, est paru dans ces mêmes journaux le 30 novembre 2020.

Documents joints en annexes n° 4 et 4 bis du présent rapport

II.7 – Registres d'enquête

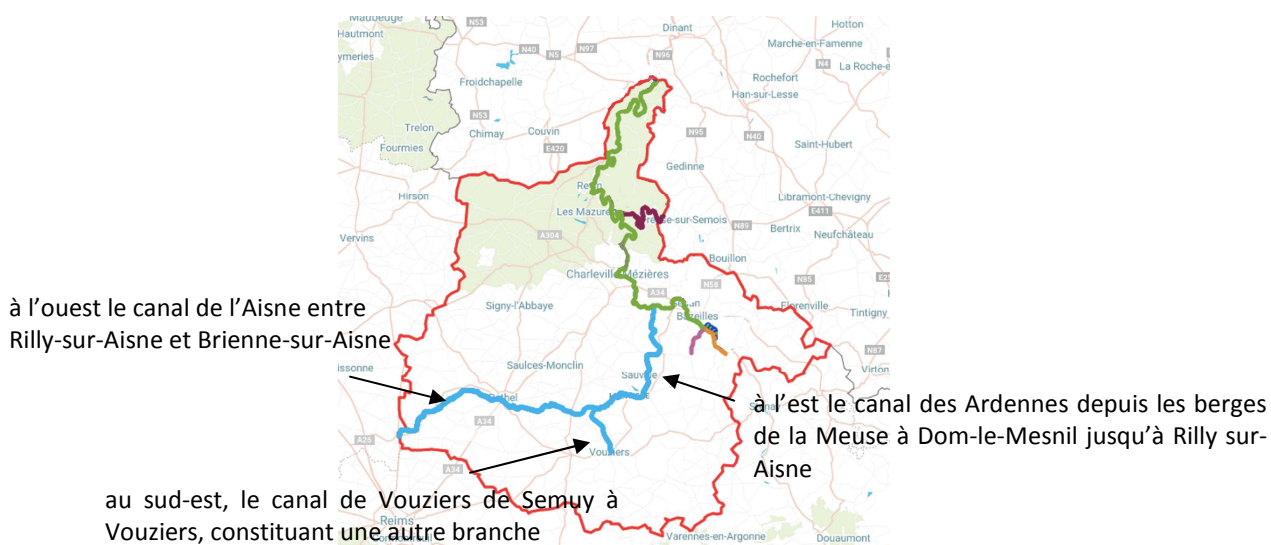
Les registres ont été cotés et paraphés par mes soins et remis à la Préfecture des Ardennes pour être déposés en Mairies de Ambly-Fleury, Asfeld, Attigny, Bairon et ses environs, Brienne-sur-Aisne, Château-Porcien, Chemery-Chehery, Dom-le-Mesnil, Rethel, Vendresse et Vouziers avant l'ouverture de l'enquête publique.

Ils ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête publique, lors des permanences du commissaire enquêteur et aux dates et heures d'ouverture du secrétariat des mairies supra.

Ils ont été clos par moi-même, le dernier jour de l'enquête publique et récupérés dans les communes respectives par mes soins. Seul le registre ouvert à Brienne-sur-Aisne m'est parvenu par voie postale.

Chapitre III – PRESENTATION DU PROJET

Le département des Ardennes projette l'aménagement d'une piste cyclable appelée "Voie Verte Sud Ardennes" sur une longueur de 106 km, dont le tracé aura pour support une grande partie des chemins de halage existants des 3 canaux suivants :



La voie verte traverse 5 intercommunalités et 36 communes. Sur tout son linéaire, elle représente une emprise d'environ 26 ha, hors tronçons sans travaux.

Le tracé de l'itinéraire est localisé en majorité sur l'emprise du chemin de halage qui longe le canal. Ce chemin est actuellement enherbé, sur environ 70 km (soit les 2/3 de sa longueur). Le chemin présente ainsi un caractère favorable à la biodiversité qu'il convient de prendre en compte lors des travaux nécessaires pour permettre son usage par les vélos.

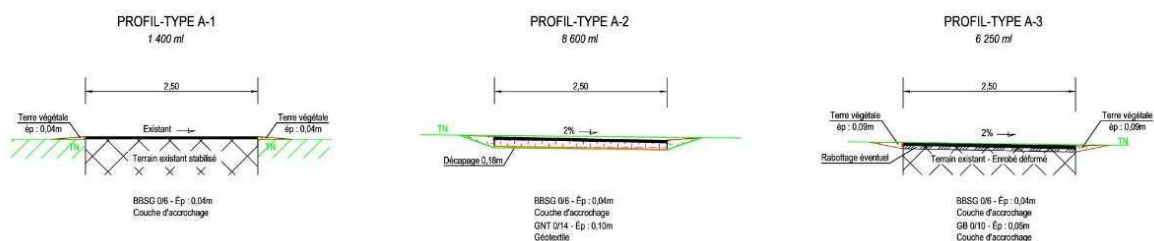
Ce chemin se situe sur le domaine public fluvial (DPF). Une convention d'occupation et de superposition de gestion entre le département des Ardennes, Voies navigables de France (VNF) et les collectivités est en cours de signature. Le chemin est utilisé pour la maintenance du canal par VNF mais cela n'empêche pas son usage en piste cyclable. Les travaux envisagés sont de différentes natures en fonction de l'état du chemin de halage :

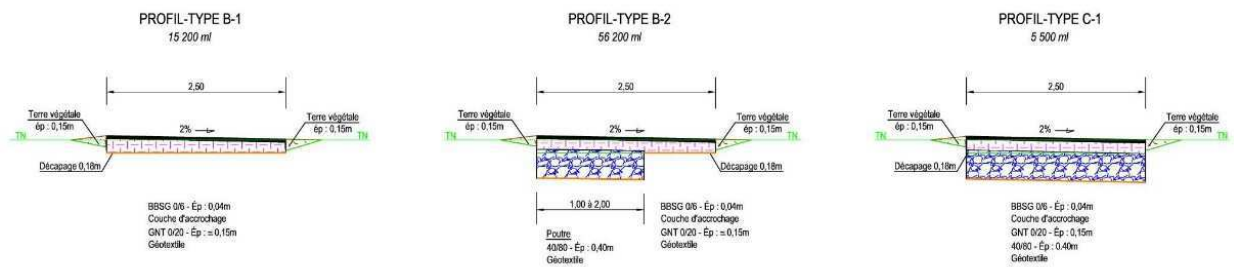
- sur une partie du linéaire où la piste existe déjà : simple balisage correspondant aux linéaires sans travaux ; les secteurs concernés sont situés entre Le Chesne et Semuy, à Reithel, et à Sault-lès-Reithel (4 km) ;
- sur d'autres secteurs où le chemin de halage est revêtu mais en état moyen : pose d'un enrobé de manière à rendre la piste plus roulante, notamment le long du canal à Attigny (16 km) ;
- sur d'autres sections où le chemin est seulement empierré : mise en place d'un revêtement gravillonné puis d'un enrobé (56 km) ;
- sur une dernière partie du linéaire où le chemin de halage est enherbé : décaissement, mise en place d'une couche de forme, d'un revêtement gravillonné et d'un enrobé ; concerne principalement les sections de Dom-le-Mesnil à Le Chesne, entre Reithel et Brienne-sur-Aisne, puis de Rilly-sur-Aisne à Vouziers (30 km).

La période des travaux est estimée à 6 mois par an pendant 2 ans. Les travaux comprennent également des débroussaillages, voire des coupes d'arbres dans de rares situations où le chemin de halage n'a pas été entretenu de manière récurrente.

En fonction de l'état de l'existant, le projet définit par ailleurs 6 profils en travers types engendrant chacun une largeur de voie à décaisser et une structure de chaussée qui lui est propre.

Largeur : 2,50 ml
Longueur totale : 109 150 ml





Enfin, le conseil départemental des Ardennes, maître d'ouvrage de la voie verte, aménagera :

- les croisements avec les différentes routes départementales,
- la signalisation directionnelle,
- et le passage sous le tunnel de Saint-Aignan.

Le tracé de la Voie Verte Sud-Ardennes traverse :

3 sites Natura 2000 :

- FR 2100298 - Prairies de la vallée de l'Aisne (ZSC) ;
- FR 2100343 - Site à chiroptères de la vallée de la Bar (ZSC) ;
- FR 2112005 - Vallée de l'Aisne en aval de Château Porcien (ZPS).

2 autres sites Natura 2000 sont situés à proximité directe du tracé de la voie verte :

- La ZSC "Étangs de Bairon" ;
- la ZSC "Forêt de Mont-Dieu"

Le tracé traverse également :

- 1 ZICO "vallée de l'Aisne" ;
- 8 ZNIEFF de type 1 ;
- 1 ZNIEFF de type 2.

III.1 - Justification de la solution retenue

Le principe retenu pour l'aménagement de la voie verte, consiste à réutiliser le chemin de halage du canal ; mais dans certains secteurs, la proximité de pôles d'attraction à desservir, ou l'existence de contraintes particulières, ont conduit à étudier différentes variantes de tracé. C'est le cas pour :

- La liaison avec le Lac de Bairon ;

Au regard des contraintes foncières et environnementales, le comité de pilotage du projet a décidé de retirer du projet, la liaison jusqu'au Lac de Bairon.

- L'embranchement de Semuy ;

La variante traversant les trois ouvrages de la R.D. 25 a été privilégiée pour des raisons géotechniques et économiques.

- Le secteur de Givry Est ;

D'un point de vu géotechnique, la variante sud a été privilégiée.

- La section Givry – Ambly-Fleury;

Le parti pris a été de quitter le chemin de halage pour emprunter des chemins ruraux/d'exploitation rejoignant la Chapelle Montmarin.



- Rethel - Acy-Romance

Le chemin de halage est occupé à Rethel par des silos agricoles, et la rive opposée dispose de deux itinéraires envisageables contournant ou traversant un lotissement.

Le tracé le plus court, épargnant la traversée du lotissement, a été privilégié pour des raisons géotechniques (qualité du cheminement existant et linéaire).

- La section Château-Porcien - Blanzly-la-Salonnaise ;

Le seul tracé envisageable est celui qui suit le chemin de halage en rive nord du canal, et qui est situé dans une zone à fort enjeu écologique. Il a été décidé de renforcer les berges afin de limiter fortement les défrichements et ainsi réduire les impacts sur les milieux naturels.



- La section Blanzly-la-Salonnaise – Asfeld.

Le tracé choisi quitte le chemin de halage entre Blanzly-la-Salonnaise et Asfeld.

III-2 - Incidences du projet sur l'état initial

L'analyse de l'état initial de l'environnement a fait ressortir des points majeurs qui ont été pris en compte dans l'élaboration du projet :



Les abords du canal latéral à l'Aisne sont soumis au Plan de Prévention du Risque inondations de la vallée de l'Aisne ;

Les berges des canaux nécessitent une réfection sur des linéaires importants ;

Aucune zone humide n'a été identifiée au droit du tracé de la voie verte qui s'attache à emprunter des chemins préexistants ;

Sept périmètres de protection de captage d'eau potable s'étendent jusqu'au tracé de la voie verte ;

Des silos agricoles empêchent localement de suivre le chemin de halage et des itinéraires de contournement ont du être choisis ;

Des franchissements de routes départementales seront à aménager pour la sécurité des usagers ;

Des espaces boisés classés au titre des documents d'urbanisme ont été identifiés au bord des canaux et interdisent toute coupe d'arbre ; Des sites naturels à fort enjeu écologique sont recensés dans l'aire d'étude (NATURA 2000, ZICO, ZNIEFF 1 et 2) ; Des éléments de la trame verte et bleue sont à préserver dans les territoires traversés ;



Figure 118 : Berges entre Nanteuil-sur-Aisne et Taizy.

Les canaux abritent des habitats piscicoles à enjeu moyen à fort entre Thugny- Trugny et Biermes, et entre Nanteuil-sur-Aisne et Taizy.

L'état initial du site et de son environnement a permis d'identifier les enjeux environnementaux au sein de l'aire d'étude afin de disposer d'un état de référence de l'environnement physique, naturel, paysager et humain du site avant que le projet ne soit réalisé.

Les mesures ont été choisies et adaptées aux impacts mis en évidence afin de les éviter, et de les réduire. Le projet ne nécessitant pas la rédaction d'un dossier de dérogation "espèce protégée", aucune mesure compensatoire n'a été nécessaire. Seules, des mesures d'accompagnement du projet seront mises en œuvre.

III.3 - Synthèse des différents impacts et mesures

III.3.1 - Impacts et mesures sur le milieu physique

Type d'effet	Domaine impacté	Cause	Détails et justification	Mesures	Nature de l'impact résiduel	
Milieu physique	Permanents directs	Topographie	Déblais et remblais	Rehausse par rapport au Tn sur 54 667 m Abaissement par rapport au Tn sur 45 117 m	R2.1c : les déblais seront réutilisés pour les remblaiements	Négligeable
			Renforcement des berges	12 871 ml de berges sur une largeur de 1,25 m Apport de 21 289 m ³ de matériaux en berge	E1b : adaptation du tracé de la voie verte afin de ne pas renforcer certaines berges	Négligeable
		Géologie et géotechnie	Modification et compactage des sols	Terrain d'origine en remblai principalement Sur une largeur de 2,5 ou 2,8 m de voie, pour un linéaire de 89 652 m		Négligeable
		Morphologie des canaux et des affluents	Renforcement des berges	12 870 ml de berges environ, pour un total de 21 290 m ³ environ de matériaux à apporter	E1b : hiérarchisation des opérations de renforcement de berges de manière à ne renforcer que lorsque la sécurité des usagers et la pérennité de l'aménagement sont invoqués E2.2f : choix des variantes afin de réduire les linéaires de berges renforcées R2.2r : technique utilisée de manière à ne pas réduire la section d'écoulement des canaux	Négligeable
		Impémeabilisation des sols et écoulement des eaux	Couverture du sol par la voie verte	La surface totale revêtu (tous types de structure confondus) dans le cadre du projet s'élève à 26,6 ha répartis sur 110 km Sol en présence déjà imperméable en fonction de l'état de la structure existante Infiltration sur les bandes enherbées adjacentes	E3.2b : adaptation des types de structure en fonction de l'état de l'existant (portance des sols), en recherchant à intervenir le moins possible, tout en se calant au plus près du terrain naturel	Négligeable
		Risque inondation	Remblais en zone inondable	Le projet a été conçu de façon à ne pas aggraver le risque d'inondation dans les secteurs à enjeux Territoire concerné par deux PPR	E2.2h : positionnement majoritaire de la voie verte au-dessus de la côte de crue (chemin de halage) E3.2b : calage de la voie verte au plus près du terrain naturel	Négligeable
		Zones humides	Destruction sur le tracé de la voie verte		E1b : abandon du tracé longeant des méandres de l'Aisne en zone humide à l'ouest d'Ambly-Fleury ; abandon de la liaison au Lac de Bairon partiellement en zone humide	Aucun
Temporaires directs et indirects	Qualité des eaux	Pollution des eaux en phase travaux		R2.1d : respect des règles de l'art et absence de pratiques polluantes	Aucun	
	Ressource en eau	Traversée de périmètre de protection de captage	Le tracé de la voie verte traverse le périmètre de protection éloigné du captage d'Attigny, et les périmètres de protection éloigné et rapproché des captages de Nanteuil sur Aisne et d'Avoux Consultation d'un hydrogéologue agréé en cours par le maître d'ouvrage	Mise en oeuvre des prescriptions de l'hydrogéologue agréé.	Objectif : aucun impact ou impact négligeable	

III.3.2 - Impacts et mesures sur le milieu naturel, l'occupation du sol et le paysage

Type d'effet	Domaine impacté	Cause	Détails et justification	Mesures	Nature de l'impact résiduel	
Milieu biologique	Permanents directs	Espaces remarquables répertoriés	Altération des habitats et destruction d'espèces	Emprise étroite, nature de l'aménagement peu impactante, éloignement des enjeux écologiques élevés	E2.2e : limitation de l'emprise de la voie verte	Négligeable
		Destruction des habitats remarquables	Débroussaillage, coupe d'arbre	Opérations mise en oeuvre uniquement lorsque l'emprise entre la berge et la lisière est trop étroite	E2.2e : limitation de l'emprise de la voie verte	Négligeable
			Stockage de matériaux		E2.1a : délimitation des linéaires bordés par des habitats remarquables, où aucun dépôt de matériaux n'aura lieu E2.2e : limitation de l'emprise de la voie verte	Négligeable
		Destruction de plantes remarquables non protégées	RAS	Aucune plante remarquable identifiée sur l'emprise du projet		Aucun
		Destruction d'habitats d'espèces	Destruction liée à l'emprise du projet et des aménagements connexes		A3.a : aménagement de refuges pour la faune avec réutilisation des débris végétaux E1b : évitement des zones en eau et conservation des éléments arborés autant que possible E2.2e : limitation de l'emprise de la voie verte	Négligeable
		Destruction d'individus d'espèces	Entretien des abords de la voie verte		R3.2a : entretien à réaliser à des dates respectueuses de l'environnement soit durant les mois de septembre et d'octobre R2.2c : une hauteur minimale de fauche de 10 cm sera respectée R2.2o : la végétation spontanée (arbuscule notamment) qui poussera après la mise en place de la piste goudronnée de part et d'autre de celle-ci sera conservée	Négligeable
	Permanents indirects	Dérangement de la faune	Fréquentation du site	Aménagement destiné à des déplacements doux	A3.a : aménagement de refuges pour la faune avec réutilisation des débris végétaux	Négligeable
		Disparition d'éléments de la TVB	Débroussaillage et coupe	Les coupes liées à l'aménagement ne sont pas de nature à remettre en cause l'existence d'éléments de la TVB	E2.2e : limitation de l'emprise de la voie verte	Négligeable
		Fragmentation des habitats faunistiques	Débroussaillage et coupe	Fragmentation d'habitats très restreint grâce au positionnement de la voie en bordure de canal et en lisière Aménagement transparent aux déplacements de la faune et ne fait pas obstacle aux milieux aquatiques	E2.2e : limitation de l'emprise de la voie verte	Négligeable
		Espèces invasives	Colonisation des espèces végétales envahissantes	Colonisation suite aux terrassements grâce à leur vitesse de croissance rapide Mouvements de terre pouvant contenir des espèces végétales envahissantes	R2.1f : mettre en place un programme de veille des espèces végétales envahissantes	Négligeable
Faune et flore	Utilisation de produits phytosanitaires lors de l'entretien des abords de la voie verte		E3.2a : absence totale d'utilisation de produits phytosanitaires et de tout produit polluant ou susceptible d'impacter négativement le milieu	Aucun		
Milieu biologique	Temporaires directs et indirects	Destruction et dérangements d'individus	Débroussaillage, coupe et terrassements	Risque de destruction d'individus en repos ou sous abris lors des terrassements, défrichements et circulations des engins de chantier Risque de destruction et perturbation temporaire des sites de reproduction et d'aires de repos	E4.1a : respect des périodes d'intervention : - Tous travaux : hors période de reproduction des espèces, soit du 1er septembre au 28 février. - Débroussaillages : hors période de reproduction des espèces, soit du 1er septembre au 28 février ; pour les zones à enjeux : hors période de léthargie des reptiles, et d'hibernation du Hérisson d'Europe, soit du 1er septembre au 31 octobre. E2.1a : préservation des arbres à cavités en bordure de canal R2.1i : entretien de la zone de travaux de manière à la rendre inhospitalière à l'herpétofaune (absence de tas de matériaux sur l'emprise du projet, absence d'ombrées favorables...)	Négligeable
		Déchets	Poussières liées aux travaux		R2.1k : arrosage des pistes pour limiter la dispersion des poussières	Négligeable
Occupation du sol et paysage	Permanents directs	Nature du sol	Réfection du chemin de halage qui a manqué d'entretien	231 250 m ² de chemin de halage réhabilité en voie verte	Négligeable	
		Paysage	Débroussaillage, coupe d'arbre		Négligeable	
	Temporaires directs et indirects	Paysage	Aspect des abords défrichés de la voie verte et des zones terrassées		R3.1a : phasage des opérations sur 2 années	Négligeable

III.3.3 - Impacts et mesures sur les sites Natura 2000

	Type d'effet	Domaine impacté	Cause	Détails et justification	Mesures	Nature de l'impact résiduel
ZPS Vallée de l'Aisne en aval de Château-Portien	Tout effet confondu	Avifaune	Incidence potentiellement négative sur le Martin-pêcheur d'Europe et le Pic noir	Destruction potentielle d'habitats de reproduction d'espèces Perte d'habitats et destruction d'individus	E2.2e : limitation de l'emprise de la voie verte E4.1a : respect des périodes d'intervention (tous travaux : hors période de reproduction des espèces, soit du 1 ^{er} septembre au 28 février)	Négligeable
	ZSC Barrois de Balon	Tout effet confondu	Habitats d'intérêt communautaire		Les habitats et espèces d'intérêt communautaire ne sont pas présents dans la zone d'influence du projet.	
Entomofaune				Aucun		
Chiroptères				Aucun		
Poissons				Aucun		
ZSC Forêt du Mont-Dieu	Tout effet confondu	Habitats d'intérêt communautaire		Les habitats et espèces d'intérêt communautaire ne sont pas présents dans la zone d'influence du projet.		Aucun
		Chiroptères			Aucun	
		Poissons			Aucun	
ZSC Site à Chiroptères de la vallée de la Bar	Tout effet confondu	Habitats d'intérêt communautaire		Aucune incidence significative sur l'état de conservation de l'habitat au sein de la ZSC	E2.1a : délimitation des linéaires bordés par des habitats remarquables, ou aucun dépôt de matériaux n'aura lieu E2.2e : limitation de l'emprise de la voie verte	Négligeable
		Amphibiens	Présence potentielle de Triton oréaté dans la vallée de la Bar		E2.1d : aucun remblai dans le contre-fosse E4.1a : respect des périodes d'intervention (tous travaux : hors période de reproduction des espèces, soit du 1 ^{er} septembre au 28 février) R2.11 : entretien régulier de la zone de travaux pour éviter l'installation d'amphibiens A3.a : aménagement de refuges pour la faune avec réutilisation des débris végétaux.	Négligeable
		Entomofaune	Présence du Culvri des marais et de l'Agrion de mercure dans l'aire d'étude		E2.1d : aucun remblai dans le contre-fosse E2.1a : délimitation des zones de reproduction du Culvri des marais et de l'Agrion de mercure	Négligeable
		Chiroptères		Aucune atteinte aux zones de chasse, ni aux gîtes		Aucun
		Poissons		Espèces remarquables hors de l'aire d'influence du projet		Aucun
ZSC Prairies de la vallée de l'Aisne	Tout effet confondu	Habitats d'intérêt communautaire		Aucune incidence significative sur l'état de conservation de l'habitat au sein de la ZSC	E2.1a : délimitation des linéaires bordés par des habitats remarquables, ou aucun dépôt de matériaux n'aura lieu E2.2e : limitation de l'emprise de la voie verte	Aucun
		Entomofaune		Espèce remarquable hors de l'aire d'influence du projet (Culvri des marais)		Aucun
		Chiroptères		Aucune atteinte aux zones de chasse, ni aux gîtes		Aucun
		Poissons		Espèces remarquables hors de l'aire d'influence du projet		Aucun

III.3.4 - Impacts et mesures sur le milieu humain, les nuisances et les effets sur la santé

	Type d'effet	Domaine impacté	Cause	Détails et justification	Mesures	Nature de l'impact résiduel
Milieu humain	Permanents	Contexte socio-économique	Augmentation locale de la fréquentation			Effet positif
		Infrastructures de transport et de trafic	Augmentation des traversées de routes départementales		R2.2a : mise en place d'une signalétique au droit des franchissements d'axes de circulation	Négligeable
			Modification des conditions de circulation	Franchissement des ponts de l'Aisne et du canal de Vouziers avec circulation routière, à Semuy et Rilly-sur-Aisne	R2.2a : mise en place d'une chaussée à voie centrale banalisée pendant la traversée des ponts de Semuy et Rilly-sur-Aisne pour le franchissement de l'Aisne et du canal de Vouziers	Négligeable
			Sécurité des déplacements doux	Mise en œuvre d'une voie verte dédiée aux déplacements doux en toute sécurité		Effet positif
	Bruit	RAS			Aucun	
	Temporaires	Contexte socio-économique	Augmentation de l'activité dans le secteur du BTP			Effet positif
		Les infrastructures de transport et de trafic	Augmentation du trafic des engins de chantier		R2.1a : mise en place d'une signalétique adaptée pendant les travaux R2.1g : favoriser la circulation des engins de travaux dans les emprises du projet plutôt que sur le réseau de voirie locale R2.1j : assurer la sécurité des usagers du domaine public ; maintenir les circulations et les accès des riverains	Négligeable
		Bruit	Augmentation des nuisances liées au bruit des engins pendant la phase travaux		R3.1a : phasage des travaux sur 2 années	Négligeable
		Déchets	Risque de pollution par les engins		R2.1d : respect des règles de l'art et absence de pratiques polluantes	Négligeable
			Poussières liées aux travaux		R2.1j : arrosage des pistes pour limiter la dispersion des poussières	Négligeable
	Mise en dépôt des débris végétaux		R2.11 : réutilisation des débris végétaux pour créer des abris pour la faune	Négligeable		
	Tous les effets potentiels	Documents d'urbanisme	Compatibilité avec les documents d'urbanisme assurée	Compatibilité assurée		Aucun
		Services et équipements	Création de cheminement doux			Effet positif
Réseaux d'alimentation		Interception des réseaux existants		R2.1j : le tracé précis sera pris en compte par les concessionnaires	Aucun	
Patrimoine					Aucun	
Emissions lumineuses		RAS	Pas d'éclairage inouï dans le projet		Aucun	

III.4 - Le coût des mesures

Le coût total des mesures est estimé à 51 000 €, réparti comme suit :

Suivi en phase travaux : 27 000 €.

Il est prévu de suivre les travaux en phase travaux, et de suivre l'efficacité des mesures d'accompagnement du projet. Les travaux étant phasés sur deux années, et la période de travaux étant estimée à 6 mois par an, cela représente au minimum 24 visites de chantier.

Un compte-rendu de la visite sera rédigé systématiquement par l'ingénieur écologue et transmis au Conseil Départemental des Ardennes. L'achèvement des travaux sera accompagné d'un rapport de fin de mission.

Suivi de l'efficacité des mesures : 24 000 €.

Le suivi des mesures d'accompagnement consiste à l'application du protocole POPReptile basé sur un total de 6 passages annuels d'un écologue dans les zones ciblées. Le suivi minimum de l'efficacité des mesures correspond à des inventaires au moins 1 an après les travaux, 3 ans après les travaux, et enfin 5 ans après les travaux.

Un rapport d'étude rendra compte des résultats de chaque année d'application du protocole.

III.5 - Compatibilité avec les documents de planification

Le dossier indique que le projet est cohérent et compatible avec :

- les documents d'urbanisme des communes traversées. Aucun défrichement n'est prévu au sein des Espaces Boisés Classés.
- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhin-Meuse et le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie. La compatibilité du projet avec ces SDAGE est assurée par la prise en compte de la séquence Éviter, Réduire, Compenser les impacts, et la mise en œuvre de pratiques respectueuses de l'environnement.
- le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Aisne – Vesle – Suipe. Toutes les précautions d'usage ont été prises afin de respecter les enjeux de ce SAGE et assurer la compatibilité du projet avec ce document.
- le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) Rhin-Meuse. Le projet a été conçu de façon à ne pas aggraver le risque d'inondation dans les secteurs à enjeux. Des mesures proportionnées ont été définies, le cas échéant.
- les 3 Plans de Prévention du Risque Inondation (PPRi) :
 - PPRi de l'agglomération rethéloise,
 - PPRi Meuse amont 1 (Hannogne Saint Martin – Dom le Mesnil),
 - PPRi de la vallée de l'Aisne.

Le projet a été conçu de façon à être compatible avec les règlements des PPRi concernés. Ainsi, une approche des déblais / remblais a été réalisée sur les tronçons concernés et des mesures proportionnées ont été définies le cas échéant au sein des secteurs à enjeux humains afin de ne pas y aggraver le risque d'inondation.

- le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Équité des Territoires (SRADDET) Grand Est. L'aménagement de la Voie Verte Sud-Ardennes est compatible avec le volet Trame Verte et Bleue du SRADDET Grand Est.
- le Schéma Régional de Cohérence Écologique des Ardennes. L'aménagement de la Voie Verte Sud-Ardennes ne modifiera pas le fonctionnement des continuités écologiques.

IV.1 – Avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement (MRAe)

Ne sont repris dans ce chapitre que les avis ayant appelé une réponse du maître d'ouvrage. L'ensemble a été synthétisé afin de pouvoir y apporter un commentaire. Le document complet "Note de réponse à la MRAe" ainsi que les annexes y afférentes, figurent dans le dossier.

- 1. Le code de l'environnement impose de prendre en compte les incidences des travaux d'intersections entre la voie verte et les différentes routes rencontrées au titre de la définition d'un "projet" figurant dans le code de l'environnement.**

⇒ **Extrait de la note du Conseil Départemental des Ardennes venue en réponse de l'avis de la MRAe**

(...) il n'est pas prévu à ces endroits de travaux susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement. Les seuls travaux prévus correspondent à l'installation d'éléments de sécurisation des carrefours, comme du marquage au sol et la pose de panneaux de signalisation sur la voie verte et la RD croisée.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je prends acte de la réponse du maître d'ouvrage qui n'appelle de ma part aucun commentaire.

- 2. L'Ae recommande de rédiger un cahier des charges qui devra être mis en œuvre lors de l'entretien de l'emprise large du chemin de halage afin de garantir la pérennité des mesures ERC mises en œuvre.**

⇒ **Extrait de la note du Conseil Départemental des Ardennes venue en réponse de l'avis de la MRAe**

Des bandes enherbées seront maintenues de part et d'autre de la voie verte, et les formations arborescentes et arbustives existantes au-delà. L'entretien des bandes enherbées doit favoriser leur pérennité, éviter son envahissement par les mauvaises herbes, mais aussi favoriser leur utilisation par la petite faune.

L'entretien consistera à pratiquer une fauche raisonnée des abords de la piste (...)

L'écologue chargé du suivi des travaux établira un rapport sur les recommandations pour la prise en compte des enjeux environnementaux dans l'échéancier de travaux. (...)

Un cahier des charges sera aussi, si besoin, rédigé (...)

Commentaire du commissaire enquêteur

Je prends acte de cette réponse et rappelle que le projet ne nécessitant pas la rédaction d'un dossier de dérogation "espèce protégée", aucune mesure compensatoire n'a été nécessaire. Seules, des mesures d'accompagnement du projet seront mises en œuvre.

- 3. L'Ae recommande de procéder à des prospections de terrain plus complètes sur la faune aquatique et de prendre en compte les éventuels impacts sur la faune aquatique ordinaire.**

⇒ **Extrait de la note du Conseil Départemental des Ardennes venue en réponse de l'avis de la MRAe**

La faune aquatique a fait l'objet d'une étude spécifique réalisée par le bureau d'études spécialisé SIALIS, avec identification des zones de frayères, de l'état des berges et des habitats susceptibles d'être utilisés par la faune piscicole.

(...)

L'écologue en charge du suivi des travaux assurera aussi le suivi des travaux sur les berges, et la mise en œuvre de mesures permettant de préserver la faune aquatique.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je rappelle que le bureau d'études "SIALIS Ingénierie" a plus de 15 ans d'expérience en France, les aspects hydroécologiques constituent le cœur de leur activité. Les résultats de leur expertise sont présentés dans le Dossier d'Autorisation Environnementale, avec notamment les cartes de description du milieu physique et du milieu aquatique.

- 4. L'Ae recommande de définir des mesures d'accompagnement aux abords des zones de travaux proches des habitats hébergeant des espèces classées en liste rouge régionale et de considérer les impacts du projet sur une largeur plus importante que celle de la simple voie cyclable, a minima sur les emprises en gestion du département ou des collectivités, afin de favoriser le développement des habitats rencontrés mais également pour la biodiversité ordinaire.**

⇒ **Extrait de la note du Conseil Départemental des Ardennes venue en réponse de l'avis de la MRAe**

Il est prévu (...) que l'écologue identifie avant travaux les secteurs présentant un enjeu écologique particulier, dont ceux abritant des habitats hébergeant des espèces inscrites sur la liste rouge régionale. Dans ces secteurs, une attention particulière sera portée au respect des emprises travaux au strict nécessaire.

Hors emprise travaux, les milieux arborescents, arbustifs et herbacés qui hébergent des espèces classées en liste rouge régionale seront conservés.

(...)

Commentaire du commissaire enquêteur

Je prends acte de cette réponse et note que, hors emprise travaux, la conservation des milieux hébergeant des espèces classées en liste rouge sera bien respectée par le maître d'ouvrage.

- 5. L'Ae recommande de préciser les techniques prévues pour le renforcement des berges par un schéma de principe des travaux envisagés, tout en situant chacune de ces techniques sur un plan de repérage.**

⇒ **Extrait de la note du Conseil Départemental des Ardennes venue en réponse de l'avis de la MRAe**

La cartographie des travaux, notamment des renforts de berge, est présentée dans le dossier d'autorisation environnementale.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je confirme que le confortement des berges est bien présenté dans le dossier (cartographie par planche "Nature des travaux à réaliser" pages 22 à 34 - symbole √√√) mais le schéma de principe des travaux envisagés n'y figure pas.

Je prends note du schéma présenté par le maître d'ouvrage dans sa réponse à la MRAe.

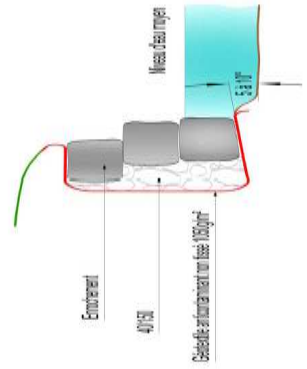


Schéma de principe des protections de berge.

- 6. L'Ae rappelle par ailleurs qu'en cas de perte de biodiversité, le département devra définir les mesures de compensation nécessaires, que ce soit pour la biodiversité protégée avec une demande de dérogation ou pour la biodiversité ordinaire.**

⇒ **Extrait de la note du Conseil Départemental des Ardennes venue en réponse de l'avis de la MRAe**

L'étude d'impact du projet a présenté les mesures d'évitement, réduction et compensation prévues par le maître d'ouvrage.

La mise en œuvre de l'ensemble de ces mesures a permis de conclure à l'absence de perte de biodiversité protégée, et donc du besoin de demander une dérogation. Les mesures prises seront aussi favorables à la biodiversité ordinaire (ex. le maintien de zones arbustives, la fauche tardive...)

Commentaire du commissaire enquêteur

Je relève que les zones accueillant les sites de reproduction ou les aires de repos des espèces protégées présentant un enjeu écologique majeur, élevé ou assez élevé, devront faire l'objet de mesures d'évitement et de réduction plus ou moins fortes pour pouvoir éventuellement s'affranchir d'une demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées.

- 7. L'Ae recommande de mandater l'écologue chargé du suivi du chantier pour une mission plus large que celle portant sur les seuls reptiles, englobant le suivi des habitats et de l'ensemble de la faune.**

⇒ **Extrait de la note du Conseil Départemental des Ardennes venue en réponse de l'avis de la MRAe**

C'est ce qui est prévu dans la mission d'AMO qui sera confiée par le Département à un écologue pour la mise en œuvre de la voie verte.

Commentaire du commissaire enquêteur

Le conseil départemental doit procéder au recrutement d'un ingénieur écologue qui sera chargé de la mise en œuvre de la voie verte et du suivi des habitats et de l'ensemble de la faune. La présence permanente de cet écologue donne une garantie supplémentaire au bon suivi des mesures.

8. L'Ae recommande d'emmener les terres contaminées par la Renouée du Japon dans une décharge autorisée à enfouir ce type de déchets.

⇒ **Extrait de la note du Conseil Départemental des Ardennes venue en réponse de l'avis de la MR Ae**

Le maître d'ouvrage s'engage à ce qu'aucune terre contaminée par la Renouée du Japon ne soit enfouie sur place, que ce soit sous des remblais importants ou sous la piste cyclable. Les terres contaminées feront l'objet d'un tri sélectif très rigoureux et seront emmenées en décharge contrôlée ou en usine d'incinération.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je prends acte de cette réponse et n'ai aucun commentaire à formuler.

9. L'Ae recommande de mentionner les préconisations de l'hydrogéologue en phase travaux afin de supprimer le risque de pollution accidentelle des captages d'eau potable.

⇒ **Extrait de la note du Conseil Départemental des Ardennes venue en réponse de l'avis de la MR Ae**

L'avis d'un hydrogéologue a été sollicité par le biais d'une procédure entamée auprès de l'Agence Régionale de Santé. Cet avis, (...) rendu le 28 janvier 2020, par M. Patrick FRADET, hydrogéologue agréé est joint dans son intégralité en annexe de ce dossier. (...)

En conclusion, l'hydrogéologue agréé a émis un **avis favorable** aux parties du projet d'aménagement d'un itinéraire de randonnée le long des canaux des Ardennes, de l'Aisne et de Vouziers, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental des Ardennes, dans les secteurs sis au sein des périmètres de protection des captages d'Attigny, Nanteuil sur Aisne et Avaux, sous réserve du respect des prescriptions mentionnées (*Ndce : dans son rapport*).

Commentaire du commissaire enquêteur

Je prends note de l'avis favorable délivré par l'hydrogéologue mais relève néanmoins que c'est sous réserve du respect des prescriptions mentionnées dans son rapport. Il y aura donc lieu d'y veiller.

10. L'Ae recommande de prendre toutes les dispositions nécessaires à la sécurisation du chantier pendant la phase travaux afin d'éviter tout risque de pollution accidentelle en cas de crue de l'Aisne sur le tronçon "Aisne moyenne". Elle recommande également de préciser les conditions de sécurisation de la piste cyclable en cas de crue.

⇒ **Extrait de la note du Conseil Départemental des Ardennes venue en réponse de l'avis de la MR Ae**

Le chantier sera mis en sécurité dès le passage en vigilance orange du tronçon Aisne moyenne (données vigicrues). Les phénomènes de crue devront être anticipés avant les week-ends et la surveillance du niveau de l'Aisne devra être permanente.

Ces prescriptions seront prises en compte par le coordinateur en matière de Sécurité et de Protection de la Santé du chantier, en se conformant aux plans de prévoyance des communes concernées.

En cas de crue l'accès à la piste cyclable sera condamné, et une signalisation adaptée sera mise en place.

Commentaire du commissaire enquêteur

Ces prescriptions sont identiques à celles appliquées sur la voie verte trans-Ardenne, en activité depuis 2008.

11. L'Ae recommande d'analyser la possibilité de restaurer le corridor écologique sur la section, de Montgon à Semuy, en synergie avec les travaux de création de la voie verte.

⇒ **Extrait de la note du Conseil Départemental des Ardennes venue en réponse de l'avis de la MRAe**

Sur la section de Montgon à Semuy, le chemin de halage est déjà goudronné, et le projet est limité à un marquage au sol. Il n'y aura donc pas d'impact sur le corridor signalé par la MRAe. Le département n'a donc pas prévu de mesures particulières visant à restaurer ce corridor.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je note que les impacts environnementaux sur cette section sont de fait, ni de nature à favoriser ni à freiner cette restauration, le chemin de halage étant déjà aménagé.

12. L'Ae recommande d'analyser le risque de chute des cyclistes dans le canal et d'indiquer comment l'interdiction de la piste aux circulations sauvages des véhicules à moteur sera réalisée.

⇒ **Extrait de la note du Conseil Départemental des Ardennes venue en réponse de l'avis de la MRAe**

La voie d'eau sera parfaitement visible sur tout le linéaire de la voie verte, ce qui limitera les risques de chute des cyclistes dans le canal. La circulation et le stationnement des véhicules à moteur seront interdits et de manière permanente pour tous les types de véhicules motorisés. Des dispositifs anti véhicules seront mis en place le long de l'itinéraire afin d'empêcher physiquement ces circulations. (...)

Commentaire du commissaire enquêteur

Le retour d'expérience avec la Voie Verte Trans-Ardenne, en fonction depuis 2008, devrait concourir à apporter une réponse à ce risque, adaptée à ce nouveau tracé.

IV.2 - Avis des Personnes Publiques Associées

Conformément à la réglementation, divers services et organismes ont été consultés le 19 octobre 2020. Ils disposaient d'un délai de 1 mois, soit jusqu'au 19 décembre 2020 pour faire connaître leur avis. En l'absence de réponse à l'issue de ce délai, leur **avis est réputé favorable**.

Personnes Publiques Associées	Avis
Préfecture des Ardennes – service des sécurités	réputé favorable
Direction Départementale des Territoires – service logement et urbanisme	réputé favorable
Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement SEBP	réputé favorable

Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement UD08 (IIC)	réputé favorable
Direction régionale des affaires culturelles – service régional d'archéologie préventive	réputé favorable
Agence régionale de santé délégation territoriale Ardennes	envoi du même courrier qu'en mai 2020
Service départemental d'incendie et de secours des Ardennes	réputé favorable
Voies navigables de France	Quelques réserves
Chambre d'agriculture des Ardennes	réputé favorable
Conseil départemental des Ardennes DPIA SDDEE	réputé favorable
SNCF Réseaux	réputé favorable

IV.2.1 - Agence Régionale de Santé Grand Est

En conclusion, l'ARS rend un avis favorable au projet, mais propose d'intégrer les prescriptions suivantes :

- Pour l'aménagement de cette voie dans les périmètres de protection de ces captages, le maître d'œuvre ne devra utiliser que des matériaux inertes issus du site ou de carrières autorisées.
- Afin de parer à tout incident susceptible de survenir sur les sites concernés, une procédure d'alerte et de secours devra être élaborée en lien avec les autorités compétentes.
- Les engins utilisés devront être en parfait état de fonctionnement et leur entretien devra être effectué hors des périmètres de protection sur des aires spécifiques étanches ; en ce qui concerne le champ captant d'Arvaux, ils ne devront pas être stationnés dans le périmètre de protection rapprochée lorsqu'ils ne seront pas utilisés.
- Les chantiers devront être équipés de kits antipollution.
- Les déchets générés par ces travaux devront être évacués et traités selon les normes réglementaires.
- En phase chantier, il devra être mis en place des solutions afin d'éviter l'envoi des poussières telle que l'arrosage des pistes en période de sécheresse.
- Le pétitionnaire devra prendre les mesures nécessaires pour respecter les horaires de travaux indiqués dans l'arrêté préfectoral n° 108/2009 du 18 juin 2009 portant réglementation des bruits de voisinage dans le département des Ardennes et veiller au respect de la réglementation en vigueur concernant les émissions sonores.

Commentaire du commissaire enquêteur

Ces prescriptions ayant été formulées lors de la consultation des services (courrier du 11 mai 2020), le maître d'ouvrage en a bien tenu compte dans son dossier de demande d'autorisation environnementale.

IV.2.2 - Voies Navigables de France

Dans son courrier en réponse à la saisine des services, Voies Navigables de France informe que l'UTI Meuse Ardennes est compétente territorialement sur le tracé suivant (totalité du canal des Ardennes versant Meuse et partie du canal des Ardennes versant Aisne).

Sur le formalisme juridique, VNF indique que la superposition d'affectations donne lieu à l'établissement d'une convention de superposition d'affectation (CSA). Celle-ci devra donc être signée entre VNF le Conseil départemental des Ardennes et les collectivités locales concernées par le tracé.

Cette convention étant l'acte juridique majeur et préalable à la réalisation de toutes opérations, aucuns travaux ne pourront démarrer avant la signature par toutes les parties concernées de cette convention.

Par ailleurs, certaines démarches devront être entreprises auprès de VNF en ce qui concerne la circulation sur les chemins de services et la navigation. Toutes opérations réalisées sur le DPF doivent faire à minima l'objet d'une information ou être approuvées par le service.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je prends acte de cet avis dont le maître d'ouvrage a eu connaissance et qui l'a également validé.

IV.3 - Avis des conseils municipaux et autres collectivités territoriales

Dès le début de la phase d'enquête publique, le préfet demande l'avis du conseil municipal des communes mentionnées au III de l'article R. 123-11 et des autres collectivités territoriales, ainsi que de leurs groupements, qu'il estime intéressés par le projet, notamment au regard des incidences environnementales notables de celui-ci sur leur territoire.

Ne peuvent être pris en considération que les avis exprimés au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture de l'enquête publique.

Seules la Communauté de Communes du Pays Rethelois et quatre municipalités : Montgon, Vandy, Ambly-Fleury et Château-Porcien ont rendu un avis.

IV.3.1 - Communauté de Communes du Pays Rethémois

Considérant que le projet de voie verte est un dossier structurant pour le territoire et pour lequel la communauté de communes s'est engagée en partenariat avec le conseil départemental des Ardennes et quatre autres EPCI, (...) le conseil communautaire par 60 voix pour, 0 voix contre et 1 abstention, émet un **avis favorable** à la procédure d'autorisation environnementale de la voie verte.

IV.3.2 - Commune de MONTGON

Pas de délibération mais quelques réflexions du Conseil Municipal, émises le 14 décembre 2020 (hors enquête publique et adressées directement aux services de la Préfecture).

(...)

Sur la présentation et la justification du projet :

(...) accord total avec les objectifs (attendus depuis longtemps) ;

une fiche action , dans le cadre du Contrat de Canal amorcé en 2017, a été proposée à VNF et à la communauté de communes de l'Argonne Ardennaise en juin 2018 pour aménager un espace devant le local technique de VNF au niveau de l'écluse 14, qui aurait pu accueillir une buvette/foodtruck temporaire à la belle saison ; ce projet reste d'actualité .

Sur les travaux réalisés :

Travaux de renforcement des berges

Entre les écluses 10 et 12, les berges sont très dégradées, quasiment inexistantes par endroits ; le randonneur marche « tout près de l'eau »

Aménagements de sécurité

Les contraintes d'accès et de sécurité n'évoquent pas (ou peu) les riverains qui sont nombreux aux abords de la maison éclusière 14 et jusqu'à la 12 : 10 riverains privés entre les n°1 et 19 du chemin de halage, (...)

Il conviendra donc que la signalisation soit sans équivoque pour autoriser la circulation aux riverains et exploitants agricoles ; c'est déjà quelquefois une source de remarques désobligeantes de la part des promeneurs à l'encontre des riverains.

Traversées des communes

Une attention particulière devra être portée à la traversée de la RD 25, en aval de la maison éclusière 14, à cause de l'absence de visibilité dans le tournant quand on vient de Neuville –Day (...)

Par ailleurs, cette zone fait l'objet de stationnements "sauvages" de la part de promeneurs, d'automobilistes séduits par le site quand ils arrivent par la route, et de pêcheurs. Il y a une vraie problématique de parkings à cet endroit.

Commentaires du commissaire-enquêteur

Les différentes remarques émises relèvent des thèmes traités au chapitre VI infra et n'appellent aucune réponse particulière du maître d'ouvrage.

IV.3.3 - Commune de VANDY

Après discussion, il s'avère que les avis sont très partagés entre un aménagement de la voie en enrobé ou un aménagement de la voie en gazon. Le conseil est unanime pour reconnaître l'intérêt de cette voie pour développer le tourisme dans le Sud Ardennes. Il vote à **9 voix pour** aucune voix contre et aucune abstention.

IV.3.4 - Commune de CHATEAU-PORCIEN

Le conseil municipal après en avoir délibéré, adopte un **avis favorable** à l'unanimité.

Absence de réponse pour les autres EPCI

Communauté d'Agglomération Ardenne Métropole
Communauté de Communes des Crêtes Préardennaises
Communauté de Communes des Portes du Luxembourg
Communauté de Communes de l'Argonne Ardennaise

Absence de réponse pour les communes suivantes :

Dom-le-Mesnil, Hannogne-Saint-Martin, Sapogne et Feuchères, Saint Aignan, Omicourt, Vendresse, Neuville-Day, Semuy, Rilly-Sur-Aisne, Voncq, Attigny, Givry, Chemery Chehery, Sauville, Tannay, Bairon et ses environs, Vrizey, Vouziers, Acy Romance, Aire, Asfeld, Avaux, Biermes, Blanzly La Salonnaise, Brienne Sur Aisne, Nanteuil-Sur-Aisne, Rethel, Sault Les Rethel, Seuil, Taizy, Thugny Trugny et Vieux Les Asfeld.

En l'absence de réponse dans ce délai imparti, **l'avis est réputé favorable.**

Chapitre V – DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

V.1 – Permanences du commissaire enquêteur

Les permanences ont été fixées et tenues comme suit :

Communes	Dates	Horaires
ATTIGNY	Jeudi 12 Novembre 2020	10 heures à 12 heures
DOM LE MESNIL	Lundi 16 Novembre 2020	10 heures à 12 heures
BRIENNE SUR AISNE	Merc 18 Novembre 2020	15 heures à 17 heures
VOUZIERS	Vend 20 Novembre 2020	14 heures à 17 heures
VENDRESSE	Mardi 24 Novembre 2020	10 heures à 12 heures
CHATEAU PORCIEN	Jeudi 26 Novembre 2020	15 heures à 17 heures
ASFELD	Sam 28 Novembre 2020	10 heures à 12 heures
AMBLY FLEURY	Mardi 1 Décembre 2020	14 heures à 16 heures
BAIRON et ses environs	Merc 2 Décembre 2020	10 heures à 12 heures
RETHEL	Vend 4 Décembre 2020	14 heures à 17 heures
CHEMERY-CHEHERY	Mardi 8 Décembre 2020	14 heures à 16 heures
ATTIGNY	Sam 12 Décembre 2020	10 heures à 12 heures

V.2- Réunion publique

La fréquentation du public a été soutenue. Dans son ensemble, le projet semblait compris et majoritairement bien accueilli. Les remarques formulées étaient réfléchies et correctement exprimées ; je n'ai donc pas jugé nécessaire l'organisation d'une réunion publique d'information conformément au chapitre II de l'article L. 123-13 du code de l'environnement.

V.3- Prolongation de l'enquête publique.

Considérant :

- que le public a eu la possibilité de prendre connaissance du dossier dans de bonnes conditions, malgré le contexte sanitaire, les gestes barrières étant scrupuleusement appliqués,
- qu'il a eu suffisamment de temps pour formuler ses observations,
- qu'il a pu s'exprimer 24 h / 24 h et 7 jours sur 7, sur le site internet dédié,
- que chaque personne qui le souhaitait a pu se rendre dans une des douze permanences tenues non loin de son lieu de résidence,
- et pour les raisons évoquées au chapitre V.2 supra,

je n'ai pas jugé nécessaire ni opportun de prolonger l'enquête publique.

V.4 – Procès-verbal des observations et mémoire du maître d'ouvrage en réponse

V.4.1 - Le procès-verbal de synthèse

A l'issue de l'enquête, et après avoir récupéré les 11 registres d'enquête, un procès-verbal de synthèse des observations du public a été rédigé par mes soins. Il a été présenté et remis le mercredi 15 décembre 2020 à 14 heures à Monsieur Fontenier et Madame Martin du service Développement Rural Agriculture et Tourisme au Conseil départemental des Ardennes.

Ce document était accompagné du registre électronique, d'une photocopie de tous les registres papier y compris les documents annexés à savoir toutes les lettres déposées pendant les permanences ou en dehors de celles-ci, et l'ensemble des courriers postaux.

Le maître d'ouvrage s'est engagé à apporter une réponse, point par point à **TOUTES les observations** y figurant. Ainsi, chaque personne s'étant exprimée sur les registres d'enquête, pourra ainsi avoir connaissance de la réponse du maître d'ouvrage à ses questions.

V.4.2 - Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage

Conformément à l'article 7 de l'arrêté préfectoral n° 2020-666 du 16 octobre 2020 le maître d'ouvrage disposait de quinze jours après la remise du procès-verbal de synthèse pour produire ses observations.

Le **mémoire en réponse** m'a été remis le 29 décembre 2020, en main propre, soit 14 jours après la remise du procès verbal.

Documents joints en annexe n° 5 au présent rapport

Chapitre VI – RESULTAT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

VI.1 - Le climat général de l'enquête

Comme je le pressentais, les personnes qui se sont présentées aux permanences et qui se sont exprimées sur les registres ou par courriers électroniques ont souhaité donner un avis sur l'utilité publique de ce projet, en abordant peu ou prou son volet environnemental, pourtant objet de la présente enquête.

Le climat de l'enquête a été serein et propice aux échanges. Le public a été constant durant toutes les permanences, malgré le contexte sanitaire. Les échanges ont tout à fait été cordiaux et aucun incident particulier ne s'est produit pendant la durée de l'enquête publique.

Chaque personne a pu être entendue, s'exprimer librement, faire part de ses observations sur le projet soumis à enquête ou formuler des demandes particulières, trouver des explications à certaines de ses interrogations.

Elles ont été incitées à formuler leurs observations par écrit (registres, courrier postal ou courriel) mais beaucoup ont préféré s'exprimer oralement (leurs observations ont été retranscrites par mes soins dans les registres et approuvées par les intervenants après relecture).

Rappelons ici la possibilité offerte au public de faire connaître ses avis par mode électronique en usant de l'adresse : enquête-vvsa@ardennes.gouv.fr.

VI.2 - La fréquentation des permanences

La fréquentation des permanences a été soutenue malgré le contexte sanitaire. La distanciation sociale a été parfaitement respectée ainsi que l'ensemble des gestes barrières. Aucun incident n'est à rapporter.

Le tableau ci-après résume la fréquentation des permanences :

Jour des permanences	Attigny	Dom le Mesnil	Brienne/Aisne	Vouziers	Vendresse	Château Porcien	Asfeld	Ambly Fleury	BAIRON et ses environs	Rethel	Chemery Chéhéry
Jeu 12 Novembre 2020	2										
Lun 16 Novembre 2020		1									
Merc 18 Novembre 2020			2								
Vend 20 Novembre 2020				4							
Mardi 24 Novembre 2020					4						
Jeu 26 Novembre 2020						5					
Sam 28 Novembre 2020							7				
Mardi 1 ^{er} décembre 2020								16			
Merc 2 décembre 2020									2		
Vend 4 décembre 2020										6	
Mardi 8 décembre 2020											4
Samedi 12 décembre 2020	7										
TOTAL	9	1	2	4	4	5	7	16	2	6	4

60 personnes ont été reçues au cours de ces douze permanences.

10 personnes se sont exprimées sur les registres, hors permanences du commissaire enquêteur.

VI.3 - Les observations recueillies par courrier postal et par voie électronique

En application de l'article 3 de l'arrêté préfectoral, des observations pouvaient être adressées pendant toute la durée de l'enquête par correspondance, au siège de l'enquête (mairie d'Attigny – Place Charlemagne – 08130 Attigny), à l'attention de Madame le commissaire-enquêteur – VVSA). Ces courriers postaux étaient annexés au registre ouvert à ATTIGNY.

4 personnes ont utilisé ce moyen pour émettre leur avis.

Des observations dématérialisées, par voie électronique, pouvaient également être adressées par courriel à l'adresse suivante :

enquête-vvsa@ardennes.gouv.fr

La taille des messages et de leur(s) annexe(s) éventuelle(s) était limitée à un mégaoctet. Ces observations m'étaient adressées automatiquement et étaient consultables par le public dans les meilleurs délais sur le site internet :

www.ardennes.gouv.fr / onglet : Politique publique / rubrique : Environnement / article : Les enquêtes publiques / sous-article : Hors ICPE (loi sur l'eau, urbanisme...).

31 personnes ont utilisé cette adresse pour s'exprimer.

VI.4 - Recensement des interventions

Communes	Nombre d'interventions	Nombre de remarques
ATTIGNY	12	41
DOM LE MESNIL	1	2
BRIENNE SUR AISNE	1	4
VOUZIER	4	4
VENDRESSE	7	6
CHATEAU PORCIEN	5	17
ASFELD	9	28
AMBLY FLEURY	21	24
BAIRON et ses environs	2	33
RETHEL	5	11
CHEMERY-CHEHERY	3	7
Courrier postal	4	17
Courrier électronique	31 (y compris doublons)	51
Totaux	105	264

Ce sont donc **105** interventions représentant **264 observations** qui ont été portées directement sur les registres d'enquête ou transmises par voie électronique et/ou postale

VI.5 - Nature des observations

C'est à partir d'un travail de dépouillement, sous forme de tableau que les thèmes ont été dégagés. Etant donné le nombre d'observations comptabilisées (**264**) et pour permettre une analyse générale, j'ai choisi de les étudier par thème.

VI.6 - Tableaux récapitulatifs du dépouillement des observations par thème

A- Procédure – (7 remarque recensées)

Thèmes des remarques	Nombre de remarques	Thèmes des remarques	Nombre de remarques
Enquête publique	4	Dossier dans sa forme	3

B – Le projet (177 remarque recensées)

L'ensemble de ces observations ne concerne pas directement l'objet de la présente enquête publique, celle-ci portant, je le rappelle sur une **demande d'autorisation environnementale**.

J'ai néanmoins souhaité, non seulement les répertorier, mais également les analyser en accord avec le maître d'ouvrage.

Thèmes des remarques	Nombre de remarques	Thèmes des remarques	Nombre de remarques
Avis favorable	37	Avis défavorable	6
Tracé contesté	37	Débardage et chasse	5
Accessibilité, utilisation, droit de passage et stationnement, problématique de la pêche, demande d'aménagements pour la navigation	31	Coûts	4
Propositions et projets	28	Réseaux divers	3
Tourisme et signalisation	14	Clôtures	1
Demande de concertation et de collaboration	11		

C – Impacts sur l'environnement (70 remarque recensées)

Thèmes des remarques	Nombre de remarques	Thèmes des remarques	Nombre de remarques
Risques -sécurité - gestion des déchets et pollution	21	Suivi et entretien	11
Biodiversité	17	Impacts hydrauliques	9
Revêtement contesté	12		

D – Sans relation directe avec l'objet de l'enquête (10 observations recensées)

Thèmes des remarques	Nombre de remarques
Considérations personnelles	10

VII.1– Observations relatives au dossier dans sa forme et à l'enquête publique

 Remarques émises par :

- Monsieur Claude DUPUIS
- Monsieur BALLAN
- Monsieur VADORIN
- Monsieur MOUCHET Jean Daniel
- Monsieur LENOBLE Thibault

→ Les remarques portent sur le contenu du dossier présenté à l'enquête publique et concernent des erreurs, des imprécisions ou des omissions.

Synthèse de la réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage prend acte de ces diverses remarques.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Le dossier devra être amendé en conséquence.

→ Les observations relatives à l'organisation de l'enquête publique portent :

- a. sur le mauvais positionnement du panneau d'affichage de l'avis d'ouverture d'enquête installé sur la mauvaise rive à Château Porcien,
- b. sur le souhait de voir cette enquête prolongée du fait du contexte sanitaire n'ayant pas permis la fréquentation des permanences et la visite du site dans de bonnes conditions.

Synthèse de la réponse du maître d'ouvrage

L'affiche mal positionnée à château Porcien (mauvaise rive) est néanmoins visible du public.

Commentaires du Commissaire enquêteur

a. Sur la demande de prolongation de l'enquête publique

En vertu des dispositions des articles R11.14-12 et R11.14-15 du code de l'expropriation et en application du code de l'environnement ainsi que de la loi ENE du 12 juillet 2010, l'utilité de la prolongation d'enquête est laissée à l'appréciation discrétionnaire du commissaire enquêteur.

Je n'ai pas jugé nécessaire, ni opportun de prolonger l'enquête publique pour les raisons suivantes :

- *la publicité légale préalable à l'enquête publique a été suffisante. La première insertion d'annonce légale est parue dans la presse 16 jours avant le début de l'enquête publique, la seconde insertion 5 jours après l'ouverture de l'enquête.*
- *In situ, dix-neuf panneaux ont été posés à différents endroits bien visibles de la voie publique.*
- *le dossier, mis en ligne sur le site des services de l'Etat dès le 12 novembre 2020 a été consultable durant 31 jours.*
- *la participation du public a été soutenue. Soixante personnes ont fréquenté les douze permanences,*

b. Sur l'incompatibilité de l'enquête publique avec le contexte sanitaire

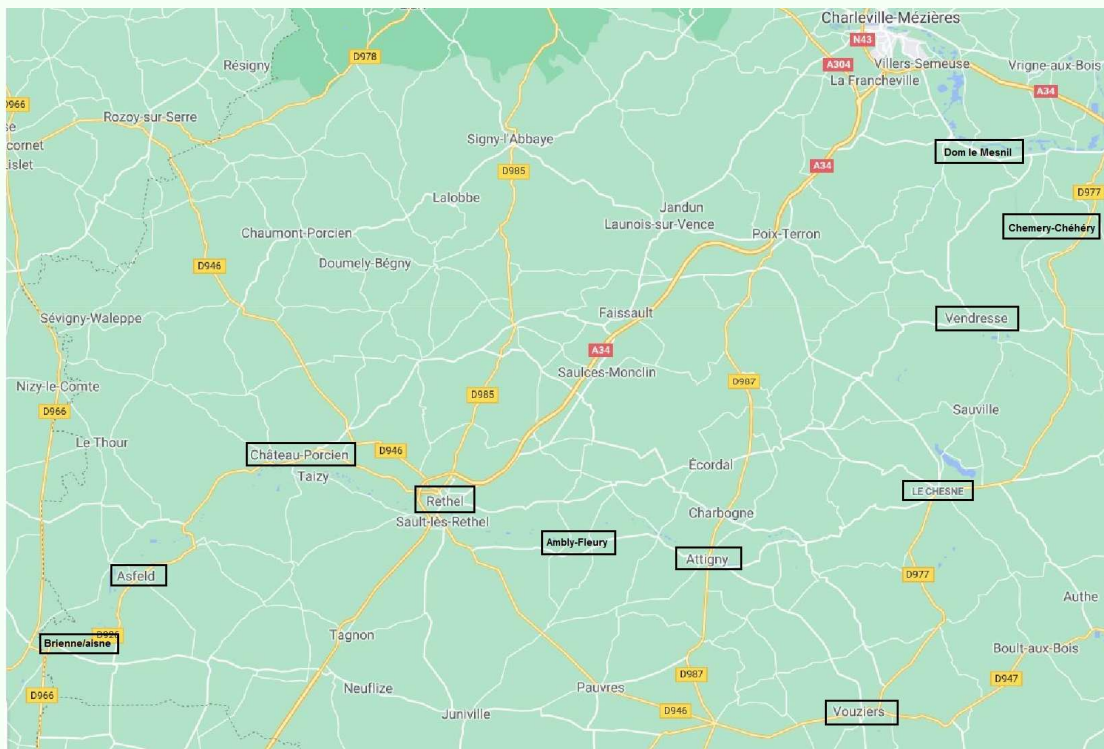
Dans le cadre du décret n° 2020-1310 du 29 octobre 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire, et concernant plus particulièrement la participation aux enquêtes publiques, le Commissariat Général au Développement Durable a fait part des indications suivantes :

" Les rassemblements, réunions ou activités sur la voie publique ou dans un lieu ouvert au public non interdits par ce décret peuvent être organisés (article 3) à la condition que soient mises en place les conditions de nature à permettre le respect des mesures d'hygiène et de distanciation sociale, dites " barrières" et dès lors qu'ils ne mettent pas en présence de manière simultanée plus de six personnes.

Les enquêtes publiques, et notamment les permanences des commissaires-enquêteurs, les visites des lieux par ces derniers, ne sont pas visées par l'interdiction prévue par ce décret, dès lors que la limite maximale de six personnes en présence simultanée est respectée. En effet, les services publics doivent rester ouverts et les missions d'intérêt général doivent continuer à être assurées, ce qui concerne tant les permanences des commissaires-enquêteurs que l'accès du public au dossier d'enquête publique en version papier lorsqu'il ne peut pas accéder au dossier numérique.

Conformément aux termes de l'article R123-10 modifié par décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 – article 3, "les jours et heures, ouvrables ou non, où le public pourra consulter un exemplaire du dossier et présenter ses observations sont fixés de manière à permettre la participation de la plus grande partie de la population, compte tenu notamment de ses horaires normaux de travail".

J'ai tenu douze permanences dont deux au siège de l'enquête (soit 26 heures) à des jours et heures variés. Deux des permanences ont eu lieu un samedi matin.



Mairies où se sont tenues mes permanences

Ainsi toute personne qui le souhaitait avait la possibilité de se rendre sur un lieu de permanence en présence ou non du commissaire enquêteur pour déposer ses observations sur un registre d'enquête.

De plus, munie d'une attestation dérogatoire toute personne pouvait se rendre sur les lieux du projet pour constater de visu les travaux envisagés, ces lieux étant précisément des lieux de promenade.

VII.2 – Observations relatives au projet dans son ensemble

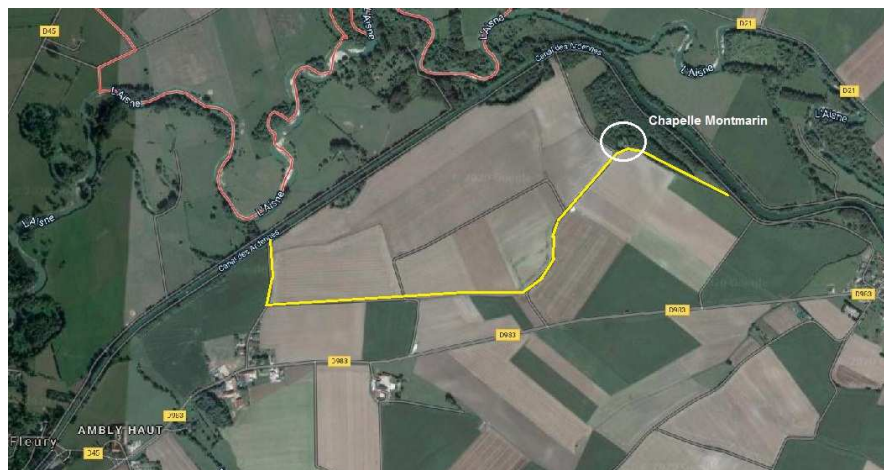
VII.2.1 – Tracé contesté (37 remarques)

Remarques émises par :

- Monsieur Daniel GUERIN
- Monsieur Pascal NOIZET
- Monsieur COURTOIS
- Monsieur Jacques DELHORBE
- Monsieur CARTIER (AAPPMA)
- Monsieur DABLAIN (AAPPMA)
- Monsieur Jean Marc BRIOIS
- Monsieur Michel LEROY
- Anne Marie MARCHAND
- Monsieur Jean Luc HERY
- Monsieur Jean-Michel DEREIMS
- Madame ROMAGNY Caroline
- Monsieur Jérôme MEUNIER
- Monsieur DONY Justin
- Monsieur Jean Marie LEROY
- Monsieur Jany PEZARD
- Monsieur Patrice BARRE
- Monsieur DONY Jean
- Monsieur Sylvain DALES
- Monsieur VADORIN
- Monsieur Joël DUMAZY
- Monsieur FRECHIN Jean Claude Président de "AAPPMA de RETHEL"
- Monsieur DONY Romuald-SCEA Saint Antoine
- Monsieur Xavier Dumont
- Monsieur le Maire de SEMUY
- Monsieur LELONG Jacques
- Monsieur DUMAZY Joël Membre de l'AAPPMA "la Retheloise" (pêche) et Nature et Avenir Rethel
- Monsieur AUBERT Denis
- Monsieur le Maire de SEUIL
- Monsieur Jean Noël LEROY – Maire de Ambly Fleury
- Monsieur Michel LEROY
- Monsieur Eric GIOT
- Monsieur Emmanuel et Remi NOIZET

Les observations recueillies sur ce thème, sont relatives au tracé contesté de la voie verte sur les communes de Givry/Ambly-Fleury, Asfeld, Rethel, Semuy et Seuil.

→ **Sur le territoire de Givry et de Ambly Fleury**, à partir de la chapelle de Montmarin. Sur cette portion, le tracé empruntant le chemin communal à travers les champs ne paraît pas judicieux à cause des passages d'engins agricoles lourds et tous les risques y afférents. Il est demandé que ce tracé emprunte plutôt le chemin de halage, le long du canal.



Synthèse de la réponse du maître d'ouvrage

Le tracé présenté à l'enquête publique est celui du moindre impact environnemental.

Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles.

Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Je note que le passage de la voie verte par le canal a été abandonné afin d'éviter tout impact sur la morphologie des berges, sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire.

Je constate que le chemin de la Braconnière devant être utilisé pour le passage de la voie verte est un chemin communal déjà affecté à l'usage du public. Son élargissement à 4 m et sa réfection renforcée comme préconisé par le maître d'ouvrage devrait améliorer la qualité de ce chemin et permettre une circulation partagée. Le simple balisage au sol ne devrait donc pas modifier considérablement l'usage actuel.

*Je note avec satisfaction qu'un groupe de travail sera chargé d'étudier l'ensemble des problématiques. **La participation à ce groupe de travail des personnes directement impactées par ce tracé me paraît plus que souhaitable.***

→ **Au niveau d'Asfeld** Les personnes qui se sont manifestées pensent que pour des raisons de sécurité, il serait plus raisonnable que la voie verte traverse la départementale en direction de la rue de la gare, puis bifurque à droite au bout du lotissement pour utiliser le chemin communal allant vers le chemin de halage.



Synthèse de la réponse du maître d'ouvrage

Cette proposition sera étudiée en concertation avec la Commune d'Asfeld.

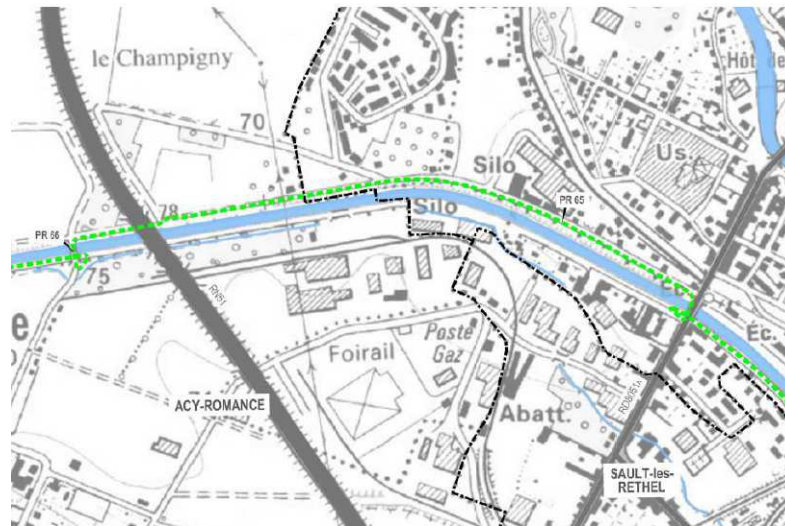
Commentaires du Commissaire enquêteur

Je constate que le maître d'ouvrage n'est pas opposé à la modification du tracé sur ce territoire et privilégie la concertation.

→ **Sur Rethel**, d'autres tracés sont proposés.

Synthèse de la réponse du maître d'ouvrage

La traversée de la RD se fera en passant sous le pont, puis sur la passerelle aménagée.



Commentaires du Commissaire enquêteur

Je pense que sur la ville de Rethel, le tracé n'a pas été bien appréhendé par les intervenants à la lecture des pièces du dossier.

→ **Sur la commune de Semuy**

Monsieur le Maire de Semuy indique qu'il serait plus judicieux, pour la sécurité des marcheurs et des cyclistes, de créer une passerelle au dessus de l'écluse 26 et d'autoriser le passage uniquement aux piétons et cyclistes sur le pont au dessus de l'Aisne pour retrouver le halage en direction de l'écluse 27.

Synthèse de la réponse du maître d'ouvrage

L'aménagement d'une passerelle avait été envisagé, lors de la conception du projet. Toutefois, les contraintes techniques liées à l'état du canal (état des berges) et la navigation (tirant d'air pour le passage des bateaux) nous ont obligé à y renoncer. En effet, les coûts de construction auraient été disproportionnés.

Sur les tronçons empruntant des axes routiers, toutes les mesures de sécurisation, respectant la réglementation en vigueur seront mises en œuvre.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Je prends acte.

→ Enfin **sur la commune de Seuil**, il est émis le souhait de voir la voie verte passer sur la voie gauche le long de la commune, sur le chemin de halage.

Synthèse de la réponse du maître d'ouvrage

Le tracé de la Voie Verte a été défini conjointement avec la Communauté de Communes du Pays Rethélois afin d'optimiser le coût de l'opération au regard des contraintes environnementales et techniques. Toutefois, la proposition pourra être étudiée en concertation.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Je constate avec satisfaction, que là encore, la concertation sera privilégiée.

VII.2.2 – Propositions et projets (28 remarques)

 Remarques émises par :

- | | |
|---------------------------------------|--|
| - Monsieur Henri GALLAND LA TOURNELLE | - Monsieur Jean-Michel DEREIMS |
| - Monsieur Philippe COURTOIS | - Madame ROMAGNY Caroline |
| - Monsieur Ghislain RENAUDIN | - Monsieur François BAZELAIRE |
| - Madame Claudine CUNISSE | - Madame DECARGOUET Monique |
| - Monsieur Patrick DARCO | - Monsieur Jean-François ADNET |
| - Monsieur Jacques DELANNOY | - Monsieur Pascal PONTOISE |
| - Monsieur Marc TOURET | - Monsieur DONY Romuald |
| - Monsieur BALLAN | - Madame Camille BAUDOIN |
| - Monsieur VADORIN | - Madame Aline OBALA |
| - Monsieur Nicolas BUTTIN | - Madame Mathilde MARTINOT |
| - Madame Mélanie LEBRUN | - Monsieur Antoine THEBAUD |
| - Monsieur Pascal NOIZET | - Madame Mélanie WIRTZ |
| - Monsieur Jacques DELHORBE | - Monsieur LEDOUX Laurent - EPLEFPA-Charleville-Mézières/ LEGTA-Charleville-Mézières |
| - Monsieur Ludovic DEBAENE | - Monsieur Jean Marc BRIOIS |

Ces intervenants présentent outre des alternatives à certains tracés proposés de la voie verte mais également font part de divers projets qu'ils aimeraient voir réaliser (itinéraires de randonnées qui viendraient se raccorder à la voie verte, installation de bornes de recharge pour vélos électriques tout au long de l'itinéraire, des lieux de stationnement dédiés aux vélos, mise à jour des cartes interactives où l'on peut trouver commerces, locations de vélos etc... projets de création de gîtes, de table d'hôte etc... demande d'installation de toilettes sèches sur le parcours...)

Synthèse de la réponse du maître d'ouvrage


Parallèlement à l'aménagement de cette voie verte, le Conseil départemental a décidé d'élaborer un Schéma départemental de valorisation touristique des itinéraires cyclables en associant et en fédérant les partenaires privés et publics autour d'une démarche participative de développement de ces itinéraires, vecteurs d'attractivité touristique et supports favorables à la mobilité douce.

Le développement des services, de la signalisation, des équipements complémentaires et la mise en place des produits touristiques sont notamment au cœur des réflexions en cours pour l'élaboration de ce schéma qui débouchera sur la mise en œuvre d'un programme d'actions partagé par l'ensemble des collectivités locales (Conseil départemental, Communautés de Communes et d'Agglomération).

Commentaires du commissaire enquêteur

Je prends acte.

VII.2.3 – Accessibilité, droit de passage, utilisation et stationnement, problématique de la pêche, demande d'aménagement pour la navigation (31 remarques)

 Remarques émises par :

- Monsieur BRIQUET Jean Jacques
- Monsieur CARTIER (AAPPMA)
- Monsieur DABLAIN (AAPPMA)
- Monsieur BRIOIS Jean Marc
- Monsieur VADORIN
- Monsieur Romuald DONY
- Monsieur Sylvain POTIER
- Monsieur Albert KNIBBE
- Monsieur ZANELLI Francis
- Monsieur et Madame GABRIEL
- Monsieur Hervé GROUD - EARL DE LA BARBONNE
- Monsieur Jc.DUBOIS
- Monsieur et Madame VERNEAUX
- Monsieur et Madame BOUTEVILLE
- Monsieur Benoît HARBOUX (Union Départementale des Associations Syndicales Autorisées ASA des 6 communes)
- Monsieur Jean LE TALLEC
- Monsieur Claude BIZOT

Toutes ces personnes se questionnent quant à l'accès future à la voie verte, en tant que pêcheur, en tant que riverain ou pour l'entretien des fossés et autres ouvrages hydrauliques.

Les pêcheurs demandent qu'il y ait un espace suffisant pour pêcher et avoir plus d'accès depuis la voie publique. En effet, l'espace situé entre la voie goudronnée et le canal trop réduit ne permettra plus aux pêcheurs d'exercer leur activité sans être gênés par les passages.

Synthèse de la réponse du maître d'ouvrage

Si le chemin de halage est le seul accès, les autorisations ponctuelles pourront continuer à être délivrées pour la réalisation des travaux d'entretien des fossés. La voie de roulement sera adaptée pour permettre le passage des engins utilisés dans ce cadre.

Le droit de passage le long du canal pour les pêcheurs n'est évidemment pas remis en cause. Toutefois, la circulation et le stationnement des véhicules sur le halage ne sont pas autorisés.

La bande de roulement sera aménagée dans l'emprise disponible.

Le droit d'accès aux représentants des AAPPMA et des gardes pêches sera préservé, de la même manière qu'il demeure sur la Voie Verte Trans-Ardenne.

Concernant les riverains, si le chemin de halage est le seul accès, ils continueront à être autorisés à circuler pour accéder à leurs parcelles. Le stationnement sera interdit sur l'emprise et la vitesse limitée à 30km/h.

Commentaires du commissaire enquêteur

Je note avec intérêt que la voie de roulement sera réduite à 2,5 m, alors qu'elle est de 3 m sur la "Trans-Ardenne", cette largeur minimale étant nécessaire pour assurer la sécurité des utilisateurs de la voie verte (piétons, cyclistes, rollers,...).

Je constate par ailleurs, que pour le secteur d'Asfeld, où ce type de remarques a été majoritaire, le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.

VII.2.4 – Demande de concertation et de collaboration (11 remarques)

 Remarques émises par :

- Monsieur BRIQUET Jean Jacques
- Monsieur Jean Marc BRIOIS
- Monsieur VADORIN
- Madame Mathilde MARTINOT.
- Monsieur et Madame GABRIEL
- Monsieur Joël DUMAZY
- Monsieur Patrick DEMENGEOT -adjoint aux travaux de Rethel
- Madame Brigitte LECAILLE – adjointe au cadre de vie - écologie

Ces observations concernent les éventuels aménagements auxquels la fédération départementale de pêche et de protection du milieu aquatique souhaite être associée.

Les communes demandent également à être contactées dans le cadre de l'utilisation des chemins communaux.

Enfin plusieurs personnes ayant des projets dans le cadre de la future voie verte aimeraient que ces différents projets soient coordonnés.

Synthèse de la réponse du maître d'ouvrage

Les points concernant la pêche pourront être traités dans le cadre du « Contrat Canal » actuellement en négociation entre V.N.F et les collectivités concernées (Région Grand-Est, Département et EPCI).

Pour le secteur d'Asfeld, le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.

Les collectivités locales ont été associées dès la genèse de l'opération. Une réunion de présentation, à destination des Maires concernés, a été organisée le 15 juillet dernier par la Communauté de Communes du Pays Rethélois. Une nouvelle rencontre pourra être organisée à l'issue de l'enquête publique à leur demande.

Commentaires du commissaire enquêteur

Je salue le souci de concertation déployé par le conseil départemental des Ardennes, notamment à travers ces groupes de travail en projet. Apporter des solutions aux différentes problématiques permettra sans doute, de recueillir l'adhésion d'une bonne majorité des acteurs, à ce projet de voie verte sud Ardennes et contribuera de fait, à son succès.

VII.2.5 – Tourisme et signalisation (14 remarques)

 Remarques émises par :

- Monsieur Emmanuel NOIZET
- Monsieur Remi NOIZET
- Office de tourisme du Pays rethélois
- Monsieur VADORIN
- Monsieur Ghislain RENAUDIN
- Monsieur BRAQUET
- Madame Claudine CUNISSE
- Monsieur Henri RIBES
- Monsieur VADORIN
- Monsieur BRAQUET
- Monsieur Philippe COURTOIS
- Monsieur DAVESNE Secrétaire de "Nature et Avenir"
- Monsieur Jean-Pierre PENISSON - Président de la Société d'Histoire Naturelle des Ardennes

Toutes ces personnes s'accordent sur le fait que le projet va dynamiser le tourisme dans le sud Ardennes qui en a bien besoin. Certains demandent si le balisage de la voie verte fera apparaître la signalisation des points touristiques dans les villages proches, les points d'intérêts historiques, monumentaux, environnementaux (Natura2000, ZNIEFF...), et ce, pour les territoires communaux élargis ?

Il est demandé, à travers certaines de ces observations recueillies, que les communes traversées soient bien signalées sur la future voie verte. Par ailleurs, il est également souhaité que le système de balisage mis en place soit facilement configurable notamment pour la prise en compte des besoins d'associations.

De même pour la signalisation touristique, le QR code et les GPS seront-ils des moyens complémentaires aux balisages classiques de la voie verte ? Il est indiqué qu'une information sur la biodiversité devrait être affichée sous forme de bornes avec QR Code.

Enfin, il est réclamé une signalisation correctement réalisée, surtout pour les cyclistes, au niveau du croisement avec les routes passagères.

Synthèse de la réponse du maître d'ouvrage

Parallèlement à l'aménagement de cette voie verte, le Conseil départemental a décidé d'élaborer un Schéma départemental de valorisation touristique des itinéraires cyclables. Le développement des services, de la signalisation, des équipements complémentaires et la mise en place des produits touristiques sont notamment au cœur des réflexions en cours pour l'élaboration de ce schéma qui débouchera sur la mise en œuvre d'un programme d'actions partagé par l'ensemble des collectivités locales (Conseil départemental, Communautés de Communes et d'Agglomération).

Le développement des services, de la signalisation, des équipements complémentaires et la mise en place des produits touristiques sont notamment au cœur des réflexions en cours pour l'élaboration du schéma départemental de valorisation touristique des itinéraires cyclables qui débouchera sur la mise en œuvre d'un programme d'actions partagé par l'ensemble des collectivités locales (Conseil départemental, Communautés de Communes et d'Agglomération).

Commentaires du commissaire enquêteur

Je prends acte de la réponse du maître d'ouvrage et ne peux qu'approuver cette initiative qui, en associant et en fédérant les partenaires privés et publics autour de cette démarche participative de développement de ces itinéraires, stimulera l'attractivité touristique et favorisera la mobilité douce.

VII.2.6 – débardage et chasse (5 remarques)

🚧 Remarques émises par :

- Monsieur et Madame BOUTEVILLE
- Monsieur Jacques FAYAULT
- Monsieur Ludovic DEBAENE
- Monsieur Emmanuel NOIZET
- Monsieur Remi NOIZET

Ces personnes indiquent que certaines parcelles boisées vont se retrouver enclavées du fait d'une très forte pente qui rend impossible de débardage des bois jusqu'à maintenant effectué par le chemin de halage.

Certains se disent inquiets de la conception du chemin qui présage une utilisation fréquente et un risque pour la sécurité des usages de cette voie au droit de certains bois, lieu de chasse au gros gibier.

Synthèse de la réponse du maître d'ouvrage

L'aménagement de la voie verte ne modifiera pas les droits afférents aux parcelles riveraines du chemin de halage. Si le chemin de halage est le seul accès, vous continuerez à être autorisé à circuler pour accéder à vos parcelles. Le stationnement sera interdit sur l'emprise et la vitesse limitée à 30km/h.

Par ailleurs, la circulation et le stationnement sur les voies communales ne seront pas interdits aux véhicules motorisés.

Commentaires du commissaire enquêteur

Je prends acte de la réponse du maître d'ouvrage.

VII.2 – Observations relatives aux impacts sur l'environnement

VII.2.1– risques et sécurité, gestion des déchets et pollution (21 remarques)

🚧 Remarques émises par :

- Madame Claudine CUNISSE
- Monsieur Jean Marc BRIOIS
- Monsieur VADORIN
- Monsieur Claude BIZOT
- Monsieur DONY Romuald - SCEA Saint Antoine
- Monsieur Christian Martinot.
- Monsieur Noël FAGOT – agriculteur et conseiller municipal
- Monsieur et Madame BOUTEVILLE

Il est indiqué que le manteau de feuilles mortes automnales ne pourra plus se dégrader naturellement et risque de faire un tapis très glissant pour les marcheurs !

La question est également posée de savoir comment vont pouvoir cohabiter demain, de façon sereine, les trafics liés à l'exploitation agricole et de loisirs alors que l'usage agricole implique la circulation de matériels à grand gabarit, de gros tonnages sources de salissements (épandage de fumier l'été, arrachage de betteraves en septembre, mise en dépôt de fumier l'hiver etc...) Une cohabitation entre les usages pour le loisir et les usages professionnels semble absolument incompatible et surtout accidentogène.

Une personne note que n'apparaissent que peu les conditions et risques d'usage de la voie verte associée à son canal, pour lesquels des personnes du territoire pratiquant leurs activités professionnelles ou de loisirs (forêts, ruisseaux, rivières, routes, terrains accidentés...), semblent intéressées (formation, pêche, vélos électriques, quad, chevaux, carrioles à chevaux, autres....) ?

Enfin, certaines remarques portent sur les risques de détérioration de la nature environnante (débris, poubelles sauvages, ...) que pourrait engendrer l'augmentation de la fréquentation du chemin de halage réhabilité.

Synthèse de la réponse du maître d'ouvrage

Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles.

Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.

L'entretien de l'emprise de la Voie Verte incombera au Conseil départemental et aux collectivités locales traversées.

La gestion des déchets relèvera des Communes qui pourront installer des poubelles.

Commentaires du commissaire enquêteur

Je prends acte de la réponse du maître d'ouvrage et ne peux qu'approuver l'initiative de ce groupe de travail permettant je l'espère d'apaiser les esprits en apportant des solutions concrètes et satisfaisantes.

Concernant la gestion des déchets, le principe de la gestion par les communes est déjà appliqué sur la Voie Verte Trans Ardennes et est, de ce fait, un bon retour d'expérience.

VII.2.2 – revêtement contesté (12 remarques)

 Remarques émises par :

- | | |
|-------------------------------|---|
| - Madame Claudine CUNISSE | - Monsieur DAVESNE Secrétaire de « Nature et Avenir » |
| - Monsieur BRAQUET | - Monsieur Jean-Pierre Pénisson - Président de la Société d'Histoire Naturelle des Ardennes |
| - Monsieur Antoine THEBAUD | - Monsieur LEDOUX Laurent - EPLEFPA-Charleville-Mézières/LEGTA-Charleville-Mézières |
| - Monsieur Auguste MARTINOT | - Madame Mathilde MARTINOT |
| - Monsieur Christian MARTINOT | |
| - Madame GEROMETTA Nathalie | |
| - Madame Anaïs BERTRAND | |

Tous ces intervenants sont inquiets quant au "goudronnage" systématique de nos chemins.

Il est rappelé que le tronçon entre l'écluse d'Attigny et celle de Rilly est encore naturel, bordé d'arbres et de zones humides. Il est dommage de transformer ce sympathique chemin rural en "autoroute à touristes" qu'ils soient piétons ou cyclistes. Il ne faut pas d'enrobé partout (il faut laisser des parties en herbe).

Certains demandent juste un entretien régulier. Peut-être dans Vouziers, le long du canal, faire un enrobé pour les vélos, rollers et poussettes.

Il est dit que dans l'idéal, l'état naturel du halage serait à conserver en limitant au maximum le revêtement bitumineux. Une "voie verte" doit l'être le plus possible. Il est nécessaire bien sûr de prévoir une bande praticable pour des activités telles que le roller ou le vélo. Cependant, ne pourrait-on pas envisager qu'une partie importante de celle-ci soit en herbe, pour les randonneurs ou les coureurs notamment ? Cela pourrait permettre de développer des mobilités respectueuses de l'environnement tout en préservant le paysage, condition nécessaire à l'attractivité d'un territoire.

Le fait d'imperméabiliser des chemins aujourd'hui enherbés pose quand même question et n'est pas tout à fait dans l'air du temps quand on parle de voie "verte" (le gouvernement a bien annoncé en 2018 un objectif de zéro artificialisation des sols).

Synthèse de la réponse du maître d'ouvrage

La bande de roulement sera aménagée dans l'emprise disponible. Elle sera réduite à 2,5 m, alors qu'elle est de 3 m sur la voie verte Trans-Ardenne.

Le choix d'une bande de roulement en enrobé a été fait par l'ensemble des partenaires (Conseil départemental, Communautés de Communes et d'Agglomération) afin de permettre un maximum de pratiques le long de la voie verte (piétons, cyclistes, rollers,...) tout en permettant des accès faciles pour les services de secours et d'entretien et enfin de maintenir un niveau de qualité dans le temps. La voie de roulement aménagée ne recouvrira donc pas la totalité de la largeur du chemin de halage.

Commentaires du commissaire enquêteur

Par définition, une voie verte est une voie de communication autonome réservée aux déplacements non motorisés, tels que les piétons, les rollers, les cyclistes les personnes à mobilité réduite et parfois aux cavaliers.

Les voies vertes sont développées dans un souci d'aménagement intégré valorisant l'environnement, le patrimoine, la qualité de vie et la convivialité. Elle est interdite à la circulation motorisée, elle est adaptée aux déplacements d'ordre touristiques, de loisirs ou du quotidien. Elle doit donc être accessible au plus grand nombre et sécurisée en conséquence.

VII.2.3 – biodiversité (17 remarques)

 Remarques émises par :

- | | |
|------------------------------|---|
| - Madame Claudine CUNISSE | - Monsieur Jean-Pierre PENISSON - Président de la Société |
| - Monsieur Emmanuel NOIZET | d'Histoire Naturelle des Ardennes |
| - Monsieur VADORIN | - Conservatoire d'espaces naturels de Champagne-Ardenne |
| - Monsieur Patrick BOUILLARD | - Monsieur Jean-François ADNET |
| - Monsieur Claude BIZOT | - Monsieur Remi NOIZET |

La crainte exprimée à travers ces remarques concerne l'abattage des arbres et végétations rivulaires lors des travaux, risquant de transformer complètement et de manière irréversible cet écosystème que sont les berges du canal des Ardennes.

Quelques observations portent sur le gibier traversant le canal pour lequel il est demandé d'aménager des passages. Il est également rappelé que les études et inventaires environnementaux de faune et de flore pour la biodiversité souvent établis par des associations motivées correspondent à des lieux précis et limités, mais les sujets d'intérêts occupent un territoire plus vaste que ceux étudiés.

Le CENCA rejoint l'avis de la MRAe préconisant "la définition de mesures d'accompagnement aux abords des zones de travaux proches des habitats hébergeant des espèces classées en liste rouge régionale et de considérer les impacts du projet sur une largeur plus importante que celle de la simple voie cyclable, a minima sur les emprises en gestion du département ou des collectivités, afin de favoriser le développement des habitats rencontrés mais également pour la biodiversité ordinaire".

Une petite inquiétude est exprimée en ce qui concerne le côté "sauvage" de la faune et de la flore avec la disparition des arbres, arbustes, roselières de chaque côté et au bord du canal, ce qui est le cas actuellement à l'écluse de la Cassine et aussi sur la population des ragondins, disparition des moules d'eau douce etc...

Synthèse de la réponse du maître d'ouvrage

L'entretien des espaces naturels a fait l'objet d'une observation de l'Autorité Environnementale lors de l'instruction du dossier. La réponse apportée a été la suivante :

"Des bandes enherbées seront maintenues de part et d'autre de la voie verte, et les formations arborescentes et arbustives existantes au-delà. L'entretien des bandes enherbées doit favoriser leur pérennité, éviter son envahissement par les mauvaises herbes, mais aussi favoriser leur utilisation par la petite faune."

L'entretien consistera à pratiquer une fauche raisonnée des abords de la piste (première fauche au printemps et deuxième en automne), et la hauteur de coupe a été définie à 10 cm pour protéger la petite faune.

Le projet ne prévoit nullement de couper tous les arbres. Les berges du canal ne seront pas impactées, hormis sur les seuls tronçons nécessitant des travaux de réparations (comblement des poches d'érosion).

Commentaires du commissaire enquêteur

Je note avec intérêt qu'il est prévu que l'écologue identifie avant travaux les secteurs présentant un enjeu écologique particulier, dont ceux abritant des habitats hébergeant des espèces inscrites sur la liste rouge régionale. Dans ces secteurs, une attention particulière sera portée au respect des emprises travaux au strict nécessaire.

Hors emprise travaux, les milieux arborescents, arbustifs et herbacés qui hébergent des espèces classées en liste rouge régionale seront conservés. Dans ces secteurs, les zones concernées par les travaux en bordure de la voie verte, feront si besoin l'objet d'une remise en état des sols (nivellement, si besoin semis de prairies) réalisée au titre des mesures d'accompagnement.

Les études réalisées dans le cadre de ce dossier font apparaître l'absence d'impacts sur le paysage, pendant ou après travaux.

VII.2.4– Suivi et entretien (11 remarques)

🚧 Remarques émises par :

- Monsieur Philippe COURTOIS
- Monsieur Ghislain RENAUDIN
- Madame Claudine CUNISSE
- Monsieur Pascal GROUD
- Monsieur Albert KNIBBE
- Monsieur VADORIN
- Monsieur DAVESNE Secrétaire de « Nature et Avenir »
- Monsieur Christian MARTINOT
- Conservatoire d'espaces naturels de Champagne-Ardenne
- Monsieur Thibault LENOBLE

Ces remarques portent sur l'entretien de cette voie dans les années à venir. Il est indiqué qu'il serait souhaitable de favoriser la biodiversité ordinaire par une fauche de printemps sur 1 m maximum et une fauche d'automne pour le reste en laissant une végétation rivulaire qui maintient les berges.

La pratique intensive du fauchage des abords de ces voies est fortement critiquée. Il est indiqué qu'il ne subsiste plus aucune végétation après ces fauchages et des plantes intéressantes sont ainsi éliminées ! Quel sera l'impact de cette pratique de fauchage drastique dans le temps pour certaine espèce ?

Il est préconisé la mise en place d'une gestion différenciée des bordures enherbées (retard de fauche/broyage, limitation du nombre d'interventions, etc) permettant de favoriser la biodiversité « ordinaire » (plante, insectes, etc) et de tenir compte de la présence éventuelle d'espèces remarquables et/ou protégées.

Synthèse de la réponse du maître d'ouvrage

Des bandes enherbées seront maintenues de part et d'autre de la voie verte, et les formations arborescentes et arbustives existantes au-delà.

L'entretien des bandes enherbées doit favoriser leur pérennité, éviter son envahissement par les mauvaises herbes, mais aussi favoriser leur utilisation par la petite faune.

L'entretien consistera à pratiquer une fauche raisonnée des abords de la piste (première fauche au printemps et deuxième en automne), et la hauteur de coupe a été définie à 10 cm pour protéger la petite faune.

Commentaires du commissaire enquêteur

La voie verte traverse des zones de corridors écologiques sur lesquels le dossier indique qu'il n'y a pas d'incidence notable. Je note qu'un cahier des charges sera mis en œuvre par l'écologue lors de l'entretien de l'emprise large du chemin de halage afin de garantir la pérennité des mesures ERC mises en œuvre.

Je rappelle que l'Autorité Environnementale insiste particulièrement sur la préservation de cette biodiversité ordinaire.

VII.2.5– impacts hydrauliques (9 remarques)

🚧 Remarques émises par :

- Monsieur Emmanuel NOIZET
- Monsieur Remi NOIZET
- Union Départementale des Associations Syndicales Autorisées - ASA des 6 communes par Monsieur Benoît HARBOUX

Ces intervenants rappellent que dans la pratique, convenu avec VNF en 2015 et 2018, lors des opérations de curage du contre fossé du canal depuis Ambly Fleury jusqu'au chemin rural de Fleury à Montmarin, les produits étaient soit déposés derrière les palplanches du canal afin de recharger la berge soit égalés en bordure du chemin de halage.

A l'avenir cette pratique semble compromise, l'évacuation sera indispensable à minima sur ce tronçon et occasionnera un coût supplémentaire dont il conviendra de déterminer la prise en charge, en outre la chaussée prévue sera de type B2 d'après carte page 26, à priori non adaptée à des charges lourdes.

Enfin concernant les ouvrages hydrauliques plus coûteux, le premier et le plus important, reste le siphon qui permet au ruisseau de Saulces Champenoises de franchir le canal ; l'entretien doit être réalisé par les VNF mais en cas de rupture la répartition de la charge doit d'ores et déjà être établie entre le gestionnaire de la voie verte et VNF.

Synthèse de la réponse du maître d'ouvrage

Si le chemin de halage est le seul accès, les autorisations ponctuelles pourront continuer à être délivrées pour la réalisation des travaux d'entretien de ces fossés. La voie de roulement sera adaptée pour permettre le passage des engins utilisés dans ce cadre.

En ce qui concerne le siphon et le passage busé, l'aménagement de la voie verte ne modifiera pas les modalités de leur entretien, ni de leur remplacement si cela s'avérait nécessaire. Le Conseil départemental n'interviendrait que pour réparer d'éventuels dégâts occasionnés lors de l'aménagement de la voie verte.

Commentaires du commissaire enquêteur

Je prends acte de la réponse du maître d'ouvrage et n'ai aucun commentaire à formuler.

Chapitre VIII – TRANSMISSION DU RAPPORT ET DES CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

Après avoir étudié les différentes pièces du dossier, avoir pris connaissance du tracé de visu, avoir entendu toutes les personnes souhaitant s'exprimer sur ce projet, m'être entretenue avec les personnes chargées de ce dossier au Conseil départemental des Ardennes,

Estimant que l'enquête s'est déroulée dans le respect des dispositions légales et réglementaires,

**Je suis en mesure de formuler mes conclusions motivées et d'émettre mon avis.
Mes conclusions et mon avis font l'objet d'un document distinct accompagnant le présent rapport.**

Conformément à l'article 8 de l'arrêté préfectoral n° 2010/666 du 16 octobre 2020, le présent rapport d'enquête accompagné des conclusions motivées et des diverses annexes sont transmis par mes soins, de la façon suivante :

- un exemplaire accompagné de l'original du Procès-Verbal des observations du public, du mémoire en réponse du maître d'ouvrage et des différents registres, à Monsieur le Préfet des Ardennes,
- 12 exemplaires supplémentaires destinés au maître d'ouvrage et aux communes ayant accueilli au moins une permanence du commissaire enquêteur,
- un fichier informatique sur clef USB,
- un exemplaire au Tribunal Administratif.

Selon l'article 9 de l'arrêté préfectoral précité, mon rapport et mes conclusions devront être mis à la disposition du public pendant un an, à la Préfecture des Ardennes et à la Mairie d'Attigny, siège de l'enquête. Ils seront également publiés pendant un an, sur le site des services de l'Etat dans le département des Ardennes.

D'un commun accord avec le service responsable du bureau des procédures environnementales Direction de la coordination et de l'appui aux territoires à la Préfecture des Ardennes, il a été convenu qu'un exemplaire papier serait déposé, outre à la mairie de Attigny, siège de l'enquête, mais également dans chacune des communes ayant accueilli une permanence du commissaire enquêteur, à savoir les communes de : Ambly-Fleury, Asfeld, Bairon et ses environs, Brienne sur Aisne, Château Porcien, Chemery-Chehery, Dom-le-Mesnil, Rethel, Vendresse et Vouziers

De plus, toute personne concernée pourra demander communication des conclusions du commissaire enquêteur en adressant sa demande écrite à la Préfecture des Ardennes.

Fait à Les Ayvelles, le 11 janvier 2021

le commissaire enquêteur



Raymonde PAQUIS

B – CONCLUSIONS MOTIVÉES et AVIS

Installations, Ouvrages, Travaux et Aménagements (IOTA)

Enquête publique unique

**Demande d'autorisation environnementale portant sur
le projet d'aménagement d'un itinéraire de randonnée
à usage non motorisé dite "Voie Verte Sud Ardennes"
le long des canaux des Ardennes, de l'Aisne et de Vouziers**

**CONCLUSIONS MOTIVÉES
et AVIS du commissaire enquêteur**

Le projet consiste à aménager un itinéraire continu de randonnée à usage non motorisé sur le chemin de halage des canaux des Ardennes, de l'Aisne, et de Vouziers. Il s'étend sur un linéaire de près de 106 km de Voie Verte, reliant la vallée de la Meuse depuis Dom-le-Mesnil, à la vallée de l'Aisne entre Vouziers en amont, et Brienne-sur-Aisne en aval.

L'objectif de cet itinéraire est de compléter la voie verte aménagée par le Conseil Départemental des Ardennes le long de la Meuse entre Givet et Mouzon (140 km). Ce projet est inscrit au Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes et assure la connexion avec le réseau Ravel en Belgique.

Le tracé de l'itinéraire est localisé en majorité sur l'emprise du chemin de halage qui longe les canaux des Ardennes, de l'Aisne, et de Vouziers. Il s'inscrit dans un contexte environnemental à forts enjeux avec la présence au sein de l'aire d'étude de nombreux sites Natura 2000, et de ZNIEFF de type 1 et de type 2 qui illustrent la richesse écologique des vallées alluviales de l'Aisne, et dans une moindre mesure de la Bar.

La maîtrise d'ouvrage de la voie verte est assurée par le Conseil Départemental des Ardennes, qui en plus du tracé, aménagera le croisement avec les différentes routes (lorsque des contraintes fortes ont été identifiées en bordure du canal) et le passage sous le tunnel de Saint-Aignan.

L'enquête publique a été conduite par mes soins,

du 12 novembre 2020 au 12 décembre 2020

en application de l'arrêté préfectoral n° 2020/666 du 16 octobre 2020.

J'atteste que :

- ◆ L'enquête publique s'est déroulée conformément aux règles imposées en matière de publicité, en application de l'article 5 de l'arrêté préfectoral n° 2020/666 du 16 octobre 2020
 - dans la presse, par une parution dans deux journaux locaux "l'Union" et "l'Ardennais" seize jours avant le début de l'enquête et au cours des huit premiers jours de celle-ci,
 - par affichage dans les communes concernées par le projet : Acy-Romance, Aire, Ambly-Fleury, Asfeld, Attigny, Avaux, Bairon et ses Environs, Biermes, Blanzy-La-Salonnaise, Brienne-sur-Aisne, Château-Porcien, Chemery-Chehery, Dom-Le-Mesnil, Givry, Hannogne-Saint-Martin, Montgon, Nanteuil-sur-Aisne, Neuville-Day, Omicourt, Rethel, Rilly-sur-Aisne, Saint-Aignan, Sapogne-et-Feuchères, Sault-les-Rethel, Sauvville, Semuy, Seuil, Taizy, Tannay, Thugny-Trugny, Vandy, Vendresse, Vieux-Les-Asfeld, Voncq, Vouziers et Vrizy. Les maires ont été tenus d'attester par un certificat d'affichage le maintien de celui-ci durant toute la durée de l'enquête,
 - l'affichage dans chaque commune a fait l'objet d'un contrôle ponctuel par le commissaire-enquêteur lors des permanences,
 - par un affichage in situ, soit la pose de 19 panneaux comportant l'avis d'enquête publique, attestée par photographie de chacun des panneaux,
 - sur le site Internet des Services de l'Etat.
- ◆ Les communes de Ambly-Fleury, Asfeld, Attigny, Bairon et ses environs, Brienne sur Aisne, Château Porcien, Chemery-Chehery, Dom-le-Mesnil, Rethel, Vendresse et Vouziers ont été dépositaires d'un dossier complet, avant le début de l'enquête publique.
- ◆ Le dossier a été intégralement mis en ligne sur le site Internet des services de l'Etat dès le 12 novembre 2020.
- ◆ La durée de l'enquête publique a été de 31 jours consécutifs.
- ◆ Douze permanences ont été tenues à des jours et heures variés dans onze communes équitablement réparties sur le futur tracé de la voie verte.
 - six permanences se sont tenues le matin dont deux un samedi matin jusque midi.
 - six permanences se sont tenues l'après-midi.
- ◆ Les registres d'enquête ont été mis à la disposition du public durant toute la durée de l'enquête dans les mairies de Ambly-Fleury, Asfeld, Attigny, Bairon et ses environs, Brienne sur Aisne, Château Porcien, Chémery-Chehery, Dom-le-Mesnil, Rethel, Vendresse et Vouziers, aux heures d'ouverture de celles-ci et lors des permanences du commissaire enquêteur.

- ◆ Les registres ont été clos à l'issue de l'enquête et récupérés dès le lundi 14 décembre dans les différentes communes, par le commissaire enquêteur.
- ◆ Aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête publique n'est à rapporter.
- ◆ Conformément au décret n° 2020-1310 du 29 octobre 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire, et concernant plus particulièrement la participation aux enquêtes publiques, le Commissariat Général au Développement Durable a fait part des indications suivantes :

" Les rassemblements, réunions ou activités sur la voie publique ou dans un lieu ouvert au public non interdits par ce décret peuvent être organisés (article 3) à la condition que soient mises en place les conditions de nature à permettre le respect des mesures d'hygiène et de distanciation sociale, dites " barrières" et dès lors qu'ils ne mettent pas en présence de manière simultanée plus de six personnes.

Les enquêtes publiques, et notamment les permanences des commissaires-enquêteurs, les visites des lieux par ces derniers, ne sont pas visées par l'interdiction prévue par ce décret, dès lors que la limite maximale de six personnes en présence simultanée est respectée. En effet, les services publics doivent rester ouverts et les missions d'intérêt général doivent continuer à être assurées, ce qui concerne tant les permanences des commissaires-enquêteurs que l'accès du public au dossier d'enquête publique en version papier lorsqu'il ne peut pas accéder au dossier numérique.

- ◆ En vertu des dispositions de la loi ENE du 12 juillet 2010, l'utilité de la prolongation d'enquête étant laissée à l'appréciation discrétionnaire du commissaire enquêteur, je n'ai pas jugé nécessaire, ni opportun de prolonger l'enquête publique.

L'organisation et le déroulement de l'enquête publique ont respecté scrupuleusement les règles régissant le droit des enquêtes publiques, les dispositions législatives et réglementaires.

Compte-tenu du contexte sanitaire, la distanciation sociale a été parfaitement respectée ainsi que l'ensemble des gestes barrières.

II - Sur la participation du public

J'estime que,

- ◆ Le public a pu bénéficier de bonnes conditions matérielles pour prendre connaissance du dossier.

- ◆ La répartition équitable de mes permanences sur l'ensemble du tracé a permis à toutes les personnes qui souhaitent s'exprimer de se rendre dans une mairie proche de son domicile.
- ◆ Les permanences ont été largement fréquentées et se sont déroulées dans un climat serein, dans le respect des gestes barrières.
- ◆ Le public a eu suffisamment de temps pour formuler ses observations, questions, critiques, suggestions ou contre-propositions.
- ◆ Il a eu la possibilité de s'exprimer par voie électronique, par conséquent 24h/24 et 7jours/7, à l'adresse mise à sa disposition, comme indiqué dans l'avis d'enquête. Cette adresse est restée opérationnelle durant toute la durée de l'enquête et a été largement utilisée.

Je constate que,

- ◆ En dépit de la crise sanitaire, le public a été nombreux et s'est exprimé largement sur les registres ouverts à cet effet, par écrit ou majoritairement verbalement.
- ◆ Les personnes reçues individuellement ou à cinq maximum, lorsqu'elles en manifestaient le souhait, ont toutes parfaitement respecté les gestes barrières (distanciation, port du masque et lavage des mains au gel hydroalcoolique).
- ◆ Toutes les observations verbales ont été retranscrites par mes soins, dans les registres papier, sans aucune omission.

III - Sur les interventions du public

Comme je l'avais pressenti, il m'est vite apparu que les observations formulées sur les registres et reçues par courrier électronique et postal n'entraient pas dans le cadre de cette enquête environnementale. **Plus de 90 % des remarques recueillies** portent sur la conception du projet et abordent notamment les sujets suivants :

- contestation du tracé, à certains endroits du parcours,
 - suggestion de propositions et/ou de projets,
 - problématique liée à l'accessibilité, à l'utilisation de la voie, au droit de passage, au stationnement, à la pêche, au débardage de bois et à la chasse,
 - demande d'une concertation et/ou d'une collaboration.
- ◆ Après lecture minutieuse des 264 observations recueillies, exprimées par 105 personnes physiques ou morales et comptabilisation des thèmes consécutifs à ces observations, il en résulte que sur les 264 remarques du public qui ont été recensées, seulement 70 remarques sont en rapport avec l'objet de la présente enquête unique.
 - ◆ Un courrier postal est parvenu au siège de l'enquête après la clôture de celle-ci. Les observations énoncées dans ce courrier ayant été largement émises au cours de l'enquête, j'ai décidé de ne pas tenir compte de cette missive tardive.

En conséquence :

- ◆ 70 remarques entrent dans le cadre de cette enquête publique unique :
 - 7 concernent la procédure d'enquête publique et le dossier dans sa forme,
 - 9 sont relatives à la "loi sur l'eau",
 - 54 concernent les impacts environnementaux.
- ◆ Toutes les observations du public, même celles hors contexte de l'enquête, ont fait l'objet d'une réponse par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse, joint en annexe.
- ◆ Chaque thème a fait l'objet d'une analyse dans mon rapport d'enquête. La synthèse de la réponse du maître d'ouvrage y est indiquée pour chacun des thèmes abordés ainsi que mon propre commentaire.
- ◆ Ces thèmes sont repris infra, dans l'analyse générale du dossier.

IV - Sur le dossier soumis à enquête

A – Sur la forme

- ◆ Le dossier est complet et contient les pièces indispensables relatives au projet soumis à enquête (la liste des pièces obligatoires du dossier étant fixée par l'Article R181-13 du Code de l'Environnement),
- ◆ Le Résumé Non Technique synthétisant le dossier a permis au public de mieux comprendre les choix du tracé proposé et de mieux appréhender les différents impacts du projet sur l'environnement.
- ◆ Le dossier a été réalisé par des experts et notamment :
 - le bureau d'études "SIALIS Ingénierie" (plus de 15 ans d'expérience en France), les aspects hydroécologiques constituant le cœur de leur activité,
 - "l'Atelier des Territoires" qui, depuis plus de 25 ans, accompagne dans la mise en œuvre des projets grâce à son équipe pluridisciplinaire d'une vingtaine d'experts : Géographes, Agronomes, Hydrologues, Ecologues, Naturalistes, Urbanistes, Architectes...
 - "Le bureau d'études Dumay" spécialiste dans les différents domaines liés à l'urbanisme, l'environnement, l'ingénierie V.R.D., la topographie et l'expertise foncière.
- ◆ Les deux planches du plan d'ensemble du tracé, ajoutés au dossier, à ma demande, donnent un bon aperçu de la globalité du projet et un bon repérage des communes concernées. Elles ont été largement consultées par le public.

Je regrette cependant :

- ◆ Quelques erreurs, oublis ou omissions, signalés durant l'enquête publique,
- ◆ Le mauvais positionnement du bandeau de légende sur certaines planches, masquant parfois, non seulement le nom mais la commune toute entière, rendant ainsi le repérage difficile.

B – Sur le fond

Justification du tracé de la voie verte (37 remarques du public portent sur ce sujet)

Je constate que :

- ◆ Le tracé a naturellement suivi les chemins de halage, sauf à certains endroits où des contraintes fortes ont dû éloigner le projet, du canal.
- ◆ L'étude de faisabilité de la Voie Verte Sud Ardennes a identifié plusieurs variantes au tracé envisagé. Le choix de la variante favorisée repose sur l'analyse de l'état initial de l'environnement.
- ◆ C'est ainsi que le choix des variantes a été acté, en privilégiant le tracé :
 - qui nécessite les travaux les moins impactant en termes de terrassements, de renforcement de berges, de coupes et d'élagages ;
 - qui emprunte l'itinéraire le plus sécurisé pour les usagers de la voie ;
 - qui porte le moins atteinte aux zones humides, et aux habitats et espèces d'intérêt communautaire ;
 - qui aggrave le moins les inondations surtout dans les secteurs à forts enjeux.

Je note que :

- ◆ La création de la Voie Verte est autorisée aux conditions que le parti retenu parmi les différentes solutions, présente le meilleur compromis technique, économique et environnemental.
- ◆ Dans les secteurs où le tracé est mal accepté, à Asfeld et Ambly-Fleury notamment, le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier l'ensemble des problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.

Il serait souhaitable que les personnes, directement impactées par le choix de ce tracé dans ces secteurs, soient associées à ces groupes de travail.

Compatibilité du projet avec les documents de rang supérieur

J'observe que,

- ◆ sur la base des documents d'urbanisme des communes traversées, la compatibilité entre la nature des travaux et les aménagements ou travaux tolérés dans ces zones a été vérifiée. La synthèse conclut à la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme en vigueur, et aucun défrichement n'est prévu au sein des Espaces Boisés Classés.
- ◆ le projet concerne les objectifs n° 3 et n°4 du Plan de Gestion des Risques d'Inondation (P.G.R.i.) Rhin-Meuse. Une infime partie du linéaire se trouve dans le périmètre du Territoire à Risque important d'Inondation (TRI) de Sedan – Givet. Le projet a été conçu de façon à ne pas aggraver le risque d'inondation dans les secteurs à enjeux. Des mesures proportionnées ont été définies le cas échéant.
- ◆ La compatibilité du projet avec les défis du SDAGE Rhin-Meuse et du SDAGE Seine-Normandie est assurée par la prise en compte de la séquence Éviter, Réduire, Compenser les impacts, et la mise en œuvre de pratiques respectueuses de l'environnement.
- ◆ Le projet a été conçu de façon à être compatible avec les règlements des PPRi de l'agglomération rethéloise, Meuse amont I, Hannogne Saint-Martin, Dom-le-Mesnil et de la vallée de l'Aisne. Ainsi, une approche des déblais / remblais a été réalisée sur les tronçons concernés et des mesures proportionnées ont été définies le cas échéant au sein des secteurs à enjeux humains afin de ne pas y aggraver le risque d'inondation.

Je rappelle par ailleurs, que :

- ◆ Une partie du linéaire de la Voie Verte Sud-Ardenne se trouve dans le périmètre du SAGE Aisne-Vesle-Suippe. Le projet concerne, au regard de sa nature, l'enjeu "Préservation et sécurisation de l'alimentation en eau potable", et l'enjeu "Préservation et restauration de la qualité des milieux aquatiques et humides". Il semble que toutes les précautions d'usage ont été prises afin de respecter les enjeux du SAGE Aisne-Vesle-Suippe et assurer sa compatibilité avec le projet.
- ◆ Malgré la présence dans la zone d'étude, de réservoirs de biodiversité et des corridors (des milieux ouverts, des milieux humides, des milieux boisés, et de la trame bleue) les aménagements envisagés offrent une grande perméabilité aux déplacements de la faune dans l'axe des corridors et ne sont pas de nature à altérer les continuités écologiques. L'aménagement de la Voie Verte Sud-Ardenne est donc compatible avec le SRCE de Champagne-Ardenne.

- ♦ Il a été démontré que le projet n'aura aucun impact sur les eaux souterraines. L'objectif d'état fixé par la Directive Cadre sur l'Eau (DCE) est par conséquent respecté.

V - Sur l'étude d'impacts

(70 remarques du public portent sur ce sujet)

A - Sur le milieu physique

Je considère que :

- Les effets permanents directs seront négligeables sur la topographie car les déblais seront réutilisés pour les remblaiements,
- le tracé de la voie verte sera adapté afin de ne pas avoir à renforcer certaines berges
- Lorsque le renforcement des berges sera nécessaire, une hiérarchisation des opérations se fera de manière à ne renforcer que lorsque la sécurité des usagers et la pérennité de l'aménagement seront invoqués.
- La surface totale revêtue (tous types de structure confondus) dans le cadre du projet s'élève à 26,6 ha répartis sur 110 km. Le sol en présence est déjà imperméable en fonction de l'état de la structure existante.
- Les types de structure seront adaptés en fonction de l'état de l'existant (portance des sols), en recherchant à intervenir le moins possible, tout en se calant au plus près du terrain naturel. L'infiltration se fera sur les bandes enherbées adjacentes.

J'estime que :

- L'abandon du tracé longeant des méandres de l'Aisne en zone humide à l'ouest d'Ambly-Fleury et l'abandon de la liaison au Lac de Bairon partiellement en zone humide contribuent à n'impacter aucune zone humide.
- Le calage de la voie verte au plus près du terrain naturel et son positionnement majoritairement au-dessus de la côte de crue (chemin de halage) doivent concourir à ne pas aggraver le risque d'inondation dans les secteurs à enjeux.
- Le projet n'aura pas une incidence significative sur les eaux superficielles, que ce soit d'un point de vue quantitatif, que d'un point de vue qualitatif.

- L'imperméabilisation correspondant à la bande de roulement est négligeable et n'induit aucun impact sur l'infiltration des eaux superficielles.
- Le projet d'itinéraire de randonnée n'aura pas d'impact sur le sous-sol et l'infiltration des eaux de ruissellement.

J'observe par ailleurs que :

- Le tracé de la voie verte traverse le périmètre de protection éloigné du captage d'Attigny, et les périmètres de protection éloigné et rapproché des captages de Nanteuil sur Aisne et d'Avaux. Les prescriptions de l'hydrogéologue agréé devront être respectées.

B – Sur le milieu naturel, l'occupation du sol et le paysage

Sur le milieu biologique

- ♦ Les impacts sur les espèces remarquables répertoriés et sur l'altération des habitats et destruction d'espèces paraissent négligeables, du fait de l'emprise étroite, de la nature de l'aménagement peu impactante, et l'éloignement des enjeux écologiques élevés.
- ♦ Aucune plante remarquable n'a été identifiée sur l'emprise du projet.
- ♦ La bande d'accotement entre la berge et la piste permettra de conserver la ripisylve et d'assurer une distance destinée à limiter le dérangement de la faune inféodée au cours d'eau.
- ♦ Ces bandes enherbées seront maintenues de part et d'autre de la voie verte, et les formations arborescentes et arbustives existantes au-delà. L'entretien des bandes enherbées doit favoriser leur pérennité, éviter son envahissement par les mauvaises herbes, mais aussi favoriser leur utilisation par la petite faune.
- ♦ L'emprise de la voie verte étant limitée, les coupes liées à l'aménagement ne seront pas de nature à remettre en cause l'existence d'éléments de la Trame Verte et Bleue.
- ♦ Pour éviter la destruction d'individus ou d'espèces, l'entretien des abords de la voie verte sera réalisé à des dates respectueuses de l'environnement soit durant les mois de septembre et d'octobre.

- ♦ le dérangement de la faune sera négligeable par la fréquentation du site, cet aménagement étant destiné à des déplacements doux ; des refuges pour la faune avec réutilisation des débris végétaux seront aménagés.
- ♦ aucun produit phytosanitaire ou produit polluant susceptible d'impacter négativement le milieu ne sera utilisé.

Sur l'occupation du sol et le paysage

- ♦ 231 250 m² de chemin de halage, qui ont manqué d'entretien jusqu'à présent, seront réhabilités en voie verte.

Je reconnais que :

- ♦ un maximum de pratiques le long de la voie verte (piétons, cyclistes, rollers,...) sera possible grâce au choix d'une bande de roulement en enrobé qui a été fait par l'ensemble des partenaires (Conseil départemental, Communautés de Communes et d'Agglomération). Les accès seront ainsi facilités pour les services de secours et d'entretien et un niveau de qualité dans le temps sera maintenu.
- ♦ L'entretien des bandes enherbées consistera à pratiquer une fauche raisonnée des abords de la piste (première fauche au printemps et deuxième en automne), et la hauteur de coupe a été définie à 10 cm pour protéger la petite faune.

La voie de roulement aménagée ne recouvrira pas la totalité de la largeur du chemin de halage. Elle sera réduite à 2,5 m, alors qu'elle est de 3 m sur la voie verte Trans-Ardenne.

C - Sur les sites natura 2000

Je constate que,

Les canaux des Ardennes, de l'Aisne et de Vouziers sont situés au cœur de plusieurs ZNIEFF de type 1 et 2, et de sites appartenant au réseau Natura 2000.

- ♦ Le canal des Ardennes circule au cœur de réservoirs de biodiversité des milieux ouverts et des milieux humides principalement, avec quelques réservoirs des milieux boisés à proximité du canal.
- ♦ L'Aisne, la Bar, et leurs affluents dans la zone étudiée constituent des réservoirs et corridors de la trame bleue.

- ◆ Le site intègre des entités paysagères variées et de qualité.
- ◆ La voie verte sera située sur des tronçons de chemin de halage constitué majoritairement d'une strate herbacée, régulièrement entretenue afin que des véhicules de services (VNF notamment) puissent y circuler facilement. Ainsi, le goudronnage de ces zones enherbées sur une faible largeur ne sera pas de nature à remettre en question les déplacements de la faune du secteur.

En conséquence, j'estime que,

- ◆ Le projet de piste cyclable n'est pas de nature à avoir des incidences sur les continuités écologiques, dans la mesure où il s'agit d'un aménagement linéaire perméable à la faune terrestre. De plus, une partie des espèces a une activité nocturne (mammifères, amphibiens...), période pendant laquelle l'affluence des usagers de la voie sera négligeable.
- ◆ du fait de la limitation de l'emprise et le respect des périodes d'intervention, l'impact résiduel sera négligeable voire nul sur l'avifaune, les habitats d'intérêts communautaire, l'entomofaune, les chiroptères et les poissons des ZSC traversées : "Vallée de l'Aisne en aval de Château Porcien", "Etangs de Bairon" et "la forêt du Mont Dieu" .
- ◆ Aucune incidence non plus sur les habitats d'intérêt communautaire, les amphibiens, l'entomofaune, les chiroptères et les poissons de la ZSC "Sites à Chiroptères de la vallée de la Bar" et de celle des "Prairies de la vallée de l'Aisne".

Je rappelle que,

- ◆ L'étude des impacts directs et indirects détaillés du projet, puis la mise en place de mesures d'évitement et de réduction, et enfin l'analyse des impacts résiduels devait statuer sur la nécessité ou non de mettre en place des mesures compensatoires pour la faune et la flore. La nature des impacts résiduels étant négligeables voire totalement négatifs, aucune mesure compensatoire n'a été nécessaire. Seules, des mesures d'accompagnement du projet seront mises en œuvre.
- ◆ En amont des travaux, un ingénieur écologue inspectera les arbres à couper et s'assurera ainsi de l'absence de chiroptères.

Si un risque de destruction d'individus ou une remise en cause du bon accomplissement des cycles biologiques de certaines espèces protégées étaient découverts lors de l'inspection par l'écologue, un "dossier de dérogation pour la destruction d'aires de repos et de reproduction d'espèces animales protégées et leur capture" devra être instruit.

D – sur le milieu humain, les nuisances et les effets sur la santé

Je remarque que,

- ◆ des traversées de routes départementales sont intégrées au projet et des conditions de circulation vont être modifiées par le franchissement des ponts de l'Aisne et du canal de Vouziers avec circulation routière notamment à Semuy et Rilly-sur-Aisne.
- ◆ des nuisances liées au bruit des engins, pendant la phase travaux seront inévitables.

J'estime cependant que,

- ◆ La mise en place d'une signalétique au droit des franchissements d'axes de circulation devrait assurer la sécurité des usages du domaine public,
- ◆ le phasage des travaux se faisant sur 2 ans, les nuisances liées au bruit seront négligeables.

Par ailleurs, des effets positifs sur le milieu humain sont attendus :

- ◆ la mise en œuvre de cette voie verte dédiée encouragera les déplacements doux en toute sécurité.
- ◆ La fréquentation locale sera augmentée, favorisant le contexte socio économique dans les communes traversées.
- ◆ L'impact sur la santé sera positif (moyens de déplacement non polluant, incitation à la pratique sportive, conditions de sécurité supérieure à celles actuelles).

Je note avec intérêt que,

- ◆ Parallèlement à l'aménagement de cette voie verte, le Conseil départemental a décidé d'élaborer un Schéma départemental de valorisation touristique des itinéraires cyclables en associant et en fédérant les partenaires privés et publics autour d'une démarche participative de développement de ces itinéraires, vecteurs d'attractivité touristique et supports favorables à la mobilité douce.
- ◆ Le développement des services, de la signalisation, des équipements complémentaires et la mise en place des produits touristiques sont notamment au cœur des réflexions en cours pour l'élaboration de ce schéma qui débouchera sur la mise en œuvre d'un programme d'actions partagé par l'ensemble des collectivités locales (Conseil départemental, Communautés de Communes et d'Agglomération).

- ♦ Le projet de Voie Verte Sud Ardennes est également un élément phare et structurant du "Contrat Canal" actuellement en négociation entre V.N.F et les collectivités concernées (Région Grand-Est, Département et EPCI). Des analyses préalables seront menées dans ce cadre car elles dépassent le simple projet d'aménagement de la voie verte. La traversée de plusieurs bourgs permet un accès direct aux nombreux éléments patrimoniaux et touristiques.

Une attention particulière devra être apportée aux projets ambitionnés par certains intervenants lors de l'enquête publique, projets parfois innovants dans le cadre la voie verte et qu'il serait judicieux d'accompagner.

VI - Sur le coût des mesures environnementales et leur suivi

- ♦ Le coût des mesures environnementales envisagées pour l'aménagement de la voie verte sud-Ardennes a été évalué. Il est estimé à 51 000 €.
- ♦ Le suivi de travaux est estimé à 27 000 €. Il est prévu de suivre les travaux en phase travaux, et de suivre l'efficacité des mesures d'accompagnement du projet (formation de refuges pour la petite faune par réutilisation des rémanents de coupe). Les travaux étant phasés sur deux années, et la période de travaux étant estimée à 6 mois par an, cela représente au minimum 24 visites de chantier. L'achèvement des travaux sera accompagné d'un rapport de fin de mission.
- ♦ Le suivi de l'efficacité des mesures est estimé à 24 000 €. Le suivi minimum de l'efficacité des mesures correspond à des inventaires au moins 1 an après les travaux, 3 ans après les travaux, et enfin 5 ans après les travaux. Un rapport d'étude rendra compte des résultats de chaque année d'application du protocole.
- ♦ Tout au long du déroulement du projet, des études à la réalisation y compris pour l'évaluation de l'efficacité des mesures, le maître d'ouvrage a prévu de confier une mission d'assistance à un ingénieur écologue.

Cette estimation des coûts permet de garantir que le maître d'ouvrage a bien provisionné un budget suffisant à la mise en œuvre des mesures prévues.

En conclusion,

D'un point de vue général :

Les voies vertes font partie intégrante des nouvelles formes de mobilité écologique et responsable. Elles visent notamment à valoriser le patrimoine culturel.

Elles peuvent servir à faciliter les déplacements du quotidien, et doivent ainsi aider les individus dans leur accès à une mobilité active, tout en leur permettant de faire plus attention à leur santé.

Enfin, ces voies de circulation responsables ont également pour vocation de favoriser le tourisme durable, en créant de nouveaux emplois locaux, intégrant des services liés directement à ces nouvelles voies de circulation (information, hébergement, ...).

Concernant la Voie Verte Sud-Ardennes :

J'estime que,

- ◆ La Voie Verte Sud Ardennes est conçue dans un souci d'aménagement intégré valorisant l'environnement, le patrimoine, la qualité de vie et la convivialité, réservée aux déplacements doux et aux loisirs ainsi qu'à l'embellissement du paysage, tout en cherchant à répondre à certains besoins vitaux de la faune et de la flore.
- ◆ Elle sera créée et gérée pour pouvoir jouer le rôle de corridor biologique avec les bandes enherbées.
- ◆ Les inconvénients en termes d'atteintes à l'environnement ont fait l'objet d'une attention particulière, notamment à travers l'étude d'impact. La conception du projet s'est soumise à la logique "éviter – réduire – compenser". Des autorisations supplémentaires seront nécessaires, notamment appréciées si un risque de destruction des individus ou une remise en cause du bon accomplissement des cycles biologiques de certaines espèces étaient découverts lors de l'inspection par l'écologue, un "dossier de dérogation pour la destruction d'aires de repos et de reproduction d'espèces animales protégées et leur capture" devrait alors être instruit.
- ◆ N'opposant pas de nouvel obstacle à la Trame Verte et Bleue, le projet affirme sa compatibilité avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique,
- ◆ La compatibilité avec les Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhin-Meuse et Seine Normandie, procède également de cette logique. En conséquence, la santé publique n'est en aucune manière menacée par cette réalisation.

- ◆ Du fait de sa compatibilité avec les documents d'urbanisme, il ne présente pas d'inconvénients au regard de l'aménagement des territoires urbains ou de la vie sociale de leurs habitants.
- ◆ A la lecture du dossier de demande d'autorisation environnementale, de recherches personnelles et d'entretiens divers, j'ai pu établir que les mesures d'évitement des effets négatifs ont guidé l'élaboration de ce projet.
- ◆ Je conviens également que des mesures de réduction ont été envisagées et étudiées dès lors qu'une incidence dommageable sur l'environnement n'a pas pu être supprimée totalement lors de la conception du projet.

Ainsi, je retiens que :

- ◆ Le projet respecte les équilibres biologiques des milieux naturels et met en valeur l'aspect paysager des abords.
- ◆ Il valorise les abords de la voie d'eau en renforçant l'attractivité touristique.
- ◆ Aucun impact résiduel n'ayant été relevé, aucune mesure compensatoire n'a été nécessitée et n'a donc été mise en place.
- ◆ La présence d'un écologue, salarié et non mandaté est une garantie du respect des engagements du maître d'ouvrage sur le volet environnemental.
- ◆ En phase travaux comme en phase d'exploitation, les diverses dispositions prévues afin de préserver la qualité des eaux superficielles et souterraines, semblent adaptées et acceptables.

J'insiste sur les points suivants :

- ◆ Les zones de présence de plantes invasives telles que la Renouée du Japon devront faire l'objet d'une grande précaution lors des travaux.
- ◆ Afin d'en éviter l'extension, aucune terre contaminée par la Renouée du Japon ne devra être enfouie sur place, que ce soit sous des remblais importants ou sous la piste cyclable. Ces terres devront faire l'objet d'un tri sélectif très rigoureux et emmenées en décharge contrôlée ou en usine d'incinération.
- ◆ Les prescriptions mentionnées dans le rapport de l'hydrogéologue agréé pour les parties du projet situées dans les secteurs sis au sein des périmètres de protection des captages d'Attigny, Nanteuil-sur-Aisne et Avaux, devront être strictement respectées.

Compte tenu de ce qui précède,

- après étude des pièces du dossier soumis à enquête,
- après examen et analyse minutieuse des observations recueillies auprès du public au cours de l'enquête,
- après étude approfondie des informations reçues au cours des permanences,
- après de nombreuses recherches personnelles,
- après entretien avec le maître d'ouvrage,
- après avoir pris connaissance de son mémoire en réponse,

et pour toutes les raisons rappelées dans mes conclusions motivées,

J'émet un AVIS FAVORABLE
à la demande d'autorisation environnementale,
assorti des préconisations suivantes :

Les personnes directement impactées par le choix d'un tracé éloigné du canal, devront être associées aux groupes de travail qui seront mis en place.

Les secteurs présentant un enjeu écologique particulier, dont ceux abritant des habitats, hébergeant des espèces inscrites sur la liste rouge régionale devront être identifiés avant travaux.

Un "dossier de dérogation pour la destruction d'aires de repos et de reproduction d'espèces animales protégées et leur capture" devra être instruit, si un risque de destruction des individus ou une remise en cause du bon accomplissement des cycles biologiques de ces espèces était avéré.

Fait à LES AYVELLES, le 11 janvier 2021

Le commissaire enquêteur



Raymonde PAQUIS

C - ANNEXES

- Annexe n° 1 - Désignation du TA n° E20000066/51 du 7 septembre 2020**
 - Annexe n° 2 - Arrêté préfectoral n° 2020-666 du 16 octobre 2020 portant ouverture de l'enquête publique**
 - Annexe n° 3 - Publications dans la presse "Annonces légales"**
 - Annexe n° 4 - Articles de presse**
 - Annexe n° 5 - Procès-verbal de synthèse des observations du public et mémoire en réponse du maître d'ouvrage**
-

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE
CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE**

**LE VICE-PRÉSIDENT
DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF**

DECISION DU
7 septembre 2020

N° E20000066 /51

Décision désignation commission ou commissaire

Vu enregistrée le 26 août 2020, la lettre par laquelle le Préfet des Ardennes demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :

- la demande d'autorisation environnementale du projet d'aménagement de la voie verte sud-ardennes reliant la vallée de la Meuse à la vallée de l'Aisne (depuis Dom-le-Mesnil, en direction de Vouziers et en direction de Brienne-sur-Aisne), par le Conseil départemental des Ardennes, dont le siège est CHARLEVILLE-MEZIERES (08011), Hôtel du Département ;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-1 et suivants ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2020 ;

Vu la délégation du président du tribunal en date du 1^{er} septembre 2020 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Mme Raymonde PAQUIS est désignée en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 2 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 3 : L'indemnité due au commissaire enquêteur qui sera taxée par le président du tribunal administratif de Châlons-en-Champagne est à la charge du Conseil départemental des Ardennes.

ARTICLE 4 : La présente décision sera notifiée au Préfet des Ardennes, au Conseil départemental des Ardennes et à Mme Raymonde PAQUIS.

Fait à Châlons-en-Champagne, le 7 septembre 2020

Pour expédition conforme
Châlons en Champagne, le 11 septembre 2020
le Greffier,



Christine BRISTIEL

Le Vice-Président,

signé

Charles-Edouard MINET

INSTALLATIONS CLASSÉES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

**Arrêté n°2020-666 portant ouverture d'une enquête publique
relative à une demande d'autorisation environnementale en vue de
l'aménagement de la voie verte sud Ardennes le long des canaux des Ardennes,
de l'Aisne et de Vouziers**

**Le Préfet des Ardennes
Chevalier de la Légion d'honneur
Chevalier de l'Ordre national du Mérite**

Vu le code de l'environnement et notamment son livre II ;

Vu les articles L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-24 et R.181-36 à 38 du code de l'environnement relatifs aux enquêtes publiques ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2019-753 du 25 novembre 2019 portant délégation de signature à M. Christophe HÉRIARD, secrétaire général de la préfecture des Ardennes ;

Vu la demande d'autorisation environnementale n°AEU_08_2020_38_08_2020_voie verte sud ardennes déposée le 19 décembre 2019, complétée le 15 juillet 2020, par le conseil départemental des Ardennes, sis Hôtel du Département, CS 20001 à Charleville-Mézières Cedex (08011), en vue d'obtenir l'autorisation l'aménagement de la voie verte sud Ardennes le long des canaux des Ardennes, de l'Aisne et de Vouziers par référence à la rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature des installations, ouvrages, travaux, activités (IOTA) ;

Vu les documents annexés à cette demande ;

Vu l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale du 29 septembre 2020 ;

Vu le rapport de la police de l'eau des Ardennes, service coordonnateur, du 25 août 2020, constatant que le dossier est complet et régulier ;

Vu la décision n°E20000066/51 du 7 septembre 2020 de M. le Vice-Président du Tribunal Administratif de Châlons-en-Champagne, désignant en qualité de commissaire enquêteur Mme Raymonde PAQUIS, assistante de direction retraitée ;

Considérant que le projet d'aménagement de la voie verte sud Ardennes est visé par la rubrique n°2.1.5.0 de la nomenclature des installations, ouvrages, travaux, activités (rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet) et relève du régime d'autorisation après enquête publique ;

Sur proposition du secrétaire général de la Préfecture des Ardennes,

ARRETE

Article 1^{er} :

Il sera procédé, sur le territoire des communes de Dom-le-Mesnil, Hannogne-Saint-Martin, Sapogne-et-Feuchères, Saint-Aignan, Chémery-Chéhéry, Omicourt, Vendresse, Neuville-Day, Semuy, Voncq, Rilly-sur-Aisne, Attigny, Givry, Sauvville, Tannay, Bairon et ses environs, Montgon, Vandy, Vouziers, Ambly-Fleury, Seuil, Thugny-Trugny, Biermes, Sault-les-Rethel, Rethel, Acy-Romance, Nanteuil-sur-Aisne, Taizy, Château-Porcien, Blanzay-la-Salonnaise, Aire, Asfeld, Vieux-les-Asfeld, Avaux et Brienne-sur-Aisne, à une enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale en vue de l'aménagement de la voie verte sud Ardennes le long des canaux des Ardennes, de l'Aisne et de Vouziers présentée par le conseil départemental des Ardennes, sis Hôtel du Département, CS 20001 à Charleville-Mézières Cedex (08011).

Ce projet consiste en l'aménagement de 110 km de voie verte sur les chemins de halage longeant le canal des Ardennes, le canal de l'Aisne et le canal de Vouziers.

Article 2 :

Cette enquête publique sera d'une durée de 30 jours et se déroulera du jeudi 12 novembre 2020 au samedi 12 décembre 2020 inclus. La clôture de l'enquête publique est fixée à 12h00 le samedi 12 décembre 2020.

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie d'Attigny – 1 place Charlemagne – 08130 Attigny.

Article 3 :

Un dossier comprenant les différentes pièces et documents relatifs au projet et notamment une étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale sera déposé, en format papier, dans les mairies des communes de Dom-le-Mesnil, Vendresse, Chemery-Chéhéry, Bairon et ses environs, Attigny (siège de l'enquête), Vouziers, Ambly-Fleury, Rethel, Château-Porcien, Asfeld et Brienne-sur-Aisne où chacun pourra en prendre connaissance du mardi 20 octobre 2020 au samedi 21 novembre 2020 inclus, aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies ainsi que pendant les permanences du commissaire-enquêteur.

Le dossier est disponible en consultation sur un poste informatique en mairie d'Attigny aux heures habituelles d'ouverture au public.

Le dossier est disponible en consultation sur le site internet des services de l'État à l'adresse suivante : www.ardennes.gouv.fr / onglet : Politique publique / rubrique : Environnement / article : Les enquêtes publiques / sous-article : Hors ICPE (loi sur l'eau, urbanisme...).

Les intéressés pourront consigner leurs observations, propositions et contre-propositions sur un des registres à feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire-enquêteur, ouverts à cet effet en mairie de Dom-le-Mesnil, Vendresse, Chemery-Chéhéry, Bairon et ses environs, Attigny (siège de l'enquête), Vouziers, Ambly-Fleury, Rethel, Château-Porcien, Asfeld et Brienne-sur-Aisne ou les adresser pendant toute la durée de l'enquête par correspondance, au siège de l'enquête (mairie d'Attigny – Place Charlemagne – 08130 Attigny), à l'attention de Mme le commissaire-enquêteur – VVSA qui les insérera et les annexera audit registre.

Des observations dématérialisées, par voie électronique, pourront être adressées par courriel transmis au commissaire enquêteur à l'adresse suivante : enq-pub-vvsa@ardennes.gouv.fr. La taille des messages et de leur(s) annexe(s) éventuelle(s) sera limitée à un mégaoctet. Ces observations seront consultables par le public dans les meilleurs délais sur le site internet sus-mentionné.

Les observations devront parvenir avant la clôture de l'enquête le samedi 12 décembre 2020 à 12h00.

Compte tenu de la pandémie de COVID19, l'ensemble des mesures barrières et de distanciation physique devront être observées lors de la consultation du dossier ou du dépôt des observations sur le registre.

Article 4 :

Mme Raymonde PAQUIS assistante de direction retraitée, a été désignée en qualité de commissaire-enquêteur.

Elle siègera afin de recueillir les déclarations éventuelles des intéressés selon les permanences dans les communes suivantes :

Commune	Permanence	Horaires d'ouverture au public
Dom-le-Mesnil	lundi 16 novembre 2020 10h00/12h00	du lundi au vendredi 09h00/12h00
Vendresse	mardi 24 novembre 2020 10h00/12h00	lundi et mardi 11h00/12h00 vendredi 18h00/19h00
Chémery-Chéhéry	mardi 8 décembre 2020 14h00/16h00	mardi et jeudi 10h00/11h30 - 15h30/18h00 mercredi 10h00/11h30 vendredi 10h00/11h30 - 14h00/15h30
Bairon et ses environs	mercredi 2 décembre 2020 10h00/12h00	du lundi au samedi 09h30/12h00
Attigny, siège de l'enquête	jeudi 12 novembre 2020 10h00/12h00 samedi 12 décembre 2020 10h00/12h00	du lundi au vendredi 09h00/12h00 - 13h30/17h30 sauf le mercredi après-midi
Vouziers	vendredi 20 novembre 2020 14h00/17h00	du lundi au vendredi 9h00/12h00 et 13h30/17h30
Ambly-Fleury	mardi 1 ^{er} décembre 2020 14h00/16h00	mardi 13h30/16h00 vendredi 11h00/12h00
Rethel	vendredi 4 décembre 2020 14h00/17h00	du lundi au vendredi 08h30/12h00 - 13h30/17h30 sauf le jeudi journée continue
Château-Porcien	jeudi 26 novembre 2020 15h00/17h00	du lundi au vendredi 08h30/12h00 - 14h0/17h00
Asfeld	samedi 28 novembre 2020 10h00/12h00	du lundi au vendredi 08h30/12h00 samedi 09h00/12h00
Brienne-sur-Aisne	mercredi 18 novembre 2020 15h00/17h00	mercredi 13h30/17h00

En cas d'empêchement du commissaire enquêteur, le président du tribunal administratif ou le conseiller délégué par lui ordonnera l'interruption de l'enquête, désignera un commissaire enquêteur remplaçant et fixera la date de reprise de l'enquête.

Article 5 :

L'enquête publique devra être annoncée dans un rayon de 6 kilomètres autour du site concerné, conformément à la nomenclature des installations classées, au moyen d'avis affichés en son voisinage ainsi qu'en tous lieux où ils pourront être aisément consultés, notamment en mairies de Dom-le-Mesnil, Hannogne-Saint-Martin, Sapogne-et-Feuchères, Saint Aignan, Chémery-Chéhéry, Omicourt, Vendresse, Neuville-Day, Semuy, Voncq, Rilly-sur-Aisne, Attigny, Givry, Sauville, Tannay, Bairon et ses environs, Montgon, Vandy, Vouziers, Ambly-Fleury, Seuil, Thugny-Trugny, Biermes, Sault-les-Rethel, Rethel, Acy-Romance, Nanteuil-sur-Aisne, Taizy, Château-Porcien, Blanzly-la-Salonnaise, Aire ,Asfeld ,Vieux-les-Asfeld, Avaux et Brienne-sur-Aisne par les soins du maire de chacune des communes précitées.

Ces avis seront placardés au plus tard quinze jours avant le début de l'enquête publique, avant le 23 octobre 2020, et pendant toute la durée de celle-ci. Ils porteront en caractères apparents, notamment, la nature de l'installation projetée, son emplacement, les noms et qualités du commissaire-enquêteur, ainsi que les jours et heures où peuvent être reçues les observations du public.

L'accomplissement de cette formalité sera certifié par chaque maire concerné, à l'aide d'un certificat d'affichage.

En outre, dans les mêmes conditions et sauf impossibilités matérielles justifiées, le responsable du projet procédera à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet dans le format précisé dans l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 (NOR: DEVD1221800A).

L'enquête publique sera également annoncée dans deux journaux locaux ou régionaux diffusés dans les départements des Ardennes quinze jours au moins avant le début de l'enquête publique et rappelée dans les huit premiers jours de celle-ci dans les mêmes journaux.

Par ailleurs l'avis d'enquête publique sera publié sur le site internet des services de l'Etat dans le département des Ardennes : <http://www.ardennes.gouv.fr> / onglet : Politique publique / rubrique : Environnement / article : Les enquêtes publiques / sous-article : Pour les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Article 6 :

Les mesures d'information du public prévues à l'article 5 ci-dessus s'effectueront aux frais du demandeur.

Article 7 :

À l'expiration du délai d'enquête publique, les registres d'enquête sont transmis sans délai au commissaire-enquêteur et clos par lui.

Dès réception des registres et des documents annexés, le commissaire-enquêteur rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Article 8 :

Dans les trente jours à compter de la clôture de l'enquête publique, le commissaire-enquêteur fait parvenir à la Préfecture des Ardennes – direction de la coordination et de l'appui aux territoires – bureau des procédures environnementales, le dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné du (des) registre(s) et pièces annexées, avec son rapport, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Article 9 :

Le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur seront tenus à la disposition du public à la mairie siège de l'enquête, à la Préfecture des Ardennes – direction de la coordination et de l'appui aux territoires – bureau procédures environnementales et à la mairie d'Attigny, siège de l'enquête, pendant un an.

Le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur seront également publiés, pendant un an, sur le site internet des services de l'Etat dans le département des Ardennes : <http://www.ardennes.gouv.fr> / onglet : Politique publique / rubrique : Environnement / article : Les enquêtes publiques / sous-article : Pour les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Article 10 :

Le préfet des Ardennes est l'autorité compétente pour prendre par arrêté la décision relative à la demande d'autorisation environnementale en vue de l'aménagement de la voie verte sud Ardennes le long des canaux des Ardennes, de l'Aisne et de Vouziers, qui pourra prendre la forme d'un arrêté préfectoral assorti de prescriptions ou d'un refus d'autorisation.

Article 11 :

Des informations peuvent être demandées auprès de M. François FONTENIER personne responsable du projet à l'adresse suivante : Conseil départemental des Ardennes – Hôtel du département – CS20001 – 08011 Charleville-Mézières Cedex (francois.fontenier@cd08.fr) ou à la Préfecture des Ardennes – direction de la coordination et de l'appui aux territoires – bureau des procédures environnementales – 1, place de la Préfecture – BP60002 – 08005 Charleville-Mézières.

Article 12 :

Les conseils municipaux de Dom-le-Mesnil, Hannogne-Saint-Martin, Sapogne-et-Feuchères, Saint Aignan, Chémery-Chéhéry, Omicourt, Vendresse, Neuville-Day, Semuy, Voncq, Rilly-sur-Aisne, Attigny, Givry, Sauville, Tannay, Bairon et ses environs, Montgon, Vandy, Vouziers, Ambly-Fleury, Seuil, Thugny-Trugny, Biermes, Sault-les-Rethel, Rethel, Acy-Romance, Nanteuil-sur-Aisne, Taizy, Château-Porcien, Blanzly-la-Salonnaise, Aire ,Asfeld ,Vieux-les-Asfeld, Avaux et Brienne-sur-Aisne sont appelés à donner leur avis sur cette demande d'autorisation environnementale dès l'ouverture de l'enquête publique.

Cet avis ne sera pris en considération que s'il est exprimé au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture du registre d'enquête, soit jusqu'au dimanche 27 décembre inclus.

À cette fin, un dossier au format dématérialisé (CD-Rom, DVD ou clé USB) est communiqué aux conseils municipaux des communes d'implantation et des communes du périmètre d'affichage de l'enquête publique

Article 13 :

Le secrétaire général de la préfecture des Ardennes, le sous-préfet de Vouziers, la sous-préfète de Rethel, la sous-préfète de Sedan et les maires de Dom le Mesnil, Hannogne-Saint-Martin, Sapogne-et-Feuchères, Saint Aignan, Chémery-Chéhéry, Omicourt, Vendresse, Neuville-Day, Semuy, Voncq, Rilly-sur-Aisne, Attigny, Givry, Sauville, Tannay, Bairon et ses environs, Montgon, Vandy, Vouziers, Ambly-Fleury, Seuil, Thugny-Trugny, Biermes, Sault-les-Rethel, Rethel, Acy-Romance, Nanteuil-sur-Aisne, Taizy, Château-Porcien, Blanzly-la-Salonnaise, Aire ,Asfeld ,Vieux-les-Asfeld, Avaux et Brienne-sur-Aisne, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont une copie dématérialisée sera déposée sur le site de travail collaboratif, accessible au président du tribunal administratif de Châlons-en-Champagne et à l'inspecteur de l'environnement.

Le pétitionnaire et le commissaire-enquêteur se verront notifier par courrier une copie du présent arrêté.

Charleville-Mézières, le **16 OCT. 2020**

le préfet,

Pour le Préfet,
Le Secrétaire général

Christophe HERIARD

2024. 11. 15

PARUTIONS DANS LA PRESSE

Journaux "L'Union" et "L'Ardennais"



ANNONCES LEGALES

Edition du 27 octobre 2020

Edition du 16 novembre 2020

ANNONCES ADMINISTRATIVES

Enquêtes publiques et concertations

PRÉFET
DES ARDENNESLiberté
Égalité
Fraternité

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

relative à une demande d'autorisation environnementale en vue de l'aménagement de la voie verte sud Ardennes le long des canaux des Ardennes, de l'Aisne et de Vouziers présentée par le Conseil départemental des Ardennes - Hôtel du département - CS20001 - 08011 Charleville-Mézières Cedex

En application des dispositions du code de l'environnement, et par arrêté préfectoral n°2020-666 du 16 octobre 2020, une enquête publique est prescrite sur le projet susvisé, d'une durée de 30 jours, du jeudi 12 novembre 2020 au samedi 12 décembre 2020 inclus. Ce projet consiste en l'aménagement de 110 km de voie verte sur les chemins de halage longeant le canal des Ardennes, le canal de l'Aisne et le canal de Vouziers.

Au terme de la procédure, le préfet des Ardennes est l'autorité compétente pour prendre la décision relative à cette demande. Celle-ci prend la forme d'un arrêté préfectoral d'autorisation assorti de prescriptions ou d'un refus d'autorisation.

Mme Raymonde PAQUIS, assistante de direction retraitée, a été désignée en qualité de commissaire enquêteur, par décision du tribunal administratif de Châlons-en-Champagne. En cas d'empêchement du commissaire enquêteur, le président du tribunal administratif ou le conseiller délégué par lui ordonnera l'interruption de l'enquête, désignera un commissaire enquêteur remplaçant et fixera la date de reprise de l'enquête.

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie d'Attigny.

Pendant la durée de l'enquête, le dossier d'enquête publique, comprenant notamment un avis de la mission régionale d'autorité environnementale et une étude d'impact se rapportant à l'objet de l'enquête est consultable :

- sur le site internet des services de l'État <http://www.ardennes.gouv.fr> / onglet : Politique publique / rubrique : Environnement / article : Les enquêtes publiques / sous-article : Hors ICPE (loi sur l'eau, urbanisme...),

- sur un poste informatique en mairie d'Attigny aux heures habituelles d'ouverture au public (du lundi au vendredi 09h00/12h00 - 13h30/17h30 sauf le mercredi après-midi),

- sur support papier en mairies de Dom-le-Mesnil, Vendresse, Chemery-Chéhéry, Bairon et ses environs, Attigny, Vouziers, Ambly-Fleury, Rethel, Château-Porcien, Asfeld et Brienne-sur-Aisne, aux heures habituelles d'ouverture au public (rappelées dans le tableau ci-dessous) et au cours des permanences du commissaire-enquêteur.

Le public pourra, jusqu'à la clôture de l'enquête (samedi 12 décembre - 12h00), formuler ses observations et propositions :

- par courriel transmis au commissaire enquêteur à l'adresse suivante : enq-pub-vvsa@ardennes.gouv.fr. La taille des messages et de leur(s) annexe(s) éventuelle(s) sera limitée à un mégaoctet. Ces observations seront consultables par le public dans les meilleurs délais sur le site internet sus-mentionné.

- par courrier postal au commissaire enquêteur à l'adresse suivante : Mme le commissaire-enquêteur VVSA - mairie d'Attigny - Place Charlemagne - 08130 Attigny. Les observations formulées par voie postale sont annexées au registre tenu à disposition au siège de l'enquête.

- directement sur le registre d'enquête à feuillets non-mobiles, côté et paraphé par le commissaire enquêteur en mairie de Dom-le-Mesnil, Vendresse, Chemery-Chéhéry, Bairon et ses environs, Attigny, Vouziers, Ambly-Fleury, Rethel, Château-Porcien, Asfeld et Brienne-sur-Aisne aux heures habituelles d'ouverture au public et au cours des permanences du commissaire-enquêteur, à :

Attention : les horaires d'ouverture au public des mairies sont susceptibles d'évoluer en fonction de contraintes locales.

Commune	Permanence	Horaires d'ouverture au public
Dom-le-Mesnil	lundi 16 novembre 10h00/12h00	du lundi au vendredi 09h00/12h00
Vendresse	mardi 24 novembre 10h00/12h00	lundi et mardi 11h00/12h00 vendredi 18h00/19h00
Chémery-Chéhéry	mardi 8 décembre 14h00/16h00	mardi et jeudi 10h00/11h30 - 15h30/18h00 mercredi 10h00/11h30 vendredi 10h00/11h30 - 14h00/15h30
Bairon et ses environs	mercredi 2 décembre 10h00/12h00	du lundi au samedi 09h30/12h00
Attigny, siège de l'enquête	jeudi 12 novembre 10h00/12h00 samedi 12 décembre 10h00/12h00	du lundi au vendredi 09h00/12h00 - 13h30/17h30 sauf le mercredi après-midi
Vouziers	vendredi 20 novembre 14h00/17h00	du lundi au vendredi 9h00/12h00 et 13h30/17h30
Ambly-Fleury	mardi 1er décembre 14h00/16h00	mardi 13h30/16h00 vendredi 11h00/12h00
Rethel	vendredi 4 décembre 14h00/17h00	du lundi au vendredi 08h30/12h00 - 13h30/17h30 sauf le jeudi journée continue
Château-Porcien	jeudi 26 novembre 15h00/17h00	du lundi au vendredi 08h30/12h00 - 14h00/17h00
Asfeld	samedi 28 novembre 10h00/12h00	du lundi au vendredi 08h30/12h00 samedi 09h00/12h00
Brienne-sur-Aisne	mercredi 18 novembre 15h00/17h00	mercredi 13h30/17h00

Compte tenu de la pandémie de COVID19, l'ensemble des mesures barrières et de distanciation physique devront être observées lors de la consultation du dossier ou du dépôt des observations sur le registre.

Le rapport final et les conclusions du commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public dans la commune siège de l'enquête, sur le site internet des services de l'État dans les Ardennes sus-mentionné, et à la Préfecture des Ardennes pendant un an à compter de la clôture de l'enquête.

Des informations peuvent être demandées auprès de M. François FONTENIER personne responsable du projet à l'adresse suivante : Conseil départemental des Ardennes - Hôtel du départe-

ment - CS20001 - 08011 Charleville-Mézières Cedex (francois.fontenier@cd08.fr) ou à la Préfecture des Ardennes - direction de la coordination et de l'appui aux territoires - bureau des procédures environnementales - 1, place de la Préfecture - BP60002 - 08005 Charleville-Mézières.

Charleville-Mézières, le 16 octobre 2020

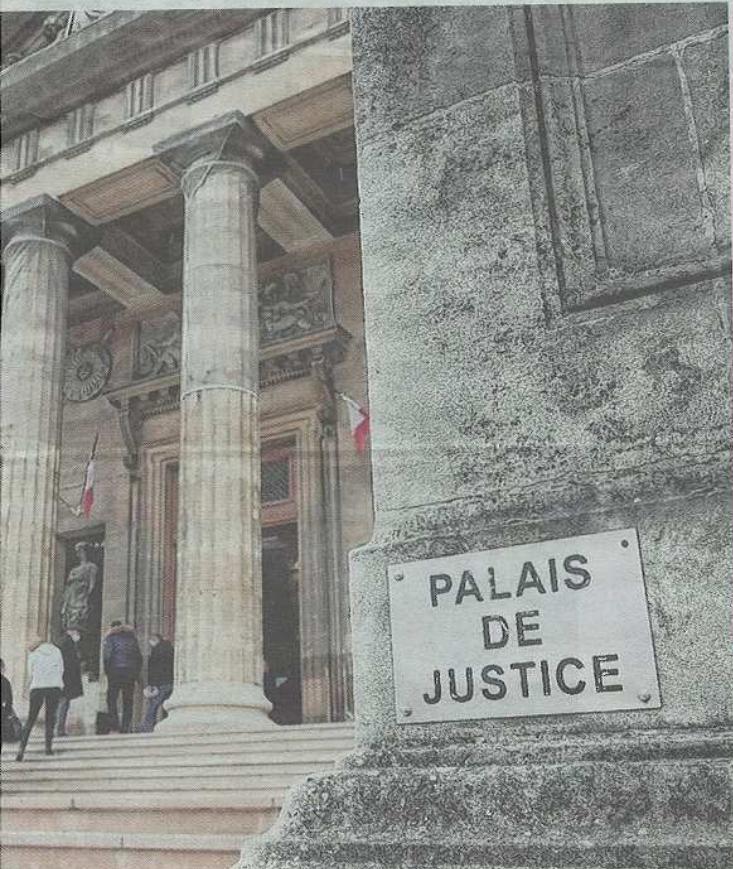
le préfet
pour le préfet et par délégation
le secrétaire général
SIGNÉ
Christophe HERIARD

1501862300VD

RETHEL ET SA RÉGION

Pourquoi
dit ça ?

premier des pompiers
à scène du crime. Il raconte.



es de la Marne. Christian Lantenois

un d'eux. Quand il se présente sur
s lieux, il trouve le père de famille
longé dans l'allée. « Il est prostré, té-
noigne-t-il. Il ne se sent pas bien, il a
es hauts de cœur. » À la recherche
es trois victimes que Benjamin Bu-
el a dit avoir découvertes dans la

constater la même scène. Enfin, c'est
au tour des gendarmes de Reims,
« qui nous demandent de ne plus péné-
trer dans la maison ». « Y avait-il du
désordre ? », lui demande la prési-
dente de la cour d'assises de la
Marne, Hélène Monteforte-Langlois.

MAZARINADE

Petits commerces plutôt que les grandes surfaces ? En
cette période de confinement, il est simplement possible d'aller acheter
ce qui est de première nécessité. Et les habitants de la cité Mazarin
doivent faire un choix : aller dans les grandes surfaces ou les petits
commerces du centre-ville. Pour certains le choix est vite fait : « Je pré-
fère venir au Carrefour Express, il y a moins de monde et on est moins
collé les uns les autres. » Un choix partagé par de nombreux Rethélois.

AMÉNAGEMENT

Une enquête publique
lancée sur la voie verte

SUD ARDENNES

En vue de l'aménagement de la
voie verte Sud Ardennes, une en-
quête publique a été lancée cette
semaine. Elle se poursuivra jus-
qu'au samedi 12 décembre inclus.
Cette enquête publique a pour
objectif d'obtenir l'autorisation
d'aménager les 110 kilomètres de
voie verte Sud Ardennes le long
des canaux des Ardennes, de
l'Aisne et de Vouziers, entre Pont-
à-Bar et Evergnicourt (Aisne), le
tout pour 11 millions d'euros.
Il sera possible d'accéder au dos-
sier et d'apporter ses observa-
tions sur le registre prévu à cet
effet en mairies de Dom-le-Mes-
nil, Vendresse, Chemery-Chéhéry,
Bairon-et-ses-environs, Attigny,

Vouziers, Ambly-Fleury, Reims,
Château-Porcien, Asfeld et
Brienne-sur-Aisne, aux horaires
d'ouverture au public et lors des
permanences du commissaire en-
quêteur.

En cette période de confinement,
pour se rendre aux permanences
du commissaire enquêteur, il faut
cocher la case « Convocation judi-
ciaire ou administrative » sur l'at-
testation de déplacement. Les
gestes barrières seront à respec-
ter dans les mairies. Des observa-
tions peuvent être envoyées par
courrier (Mme le commissaire-
enquêteur VVSA - mairie d'Atti-
gny - Place Charlemagne - 08130
Attigny) ou par voie électronique
à l'adresse suivante : [pref-enq-
pub-vvsa@ardennes.gouv.fr](mailto:pref-enq-pub-vvsa@ardennes.gouv.fr). ■

L'ACTUALITÉ EN FLASH

JUNVILLE

Des travaux
de rénovation
prévus à la Marpa

Plusieurs dégradations au niveau
des murs, des portes et des plafonds
ont été constatées au cours des
derniers mois au niveau de la cui-
sine de la Marpa de Junville. Une
présence d'humidité autour des cloisons est de plus en plus mar-
quée. Des travaux doivent donc être entrepris dans le bâtiment de la
Marpa. Le montant de ces travaux est estimé à 60 000 euros HT

LUNDI
30 NOVEMBRE 2023

RETHEL ET SA RÉGION

DÉVELOPPEMENT

UNE GRANDE PROMENADE
MADE IN ARDENNES

SUD ARDENNES Partir à vélo jusqu'à Givet, à pied jusqu'à Sedan ou en trottinette jusqu'à Mouzon, ce sera bientôt possible. La voie verte Sud Ardennes est attendue pour 2023.

195

KM À TRAVERS LES ARDENNES

La longueur cumulée de la future voie verte Sud Ardennes (110 km) et de celle de la voie transardennaise (85 km entre Charleville-Mézières et Givet) offre un joli défi aux amateurs de cyclisme. Et pour ceux qui en voudront encore plus, il y aura de quoi faire. La TransArdennaise se connectera d'ici 2022 à 280 km de nouvelles pistes cyclables en Belgique, et la voie Sud Ardennes, elle, se verra bien longer vers l'Ouest. La communauté de communes de la Champagne picarde et le conseil départemental de l'Aisne auraient été associées à une réflexion sur le sujet.

11

MILLIONS D'EUROS DE TRAVAUX

C'est le coût estimé pour l'aménagement de la voie verte Sud Ardennes le long du canal des Ardennes, de l'Aisne et de Vouziers, entre Pont-à-Bar et Evergnicourt (Aisne). Estimé initialement à 8,5 millions d'euros en 2008, il aura donc un coût nettement supérieur. Trois millions d'euros seront financés par l'État, 800 000 € par la Région et un peu plus de 100 000 € par l'Europe. Le conseil départemental des Ardennes prend en charge environ 3,6 millions d'euros et les communautés de communes se partageront le reste.

300 000

RÉMOIS ET NORD-MARNAIS

Ce sont clairement les touristes ciblés par cette voie verte Sud Ardennes et ils devraient, à eux-seuls, faire grandement gonfler le nombre de visiteurs supplémentaires par an dans les contrées ardennaises. Se mettre au vert à quelques dizaines de minutes de chez soi, c'est toujours tentant.



La nouvelle voie sud-ardennaise s'inscrit dans le prolongement de sa sœur aînée, la TransArdennaise (en vert).

DE DÉLICIEUSES PROMESSES POUR LES ARDENNES

Les spéculations vont bon train autour de nombreux projets corollaires à cette voie sud ardennaise. Parmi eux, on trouve des restaurations de maisons éclusières et surtout le "pôle fluvest" de Rethel dont « l'étude est toujours en cours », comme le confirme le président du Pays rethélois, Renaud Averly. Ce projet de rénovation complète de la halte fluviale de la cité Mazarin, imaginé en 2015 en commission tourisme de l'intercommunalité, a été pensé comme une porte d'entrée de la voie verte. Il restera seulement à convaincre le maire de Rethel, Joseph Atribo, de son intérêt car, pour rappel, son coût prévisionnel était estimé à 3 567 878,51 €, qui devaient être supportés à hauteur de 1,5 M€ par le Pays rethélois, et d'environ 2 M€ par la Ville... Quoi qu'il en soit, le Pays rethélois avance déjà d'autres pions. « En commission, on envisage de créer un fonds afin d'inciter financièrement tous les projets privés qui s'inscrivent dans le cadre du développement de la voie verte, mais ce n'est pas encore voté, confie Renaud Averly. Cela pourrait être de nouveaux gîtes, des restaurations de maisons éclusières, des restaurations de sentiers de randonnées annexes menant vers des restaurants ou autres ». Du côté de l'Argonne ardennaise, la rénovation de l'écluse de Neuville-Day est en cours, et devrait s'achever en 2021. Ont aussi été évoqués la réhabilitation du camping d'Attigny, la création de sentiers d'interprétation autour du lac de Bairon ou encore un circuit découverte à Montgon. ■ SYLVAIN FALIZE

16 h 25

DE TRAJET

C'est la durée estimée d'une promenade à vélo entre Brienne-sur-Aisne et Givet, sans pause, et à une vitesse de 12 km/h. On ne doute pas que vous en soyez capables, mais un périple de ce type n'est pas recommandé. Ce serait dommage de ne pas s'arrêter. Il y a plein de choses à voir en chemin.

12

ANS QUE LE PROJET EST LANCÉ

Initié en 2008, relancé en 2015... le projet a mis du temps avant d'entrer dans sa phase de concrétisation. Mais personne ne s'étonnait qu'il ressurgisse parmi les 108 propositions du Pacte Ardennes 2022. Dans la foulée de longues phases d'études, notamment d'impact sur l'eau et l'environnement, l'enquête publique est enfin lancée, et elle se poursuivra jusqu'au samedi 12 décembre. Les travaux, qui devraient durer trois ans, comprendront non seulement la mise en place d'une piste cyclable mais aussi la préservation et la mise en valeur du patrimoine fluvial. La voie sud ardennaise sera divisée en quatre tronçons : Pont-à-Bar/Le Chesne, Le Chesne/Attigny, Attigny/Rethel/Château-Porcien et Château-Porcien/département de l'Aisne, auxquels s'ajoute le canal de Vouziers. Mise en service espérée en 2023.

22

COMMUNES SUD ARDENNAISES TRAVERSEES, ET 4 INTERCOMMUNALITÉS

Fédérateur par nature, le projet de voie verte Sud Ardennes a mobilisé tout à tour Ardenne Métropole, les Portes du Luxembourg, les Crêtes préardennaises, le Pays Rethélois, l'Argonne Ardennaise mais aussi la Région, le Département, l'État, l'Europe, les Voies navigables de France... Pour l'anecdote, cette future voie ne parcourra que trois petits kilomètres dans l'intercommunalité des Portes du Luxembourg.

Installations, Ouvrages, Travaux et Aménagements (IOTA)

Enquête publique unique

**Projet d'aménagement d'un itinéraire de randonnée
à usage non motorisé dite "voie verte sud ardennes"
le long des canaux des Ardennes, de l'Aisne et de Vouziers**

Arrêté préfectoral n° 2020-666 du 16 octobre 2020

**PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS
DU PUBLIC ET MEMOIRE EN REPONSE**

L'enquête publique s'est déroulée du 12 novembre 2020 au 12 décembre 2020 inclus soit pendant une durée de 31 jours consécutifs.

Toutes les observations écrites et verbales émises lors de l'enquête publique sont retranscrites ci-dessous.

(une copie des registres, comportant l'original des remarques ainsi qu'une copie de toutes les annexes, accompagnent le présent procès-verbal original)

Nota :

- L'intégralité des observations (transcrites dans les registres ou courriers a été transmise au maître d'ouvrage.)
- (...) Partie des observations non reprise dans le présent P.V.
- Ndce : Note Du Commissaire Enquêteur

A - OBSERVATIONS RECUES SUR LES REGISTRES D'ENQUETE

AA. OBSERVATIONS DEPOSEES SUR LE REGISTRE OUVERT A AMBLY FLEURY

N° Obs	Nom du signataire	Résumé de l'observation	N° Doc joint	Réponse du Maître d'Ouvrage
1	Michel LEROY	(observation verbale) 1. Monsieur LEROY est plutôt favorable au projet. 2. sauf sur la déviation passant par la chapelle "Montmarin". Il préfère que le tracé se fasse le long du canal		Dont acte. Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles. Le tracé présenté à l'enquête publique est celui de moindre impact environnemental. Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.
2	Anne Marie MARCHAND	(observation verbale) 1. Madame MARCHAND est plutôt favorable au projet 2. sauf sur la déviation passant par la chapelle "Montmarin". Il préfère que le tracé se fasse le long du canal.		Dont acte. Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles. Le tracé présenté à l'enquête publique est celui de moindre impact environnemental. Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.

3	Jean Luc HERY	<p>(observation verbale)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Monsieur HERY est favorable au projet 2. mais souhaite que le tracé sur Ambly Fleury passe le long du canal, ce qui favorisera l'entretien des berges. 	<p>Dont acte.</p> <p>Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles.</p> <p>Le tracé présenté à l'enquête publique est celui de moindre impact environnemental.</p> <p>Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.</p>
4	Jean-Michel DEREIMS ROMAGNY Caroline	<p>(observation verbale)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Monsieur DEREIMS et sa fille Madame ROMAGNY contestent le tracé contre leurs parcelles de terre. La présence de drains dans et sous le fossé les inquiète (s'ils se bouchent). 2. Ils proposent un autre tracé passant en dessous de la chapelle Montmarin et qui regagnerait le canal. 	<p>Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles.</p> <p>Le tracé présenté à l'enquête publique est celui de moindre impact environnemental.</p> <p>Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.</p>
5	Jérôme MEUNIER	<p>(observation verbale)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Monsieur MEUNIER conteste le tracé contre leurs parcelles de terre. La présence de drains dans et sous le fossé les inquiète (s'ils se bouchent). 2. Ils proposent un autre tracé passant en dessous de la chapelle Montmarin et qui regagnerait le canal. 	<p>Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles.</p> <p>Le tracé présenté à l'enquête publique est celui de moindre impact environnemental.</p> <p>Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.</p>

6	DONY Justin –ancien maire-	<p>petit mot manuel annexé</p> <p>1. "La voie verte devrait longer le canal du Chesne à Asfeld. Pourquoi a-t-elle été modifiée ? car elle ne devrait pas travers les champs."</p>	Annexe 1	<p>Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles.</p> <p>Le tracé présenté à l'enquête publique est celui de moindre impact environnemental.</p> <p>Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.</p>
7	Jean Marie LEROY	<p>(observation verbale)</p> <p>1. Il existe une voie actuelle sur le halage. Pourquoi en recréer une autre en pleine terres, ce qui va gêner les agriculteurs et les riverains ? Le long du canal, la voie verte est déjà créée naturellement.</p>		<p>Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles.</p> <p>Le tracé présenté à l'enquête publique est celui de moindre impact environnemental.</p> <p>Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.</p>
8	Jany PEZARD	<p>(observation verbale)</p> <p>1. Monsieur PEZARD a eu l'occasion de travailler sur la voie verte à Reims, celle-ci se situe le long du canal comme la trans-ardennes. Pourquoi, il n'en serait pas de même à Ambly Fleury ? En voulant faire autrement, ils compliquent le projet.</p>		<p>Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles.</p> <p>Le tracé présenté à l'enquête publique est celui de moindre impact environnemental.</p> <p>Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.</p>

9	Patrice BARRE	<p>(observation verbale)</p> <p>1. Monsieur BARRE ne comprend pas le projet de tracé à travers champs. Pour lui, la voie verte doit passer par le canal. Il semble que la réfection des berges ne porterait que sur 1 km environ, tout à fait faisable.</p>	<p>Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles.</p> <p>Le tracé présenté à l'enquête publique est celui de moindre impact environnemental.</p> <p>Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.</p>
10	Eric GIOT	<p>(observation verbale)</p> <p>1. Monsieur GIOT est plutôt favorable au projet</p> <p>2. mais pas sur le tracé au niveau de Ambly Fleury. Le passage à travers les terres (passage d'engins agricoles), coûtera certainement plus cher que la réfection des berges du canal sans compter les problèmes de cohabitation promeneurs/engins agricoles.</p>	<p>Dont acte.</p> <p>Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles.</p> <p>Le tracé présenté à l'enquête publique est celui de moindre impact environnemental.</p> <p>Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.</p>
11	Emmanuel NOIZET et Remi NOIZET	<p>1. D'un point de vue économique, le tracé le long du halage est plus cohérent car d'une part le linéaire est réduit par rapport au tracé alternatif et, d'autre part, le tracé le long du halage réparerait les fuites (intérêt écologique et infrastructurel). Un euro investi serait doublement utile.</p> <p>2. De plus, ce projet mettrait VNF face à leurs responsabilités.... Continuité par rapport à l'argent public déjà investi en amont ou aval.</p>	<p>Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles.</p> <p>Le tracé présenté à l'enquête publique est celui de moindre impact environnemental.</p> <p>Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.</p>

		<ol style="list-style-type: none"> 3. Impact sur les activités agricoles. Il est important de pouvoir interdire la circulation d'engins motorisés. A ce titre le tracé du halage est préférable... 4. Intérêt historique de l'accès à la chapelle de Mont marin par le bas (escalier, aménagé à cet effet...) En effet, ce talus était au cœur des batailles de mai 40. 5. Quid de l'entretien du "siphon" qui fait passer le ruisseau de saulces sous le canal ? 6. Quid des activités de chasse ? 		<p>En ce qui concerne le siphon, l'aménagement de la voie verte ne modifiera pas les modalités de son entretien, ni de son remplacement si cela s'avérait nécessaire. Le Conseil départemental n'interviendrait que pour réparer d'éventuels dégâts occasionnés lors de l'aménagement de la voie verte.</p> <p>L'aménagement de la voie verte ne modifiera pas les droits afférents aux parcelles riveraines du chemin de halage.</p>
12	DONY Jean	<p>(observation verbale) <i>Joint en annexe, un article paru le 10 novembre dans les pages économiques de l'Union-l'Ardennais intitulé "Les VNF font le pari du développement touristique"</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Monsieur DONY est favorable au projet de voie verte, sauf sur Ambly Fleury où le tracé ne lui convient pas du tout, à savoir : Pas sur le chemin communal traversant des propriétés agricoles mais sur le chemin de halage existant le long du canal. 2. Refaire le chemin de halage reviendrait certainement moins cher que de confectionner une voie verte "roulante" à travers champs pour les engins agricoles 3. De plus, sans cette réfection, les digues menacent de s'effondrer et si ça devait arriver, les parcelles voisines seraient inondées et la circulation des bateaux de plaisance ne pourrait plus se faire. De toute façon, il faudra la refaire un jour. 	Annexe n° 2	<p>Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles. Le tracé présenté à l'enquête publique est celui de moindre impact environnemental.</p> <p>Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.</p>

13	Noël FAGOT – agriculteur et conseiller municipal	<p>(observation verbale)</p> <p>1. Monsieur Fagot émet les mêmes observations que précédemment. Il précise que les parcelles traversées par le projet de voie verte subissent des traitements dans le courant de l'année et l'utilisation de cette voie par les promeneurs serait dangereuse pour leur santé (responsabilités ???)</p>	<p>Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles.</p> <p>Le tracé présenté à l'enquête publique est celui de moindre impact environnemental.</p> <p>Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.</p>
14	Sylvain DALES	<p>(observation verbale)</p> <p>1. Monsieur DALES propriétaire de l'ancien silo VIVESCIA aujourd'hui abattu, demande si les clôtures actuelles seront réalignées ?</p> <p>2. Par ailleurs, Monsieur DALES conteste le passage de la voie verte à travers champs. Il demande que cette voie reste le long du canal.</p>	<p>Si la clôture est posée en limite du Domaine Public Fluvial, il n'y a pas de raison de la déplacer. Si ce n'est pas le cas, elle pourra être réalignée</p> <p>Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles.</p> <p>Le tracé présenté à l'enquête publique est celui de moindre impact environnemental.</p> <p>Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.</p>

15	M. AUBERT Denis Maire de Seuil	<ol style="list-style-type: none"> 1. La commune de Seuil a participé à la réunion d'information à Nanteuil le 15 juillet sur le passage de la voie verte côté droit de l'écluse de Seuil à l'écluse de Thugny-Trugny 08300. La voie verte étant située le long du chemin de couture (halage refait par la commune) et fréquenté par tous véhicules, cette voie deviendrait un complément de ce chemin et renforcerait ce trafic routier et agricole important. Nous avons participé également à la réunion d'information du 13 octobre 2020 avec le conseil municipal de Seuil (6 personnes) sur la commune de Ambly Fleury. Nous avons fait les mêmes remarques, le maître d'œuvre (département) nous avait assuré que la voie verte passerait sur la voie gauche le long de la commune de Seuil sur le chemin de halage. Nous observons sur les plans de l'enquête publique que rien n'est changé !!! 2. La commune de Seuil rejette le passage de la voie verte côté droit et propose le long de la commune côté gauche ! nous avons un projet de voies cyclables sur la commune de Seuil reliant la voie verte côté gauche. Si elle passe côté droit ce projet ne pourra se faire. 3. La commune dispose d'un café restaurant il serait dommage de ne pas profiter du passage de la voie verte côté gauche pour renforcer les différents commerces du village. Nous avons également deux gites. : 4. Le compte rendu de la réunion du 13 octobre est arrivé à la mairie d'Ambly Fleury, sur Seuil, nous attendons toujours.... La réflexion de la position de la voie verte sur Seuil n'est pas inscrite sur le compte rendu ! 5. Nous rejetons la position de cette voie côté droit sur la commune de Seuil. 	<p>Le tracé de la Voie Verte a été défini conjointement avec la Communauté de Communes du Pays Rethélois afin d'optimiser le coût de l'opération au regard des contraintes environnementales et techniques. Toutefois, la proposition pourra être étudiée en concertation avec la Commune de Seuil.</p>
----	-----------------------------------	---	---

16	Emmanuel NOIZET – 1 ^{er} adjoint de la commune de Ambly Fleury	1. Partant du constat que le ruisseau de Saulces traverse perpendiculairement la zone de la voie verte sud Ardennes, d'une part, et d'autre part que ce dit ruisseau est géré en entretien par l'ASA des six communes, il serait judicieux de signer une convention afin d'autoriser en toutes circonstances l'ASA d'intervenir (y compris à l'aide d'engins mécaniques) sur la voie verte sud Ardennes pour la réalisation des travaux d'entretien du ruisseau.	Si le chemin de halage est le seul accès, les autorisations ponctuelles pourront continuer à être délivrées pour la réalisation des travaux d'entretien de ce ruisseau.
17	Signature illisible	1. Je rejoins l'avis de toutes les personnes qui se sont exprimées.	<p>Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles. Le tracé présenté à l'enquête publique est celui de moindre impact environnemental.</p> <p>Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.</p>
18	Anonyme	1. Par définition, une voie verte n'a aucun sens à travers champs et au contact des engins agricoles (surtout les appareils de traitement).	<p>Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles. Le tracé présenté à l'enquête publique est celui de moindre impact environnemental.</p> <p>Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.</p>

19	Jean Noël LEROY – Maire de Ambly Fleury	<p>1. Comme la majeure partie de ceux qui se sont exprimées, j'estime qu'une voie verte doit être avant tout élaborée dans un site agréable et plaisant tant sur le plan visuel que pour le bien être et la santé. Sur des chemins ruraux au printemps vous respirez des pesticides, à l'été les poussières et en automne, hiver, vous retrouvez de la boue sur ces chemins. Allez rouler en vélo ou avec des poussettes et des enfants dans de telles conditions... Cela ne me semble pas réaliste.</p> <p>2. D'autre part, je me pose la question de l'entretien de cette voie verte, qui pourrait être abimée par les engins agricoles si par hasard, elle passait sur les chemins communaux.</p>		<p>Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles. Le tracé présenté à l'enquête publique est celui de moindre impact environnemental.</p> <p>Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.</p>
20	Michel LEROY	<p>1. Pour faire suite aux premières observations formulées le 1^{er} décembre, concernant le tracé de la voie verte entre Ambly Fleury et Givry, à savoir le tracé qui passe au milieu des terres agricoles au lieu de poursuivre le long du canal à partir du pont de pierre détruit jusqu'au pied de la chapelle Montmarin, je me permets de joindre un plan tiré de la carte IGN où apparaît un chemin qui remonte directement du chemin de halage à la chapelle surligné en rouge sur ce plan Pour ma part, je ne suis pas favorable au tracé proposé.</p>	Annexe 5	Voir réponse précédente.
21	Conseil Municipal de Ambly Fleury	<p>1. Après avoir étudié les documents mis à disposition lors de l'enquête publique et après lecture des commentaires déposés dans le registre, le conseil municipal confirme son souhait de voir réaliser le tracé de la voie verte le long du canal. Le passage et l'emprunt des chemins communaux n'est absolument pas envisageable. La volonté du conseil municipal semble être en cohérence avec la majorité de la population.</p>	Annexe 4	<p>Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles. Le tracé présenté à l'enquête publique est celui de moindre impact environnemental.</p> <p>Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.</p>

AB. OBSERVATIONS DEPOSÉES SUR LE REGISTRE OUVERT A ASFELD

N° Obs	Nom du signataire	Résumé de l'observation	N° Doc joint	Réponse du Maître d'Ouvrage
1	Monsieur COURTOIS	<p>1. Au niveau d'Asfeld, la voie verte utilise le chemin parallèle au boulo-drome puis bifurque à droite pour utiliser la départementale qu'elle traverse au niveau du pont pour reprendre le chemin de halage situé derrière la coopérative.</p> <p>Pour des raisons de sécurité, les véhicules roulent vite et le pont est au sommet d'une cote. La traversée de la départementale est très très très dangereuse à cet endroit. Il serait plus raisonnable que la voie verte traverse la départementale en direction de la rue de la gare puis bifurque à droite au bout du lotissement pour utiliser le chemin communal allant vers le chemin de halage</p>		<p>Cette proposition sera étudiée en concertation avec la Commune d'Asfeld.</p>
2	Claude BIZOT	<p>Construction d'une voie verte... Quel impact sur l'écosystème ? La politique "voie verte" et sa construction consistent :</p> <p>1. A couper systématiquement tous les arbres et végétations rivulaires, transformant complètement et de manière irréversible cet écosystème que sont les berges du canal des Ardennes. Effet immédiat, néfaste et destructeur impactant la flore, la faune terrestre et aquatique, en tout cas sur les parcours les plus sauvages.</p> <p>2. Ces berges sauvages vont être réduites à une plate forme goudronnée, une berge artificielle ne permettant plus aux gibiers de sortir de l'eau car les passages à gibiers sont inadaptés lorsqu'ils existent, ou bien inexistantes ou trop peu nombreux.</p>		<p>Les impacts sur l'environnement sont détaillés dans le dossier de demande d'autorisation environnementale faisant l'objet de la présente enquête publique.</p> <p>Le projet ne prévoit nullement de couper tous les arbres. Les berges du canal ne seront pas impactées, hormis sur les seuls tronçons nécessitant des travaux de réparations (comblement des poches d'érosion).</p> <p>Le projet porte sur l'aménagement d'une piste de roulement en enrobé d'une largeur de 2,5 m s'inscrivant dans l'emprise existante de la digue du canal, le long du chemin de halage. L'objectif est d'adapter au mieux la structure de la voie verte en fonction des caractéristiques des sols rencontrés, ce qui permettra également de ne pas déstabiliser la digue du canal et d'optimiser le coût du projet.</p> <p>L'emprise de la voie de roulement sera donc limitée au strict minimum afin de conserver au maximum les éléments végétaux en présence le long du canal et des contre-fossés, certains arbres et haies.</p>

		<p>3. A l'image d'autres voies vertes, phénomènes de pollution par déchets des usages, engins motorisés etc... pas de contrôles, ni répression en cas de non respect des règles... déchets jamais ramassés.</p> <p>4. L'espace situé entre la voie goudronnée et le canal trop réduit ne permettra plus aux pêcheurs d'exercer leur activité sans être gênés par les passages</p> <p>5. Beaucoup trop d'effets négatifs pour l'environnement comparés à une perspective économique insouciante.. L'économie à tous prix !</p> <p>6. Opposition complète à ce projet</p> <p>7. Une vraie voie verte ? Contentons nous d'entretenir simplement le beau chemin sauvage existant dans certaines portions !!! C'est cela une vraie voie verte !!!</p> <p>Des associations se mobilisent contre ce projet.</p>	<p>Le Conseil départemental recrutera également un écologue pour le suivi et le respect des mesures environnementales à mettre en œuvre en phase travaux.</p> <p>Le droit de passage le long du canal pour les pêcheurs n'est évidemment pas remis en cause. Mais la circulation des autres utilisateurs de la voie verte (piétons, cyclistes,...) ne devra pas être entravée.</p> <p>Le choix d'une bande de roulement en enrobé a été fait par l'ensemble des partenaires (Conseil départemental, Communautés de Communes et d'Agglomération) afin de permettre un maximum de pratiques le long de la voie verte (piétons, cyclistes, rollers,...) tout en permettant des accès faciles pour les services de secours et d'entretien et enfin de maintenir un niveau de qualité dans le temps. Cette voie ne couvrira pas l'ensemble de l'emprise existante. La voie de roulement aménagée ne recouvrira donc pas la totalité de la largeur du chemin de halage.</p> <p>La gestion des déchets relèvera des Communes qui pourront installer des poubelles. Ce principe est appliqué sur la voie verte Trans-Ardenne depuis son ouverture au public.</p>
3	Jacques DELHORBE	<p>1. Monsieur DELHORBE n'est pas franchement favorable au projet, du fait de son coût.</p> <p>2. Par ailleurs, le tracé serait à revoir :</p> <p>Il faudrait pouvoir quitter le chemin de l'écluse afin de regagner l'écluse elle-même et le barrage à aiguilles.</p> <p>3. A la sortie d'Asfeld, plutôt que de franchir le pont de la folie, emprunter le chemin communal (vers la maison de l'ancienne gare) pour rejoindre les étangs de pêche et le canal</p>	<p>Dont acte.</p> <p>Ces propositions seront examinées en concertation avec la Commune d'Asfeld.</p>

4	Monsieur CARTIER et Monsieur DABLAIN (AAPPMA)	<p>L'association de pêche AAPPMA "l'avenir d'Asfeld" qui compte plus de 500 adhérents, qui est représenté par Monsieur Jean Maire Cartier Président déclare attirer l'attention du commissaire enquêteur sur les remarques suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le tracé proposé actuellement de la voie verte utilise des chemins communaux, ces chemins sont largement utilisés par nos pêcheurs qui ne pourront plus se rendre sur les lieux sauf à pied. - 2. La pêche d'aujourd'hui nécessite beaucoup de matériel et donc un véhicule à proximité du lieu de pêche. 3. D'une manière générale nous demandons que le tracé de la voie verte soit écarté au maximum de la berge afin que les pêcheurs puissent s'installer le long du canal sans être gênés par la circulation. 4. Venant de la fédération de pêche des Ardennes nous rajoutons ces remarques pertinentes : <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des pêcheurs aux lots de pêche, - Accessibilité aux représentants des AAPPMA pour exercer leurs missions de surveillance et de rempoissonnement, - Création de parkings pour les pêcheurs, - Aménagements de descentes de bateau - Ponton pour les PMR. - Demander que l'accessibilité soit possible aux pêcheurs, munis de leur carte de pêche avec leurs véhicules - Accessibilité sans contrainte aux gardes pêche de l'AAPPMA et de la fédération pour exercer leurs missions de police. 	Courrier ANNEXE 1	<p>Sur ce tronçon de la voie verte, l'utilisation de ces voies communales permettra aux pêcheurs de conserver l'usage du chemin de halage sans les contraintes liées au passage des autres utilisateurs de la voie verte.</p> <p>Pour le secteur d'Asfeld, le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.</p> <p>Les aménagements d'aires de stationnement, de descentes de bateaux ou de pontons pour les PMR ne sont pas compris dans le présent projet. Ces aménagements pourront être mis en œuvre à l'initiative des communes traversées.</p>
---	---	---	-------------------	--

5	Ludovic DEBAENE	<p>demeurant 10, rue des Clavas à Vieux les Asfeld</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Monsieur DEBOENE s'inquiète concernant le débardage du bois et la chasse pour lesquels il passe à proximité du chemin de halage actuel. 2. Concernant les aires de repos, Monsieur Debaene souhaite que ce soit évité au bout des bassins de pêche. Cette aire de repos pourrait se faire au niveau de l'écluse en changeant légèrement le tracé projeté (voir observation n° 3). 	<p>Si le chemin de halage est le seul accès, vous continuerez à être autorisé à circuler pour accéder à vos parcelles. Le stationnement sera interdit sur l'emprise et la vitesse limitée à 30km/h. Par ailleurs, la circulation et le stationnement sur les voies communales se ne seront pas interdits aux véhicules motorisés.</p> <p>Cette demande sera prise en compte pour la localisation des aires de repos à aménager le long du tracé.</p>
6	Jacques FAYAULT	<p>(Vice Président de la société de chasse d'Asfeld le Président étant Monsieur LANGLET)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Monsieur FAYAULT est inquiet de la conception du chemin qui présage une utilisation fréquente et un risque pour la sécurité des usages de cette voie au droit du "Bois de la Vignette" jusqu'à l'étang de Aire, lieu de chasse au gros gibier, 2. Compte tenu que les membres du bureau ne demeurent pas à Asfeld, ils demandent à être prévenus des futures réunions publiques par courrier (M. Langlet jacques, 1, rue Werlé 51100 REIMS) 	<p>Sur ce tronçon de la voie verte, l'utilisation de ces voies communales permettra aux pêcheurs de conserver l'usage du chemin de halage sans les contraintes liées au passage des autres utilisateurs de la voie verte.</p> <p>Pour le secteur d'Asfeld, le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.</p>
7	Monsieur Jean Marc BRIOIS	<p>Maire d'Asfeld de 2001 à 2020, je me permets de faire quelques remarques :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tout d'abord le passage projeté de la voie verte sur le territoire d'Asfeld est sur un chemin communal (ancienne ligne de chemin de fer) ; chemin communal qui est le seul accès de toutes les parcelles de ce secteur entre Asfeld et Aire (bois, étang, lieux de pêche...) Cela risque d'engendrer des problèmes de débardage. 	<p>La circulation et le stationnement sur les voies communales ne seront pas interdits aux véhicules motorisés.</p>

2. Après bitumage, quid de ces accès ?

3. Si l'accès est libre, il y a risque du passage de nombre de véhicules à moteur du fait de la beauté de cet endroit tranquille et qu'il permettrait une liaison Asfeld Aire agréable.

4. Si l'accès est règlementé, une perte de liberté de tous ceux qui empruntent ce chemin (moyennement carrossable) ; les propriétaires et les pêcheurs seront fortement pénalisés. Comment le débardage s'effectuera-t-il on nous a proposé de venir chercher la clef à la mairie chaque fois que quelqu'un voudra pénétrer dans cette zone. De qui se moque t on ?

5. Autre solution : mettre ce chemin en cul de sac avec une rangée de poteaux à mi chemin entre Asfeld et Aire. Pourquoi pas ?

6. Seront pénalisées que quelques personnes (dont je fais partie) qui actuellement empruntent ce chemin d'un bout à l'autre (sur Aire une partie est très moyennement praticable).

7. Un autre gros problème de ce tracé est qu'il ignore la maison éclusière et le barrage de Asfeld (ils sont à 50 m l'un de l'autre) dommage... le barrage le plus important dans le secteur de l'Aisne ardennaise. On devrait dévier le trajet d'une centaine de mètres pour y accéder (et le cout devrait y être moindre)

8. En tout état de cause, je regrette fortement et je leur en ai fait part, que les services du conseil général ne prennent pas la peine de contacter les communes concernées par l'utilisation des chemins communaux. C'est la moindre des politesses et que devient le projet du tracé si certaines commune s'y opposent ???

Pour le secteur d'Asfeld, le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.

		<p>9. Sécuriser le tracé de la voie verte dans Asfeld par exemple, à la sortie d'Asfeld pour reprendre le chemin du halage avant le pont sur le canal, se tourne à gauche est très dangereux, un autre tracé est possible</p> <p>10. Des réunions publiques étant prévues, des discussions seront possibles; C'est un bon point</p>	
8	Jean Marie LEBLANC	<p>1. Le tracé de la voie verte entre Blanzly et Asfeld ne semble pas emprunter le halage du canal, mais une voie communale (ancienne ligne de chemin de fer du CBR). Cette voie est actuellement très fréquentée par des voitures des pêcheurs et des propriétaires riverains. De plus, au niveau d'Asfeld, le tracé passe par une voie le long du terrain de boules, très utilisée par des véhicules puisqu'elle dessert le collège. Ce tracé ne me semble pas très judicieux. Je sais que les berges du canal sont en très mauvais état entre Blanzly et Asfeld, mais il faut le renforcer pour que la voie verte passe bien par le halage du canal.</p>	<p>La circulation et le stationnement sur les voies communales ne seront pas interdits aux véhicules motorisés.</p> <p>Sur ce tronçon de la voie verte, l'utilisation de ces voies communales permettra aux pêcheurs de conserver l'usage du chemin de halage sans les contraintes liées au passage des autres utilisateurs de la voie verte.</p>

AC. OBSERVATIONS DEPOSÉES SUR LE REGISTRE OUVERT A ATTIGNY

N° Obs	Nom du signataire	Résumé de l'observation	N° Doc joint	Réponse du Maître d'Ouvrage
1	RIBES Henri	<p>1. Parfaitement informé, merci beaucoup.</p> <p>Très favorable au projet. Un plus certain pour notre commune.</p>		Dont acte.
2	RIBES Anne Marie	<p>1. J'attendais la réalisation de ce projet depuis longtemps en tant qu'utilisatrice quotidienne des berges du canal.</p> <p>Bravo et merci pour l'information.</p>		Dont acte.
3	Philippe COURTOIS de Suzanne	<p>1. Déjà très utilisateur de la voie verte le long de la Meuse et de la Semoy, j'approuve ce projet de voie verte surtout celle de Dom le Mesnil à Brienne sur Aisne.</p> <p>2. Bien penser à l'entretien de cette voie dans les années à venir.</p> <p>3. Très très souvent, je me balade le long de ce canal que j'apprécie. Bon dossier.</p>		Dont acte.
4	Daniel GUERIN de GIVRY	<p>1. Très beau projet. J'y suis tout à fait favorable.</p> <p>2. Cependant une correction du tracé me semble nécessaire sur le territoire de Givry, à partir de la chapelle de Montmarin en allant vers Ambly Fleury. Le projet de parcours sur cette portion à travers les champs n'est pas judicieux à cause des passages d'engins agricoles lourds sur ce chemin d'une emprise de 2,50 m de largeur. Le tracé devrait descendre directement de la Chapelle vers le canal par le chemin communal existant ! Cette correction présenterait un avantage financier important lié au tracé plus court et serait dans la continuité de "l'esprit canal"</p>		<p>Dont acte.</p> <p>Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles. Le tracé présenté à l'enquête publique est celui de moindre impact environnemental.</p> <p>Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethémois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.</p>

5	Claudine CUNISSE de Attigny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Beau projet certes ; mais une inquiétude sur le "goudronnage" systématique de nos chemins. Le tronçon entre l'écluse d'Attigny et celle de Rilly est encore naturel, bordé d'arbres et de zones humides. Je trouve dommage de transformer ce sympathique chemin rural en "autoroute à touristes" qu'ils soient piétons ou cyclistes. 2. Il est étroit par endroit et la confrontation entre les deux me semble risquée. 3. De plus le manteau de feuilles mortes automnales ne pourra plus se dégrader naturellement et risque de faire un tapis très glissant pour les marcheurs ! 4. Et de grâce, éviter de couper tous les arbres qui font le charme de ce coin de verdure pour élargir la voie. 	<p>La bande de roulement sera aménagée dans l'emprise disponible. Elle sera réduite à 2,5 m, alors qu'elle est de 3 m sur la voie verte Trans-Ardenne. Le choix d'une bande de roulement en enrobé a été fait par l'ensemble des partenaires (Conseil départemental, Communautés de Communes et d'Agglomération) afin de permettre un maximum de pratiques le long de la voie verte (piétons, cyclistes, rollers,...) tout en permettant des accès faciles pour les services de secours et d'entretien et enfin de maintenir un niveau de qualité dans le temps. La voie de roulement aménagée ne recouvrira donc pas la totalité de la largeur du chemin de halage.</p> <p>L'entretien de l'emprise de la Voie Verte incombera au Conseil départemental et aux collectivités locales traversées.</p> <p>Pour la mise en œuvre des travaux, le Conseil départemental s'adjoindra les services d'un écologue qui identifiera avant travaux les secteurs à enjeux particuliers. Hors emprise des travaux, les milieux arborescents, arbustifs et herbacés seront conservés. Les zones concernées par les travaux en bordure de la voie verte, feront si besoin l'objet d'une remise en état des sols (nivellement, si besoin semi de prairies) réalisée au titre des mesures d'accompagnement.</p>
6	Pascal NOIZET de Givry	<ol style="list-style-type: none"> 1. Très bien comme projet, il ne manquera plus que la navigation sur le canal des Ardennes. 2. La vallée de l'Aisne aura sa voie verte le long du canal, sauf sur les communes de Givry et de Ambly où le tracé ne convient pas. En effet, il s'écarte pour emprunter la plaine agricole pouvant gêner les agriculteurs avec leur gros matériel, mais aussi gêner les promeneurs en laissant de la terre sur la voie en ayant des dérives de traitements chimiques, lors de pulvérisation, de la poussière lors des moissons. 	<p>Dont acte. Ce projet est également un élément phare et structurant du « Contrat Canal » actuellement en négociation entre V.N.F et les collectivités concernées (Région Grand-Est, Département et EPCI).</p> <p>Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles. Le tracé présenté à l'enquête publique est celui de moindre impact environnemental.</p> <p>Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.</p>

		3. C'est pourquoi, il me semble plus judicieux de limiter le tracé hors canal en empruntant le chemin communal à l'ouest de la chapelle de Montmarin qui redescend sur le canal. Le parcours serait ainsi un peu dévié par le passage sur la butte de Montmarin et la redescente la plus proche, ne gênant ni agriculteurs, ni promeneurs.	
7	Henri GALLAND La Tournelle à Vandy	<p>1. Je manifeste mon accord global sans avoir eu le temps d'étudier les détails.</p> <p>2. Il me semble opportun de réfléchir à la suite : Considérer la voie verte comme axe principal auquel pourrait se raccorder des voies cyclables irriguant les villages périphériques (par exemple : CHARBOGNE, l'ensemble TERRON-VANDY)</p> <p>3. Vouziers est un cul de sac. Ne serait-il pas utile d'envisager un prolongement cyclable permettant de rejoindre la rivière "Meuse" à travers l'Argonne.</p>	<p>Dont acte.</p> <p>Parallèlement à l'aménagement de cette voie verte, le Conseil départemental a décidé d'élaborer un Schéma départemental de valorisation touristique des itinéraires cyclables en associant et en fédérant les partenaires privés et publics autour d'une démarche participative de développement de ces itinéraires, vecteurs d'attractivité touristique et supports favorables à la mobilité douce.</p> <p>Le développement des services, de la signalisation, des équipements complémentaires et la mise en place des produits touristiques sont notamment au cœur des réflexions en cours pour l'élaboration de ce schéma qui débouchera sur la mise en œuvre d'un programme d'actions partagé par l'ensemble des collectivités locales (Conseil départemental, Communautés de Communes et d'Agglomération).</p>
8	Philippe COURTOIS Ghislain RENAUDIN Claudine CUNISSE	<p>(observation verbale)</p> <p>1. Ces trois personnes se disent favorables au projet, sous réserve :</p>	Dont acte.

2. Que l'entretien soit correctement assuré (ex : à certaines périodes les herbes envahissent la trans ardennes)
3. Madame Cunisse insiste sur le fait qu'il ne faut pas d'enrobé partout (il faut laisser des parties en herbe). Il faut notamment conserver le chemin de terre, entre l'écluse de Attigny et l'écluse de Rilly. Ca n'est plus une voie verte mais une voie noire.
4. Madame Cunisse rappelle qu'il faut faire attention à la chute des feuilles sur la voie qui la rendrait glissante (voir photo). Les ratons laveurs vont disparaître (voir photo).
5. Monsieur Courtois demande le contraire, à savoir de l'enrobé tout le long du parcours. Il souhaite aussi que les communes traversées soient signalées sur la future voie verte.
6. Il faut penser au gibier traversant le canal (aménager des passages).

L'entretien de l'emprise de la Voie Verte incombera au Conseil départemental et aux collectivités locales traversées.

La bande de roulement sera aménagée dans l'emprise disponible. Elle sera réduite à 2,5 m, alors qu'elle est de 3 m sur la voie verte Trans-Ardenne. Le choix d'une bande de roulement en enrobé a été fait par l'ensemble des partenaires (Conseil départemental, Communautés de Communes et d'Agglomération) afin de permettre un maximum de pratiques le long de la voie verte (piétons, cyclistes, rollers,...) tout en permettant des accès faciles pour les services de secours et d'entretien et enfin de maintenir un niveau de qualité dans le temps. La voie de roulement aménagée ne recouvrira donc pas la totalité de la largeur du chemin de halage.

La voie de roulement aménagée ne recouvrira donc pas la totalité de la largeur du chemin de halage.

Parallèlement à l'aménagement de cette voie verte, le Conseil départemental a décidé d'élaborer un Schéma départemental de valorisation touristique des itinéraires cyclables en associant et en fédérant les partenaires privés et publics autour d'une démarche participative de développement de ces itinéraires, vecteurs d'attractivité touristique et supports favorables à la mobilité douce.

Le développement des services, de la signalisation, des équipements complémentaires et la mise en place des produits touristiques sont notamment au cœur des réflexions en cours pour l'élaboration de ce schéma qui débouchera sur la mise en œuvre d'un programme d'actions partagé par l'ensemble des collectivités locales (Conseil départemental, Communautés de Communes et d'Agglomération).

Ce projet est également un élément phare et structurant du « Contrat Canal » actuellement en négociation entre V.N.F et les collectivités concernées (Région Grand-Est, Département et EPCI).

		<p>7. Pour Monsieur RENAUDIN, deux projets pourraient voir le jour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La maison éclusière qui après restauration pourrait devenir un lieu de vente de produits du terroir. - Le "sans souci" à Neuville Day dont l'activité pourrait être relancée. 	
9	Monsieur BRAQUET	<p>1. (observation verbale suite à son observation électronique) Monsieur Braquet insiste sur le fait que ce projet va favoriser le tourisme qui consommera localement.</p> <p>2. Demeurant à Voncq, il demande à ce que la signalisation soit bien faite au niveau du croisement avec la route (Attention cyclistes).</p> <p>3. Il confirme que ce projet est une bonne chose pour les jeunes des villages et que ça favorisera les déplacements quotidiens en vélo.</p> <p>4. Un constat : Il y a plus de marcheurs sur la partie "enrobé" à Attigny que sur la partie en "herbe"....</p>	Dont acte.
10	Monsieur BUTTIN	<p>(observation verbale suite au courrier postal n° 4)</p> <p>1. Monsieur Buttin confirme qu'il a acquis une halte ferroviaire à 30 m de la voie verte. Comment avoir un accès plus direct ? Comment indiquer la présence de son gîte sur la voie verte (signalisation uniforme).</p>	<p>Parallèlement à l'aménagement de cette voie verte, le Conseil départemental a décidé d'élaborer un Schéma départemental de valorisation touristique des itinéraires cyclables en associant et en fédérant les partenaires privés et publics autour d'une démarche participative de développement de ces itinéraires, vecteurs d'attractivité touristique et supports favorables à la mobilité douce.</p> <p>Le développement des services, de la signalisation, des équipements complémentaires et la mise en place des produits touristiques sont notamment au cœur des réflexions en cours pour l'élaboration de ce schéma qui débouchera sur la mise en œuvre d'un programme d'actions partagé par l'ensemble des collectivités locales (Conseil départemental, Communautés de Communes et d'Agglomération).</p>
11	Henri RIBES	<p>(observation verbale)</p> <p>1. est favorable au projet car il va dynamiser le tourisme dans le sud ardennes qui en a bien besoin.</p>	Dont acte.

12	Jean Claude DUPUIS de Doux	(observation verbale) 1. souhaite une prolongation d'enquête du fait du contexte sanitaire qui ne permettait pas de se déplacer en mairie et sur le site, d'autant plus que la mairie de Rethel a été fermée du fait d'un foyer épidémique 2. Les marchés publics sont déjà passés !!!! 3. Monsieur Dupuis aurait préféré que ça se fasse par tronçon. 4. Il faudrait plutôt rénover les routes départementales en priorité qui en auraient bien besoin.		Cette observation n'est pas de la compétence du maître d'ouvrage du projet. La présente enquête publique a pour objet Les travaux seront mis en œuvre en 4 tronçons réalisés conjointement.
----	----------------------------	--	--	---

AD. OBSERVATIONS DEPOSÉES SUR LE REGISTRE OUVERT A BAIRON ET SES ENVIRONS

N° Obs	Nom du signataire	Résumé de l'observation	N° Doc joint	Réponse du Maître d'Ouvrage
1	VADORIN	1. Au travers les sites traversés par la voie verte montrant la gestion, de l'agriculture, des forêts, de l'énergie éolienne, rappelant les faits historiques, les études font apparaître la grande valeur du territoire pour l'environnement et la biodiversité, intérêts qu'il faut exploiter notamment pour la formation les loisirs des populations proches dont européennes... mais aussi pour les activités économiques locales. 2. La voie verte intéresse probablement d'autres populations que les cyclistes et marcheurs, un inventaire potentiel a-t-il déjà été étudié, ou cela est-il strictement un complément du réseau Euro-Vélo, 3. mais aussi, qu'en est-il des raccordements possibles avec le GR14 et les chemins de Compostelle ?	Courrier – Annexe 1	Cet aménagement a pour but de développer l'activité touristique créatrice de retombées économiques. L'itinéraire permettra également de développer la randonnée et de préserver le patrimoine fluvial. Il sera ouvert aux piétons, cyclistes, cavaliers, rollers et plus généralement à toute forme de randonnée non motorisée. Parallèlement à l'aménagement de cette voie verte, le Conseil départemental a décidé d'élaborer un Schéma départemental de valorisation touristique des itinéraires cyclables en associant et en fédérant les partenaires privés et publics autour d'une démarche participative de développement de ces itinéraires, vecteurs d'attractivité touristique et supports favorables à la mobilité douce. Le développement des services, de la signalisation, des équipements complémentaires et la mise en place des produits touristiques sont notamment au cœur des réflexions en cours pour l'élaboration de ce schéma qui débouchera sur la mise en œuvre d'un programme d'actions partagé par l'ensemble des collectivités locales (Conseil départemental, Communautés de Communes et d'Agglomération).

4. L'intégration de la voie verte dans la trame verte et bleue Sud Ardennes pourrait elle être plus largement explicitée pour faciliter l'implication des communes, des acteurs économiques locaux ?

La Trame Verte et Bleue (TVB) est un outil d'aménagement du territoire qui vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales, de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer, ... En d'autres termes, d'assurer leur survie, et permettre aux écosystèmes de continuer à rendre leurs services à l'homme.

L'exploitation de la TVB du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de Champagne-Ardenne semble appropriée à l'échelle du projet qui a une portée départementale. Le SRCE de Champagne-Ardenne a été approuvé le 8 décembre 2015 par arrêté préfectoral. Le SRCE est le volet régional d'un projet national issu du Grenelle de l'environnement qui vise à la mise en oeuvre de la TVB. Il s'agit d'un document cadre qui a pour objet principal la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.

Les éléments sont décrits des pages 202 à 205. Les conclusions de l'étude d'impacts indiquent que :

- Le projet de piste cyclable n'est pas de nature à avoir des incidences sur les continuités écologiques, dans la mesure où il s'agit d'un aménagement linéaire perméable à la faune terrestre. De plus, une partie des espèces a une activité nocturne (mammifères, amphibiens...), période pendant laquelle l'affluence des usagers de la voie sera négligeable.
- La voie verte sera située sur des tronçons de chemin de halage constitué majoritairement d'une strate herbacée, régulièrement entretenue afin que des véhicules de services (VNF notamment) puissent y circuler facilement. Ainsi, le goudronnage de ces zones enherbées sur une faible largeur ne sera pas de nature à remettre en question les déplacements de la faune du secteur.

Ces éléments n'ont fait l'objet d'aucunes remarques de la part de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale Grand-Est.

5. N'apparaissent que peu les conditions et risques d'usage de la voie verte associée à son canal, pour lesquels des personnes du territoire pratiquant leurs activités professionnelles ou de loisirs (forêts, ruisseaux, rivières, routes, terrains accidentés...), semblent intéressées (formation, pêche, vélos électriques, quad, chevaux, carrioles à chevaux, autres....) ?

6. L'étude de risques détaillée et la transparence des futures activités autour de la voie verte, devrait elle aider les communes à l'analyse de leurs propres difficultés ?

7. N'apparaissent pas les simulations d'une emprise touristique future pour la voie vertes notamment pour s'assurer que la logistique du territoire (transport, habitat...) ne devra pas évoluer ?

8. Existe-t-il une liste des références des documents et comptes rendu présentés dans de nombreuses réunions d'élus, d'écoles et d'associations, ont-ils été mis à disposition pour l'établissement des études d'impact ?

9. Les études d'impacts n'expliquent que peu le volet social et économique des territoires des communes environnantes concernés pour le futur, les activités associées et collatérales, la gestion du suivi local, la logistique nécessaire...., ces informations utiles pour la gouvernance pourraient elles être annexées ?

La voie d'eau sera parfaitement visible sur tout le linéaire de la voie verte, ce qui limitera les risques de chute des cyclistes dans le canal.

L'aménagement de la voie verte ne modifiera pas les droits afférents aux parcelles riveraines du chemin de halage. Toutefois, la circulation des véhicules à moteur ne sera autorisée que si la voie verte est le seul accès à la parcelle. Le stationnement sera interdit sur l'emprise et la vitesse limitée à 30km/h. La circulation des utilisateurs de la voie verte (piétons, cyclistes,...) ne devra pas être entravée.

La charte de bonne conduite existante sur la Voie Verte Trans-Ardenne sera également appliquée sur la Voie Verte Sud-Ardenne. Elle figurera sur les documents de communication et sera affichée le long de l'itinéraire.

Hors sujet de la présente demande d'autorisation environnementale.

Ce projet est également un élément phare et structurant du « Contrat Canal » actuellement en négociation entre V.N.F et les collectivités concernées (Région Grand-Est, Département et EPCI). Ces analyses préalables seront menées dans ce cadre. Elles dépassent le simple projet d'aménagement de la voie verte.

Ces documents n'existent pas.

Ce projet est également un élément phare et structurant du « Contrat Canal » actuellement en négociation entre V.N.F et les collectivités concernées (Région Grand-Est, Département et EPCI). Ces analyses préalables seront menées dans ce cadre. Elles dépassent le simple projet d'aménagement de la voie verte.

10. Il faudrait dans le document pour mieux analyser les risques, quantifier la situation des besoins à ce jour, mais aussi existe t'il une projection objective à terme (10 ans ou plus) des besoins avec en cadre le projet global touristique pour le canal, la voie verte et le territoire alentour ?
11. Le cout de la prévention en phase travaux est il important, compte tenu du nombre de communes impliquées des spécifications environnementales et contraintes exigées ?
12. Plus de détails sur le financement seraient ils appréciables, pour aider les acteurs économiques, les élus dans les villages à prévoir les travaux annexes et complémentaires, l'entretien, la logistique environnante, le support aux touristes, mais aussi avoir une organisation qui permettrait de travailler ensemble...?
13. Les études et inventaires environnementaux de faune et de flore pour la biodiversité souvent établis par des associations motivées correspondent à des lieux précis et limités, mais les sujets d'intérêts occupent ils un territoire plus vaste que ceux étudiés ?
14. Au delà des surfaces d'impact de construction de la voie verte, un territoire d'intérêt plus vaste que le strict passage de la voie verte devrait être défini et pris en compte notamment pour les besoins touristiques, un document annexé serait peut être utile pour la compréhension des personnes en charge des remarques ?

Ce projet est également un élément phare et structurant du « Contrat Canal » actuellement en négociation entre V.N.F et les collectivités concernées (Région Grand-Est, Département et EPCI). Ces analyses préalables seront menées dans ce cadre. Elles dépassent le simple projet d'aménagement de la voie verte.

En 2019, 243 982 personnes ont été comptabilisées le long de l'itinéraire de 140 km le long de la Meuse entre Givet et Mouzon. Cette fréquentation a généré entre 7,5 et 8,3 M€ de retombées économiques.

Question à préciser.

Cette opération a été menée dès l'origine en parfaite transparence avec l'ensemble des collectivités locales concernées. La Communauté d'Agglomération « Ardenne Métropole » et les Communautés de Communes des Crêtes Préardennaises, des Portes du Luxembourg, de l'Argonne Ardennaise et du Pays Rethélois sont partenaires de l'opération et le Conseil départemental en est le maître d'ouvrage à leur demande. Les Communautés de communes assurent aussi le relais avec les communes concernées.

Les études faune/flore nécessaires à l'établissement du dossier d'autorisation environnementale ont fait l'objet d'inventaires de terrain détaillés de terrains, respectant les périodes de l'année communément admises pour l'analyse des différents taxons, conformément aux prescriptions de l'autorité environnementale.

Hors sujet de la présente demande d'autorisation environnementale. Voir point 10.

15. Les tâches de Maitrise d'ouvrage (charge technico financières des besoins), et de Maitrise d'œuvre (suivi des exigences et coordination technique des travaux), n'apparaissent pas clairement, mais, compte tenu du nombre d'interlocuteurs, de la complexité de l'environnement de travail, au delà d'inspections ponctuelles, faudrait il organiser une fonction une maitrise d'œuvre responsable qui, en plus de ses missions de base de suivi de traitement des difficultés pourrait rendre compte périodiquement aux élus et à la population, mais aussi la gestion des entreprises en charge des travaux serait d'autant simplifiée ?
16. Dans le document études d'impact de la voie verte, Maison Rouge, parc clos de 650 ha ainsi que les bois du Chesne classés ZNIEFF contigües à la voie verte, n'apparaissent pas dans les listes ?
17. Concernant les oiseaux migrateurs, 30 à 40 cigognes ont pu être observées sur le territoire Les Alleux à quelques distances de la zone liée au canal ?
18. La commune, le département et des personnes qui entreprennent impliquées ont mis des financements autour du lac de Bairon, il est dommageable que la liaison Bairon soit abandonnée, les cadastres mentionnent les chemins communaux, et est il toujours possible d'aménager le cheminement en accord avec les habitants locaux ?
19. Le balisage de la voie verte fera t'il apparaitre la signalisation des points touristiques dans les villages proches, les points d'intérêts historiques, monumentaux, environnementaux (Natura2000, ZNIEFF...), pour les territoires communaux élargis ?

Le Conseil départemental est le maitre d'ouvrage de cette opération. Il en assurera également la maitrise d'œuvre. Le Conseil départemental recrutera également un écologue pour le suivi et le respect des mesures environnementales à mettre en œuvre en phase travaux

Il existe en effet une ZNIEFF de type 1 « Bois de Maison Rouge aux Alleux », mais elle ne tangente pas le canal, elle est située à environ 3km de celui-ci ce qui explique qu'elle n'est pas été répertoriée dans le dossier.

La commune des Alleux n'est pas concernée par le tracé de la Voie Verte Sud-Ardenne. La localisation exacte de ces observations pourrait-elle être précisée ?

La liaison avec le lac de Bairon sera mise en oeuvre par la Commune de Bairon et ses environs.

Parallèlement à l'aménagement de cette voie verte, le Conseil départemental a décidé d'élaborer un Schéma départemental de valorisation touristique des itinéraires cyclables en associant et en fédérant les partenaires privés et publics autour d'une démarche participative de développement de ces itinéraires, vecteurs d'attractivité touristique et supports favorables à la mobilité douce.

Le développement des services, de la signalisation, des équipements complémentaires et la mise en place des produits touristiques sont notamment au cœur des réflexions en cours pour l'élaboration de ce schéma qui débouchera sur la mise en œuvre d'un programme d'actions partagé par l'ensemble des collectivités locales (Conseil départemental, Communautés de Communes et d'Agglomération).

<p>20. Les chemins de promenade communaux en cours de clarification entre associations et les Communauté de Commune seront-ils identifiés et balisés à leur intersection avec la voie verte ?</p> <p>21. Le système de balisage mis en place sera-t-il facilement configurable notamment pour la prise en compte des besoins d'associations ?</p> <p>22. Pour la signalisation touristique, Le QR code et les GPS seront-ils des moyens complémentaires aux balisages classiques de la voie verte ?</p> <p>23. Pour les touristes en situation opérationnelles, et les entreprises locales qui interviennent, le réseau téléphonique mobile couvrira t'il tous le parcours de la voie verte ?</p> <p>24. N'existe t'il pas des cavités souterraines sur le territoire de Semuy ?</p> <p>25. Ne devraient-elles pas être mentionnées sur la liste du document ?</p> <p>26. A proximité du canal, les bâtiments permettant le stockage d'engrais à Vouziers sont ils classés risques SEVEZO ?</p> <p>27. Comment dans le futur vont être pris en compte dans les villages les bâtiments en cours de dégradation ?</p> <p>28. Quelles seront les activités, les accès et l'entreposage possibles sur et en bordure de la voie vertes ?</p> <p>29. Dans le cadre de la diversification agricole et de l'évolution climatique, le canal peut il être un vecteur de gestion de l'eau notamment pour implanter en proximité du maraichage, des points de vente, ou d'autres activités ?</p>	<p>Cette signalisation et ce balisage seront de l'initiative des Communes et des Communautés de communes traversées par la voie verte.</p> <p>Des panneaux de signalisation seront mis en place pour baliser la voie verte. De même que ce qui existe sur la Voie Verte Trans-Ardenne, ces supports de signalisation pourront accueillir d'autres balisages sous réserve qu'ils soient compatibles.</p> <p>Tous les moyens et techniques existants pourront être utilisés, à l'instar de ce qui est déjà fait pour la Voie Verte Trans-Ardenne.</p> <p>Hors sujet de la présente demande d'autorisation environnementale.</p> <p>Il n'y a pas de cavités souterraines identifiées sur le portail Géorisques sur la commune de Semuy. La nature et la localisation de ces cavités pourraient-elles être précisées ?</p> <p>.</p> <p>Ce bâtiment ne fait pas partie des 7 sites SEVESO existants dans les Ardennes</p> <p>Hors sujet de la présente demande d'autorisation environnementale.</p> <p>L'aménagement de la voie verte ne modifiera pas les droits afférents aux parcelles riveraines du chemin de halage, ni les autorisations déjà accordées par Voies Navigables de France, propriétaire du chemin de halage. Toutefois et hormis le passage des randonneurs, l'aménagement de la Voie Verte n'autorisera pas d'autres pratiques dans l'emprise du Domaine Public Fluvial.</p> <p>Hors sujet de la présente demande d'autorisation environnementale.</p>
--	---

		<p>30. VNF prévoit-il la gestion et l'entretien du canal couplé à l'intérêt lié à la voie verte pour la gestion long terme ?</p> <p>31. Pour le futur, des projets complémentaires entre voie verte, canal et voie ferrée, ont du être examinés, leurs documents pourraient ils être annexés au document pour éviter la création de situations irréversibles. ?</p> <p>32. Il faudrait montrer que dans le Sud Ardennes existe un projet touristique potentiel d'envergure.</p>	<p>L'entretien de l'emprise de la Voie Verte incombera au Conseil départemental et aux collectivités locales traversées. L'entretien des canaux reste à la charge de Voies Navigables de France.</p> <p>Hors sujet de la présente demande d'autorisation environnementale.</p> <p>Ce projet est également un élément phare et structurant du « Contrat Canal » actuellement en négociation entre V.N.F et les collectivités concernées (Région Grand-Est, Département et EPCI).</p>
2	Pascal GROUD	<p>(observation verbale)</p> <p>1. Monsieur GROUD, propriétaire des parcelles n° 196 "Bois de la Fontaine des Mulets" n° 195 "le Puits Saint Puits" et la n° 20 "La petite Aulnoy" parcelles en pâture plantées d'arbres en bordure du halage. Un certain nombre de ces arbres sont malades voire morts et d'autres dépassent fortement. Monsieur GROUD demande que ces arbres soient coupés et enlevés et un élagage réalisé pour les branches qui dépassent fortement.</p>	<p>Si ces arbres sont situés dans le Domaine Public Fluvial, l'intervention demandée pourra être réalisée.</p>

AE.OBSERVATIONS DEPOSÉES SUR LE REGISTRE OUVERT A BRIENNE SUR AISNE

N° Obs	Nom du signataire	Résumé de l'observation	N° Doc joint	Réponse du Maître d'Ouvrage
1	Monsieur et Madame BOUTEVILLE	<p>1. Voici quelques réserves concernant le projet de voie verte :</p> <p>Certaines parcelles boisées vont se retrouver enclavées du fait d'une très forte pente qui rend impossible de débardage des bois jusqu'à maintenant effectué par le chemin de halage (plan en annexe) Quelles solutions proposez-vous ?</p>	plan	<p>La circulation des véhicules à moteur ne sera autorisée que si la voie verte est le seul accès à la parcelle. Le stationnement sera interdit sur l'emprise et la vitesse limitée à 30km/h.</p>

		<p>2. Commune de départ ou d'arrivée de la voie verte sud Ardennes nous nous inquiétons du stationnement des véhicules :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le village est à 1 km à pied du canal et les chemins ne sont pas publics - L'espace au niveau du silo de la coopérative Ceresia est d'une part en grande partie privé (propriété de la coopérative) mais également très fréquenté à certaines période de l'année (moisson) - le stationnement sur route est impossible, il faut prévoir une solution pérenne. <p>3. Nous souhaitons attirer votre attention sur la gestion impérative des déchets générés par les utilisateurs de la voie verte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise à disposition des poubelles - Enlèvement des dites poubelles : par qui ? à quelle cadence ? - Protection des parcelles agricoles riveraines contre les déchets volants ou jetés hors des bacs prévus : zones inondables. <p>4. Naturellement, il est impératif de maintenir à l'identique le droit de chasse afférents aux parcelles riveraines</p>	<p>Le tracé de la Voie Verte ne s'arrêtera pas à Brienne sur Aisne. Des contacts ont déjà été pris avec le Conseil départemental de l'Aisne et le Communauté de Communes de la Champagne Picarde pour prolonger l'itinéraire au-delà du département des Ardennes. La volonté est de permettre à terme une liaison vers la véloroute de la Somme à la Marne (V30) et ainsi rejoindre l'agglomération rémoise. Le stationnement sera du ressort des collectivités locales.</p> <p>La gestion des déchets relèvera des Communes qui pourront installer des poubelles. Ce principe est appliqué sur la voie verte Trans-Ardennes depuis son ouverture au public.</p> <p>L'aménagement de la voie verte ne modifiera pas les droits afférents aux parcelles riveraines du chemin de halage.</p>
--	--	---	--

AF. OBSERVATIONS DEPOSÉES SUR LE REGISTRE OUVERT A CHATEAU PORCIEN

N° Obs	Nom du signataire	Résumé de l'observation	N° Doc joint	Réponse du Maître d'Ouvrage
1	Monsieur BALLAN	1. L'affiche d'avis d'ouverture d'enquête publique est sur la mauvaise rive du canal.		Dont acte. Toutefois, l'affiche est visible du public.

		<p>2. Observations sur le dossier : Pages 91 et 93 – il est indiqué « chemin de halage goudronné » dans la légende, alors qu'il s'agit d'une route communale.</p> <p>Pages 225-235 et 243 – Le nom de la commune est masqué par le bandeau</p> <p>Page 227 – Les offres d'hébergement et de restauration de Château Porcien ne sont pas répertoriées</p> <p>3. Il faudrait prévoir des arrêts « toilettes sèches » sur le trajet.</p>		<p>Dont acte.</p> <p>Ces éléments figurent néanmoins pages 29 et 30.</p> <p>Dont acte. Il existerait 3 restaurants sur la commune de Château-Porcien.</p> <p>A l'instar de ce qui a été fait sur la Voie Verte Trans-Ardenne, il n'est pas prévu ce type d'aménagement dans le cadre du présent projet. Toutefois, la mise en place de toilettes pourra ensuite être pris en charge par les communes traversées.</p>
2	BRIQUET Jean Jacques	<p>1. Monsieur Briquet dépose en ANNEXE 1 un courrier de la Fédération de pêche. "(...) Vos remarques au commissaire enquêteur devraient, à notre regard, être portées sur l'écartement de cette voie verte par rapport aux berges, en considérant que la servitude de passage doit être respectée. (...) vous voudrez bien porter à sa connaissance (<i>Ndce : le CE</i>) des mesures compensatoires à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des pêcheurs aux lots de pêche, <p>2. Accessibilité aux représentants des AAPPMA pour exercer leurs missions de surveillance et de rempoissonnement,</p> <p>3. Création de parkings pour les pêcheurs,</p> <p>4. Aménagements de descentes de bateau</p>	Courrier Annexe 1	<p>L'accès au canal et le droit de pêche sont intégralement préservés par le projet.</p> <p>Le droit de passage le long du canal pour les pêcheurs n'est évidemment pas remis en cause. Toutefois, la circulation et le stationnement des véhicules sur le halage ne sont pas autorisés.</p> <p>La bande de roulement sera aménagée dans l'emprise disponible. Elle sera réduite à 2,5 m, alors qu'elle est de 3 m sur la voie verte Trans-Ardenne. Cette largeur minimale est nécessaire pour assurer la sécurité des utilisateurs de la voie verte (piétons, cyclistes, rollers,...). La circulation des utilisateurs de la voie verte (piétons, cyclistes,...) ne devra pas être entravée. La voie de roulement aménagée ne recouvrira donc pas la totalité de la largeur du chemin de halage.</p> <p>Le droit d'accès aux représentants des AAPPMA et des gardes pêches sera préservé, de la même manière qu'il demeure sur la Voie Verte Trans-Ardenne.</p> <p>Les aménagements d'aires de stationnement, de descentes de bateaux ou de pontons pour les PMR ne sont pas compris dans le présent projet. Ces aménagements pourront être mis en œuvre à l'initiative des communes traversées.</p>

		<p>5. Ponton pour les PMR.</p> <p>6. Demander que l'accessibilité soit possible aux pêcheurs, munis de leur carte de pêche avec leurs véhicules</p> <p>7. Accessibilité sans contrainte aux gardes pêche de l'AAPPMA et de la fédération pour exercer leurs missions de police.</p> <p>8. Ces aménagements devront être définis avec la fédération départementale de pêche et de protection du milieu aquatique.</p> <p>9. Pour rappel, la fédération les AAPPMA paient une redevance à l'Etat pour exercer la pratique de la pêche (via les baux de pêche) et qu'en aucun cas, la servitude de passage des pêcheurs doit être obstruée/interdite.</p> <p>10. Il ne faudrait pas qu'on retrouve les mêmes problèmes que nous connaissons actuellement sur la voie verte Meuse, une voie verte à moins d'un mètre de la rive, ce qui pose des problèmes aux pêcheurs (particulièrement les pêcheurs à la grande canne et le manque d'accessibilité sur nos baux de pêche).</p> <p>11. Vous avez la possibilité de faire part de vos doléances au CE de plusieurs manières,(...) Pour sa part, la fédération apportera des préconisations au commissaire enquêteur pour le respect des droits du pêcheur et de la pêche Ce dossier a une incidence forte sur l'avenir de la pêche de loisir sur ce secteur il ne faut donc pas traiter ce sujet à la légère, il en va de notre responsabilité sur la pratique de la pêche de loisir dans les décennies à venir. (...)</p>	
3	MOUCHET Jean Daniel	1. Monsieur Mouchet était inquiet car la pancarte comportant l'avis d'enquête publique était posée du côté de son habitation. Il craignait donc que la voie verte passe de ce côté-là.	Le tracé de la voie verte est précisé sur les plans figurant dans le dossier d'enquête.
4	Monsieur et Madame VERNEAUX demeurant à Coucy	1. Monsieur et Madame VERGNEAUX propriétaires de deux parcelles à Givry sises au lieu dit « Petit Gibet » (PK 20500 à PK 21000) souhaitent conserver leur droit d'accès à leur terrain en voitures par le chemin de halage. Si des barrières étaient posées, ils demandent à en être informés : 0610572315.	Si le chemin de halage est le seul accès, vous continuerez à être autorisé à circuler pour accéder à vos parcelles. Le stationnement sera interdit sur l'emprise et la vitesse limitée à 30km/h.

5	POTIER Sylvain – Maire de Taisy	1. Monsieur Potier demande si la voie verte sera utilisable par les trottinettes électriques et les vélos électriques ?		Ce type de circulation sera autorisé.
---	---------------------------------	---	--	---------------------------------------

AG. OBSERVATIONS DEPOSÉES SUR LE REGISTRE OUVERT A CHEMERY CHEHERY

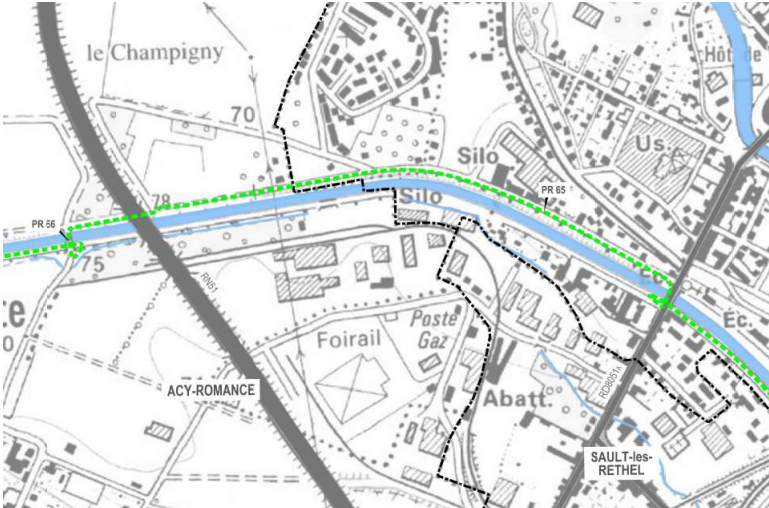
N° Obs	Nom du signataire	Résumé de l'observation	N° Doc joint	Réponse du Maître d'Ouvrage
1	François BAZELAIRE DECARGOUEZ Monique	(observation verbale) 1. Monsieur BAZELAIRE et sa sœur Madame DECARGOUEZ sont très favorables au projet. 2. Monsieur BAZELAIRE propose la création d'une parcelle au pont d'Armageat (vestiges de pont) à la limite des communes de Tannay et Sauville. Cet aménagement permettrait un itinéraire en boucle depuis Chemery en passant par la Neuville (G14), le Mont Dieu, la route forestière d'Armageat et grâce à cette passerelle, rejoindre la voie verte pour remonter vers Malmy. 3. Madame DECARGOUEZ aurait un projet de chambres d'hôte à Chemery et aimerait savoir si elle peut bénéficier d'aides financières pour son projet.		Dont acte. Parallèlement à l'aménagement de cette voie verte, le Conseil départemental a décidé d'élaborer un Schéma départemental de valorisation touristique des itinéraires cyclables en associant et en fédérant les partenaires privés et publics autour d'une démarche participative de développement de ces itinéraires, vecteurs d'attractivité touristique et supports favorables à la mobilité douce. Le développement des services, de la signalisation, des équipements complémentaires et la mise en place des produits touristiques sont notamment au cœur des réflexions en cours pour l'élaboration de ce schéma qui débouchera sur la mise en œuvre d'un programme d'actions partagé par l'ensemble des collectivités locales (Conseil départemental, Communautés de Communes et d'Agglomération).
2	Jean-François ADNET	(observation verbale) 1. Le projet traverse une zone semi naturelle entre la Cassine et le Chesne (forêts marais, anciens osiers, près naturels) unique sur la vallée de la Bar, avec une faune aquatique sauvage encore existante. 2. Le circuit pourrait passer à travers les propriétés du château, sortir sur la RD12 à l'entrée de la forêt de Mme Jubert traverser Sauville et reprendre les pistes cyclables de la RD 212 (3 km) rattraper le Chesne, soit par les chemins communaux soit par les RD et reprendre le canal des Ardennes, au Chesne.		Il s'agit d'un vaste espace inscrit en ZNIEFF, correspondant aux prairies de la vallée de la Bar. Cette ZNIEFF est signalée dans le dossier page 114. Le projet a pour objectif d'emprunter au maximum le chemin de halage. Parallèlement à l'aménagement de cette voie verte, le Conseil départemental a décidé d'élaborer un Schéma départemental de valorisation touristique des itinéraires cyclables en associant et en fédérant les partenaires privés et publics autour d'une démarche participative de développement de ces itinéraires, vecteurs d'attractivité touristique et supports favorables à la mobilité douce.

3	Pascal PONTOISE	(observation verbale) 1. Monsieur PONTOISE est favorable au projet. 2. Monsieur PONTOISE a u projet depuis 30 ans qu'il souhaiterait enfin voir aboutir. Ce projet consiste à relier Chemery à Malmy en passant par le chemin des gros près jusque la fosse à lionne emprunter ensuite la passerelle mise en place il y a quelques années. De cette passerelle, longer le contre halage jusque Malmy où se situe un dépôt VNF de gravats. Le souhait serait de proposer à VNF un échange de terrain avec la commune (en face de la route) pour y implanter une halte fluvial, un boulodrome et une aire de repos.		Dont acte. Parallèlement à l'aménagement de cette voie verte, le Conseil départemental a décidé d'élaborer un Schéma départemental de valorisation touristique des itinéraires cyclables en associant et en fédérant les partenaires privés et publics autour d'une démarche participative de développement de ces itinéraires, vecteurs d'attractivité touristique et supports favorables à la mobilité douce.
---	-----------------	--	--	--

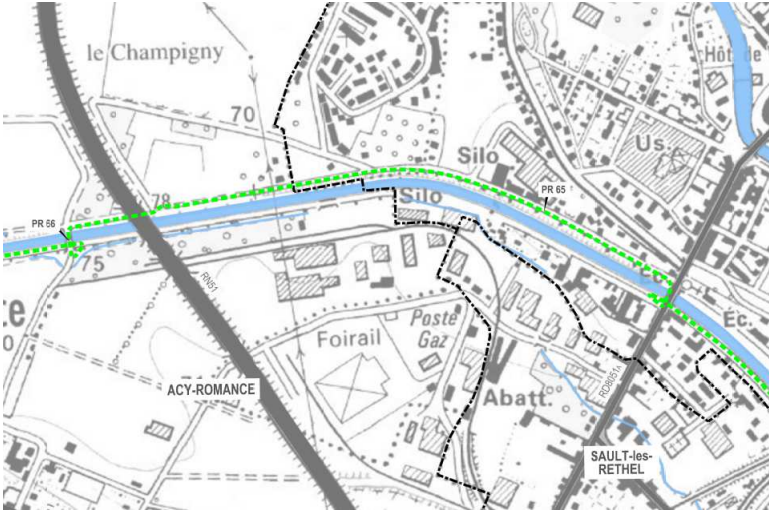
AH. OBSERVATIONS DEPOSÉES SUR LE REGISTRE OUVERT A DOM LE MESNIL

N° Obs	Nom du signataire	Résumé de l'observation	N° Doc joint	Réponse du Maître d'Ouvrage
1	ZANELLI Francis	(Observation verbale) 1. Il est contre ce projet. Il estime qu'en tant que pêcheur, il n'aura plus accès à son passe temps favori. Il paie une carte de pêche qui finira par ne plus lui servir du fait que les coins tranquilles deviennent rares. 2. Il faudrait laisser un espace suffisant pour pêcher et avoir plus d'accès depuis la voie publique.		L'accès au canal et le droit de pêche sont intégralement préservés par le projet. Le droit de passage le long du canal pour les pêcheurs n'est évidemment pas remis en cause. Toutefois, la circulation et le stationnement des véhicules sur le halage ne sont pas autorisés La bande de roulement sera aménagée dans l'emprise disponible. Elle sera réduite à 2,5 m, alors qu'elle est de 3 m sur la voie verte Trans-Ardenne. Cette largeur minimale est nécessaire également pour assurer la sécurité des autres utilisateurs de la voie verte (piétons, cyclistes, rollers,...). La circulation des autres utilisateurs de la voie verte (piétons, cyclistes,...) ne devra pas être entravée. La voie de roulement aménagée ne recouvrira donc pas la totalité de la largeur du chemin de halage.

AI. OBSERVATIONS DEPOSÉES SUR LE REGISTRE OUVERT A RETHEL

N° Obs	Nom du signataire	Résumé de l'observation	N° Doc joint	Réponse du Maître d'Ouvrage
1	Joël DUMAZY	<p>(observation verbale)</p> <p>1. Pour éviter le passage sur le pont de la RD 8051 (rue Gambetta), Monsieur DUMAZY propose deux solutions :</p> <p>a) ANNEXES n° 1 à 9</p> <p>b) ANNEXE n° 10</p> <p>Il joint également les annexes n° 11-12 et 13 afin de faire valoir le sentier nature à partir de l'écluse de Biermes.</p> <p>2. Il rappelle que la ville de Rethel a un projet de « pôle fluviale » (?). Il serait judicieux de coordonner les deux projets.</p>	Annexes 1 à 13	<p>Le tracé dans Rethel sera le suivant :</p>  <p>La traversée de la RD se fera en passant sous le pont puis sur la passerelle aménagée.</p> <p>Ces points pourront être traités dans le cadre du « Contrat Canal » actuellement en négociation entre V.N.F et les collectivités concernées (Région Grand-Est, Département et EPCI).</p>
2	Albert KNIBBE	<p>(observation verbale)</p> <p>1. Monsieur Knibbe possède un terrain d'agrément (verger) entre le chemin de halage et le ruisseau à Biermes. Il souhaite connaître les conditions de passage en voiture (barrière ou pas).</p> <p>2. Il informe que lors de vents violents tombent sur le halage des branches de peupliers couvertes de pieds de gui et qui sont très lourdes. Il s'interroge sur la sécurité des futurs promeneurs.</p>		<p>Si le chemin de halage est le seul accès, vous continuerez à être autorisé à circuler pour accéder à vos parcelles. Le stationnement sera interdit sur l'emprise et la vitesse limitée à 30km/h.</p> <p>L'entretien de l'emprise de la Voie Verte incombera au Conseil départemental et aux collectivités locales traversées. L'entretien des canaux reste à la charge de Voies Navigables de France.</p>

3	Monsieur DAVESNE Secrétaire de « Nature et Avenir »	<p>Monsieur DAVESNE dépose un courrier</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cette future réalisation est une bonne chose pour le tourisme mais il faut que l'adjectif "verte" ne soit pas dévoyé. VNF entretenait le chemin de halage d'une façon sommaire mais c'était positif pour ce corridor écologique qui fait partie de la trame verte et bleue. 2. Ce serait bien de favoriser la biodiversité ordinaire : <ul style="list-style-type: none"> - Fauche de printemps sur 1 m maximum - Fauche d'automne pour le reste en laissant une végétation rivulaire qui maintient les berges. <p>Il est vrai que certaines personnes considèrent que les fleurs sauvages sont inesthétiques mais une information est nécessaire pour leur montrer que la pelouse est presque un désert biologique. L'autorité environnementale insiste particulièrement sur la préservation de cette biodiversité ordinaire.</p> 3. Mettre le moins de macadam possible : les rollers et les handicapés peuvent se contenter de km près des villes.. 4. Informer sur l'environnement (bornes avec QR Code) sachant que les communautés de communes seront chargées de valoriser cet aspect. 5. C'est très bien qu'il y ait un écologue chargé de surveiller les travaux car les dégâts provoqués par les engins de chantier risquent d'être considérables ; une surveillance de l'entretien pendant les années suivantes serait utile 	ANNEXE n° 14	<p>La bande de roulement sera aménagée dans l'emprise disponible. Elle sera réduite à 2,5 m, alors qu'elle est de 3 m sur la voie verte Trans-Ardenne. Le choix d'une bande de roulement en enrobé a été fait par l'ensemble des partenaires (Conseil départemental, Communautés de Communes et d'Agglomération) afin de permettre un maximum de pratiques le long de la voie verte (piétons, cyclistes, rollers,...) tout en permettant des accès faciles pour les services de secours et d'entretien et enfin de maintenir un niveau de qualité dans le temps. La voie de roulement aménagée ne recouvrira donc pas la totalité de la largeur du chemin de halage.</p> <p>Comme il est indiqué dans la réponse apportée à l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale :</p> <p>Des bandes enherbées seront maintenues de part et d'autre de la voie verte, et les formations arborescentes et arbustives existantes au-delà. L'entretien des bandes enherbées doit favoriser leur pérennité, éviter son envahissement par les mauvaises herbes, mais aussi favoriser leur utilisation par la petite faune. L'entretien consistera à pratiquer une fauche raisonnée des abords de la piste (première fauche au printemps et deuxième en automne), et la hauteur de coupe a été définie à 10 cm pour protéger la petite faune.</p> <p>Voir point 1.</p> <p>Dont acte.</p> <p>Voir point 2. Ces prescriptions devraient être reprise dans l'arrêté Loi sur l'Eau.</p>
---	--	---	--------------	--

4	<p>FRECHIN Jean Claude Président de « AAPPMA de RETHEL »</p>	<p>(observation verbale) 1. Monsieur FRECHIN propose un autre tracé pour éviter le silo (voir Annexe n° 1 de M. DUMAZY).</p>	<p>Le tracé dans Rethel sera le suivant :</p>  <p>La traversée de la RD se fera en passant sous le pont puis sur la passerelle aménagée.</p>
5	<p>Patrick DEMENGEOT Adjoint aux travaux de Rethel et de Madame Brigitte LECAILLE – adjointe au cadre de vie - écologie –</p>	<p>(observation verbale) 1. Surpris du projet dont ils n'ont jamais entendu parler, ils souhaitent un rendez vous sur site le plus rapidement possible afin de prendre connaissance de ce projet et pouvoir juger de visu. Ils souhaitent par ailleurs faire part, à cette occasion, au conseil départemental des projets de la ville afin de trouver la meilleure coordination ville / département.</p>	<p>Les collectivités locales ont été associées dès la genèse de l'opération. Une réunion de présentation, à destination des Maires concernés, a été organisée le 15 juillet dernier par la Communauté de Communes du Pays Rethélois. Le Maire de Rethel était invité. Une nouvelle rencontre pourra être organisée à l'issue de l'enquête publique à leur demande.</p>

AJ. OBSERVATIONS DEPOSÉES SUR LE REGISTRE OUVERT A VENDRESSE

N° Obs	Nom du signataire	Résumé de l'observation	N° Doc joint	Réponse du Maître d'Ouvrage
1	M.Sébastien DENIS	(observation verbale) 1. Monsieur DENIS est très favorable au projet de voie verte. Il estime que ce projet va faire vivre le secteur et que l'utilisation se fera en toute sécurité C'est bien aussi de découvrir les Ardennes sou un autre angle. Nos paysages seront ainsi mis encore plus en valeur.		Dont acte.
2	M. Jacques DELANNOY	(observation verbale) 1. Monsieur DELANNOY est très favorable au projet sous réserve que la navigation soit possible sur le canal (600 passages de bateaux dans les meilleures années). 2. Un classement de la chaîne d'écluses de Mongon serait souhaitable pour en assurer l'entretien.		Dont acte. La navigation sur le canal est du ressort de Voies Navigables de France. L'entretien des canaux et de leurs ouvrages est du ressort de Voies Navigables de France.

3	M. Thierry MERCIER	<p>(observation verbale)</p> <p>1. Monsieur MERCIER n'est pas vraiment opposé au projet. Mais, il rappelle que le canal fait barrage aux eaux ce Vendresse, Omont et Villers le Tilleur qui doivent passer par le siphon situé près du Pont des Clapes. En 95, l'eau passait au dessus du canal à quatre endroits différents entre la Morteau et Ambly.</p> <p>Il ne faut absolument pas remonter la hauteur des berges qui provoquerait des inondations encore plus néfastes.</p>	<p>La Meuse et l'Aisne font l'objet de trois PPRi approuvés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - PPRi de l'agglomération rethéloise qui comprend les communes d'Acy-Romance, de Rethel, et de Sault-lès-Rethel ; - PPRi Meuse amont I : Hannogne Saint-Martin, Dom-le-Mesnil ; - PPRi de la vallée de l'Aisne : couvre l'ensemble du linéaire de la vallée de l'Aisne de la confluence Aire/Aisne à la limite départementale (aval) et donc concerne l'ensemble du tronçon du canal dans cette vallée. <p>Il en ressort que la création de la Voie Verte est autorisée aux conditions (1) que le parti retenu parmi les différentes solutions présente le meilleur compromis technique, économique et environnemental et (2) de réaliser les voiries au niveau du terrain naturel, toutefois dans le cas où la mise hors d'eau serait nécessaire et justifiée, l'ouvrage devra respecter une transparence hydraulique et aux eaux de crue centennale.</p> <p>Le projet a été conçu de façon à être compatible avec les règlements des PPRi concernés. Ainsi, une approche des déblais / remblais a été réalisée sur les tronçons concernés et des mesures proportionnées ont été définies le cas échéant au sein des secteurs à enjeux humains afin de ne pas y aggraver le risque d'inondation. Ces éléments sont détaillés des pages 249 à 253 du dossier de demande d'autorisation environnementale</p>
4	M. Marc TOURET	<p>(observation verbale)</p> <p>1. Monsieur TOURET en tant qu'élu est favorable au projet.</p>	<p>Dont acte.</p>

		<p>2. Il demande cependant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - En quoi ça va engager la commune ? - Ce que ça va coûter à la commune ? - Quel bénéfice la commune va en tirer, autre que la notoriété ? <p>Le potentiel touristique est différent de celui de la vallée. Il faudrait structurer les abords de cette voie verte en lien avec le site de la Cassine, en créant des structures communes (accueil, stationnements etc...)</p>	<p>Les Communes ont été associées dès l'origine du projet. Différentes réunions de présentation ont été tenues avec les Communes pour leur présenter le projet. Ce rôle d'information est assuré par les Communautés d'Agglomération et de Communes.</p> <p>Aucune participation financière n'a été demandée aux Communes.</p> <p>Parallèlement à l'aménagement de cette voie verte, le Conseil départemental a décidé d'élaborer un Schéma départemental de valorisation touristique des itinéraires cyclables en associant et en fédérant les partenaires privés et publics autour d'une démarche participative de développement de ces itinéraires, vecteurs d'attractivité touristique et supports favorables à la mobilité douce.</p> <p>Le développement des services, de la signalisation, des équipements complémentaires et la mise en place des produits touristiques sont notamment au cœur des réflexions en cours pour l'élaboration de ce schéma qui débouchera sur la mise en œuvre d'un programme d'actions partagé par l'ensemble des collectivités locales (Conseil départemental, Communautés de Communes et d'Agglomération).</p> <p>Ce projet est également un élément phare et structurant du « Contrat Canal » actuellement en négociation entre V.N.F et les collectivités concernées (Région Grand-Est, Département et EPCI). Ces analyses préalables seront menées dans ce cadre. Elles dépassent le simple projet d'aménagement de la voie verte.</p>
5	Françoise PARIZEL	<p>1. Très favorable à cette perspective</p> <p>2. Une petite inquiétude en ce qui concerne le côté "sauvage" de la faune et de la flore avec la disparition des arbres, arbustes, roselières de chaque côté et au bord du canal, ce qui est le cas actuellement à l'écluse de la Cassine et aussi sur population des ragondins disparition des moules d'eau douce etc...</p>	<p>Dont acte.</p> <p>Pour la mise en œuvre des travaux, le Conseil départemental s'adjoindra les services d'un écologue qui identifiera avant travaux les secteurs à enjeux particuliers. Hors emprise des travaux, les milieux arborescents, arbustifs et herbacés seront conservés. Les zones concernées par les travaux, en bordure de la voie verte, feront, si besoin, l'objet d'une remise en état des sols (nivellement, semi de prairies) réalisée au titre des mesures d'accompagnement.</p>

6	Fabien ALEXANDRE	<p>1. Totalement opposé au projet. Retraité de VNF et locataire à l'écluse de la Cassine, je vais devoir subir tous les inconvénients de cette initiative : incivilité des usagers (remontées de mes ex collègues qui habitent les maisons éclusières et de barrages sur la Meuse) bruit, passages incessants juste devant la maison etc...</p> <p>2. Que va apporter ce projet au niveau local ?</p> <p>3. N'y a-t-il pas un risque de détérioration de la nature environnante (détritrus, poubelles sauvages, dérangement de la faune...) ?</p> <p>4. Comment vont cohabiter les usagers de la voie verte avec les plaisanciers qui seront amarrés aux différentes haltes fluviales notamment à l'aval de l'écluse de la Cassine ?</p> <p>5. Ce projet va me faire perdre ma tranquillité donc va impacter sur ma vie de tous les jours et peut être me faire partir. (...)</p>		<p>Considération personnelle.</p> <p>Cet aménagement a pour but de développer l'activité touristique créatrice de retombées économiques. L'itinéraire permettra également de développer la randonnée et de préserver le patrimoine fluvial. Il sera ouvert aux piétons, cyclistes, cavaliers, rollers et plus généralement à toute forme de randonnée non motorisée.</p> <p>Il permettra d'inciter à la découverte du patrimoine grâce à un mode de déplacement respectueux de l'environnement, de renforcer l'image et la notoriété des Ardennes autour de l'eau, dont la présence est importante dans le département, de conforter et développer des manifestations culturelles ou sportives, de favoriser l'émergence de produits touristiques liés à la voie verte ou à l'eau (location de matériels, vente de séjours, bateaux-restaurants...).</p> <p>La gestion des déchets relèvera des Communes qui pourront installer des poubelles. Ce principe est appliqué sur la voie verte Trans-Ardennes depuis son ouverture au public.</p> <p>Les deux activités ne sont pas en opposition. L'amarrage des bateaux ne doit pas entraver la circulation sur le chemin de service de VNF. Ce projet est également un élément phare et structurant du « Contrat Canal » actuellement en négociation entre V.N.F et les collectivités concernées (Région Grand-Est, Département et EPCI).</p> <p>Considération personnelle.</p>
7	M.F. BARBE	<p>1. Dimanches 8 et 29 novembre, par u temps ensoleillé, la fréquentation des promeneurs sur le chemin de halage Ambly-Malmy (emplacement de la future voie verte) montre l'intérêt indéniable pour ce projet: qualité environnementale, silence etc...</p>		<p>Dont acte.</p>

AK. OBSERVATIONS DEPOSÉES SUR LE REGISTRE OUVERT A VOUZIER

N° Obs	Nom du signataire	Résumé de l'observation	N° Doc joint	Réponse du Maître d'Ouvrage
1	M. Jean LE TALLEC	<p>1. Très ancien pêcheur le long du canal, je me fais le représentant des personnes ayant des difficultés pour se déplacer et vous demande de prendre en considération le droit d'accès au plus proche pour exercer mon loisir. C'est-à-dire un emplacement pour mon véhicule à quelques mètres du lieu de pêche réservé au détenteur d'une carte fédérale. Je n'ai pour l'instant aucune information concernant ces aménagements sur le tracé actuel et je m'inquiète donc de savoir si je pourrai accéder aux bords du canal avec mon véhicule en toute tranquillité ou renoncer à mon loisir préféré.</p>	<i>courrier</i>	<p>L'accès au canal et le droit de pêche sont intégralement préservés par le projet. Néanmoins, la circulation des autres utilisateurs de la voie verte (piétons, cyclistes,...) ne devra pas être entravée.</p> <p>Le droit de passage le long du canal pour les pêcheurs n'est évidemment pas remis en cause. Toutefois, la circulation et le stationnement des véhicules sur le halage ne sont pas autorisés.</p> <p>Les aménagements des voies d'accès et des aires de stationnement en dehors des centres urbains sont également du ressort des communes.</p>
2	M. Patrick DARCCQ	<p>1. Monsieur DARCCQ émet quelques observations verbales qu'il concrétisera par un courrier postal. Il aimerait pouvoir utiliser la future voie verte avec une roulotte attelée à un cheval pour des balades le long du canal.</p> <p>Le mieux serait que cette voie verte, reste « verte » avec un gazon roulant.</p>		<p>La voie verte sera ouverte à la circulation de toute forme de randonnée non motorisée. L'organisation de balades avec une roulotte attelée pourra donc être autorisée, sous réserve de ne pas entraver la circulation des autres utilisateurs de la voie verte (piétons, cyclistes,...). L'un des objectifs de cet équipement est également de favoriser l'émergence de produits touristiques liés à la voie verte ou à l'eau.</p> <p>Le choix d'une bande de roulement en enrobé a été fait par l'ensemble des partenaires (Conseil départemental, Communautés de Communes et Communes) afin de permettre un maximum de pratiques le long de la voie verte (piétons, cyclistes, rollers,...) tout en permettant des accès faciles pour les services de secours et d'entretien et enfin de maintenir un niveau de qualité dans le temps. La voie de roulement aménagée ne recouvrira donc pas la totalité de la largeur du chemin de halage.</p>
3	M. Auguste MARTINOT	<p>1. Monsieur MARTINOT souhaite que la voie verte de Semuy à Vouziers reste « verte ». Ce chemin de halage reste praticable toute l'année. Il est défavorable au projet tel que présenté. Il faudrait juste un entretien régulier et c'est tout. Peut-être dans Vouziers, le long du canal, faire un enrobé pour les vélos, rollers et poussettes</p>		<p>Le choix d'une bande de roulement en enrobé a été fait par l'ensemble des partenaires (Conseil départemental, Communautés de Communes et d'Agglomération) afin de permettre un maximum de pratiques le long de la voie verte (piétons, cyclistes, rollers,...) tout en permettant des accès faciles pour les services de secours et d'entretien et enfin de maintenir un niveau de qualité dans le temps. La voie de roulement aménagée ne recouvrira donc pas la totalité de la largeur du chemin de halage.</p>

4	Mme GEROMETTA Nathalie (conseillère municipale à Voncq)	<p>1. Je donne un avis favorable au projet sauf de Semuy à Vouziers pour ces différentes raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La voie est praticable en l'état et carrossable (pour les vélos). Quel que soit le temps, elle reste en bon état car il y a des cailloux sous l'herbe. - Pour l'environnement, plus écologique étant praticable que de mettre de l'enrobé. - Le coût : économie pour cet investissement - La beauté du site !! <p>Il n'y aurait que l'entretien à faire qui nécessite quelques tontes dans l'année.</p>	<p>Le choix d'une bande de roulement en enrobé a été fait par l'ensemble des partenaires (Conseil départemental, Communautés de Communes et d'Agglomération) afin de permettre un maximum de pratiques le long de la voie verte (piétons, cyclistes, rollers,...) tout en permettant des accès faciles pour les services de secours et d'entretien et enfin de maintenir un niveau de qualité dans le temps. La voie de roulement aménagée ne recouvrira donc pas la totalité de la largeur du chemin de halage.</p>
---	---	---	--

B - OBSERVATIONS RECUES PAR COURRIER POSTAL

N° Obs	date	Nom du signataire	Résumé de l'observation	N° Doc joint	Réponse du Maître d'Ouvrage
1	05.11.20	Mairie de Semuy	Courrier déjà reçu par courrier électronique (n° 11 et 17)		Voir réponses courriers électroniques n°11 et 17.
2	27.11.20	Union Départementale des Associations Syndicales Autorisées ASA des 6 communes Par M. Benoît HARBOUX	<p>1. En qualité de Président de l'ASA des six communes, je me permets d'attirer votre attention concernant l'activité de la structure que je représente à savoir l'entretien de fossés et cours d'eau sur les communes d'Ambly Fleury et Givry que le tracé de voie verte coupe. Ci-joint carte de localisation des ouvrages.</p> <p>Notre principale préoccupation est de pouvoir continuer à les entretenir. Cela nécessite un passage régulier d'un traceur agricole équipé d'une épareuse (10t) et parfois d'une pelle hydraulique à chenille ou à pneu (20 t) selon les cas de figures et de tracteurs agricoles et bennes (30 t) pour évacuer les produits. Ces interventions, sous réserve d'y être encore autorisé, seront techniquement possible sur une chaussée Profil type C mais aléatoire sur un profil B1 ou B2 selon document page 17 du dossier d'autorisation.</p> <p>2. Dans la pratique, convenu avec VNF en 2015 et 2018, lors des opérations de curage du contre fossé du canal depuis Ambly Fleury jusqu'au chemin rural de Fleury à Montmarin, les produits étaient soit déposés derrière les palplanches du canal afin de recharger la berge soit égalés en bordure du chemin de halage.</p> <p>A l'avenir cette pratique semble compromise, l'évacuation sera indispensable à minima sur ce tronçon et occasionnera un coût supplémentaire dont il conviendra de déterminer la prise en charge, en outre la chaussée prévue sera de type B2 d'après carte page 26, à priori non adaptée à des charges lourdes.</p>		<p>Si le chemin de halage est le seul accès, les autorisations ponctuelles pourront continuer à être délivrées pour la réalisation des travaux d'entretien de ces fossés.</p> <p>La voie de roulement sera adaptée pour permettre le passage des engins utilisés dans ce cadre.</p> <p>La question sur le dépôt des produits de curage est hors sujet de la présente enquête publique.</p> <p>En ce qui concerne le siphon et le passage busé, l'aménagement de la voie verte ne modifiera pas les modalités de leur entretien, ni de leur remplacement si cela s'avérait nécessaire. Le Conseil départemental n'interviendrait que pour réparer d'éventuels dégâts occasionnés lors de l'aménagement de la voie verte.</p>

			<p>3. Concernant le reste du tracé, la majorité du fossé de l'Epine Bigot est bordé d'un chemin, dans la pratique l'entretien se faisait également par celui-ci afin de ne pas dégrader les terres agricoles riveraines, cette facilité est également compromise le long du chemin de la Braconnière car la chaussée prévue est de type B, d'après carte page 26, non adaptée à des charges lourdes.</p> <p>4. Enfin concernant les ouvrages hydrauliques plus coûteux, le premier et le plus important, reste le siphon qui permet au ruisseau de Saulces Champenoises de franchir le canal, l'entretien doit être réalisé par les VNF mais en cas de rupture la répartition de la charge doit d'ores et déjà être établie entre le gestionnaire de la voie verte et VNF.</p> <p>5. Le second est le passage busé situé à a connexion entre le chemin de halage et le chemin rural de Fleury à Montmarin qui permet d'évacuer les eaux du fossé de l'Epine Bigot. Il conviendra également de définir en cas de nécessité de remplacement de cet ouvra, la répartition de la charge entre la commune d'Ambly Fleury, le gestionnaire de la voie verte et l'ASA</p>	
3	27.11.20	M. DONY Romuald SCEA Saint Antoine Ambly Fleury	<p>1. (...) ce projet m'impactera de façon très significative dans l'exercice de mon activité professionnelle.(...) Sur les 212 ha que comporte cette exploitation agricole, 60 sont situés sur le territoire d'Ambly Fleury et accessibles par le réseau de chemins communaux situé entre la D983 et le canal de l'Aisne entre Ambly Fleury et Givry.</p> <p>Or le projet d'aménagement projeté par le cd08 prévoit que la voie verte empruntera les chemins communaux qui, aujourd'hui sont quasi exclusivement utilisés à des fins d'exploitation agricole. Le projet d'aménagement suscite donc de ma part des craintes et des questions.</p>	<p>courtier</p> <p>Comme précisé dans le dossier d'autorisation environnementale, la création de l'itinéraire Voie Verte Sud Ardennes n'engendrera pas d'interdiction de circuler ou de stationner sur les voies communales. Les travaux prévus permettront le passage des engins agricoles.</p> <p>Le tracé présenté à l'enquête publique est celui de moindre impact environnemental.</p> <p>Le Conseil départemental et la Communauté de Communes du Pays Rethélois ont proposé de constituer, à l'issue de l'enquête publique, un groupe de travail chargé d'étudier ces problématiques dans le but d'apporter des solutions prenant en compte les usages existants, la sécurité des usagers de la voie verte, les contraintes environnementales, les aspects techniques et financiers.</p> <p>M. Romuald est proposé comme membre de ce groupe de travail.</p>

2. Comment vont pouvoir cohabiter demain, de façon sereine, les trafics liés à l'exploitation agricole et de loisir alors que l'usage agricole implique la circulation de matériels :
 - A grand gabarit (supérieur aux 2,5 m de large prévus pour la VVSA) ?
 - De gros tonnage (ensemble pouvant atteindre 30T) ?
 - Sources de salissements (épandage de fumier l'été, arrachage de betteraves en septembre, mise en dépôt de fumier l'hiver etc...?)
3. Le fait que des matériels à grands gabarits empruntent une voie à double sens de 2.5 m de large pose un vrai problème de sécurité.

Le tonnage potentiel des matériels utilisés pose la question de la pérennité de l'ouvrage projeté et de ma responsabilité en cas de dégradation.
4. Quelle sera-t-elle le jour où, par forte chaleur et en pleine moisson le revêtement en enrobé se détériorera sous les pneus de ma benne remplie de grain ?

(...) en période estivale, période où on peut s'attendre à avoir un fort usage de loisir de la voie verte sud ardennes, la récolte de mes céréales m'obligera à l'emprunter jusque 20 fois par jour avec un ensemble composé d'un tracteur et d'une benne repli de grains.
5. Quelle pourrait ma responsabilité si un cycliste a un accident parce qu'il aura glissé sur de la boue (...) ?

(...) Je m'interroge sur la nature des ouvrages et leur positionnement pour qu'ils puissent effectivement :

 - Permettre l'accès aux usages de loisirs non motorisés
 - Permettre la continuité de l'exploitation agricole
 - Interdire le trafic motorisé de loisir.
6. De plus, la présence de ces ouvrage me fera probablement subir un préjudice ;
 - Perte de temps (ouverture, fermeture des ouvrages)
 - Et/ou contrainte dans le choix du matériel afin qu'il reste compatible avec le gabarit des ouvrages.

- | | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>7. Les propriétaires des parcelles que j'exploite sur le secteur entre Ambly et Givry et moi-même se demandent également si l'ouvrage projeté ne va pas à terme créer une nouvelle servitude.</p> <p>8. Récemment, la réglementation sur l'usage des produits de protection des plantes a introduit la notion de zones de non traitement (ZNT) le long des habitations. Il est fort à craindre que la réglementation concernant l'utilisation de ces produits se durcisse et, par exemple que l'obligation de ZNT concerne les surfaces jouxtant des voies de circulation ouvertes au public.
Ainsi, une ZNT de 5m de large le long du chemin qu'emprunterait la voie verte sud Ardenne au milieu de mon exploitation entrainerait pour 2 ha</p> <ul style="list-style-type: none">- Une contrainte en terme d'exploitation- Une perte de la valeur des parcelles concernées. <p>9. Même si je mesure l'apport positif que le projet de voie verte sud Ardenne aura sur l'économie de notre territoire, je milite pour que son tracé reste en parallèle du canal des Ardennes.</p> <p>10. Ce projet prévoit à certains endroits des travaux importants d'encrochement du canal. De tels travaux ne sont ils pas envisageables entre Givry et Ambly Fleury ?
Indépendamment du projet de voie verte sud Ardennes, des travaux importants de consolidation du canal et de son chemin de halage ont peut être réalisé par exemple sur 2 km en aval de château Porcien.</p> <p>11. Un tel investissement n'est il pas préférable une cohabitation entre les usages pour le loisir et les usages professionnels me semble absolument pas compatible et surtout accidentogène ?</p> | |
|--|--|---|--|

4	30.11.20	Nicolas BUTTIN Mélanie LEBRUN	<p>1. (...) Nous avons acquis l'ancienne halle de marchandise SNCF de Rilly sur Aisne et la réhabilitons en vue d'y créer l'accueil de voyageurs/promeneurs et éventuellement proposer des activités complémentaires (restauration, location vélos, balade poney, accueil équestre, activités au bord de l'eau ...) à étudier en fonction des divers acteurs environnants.</p> <p>Notre site est particulièrement bien placé puisque la halle est située au bord du canal de Vouziers à la connexion entre Reithel et Vouziers. Quelques mètres nous séparent de la voie verte (20-30 m)</p> <p>Un accès direct et pratique accompagné d'un balisage aux abords apporterait un plus pour pouvoir accueillir du public dans les meilleurs conditions. A ce jour, notre projet n'est pas finalisé mais nous ne pourrions pas faire évoluer celui-ci sans avoir mis toutes les chances de notre côté.</p> <p>M. Macquart, chargé du tourisme aux Crêtes pré-ardennaises, suit notre projet.</p> <p>(...)</p>	<p>Toutes les initiatives visant à développer des animations et des activités touristiques autour de la voie verte seront encouragées.</p> <p>Parallèlement à l'aménagement de cette voie verte, le Conseil départemental a décidé d'élaborer un Schéma départemental de valorisation touristique des itinéraires cyclables en associant et en fédérant les partenaires privés et publics autour d'une démarche participative de développement de ces itinéraires, vecteurs d'attractivité touristique et supports favorables à la mobilité douce.</p> <p>Le développement des services, de la signalisation, des équipements complémentaires et la mise en place des produits touristiques sont notamment au cœur des réflexions en cours pour l'élaboration de ce schéma qui débouchera sur la mise en œuvre d'un programme d'actions partagé par l'ensemble des collectivités locales (Conseil départemental, Communautés de Communes et d'Agglomération).</p>
---	----------	----------------------------------	---	---

C - OBSERVATIONS RECUES PAR COURRIER ELECTRONIQUE

N° Obs	date	Nom du signataire	Résumé de l'observation	N° Doc joint	Réponse du Maître d'Ouvrage
1		Mélania Wirtz (Attigny)	<p>1. C'est une formidable opportunité pour le département.</p> <p>2. Il me semble important de :</p> <ul style="list-style-type: none"> installer des bornes de recharge pour vélos électriques tout au long de l'itinéraire installer également dans les communes des bornes de recharge, des lieux de stationnement dédiés aux vélos promouvoir les commerces en installant des affichages le long de la voie verte, pour inciter les promeneurs quitter la voie pour aller se restaurer dans un village (cafés, restaurants, boulangerie), et faire travailler le commerce local. cette information peut aussi se faire via des QR Code apposés sur des panneaux le long de la voie. s'assurer que les zones blanches (réseau mobile) soient rapidement couvertes, notamment le long de cette voie dans toutes les communes. prévoir des petits panneaux, du fléchage pour indiquer les lieux d'attractions touristiques mettre à jour les cartes interactives où l'on peut trouver commerces, locations de vélos etc... y ajouter les logements présents le long de la voie. 		<p>Dont acte.</p> <p>Parallèlement à l'aménagement de cette voie verte, le Conseil départemental a décidé d'élaborer un Schéma départemental de valorisation touristique des itinéraires cyclables en associant et en fédérant les partenaires privés et publics autour d'une démarche participative de développement de ces itinéraires, vecteurs d'attractivité touristique et supports favorables à la mobilité douce.</p> <p>Le développement des services, de la signalisation, des équipements complémentaires et la mise en place des produits touristiques sont notamment au cœur des réflexions en cours pour l'élaboration de ce schéma qui débouchera sur la mise en œuvre d'un programme d'actions partagé par l'ensemble des collectivités locales (Conseil départemental, Communautés de Communes et Communes).</p>
2 - 3		Patrick Bouillard 4 rue Emile Beaucourt 08000 Charleville Mézières	<p>1. (...)</p> <p>Je pense que ces aménagements sont assez positifs dans la mesure où ils créent un véritable attrait pour découvrir la région sans impact majeur car, à terme, ces voies ne pourront être empruntées que par des piétons et des cyclistes. Les voies vertes déjà en service en bord de Meuse et de Semois sont une indiscutable réussite !</p>		<p>Dont acte.</p>

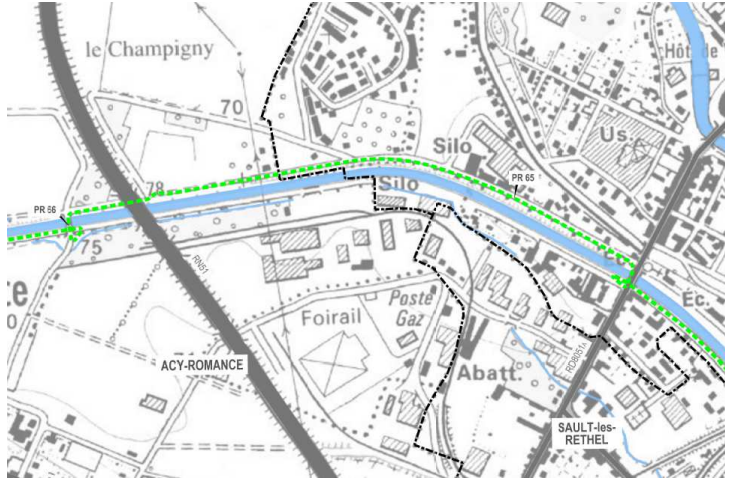
			<p>2. La seule critique que je pourrais formuler est la pratique intensive du fauchage des abords de ces voies qui, à mon avis, ne se justifie pas ! Ils fauchent quatre fois par an sur une distance de plusieurs mètres de part et d'autre de la voie !!!!!</p> <p>Il ne subsiste plus aucune végétation après ces fauchages et des plantes intéressantes sont ainsi éliminées ! En 2019, une nouvelle espèce (<i>Phalaris aquatica</i>) a été découverte sur voie verte entre Le Theux et Romery (voir article paru dans le bulletin SHNA 2019 et intitulé: <i>Pha Phalaris aquatica (Poaceae)</i>, néophyte découvert dans les Ardennes et nouveau pour la flore régionale). Cette espèce (<i>Phalaris aquatica</i>) est très régulièrement fauchée tout au long de la saison. Quel sera l'impact de cette pratique de fauchage drastique dans le temps pour cette espèce ? (...)</p>	<p>L'entretien des espaces naturels a fait l'objet d'une observation de l'Autorité Environnementale lors de l'instruction du dossier.</p> <p>La réponse apportée a été la suivante :</p> <p><i>Des bandes enherbées seront maintenues de part et d'autre de la voie verte, et les formations arborescentes et arbustives existantes au-delà.</i></p> <p><i>L'entretien des bandes enherbées doit favoriser leur pérennité, éviter son envahissement par les mauvaises herbes, mais aussi favoriser leur utilisation par la petite faune.</i></p> <p><i>L'entretien consistera à pratiquer une fauche raisonnée des abords de la piste (première fauche au printemps et deuxième en automne), et la hauteur de coupe a été définie à 10 cm pour protéger la petite faune.</i></p>
4	Xavier Dumont	<p>1. Suite à un article je suis heureux de voir que vous faites une enquête concernant la voie verte qui ferait vraiment très plaisir à beaucoup de monde et qui de plus permet de faire des déplacements en vélo (normal ou électrique donc en plus écolo).</p> <p>2. Pour ma part c'est une très bonne chose, par contre si la voie verte est dans l'obligation d'emprunter des axes routiers. Il est bon de ce rapprocher de ceux qui font du vélo (car les BE ne pratiquent pas le vélo et de fait certaines routes pour les vélos ne sont jamais empruntées faute de consultations avec les usagers).</p>	<p>Dont acte.</p> <p>Le tracé de la voie verte n'emprunte que très rarement des axes routiers. Toutefois, sur les quelques tronçons concernés, toutes les mesures de sécurisation, respectant la réglementation en vigueur seront mises en œuvre.</p>	
5	Pascal Wuiblet 08130 attigny	<p>1. Bien sûr que je suis pour le prolongement de la voie verte vers le sud des Ardennes (...)</p>	<p>Dont acte.</p>	
6	Pierre Faynot 08300 coucy.	<p>1. Je souhaite apporter mon soutien au projet de voie verte. Habitant de coucy, cette initiative est idéale pour dynamiser la vie sportive et récréative dans le sud du département mal pourvu en zone pour le roller, vélo, trottinette et marche sécurisées. Vivement que cela soit fait. Il en va de la santé physique et mentale.</p>	<p>Dont acte.</p>	

7		Thibault LENOBLE	1. Est-il possible de m'envoyer l'enquête publique sur la voie verte sud ardennes pour que j'y réponde s'il vous plaît ?	Cette observation n'est pas de la compétence du maitre d'ouvrage du projet.
8		Camille BAUDOIN	<p>1. Ce projet est vraiment une très belle idée et permettrait de rendre accessible à beaucoup des chemins menant à des endroits vraiment paisibles et chouette à découvrir.</p> <p>2. Les chemins qui existent actuellement dans ces secteurs sont très utilisés par les promeneurs mais aussi par les coureurs et les cavaliers. Il serait donc intéressant de réduire la largeur d'emprise du goudron et donc laisser une bande assez large en herbe à l'opposé de l'eau. De plus une voie verte avec une très grande largeur de goudron est moins « proche » de la nature qu'un aménagement réfléchi et réalisés pour un maximum d'utilisateurs, avec une bande en herbe.</p>	<p>Dont acte.</p> <p>La largeur de la bande de roulement a été réduite à 2,5 m, alors qu'elle est de 3 m sur la voie verte Trans-Ardenne. Cette largeur minimale est nécessaire pour assurer la sécurité des utilisateurs de la voie verte (piétons, cyclistes, rollers,...). La voie de roulement aménagée ne recouvrira donc pas la totalité de la largeur du chemin de halage.</p>
9		Aline Obala 08200 Sedan	<p>1. Je suis cavalière et éleveuse de chevaux, et j'aimerais que l'aménagement de la voie verte ne soit pas en macadam sur toute la largeur, mais que vous puissiez laisser une bande herbeuse afin de pouvoir l'utiliser à cheval. En effet le sol " macadam" n'est pas recommandé pour les chevaux et nous ne pouvons ni trotter, ni galoper sur ce type de sol. Il serait dommage de priver les cavaliers de ces beaux parcours.</p>	<p>La bande de roulement sera aménagée dans l'emprise disponible. Elle sera réduite à 2,5 m, alors qu'elle est de 3 m sur la voie verte Trans-Ardenne. Le choix d'une bande de roulement en enrobé a été fait par l'ensemble des partenaires (Conseil départemental et Communautés de Communes et d'Agglomération) afin de permettre un maximum de pratiques le long de la voie verte (piétons, cyclistes, rollers,...) tout en permettant des accès faciles pour les services de secours et d'entretien et enfin de maintenir un niveau de qualité dans le temps. La voie de roulement aménagée ne recouvrira donc pas la totalité de la largeur du chemin de halage.</p>

10		Mr et Mme Gabriel	<p>1. Dans le cadre de l'enquête publique visant l'aménagement de la voie verte sud Ardennes, nous vous sollicitons en tant que riverain situé au Lieu dit Nemery-pont bar – 08390 Tannay (Parcelle Cadastrale N° 000 AD 40 et 39).</p> <p>Satisfait de voir ce projet se concrétiser, nous souhaitons être associés à ce projet concernant l'implantation des barrières interdisant l'accès à la voie verte et la gestion des voitures non autorisées à emprunter le chemin de halage à proximité de notre propriété. En effet résident depuis 2010, nous constatons régulièrement des véhicules stationnés devant l'accès de notre propriété ce qui engendre parfois des difficultés pour circuler.</p> <p>C'est pourquoi, nous restons à votre disposition afin de concrétiser ce projet structurant pour le territoire.</p>		Le maitre d'ouvrage prend note de la demande.
11 et 17		M. le Maire de SEMUY	<p>1. Le projet du tracé de la voie verte sur la commune de Semuy prévoit de faire sortir les utilisateurs sur le pont qui traverse le canal des Ardennes pour rejoindre le chemin de halage par la RD 25 puis par un chemin sur la commune de Rilly sur Aisne lieudit "Massin" pour ensuite retrouver le halage entre l'écluse 26 et 27.</p> <p>Je pense qu'il serait plus judicieux, pour la sécurité des marcheurs et des cyclistes, de créer une passerelle au dessus de l'écluse 26 et d'autoriser le passage uniquement aux piétons et cyclistes sur le pont au dessus de l'Aisne pour retrouver le halage en direction de l'écluse 27.</p> <p>Cette installation permettra d'éviter aux usagers de la voie verte de se retrouver dans le flux de la circulation des véhicules motorisés (...)</p>	courrier	<p>L'aménagement d'une passerelle avait été envisagée lors de la conception du projet. Toutefois, les contraintes techniques liées à l'état du canal (état des berges) et la navigation (tirant d'air pour le passage des bateaux) nous ont obligé à y renoncer. En effet, les coûts de construction auraient été disproportionnés.</p> <p>Sur les tronçons empruntant des axes routiers, toutes les mesures de sécurisation, respectant la réglementation en vigueur seront mises en œuvre.</p>
12 13		EARL DE LA BARBONNE Route De Montgon Le Chesne 08390 Bairon Et Environs Hervé GROUD	<p>1. j'exploite une parcelle située le long du chemin de halage sur la commune de Tannay. Elle longe la future voie verte sur 1 km et je dois emprunter le chemin sur environ 100m pour y accéder</p> <p>Elle se situe en face du silo de la CAJ, en allant vers LE CHESNE, lieu-dit nemery</p> <p>Le matériel que j'utilise peut faire 4m de large ou 4m de haut et peser 15 tonnes.</p> <p>Pour entrer dans la parcelle, il faudrait laisser au moins 20m sans obstacles (panneaux).</p>		Si le chemin de halage est le seul accès, vous continuerez à être autorisé à circuler pour accéder à votre parcelle. Le stationnement sera interdit sur l'emprise et la vitesse limitée à 30km/h.

			2. Je suis en Agriculture Biologique et j'espère que les usagers respecteront cette prairie.		
14		Thierry Mercier La Morteau 08160 Vendresse	<u>Complément de l'observation n° AE 4</u> Veuillez trouver des photos de l'inondation, à noter que l'eau redescendait déjà depuis quelques jours	Photo Annexe 2	Dont acte.
15		Auguste Martinot	(...) 1. Je voudrais insister sur le fait que nous sommes (Canton de Vouziers/Attigny) dans un milieu majoritairement rural. Les individus qui empruntent cette voie le font dans un but d'interaction avec le milieu naturel. Les rollers, les trottinettes, les gens qui se croisent sans se dire bonjour à vive allure, cela nous est étranger. Si le conseil départemental souhaite urbaniser nos campagnes, alors il fait fausse route et ne respecte pas la population locale. Votre projet est avant tout un produit marketing qui vise à la promotion d'un territoire via son accessibilité pour le grand public, mais qui ne prend pas en compte la réalité du terrain. Notre réalité, c'est la promenade, la pêche, le jogging, le VTT, se couper momentanément des voitures, de l'asphalte et des nuisances générées par l'activité humaine. Je terminerais par évoquer le nom en trompe l'œil de votre projet. Peut-on parler de Voie Verte pour faire la promotion d'une artificialisation de la nature ? Les années que nous avons devant nous sont celles du réchauffement climatique, de la remise en cause de l'impact de l'activité humaine dans le milieu naturel, d'une gestion raisonnée des énergies encore disponibles. J'espère que mon message sera entendu (...)	Courrier - Annexe 3	Le choix d'une bande de roulement en enrobé a été fait par l'ensemble des partenaires (Conseil départemental et Communautés de Communes et d'Agglomération) afin de permettre un maximum de pratiques le long de la voie verte (piétons, cyclistes, rollers,...) tout en permettant des accès faciles pour les services de secours et d'entretien et enfin de maintenir un niveau de qualité dans le temps. Cette voie ne couvrira pas l'ensemble de l'emprise existante. La voie de roulement aménagée ne recouvrira donc pas la totalité de la largeur du chemin de halage. L'emprise de la voie de roulement sera donc limitée au strict minimum afin de conserver au maximum les éléments végétaux en présence le long du canal et des contre-fossés, certains arbres et haies. Le Conseil départemental recrutera également un écologue pour le suivi et le respect des mesures environnementales à mettre en œuvre en phase travaux
16 et 18		Jc.Dubois	1. Habitant d Attigny 8 chemin du halage qui est ma résidence principale directement concernée par la réalisation de la voie verte, adepte et utilisateur de ce genre, je voudrais savoir si je n aurais pas de problème pour accéder à ma maison par la pose de barrière et autre chicane, qui, si elles existent dans le projet soient posées au delà de ma maison afin de ne pas entraver la circulation éventuelle de mon médecin par exemple etc... merci de me tenir informé mon tel.0685670243		Si le chemin de halage est le seul accès, vous continuerez à être autorisé à circuler pour accéder à votre parcelle. Le stationnement sera interdit sur l'emprise et la vitesse limitée à 30km/h.

17		Mairie de SEMUY	Idem observation n° 11 (date différente)	courrier	Voir réponses courriers électroniques n°11
18		Jc.Dubois	Idem observation n° 16		
19		LELONG Jacques 216 rt de Brie BRUNOY 91800	1. Je suis possesseur d'une résidence secondaire à Wasigny .Je me permet de vous demander si une option de voie cyclable est envisagée sur le tracé de l'ancienne ligne sncf désaffectée : Amagne Lucquy - Liard .Cette option facile de réalisation met en avant une partie du département boisée et proche de sites remarquables. Cette option sera peut être un jour retenu, il me semble utile conservé les terrains de cette ligne qui permet une liaison avec Les Haut de France.		Parallèlement à l'aménagement de cette voie verte, le Conseil départemental a décidé d'élaborer un Schéma départemental de valorisation touristique des itinéraires cyclables en associant et en fédérant les partenaires privés et publics autour d'une démarche participative de développement de ces itinéraires, vecteurs d'attractivité touristique et supports favorables à la mobilité douce. Cette suggestion pourrait être étudiée dans ce cadre.
20	30.11	Christian Martinot. Chuffilly-roche 08130	1. que ce projet aboutisse est une bonne chose. 2. mais mettre du goudron ne me semble pas du tout opportun. Com-coms, département, région grand est et agence de l'eau encouragent financièrement à mettre en place des actions respectueuses de l'environnement. Et là, les mêmes institutions vont dérouler sur des dizaines de kilomètres des tonnes de bitume.... 3. Entretenez ce qui est déjà en place sur ces chemins de halage. certaines portions ont besoin d'un gros coup de nettoyage, d'autres n'ont besoin que de peu. Cela peut rester en herbe ou en petit gravillons. Pour circuler dans l'environnement des chaussures d'extérieur, un vélo tout chemin sont préférable à des chaussures de ville et vélo de route.	Photo en annexe	Dont acte. La bande de roulement sera aménagée dans l'emprise disponible. Elle sera réduite à 2,5 m, alors qu'elle est de 3 m sur la voie verte Trans-Ardenne. Le choix d'une bande de roulement en enrobé a été fait par l'ensemble des partenaires (Conseil départemental et Communautés de Communes et d'Agglomération) afin de permettre un maximum de pratiques le long de la voie verte (piétons, cyclistes, rollers,...) tout en permettant des accès faciles pour les services de secours et d'entretien et enfin de maintenir un niveau de qualité dans le temps. La voie de roulement aménagée ne recouvrira donc pas la totalité de la largeur du chemin de halage. L'entretien de l'emprise de la Voie Verte incombera au Conseil départemental et aux collectivités locales traversées. L'entretien des canaux reste à la charge de Voies Navigables de France.

			<p>4. de plus nous aurons pas, sur ces voies que vous appelez vertes, des vélos de route qui roulent à 30 voire 40 à l'heure et qui sont ou seront un problème de sécurité.</p> <p>Merci à vous de ne pas trop dénaturer dame Nature .</p> <p>NB : en pièce jointe , une voie verte, une vraie celle là. Attigny, chemin de halage . avant le bitume programmé</p>	
21	FESTUOT Dominique	<p>1. je suis favorable à 100% , cela aurait pour effet de redynamiser le sud Ardennes et qui sait, attirer quelques vacanciers, le cadre s y prête profondément BAV</p>		Dont acte.
22	DUMAZY Joël Membre de l'AAPPMA "la Retheloise " (pêche) et Nature et Avenir Rethel	<p>1. En parcourant les études d'impact pour le secteur de Rethel, la continuité de la voie verte (chemin de halages VNF)...du passage du pont du canal des Ardennes (rethel), dans l'état actuel, nous avons remarqué dans une portion un casse tête supplémentaire (encore "bientôt "un projet de transformation pour la sécurité .ville de Rethel).de ce pont,</p> <p>Ce chemin de halage est bloqué plus loin par la coopérative agricole, celui-ci est transformée en zone de chargement de céréales pour le transport fluvial, donc zone interdite pour le passage de cette voie verte,</p> <p>en analysant sur le terrain (parcours à pieds) un espoir de chemin pour la connexion SOUS le pont de la voie rapide 2x2 voies et le pont vert (possibilité de passage en dessous tout deux corrects) pour le bon continue de ce chemin de halage vers Nanteuil-sur-Aisne.</p> <p>Par ces observations, nous concluons qu'il faut, avant les silos à céréales côté chemin de halage, une passerelle "multifonctions " qui se rapproche du côté du groupe scolaire Gambetta en traversant la rue Landraguin-Taine, c'est la seule solution que nous voyons.</p>	<p>Le tracé dans Rethel sera le suivant :</p>  <p>La traversée de la RD se fera en passant sous le pont puis sur la passerelle aménagée.</p>	

23		Jacques Braquet	<p>1. Je me réjouis de l'arrivée de la voie verte sud Ardennes. Outre le développement du tourisme durable, cette voie verte va inciter des personnes à utiliser le vélo pour leurs déplacements quotidiens. Ce nouvel axe va aussi désenclaver la jeunesse des villages mitoyens. Les adolescents pourront rejoindre les activités associatives des bourgs sans prendre de risques sur la route et sans être dépendant d'un adulte. Merci pour ce projet</p>		Dont acte.
24		Conservatoire d'espaces naturels de Champagne-Ardenne	<p>1. Le Conservatoire d'espaces naturels de Champagne-Ardenne (CENCA) est impliqué depuis plus de 30 ans pour la préservation et la valorisation des richesses naturelles du département des Ardennes, et plus largement de l'ancienne région Champagne-Ardenne. Le CENCA a pris connaissance des pièces relatives à l'enquête publique en cours, en particulier l'étude d'impact et les éléments relatifs aux thématiques « Biodiversité » et « Trames vertes et bleues ». Les impacts sur la biodiversité remarquable devraient être très limités si le programme de mesures d'évitement et de réduction présenté est correctement mis en place, en particulier durant la phase « travaux ». Le CENCA émet donc un avis favorable à ce projet.</p> <p>Le CENCA formule cependant 2 remarques :</p> <p>2. Nous rejoignons l'avis de la MRAe préconisant « la définition de mesures d'accompagnement aux abords des zones de travaux proches des habitats hébergeant des espèces classées en liste rouge régionale et de considérer les impacts du projet sur une largeur plus importante que celle de la simple voie cyclable, a minima sur les emprises en gestion du département ou des collectivités, afin de favoriser le développement des habitats rencontrés mais également pour la biodiversité ordinaire</p>	Courrier annexé	<p>Comme il est indiqué dans la réponse apportée à l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale :</p> <p>Il est prévu que dans sa mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage portant sur des conseils dans le domaine de l'écologie pour la mise en oeuvre de la voie verte, que l'écologie identifie avant travaux les secteurs présentant un enjeu écologique particulier, dont ceux abritant des habitats hébergeant des espèces inscrites sur la liste rouge régionale. Dans ces secteurs, une attention particulière sera portée au respect des emprises travaux au strict nécessaire.</p>

			<p>3. La mise en place d'une gestion différenciée des bordures enherbées (retard de fauche/broyage, limitation du nombre d'interventions, etc) permettrait de favoriser la biodiversité « ordinaire » (plante, insectes, etc) et de tenir compte de la présence éventuelle d'espèces remarquables et/ou protégées. Cf. exemple donné dans l'avis du 12/11/2020 de cette enquête publique de M. Patrick BOUILLARD mentionnant la présence de Phalaris aquatica sur la bordure de la Voie Verte entre Charleville-Mézières et Saint-Laurent. Le CENCA a mis en place depuis 2009 pour le compte de la Ville de Châlons-en-Champagne un suivi écologique des effets de la gestion différenciée des espaces verts. Le recul de plus de 10 ans permet de conclure à une réelle plus-value écologique sur certains secteurs, étant entendu que ces résultats écologiques de la gestion différenciée s'accompagnent très souvent de la réduction des dépenses des travaux d'entretien pour la collectivité.</p>	<p>Hors emprise travaux, les milieux arborescents, arbustifs et herbacés qui hébergent des espèces classées en liste rouge régionale seront conservés. Dans ces secteurs, les zones concernées par les travaux en bordure de la voie verte, feront si besoin l'objet d'une remise en état des sols (nivellement, si besoin semis de prairies) réalisée au titre des mesures d'accompagnement.</p>
25	Jean-Pierre Pénisson - Président de la Société d'Histoire Naturelle des Ardennes	<p>1. Cette continuité touristique est un atout supplémentaire pour notre département.</p> <p>2. Dans l'idéal, l'état naturel du halage serait à conserver en limitant au maximum le revêtement bitumineux.</p>	<p>Dont acte.</p> <p>La bande de roulement sera aménagée dans l'emprise disponible. Elle sera réduite à 2,5 m, alors qu'elle est de 3 m sur la voie verte Trans-Ardennes. Le choix d'une bande de roulement en enrobé a été fait par l'ensemble des partenaires (Conseil départemental et Communautés de Communes et d'Agglomération) afin de permettre un maximum de pratiques le long de la voie verte (piétons, cyclistes, rollers,...) tout en permettant des accès faciles pour les services de secours et d'entretien et enfin de maintenir un niveau de qualité dans le temps. La voie de roulement aménagée ne recouvrira donc pas la totalité de la largeur du chemin de halage.</p>	

3. La biodiversité pourrait être maintenue en réduisant les fauches à 1m de la voie pour permettre le maintien de la flore sauvage qui héberge une multitude d'insectes favorables aux chaînes alimentaires.

4. Une information sur cette biodiversité devrait être affichée sous forme de bornes avec QR Code.

L'entretien de l'emprise de la Voie Verte incombera au Conseil départemental et aux collectivités locales traversées. L'entretien des canaux reste à la charge de Voies Navigables de France.

Des bandes enherbées seront maintenues de part et d'autre de la voie verte, et les formations arborescentes et arbustives existantes au-delà.

L'entretien des bandes enherbées doit favoriser leur pérennité, éviter son envahissement par les mauvaises herbes, mais aussi favoriser leur utilisation par la petite faune.

L'entretien consistera à pratiquer une fauche raisonnée des abords de la piste (première fauche au printemps et deuxième en automne), et la hauteur de coupe a été définie à 10 cm pour protéger la petite faune.

La proposition pourra être étudiée dans le cadre du Schéma départemental de valorisation touristique des itinéraires cyclables que le Conseil départemental élabore en parallèle et qui associe et fédère les partenaires privés et publics autour d'une démarche participative de développement de ces itinéraires, vecteurs d'attractivité touristique et supports favorables à la mobilité douce.

			<p>5. Ce corridor écologique de la trame verte et bleue ne doit pas se transformer en une « voie rapide » sur macadam.</p>	<p>La Trame Verte et Bleue (TVB) est un outil d'aménagement du territoire qui vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales, de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer, ... En d'autres termes, d'assurer leur survie, et permettre aux écosystèmes de continuer à rendre leurs services à l'homme.</p> <p>L'exploitation de la TVB du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de Champagne-Ardenne semble appropriée à l'échelle du projet qui a une portée départementale. Le SRCE de Champagne-Ardenne a été approuvé le 8 décembre 2015 par arrêté préfectoral. Le SRCE est le volet régional d'un projet national issu du Grenelle de l'environnement qui vise à la mise en oeuvre de la TVB. Il s'agit d'un document cadre qui a pour objet principal la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.</p> <p>Les éléments sont décrits des pages 202 à 205. Les conclusions de l'étude d'impacts indiquent que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le projet de piste cyclable n'est pas de nature à avoir des incidences sur les continuités écologiques, dans la mesure où il s'agit d'un aménagement linéaire perméable à la faune terrestre. De plus, une partie des espèces a une activité nocturne (mammifères, amphibiens...), période pendant laquelle l'affluence des usagers de la voie sera négligeable. - La voie verte sera située sur des tronçons de chemin de halage constitué majoritairement d'une strate herbacée, régulièrement entretenue afin que des véhicules de services (VNF notamment) puissent y circuler facilement. Ainsi, le goudronnage de ces zones enherbées sur une faible largeur ne sera pas de nature à remettre en question les déplacements de la faune du secteur. <p>Ces éléments n'ont fait l'objet d'aucunes remarques de la part de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale Grand-Est.</p>
26	Marie Noelle BRAQUET	1. Apprécient beaucoup la marche, je me réjouis de l'arrivée de ce nouveau tracé.		Dont acte.

27		Mathilde Martinot.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Je tiens à vous informer que je suis utilisatrice des berges de différentes portions de canal dans le canton de Vouziers, même, et surtout, lorsque les autres chemins sont impraticables en hiver. Cela pour vous signifier que ces berges, même peu entretenues, sont accessibles hiver comme été à pied ou à vélo. Je trouve donc dommageable qu'un projet dit vert ait pour objet de goudronner ces chemins par ailleurs très beaux. 2. Je pense qu'en ces temps de catastrophe climatique et de mise en avant (opportuniste ?) d'une pensée écologique, vous auriez fort à gagner à repenser un réel projet vert, proche et respectueux des habitants, humains et non humains, et enrichissant par la des citoyens voulant s'aventurer sur ces sentiers. 3. Je sais que nous sommes nombreux à nous tenir à votre disposition pour penser à un tel aménagement. 	<p>La bande de roulement sera aménagée dans l'emprise disponible. Elle sera réduite à 2,5 m, alors qu'elle est de 3 m sur la voie verte Trans-Ardenne. Le choix d'une bande de roulement en enrobé a été fait par l'ensemble des partenaires (Conseil départemental et Communautés de Communes et d'Agglomération) afin de permettre un maximum de pratiques le long de la voie verte (piétons, cyclistes, rollers,...) tout en permettant des accès faciles pour les services de secours et d'entretien et enfin de maintenir un niveau de qualité dans le temps. La voie de roulement aménagée ne recouvrira donc pas la totalité de la largeur du chemin de halage.</p> <p>Considération personnelle.</p>
28		Anaïs Bertrand	<ol style="list-style-type: none"> 1. (...) L'initiative me paraît très pertinente pour dynamiser cette partie du département. 2. Toutefois, je pense que comme son nom le laisse supposer, une "voie verte" doit l'être le plus possible. Il est nécessaire bien sûr de prévoir une bande praticable pour des activités telles que le roller ou le vélo. Cependant, ne pourrait-on pas envisager qu'une partie importante de celle-ci soit en herbe, pour les randonneurs ou les coureurs notamment ? Cela pourrait permettre de développer des mobilités respectueuses de l'environnement tout en préservant le paysage, condition nécessaire à l'attractivité d'un territoire. 	<p>Dont acte.</p> <p>La bande de roulement sera aménagée dans l'emprise disponible. Elle sera réduite à 2,5 m, alors qu'elle est de 3 m sur la voie verte Trans-Ardenne. Le choix d'une bande de roulement en enrobé a été fait par l'ensemble des partenaires (Conseil départemental et Communautés de Communes et d'Agglomération) afin de permettre un maximum de pratiques le long de la voie verte (piétons, cyclistes, rollers,...) tout en permettant des accès faciles pour les services de secours et d'entretien et enfin de maintenir un niveau de qualité dans le temps. La voie de roulement aménagée ne recouvrira donc pas la totalité de la largeur du chemin de halage.</p>
29		Ledoux Laurent - EPLEFPA- Charleville- Mézières/LEGTA- Charleville-Mezieres	<ol style="list-style-type: none"> 1. (...) Ce projet d'ampleur semble intéressant pour permettre au plus grand nombre de découvrir le département 	<p>Dont acte.</p>

			<ol style="list-style-type: none"> 2. mais le fait d'imperméabiliser des chemins aujourd'hui enherbés pose quand même question et n'est pas tout à fait dans l'air du temps quand on parle de voie "verte" (le gouvernement a bien annoncé en 2018 un objectif de zéro artificialisation des sols). Résidant en Argonne Ardennaise, et cavalier et éleveur de chevaux, je connais surtout le tronçon Pont à bar/ Le Chesne, qui aujourd'hui présente des chemins en herbe de bonne qualité, dont les cavaliers ou même les coureurs à pieds seront privés si l'emprise de la piste enrobée est trop importante. 3. Pour être praticables et accessibles à tous, il faudrait que la largeur en chemin enrobés soit réduite, et qu'une bande en herbe d'au moins 1m50 et entretenue soit préservée sur le côté de cette piste, du côté le plus éloigné de la berge. 	<p>La bande de roulement sera aménagée dans l'emprise disponible. Elle sera réduite à 2,5 m, alors qu'elle est de 3 m sur la voie verte Trans-Ardenne. Le choix d'une bande de roulement en enrobé a été fait par l'ensemble des partenaires (Conseil départemental et Communautés de Communes et d'Agglomération) afin de permettre un maximum de pratiques le long de la voie verte (piétons, cyclistes, rollers,...) tout en permettant des accès faciles pour les services de secours et d'entretien et enfin de maintenir un niveau de qualité dans le temps. La voie de roulement aménagée ne recouvrira donc pas la totalité de la largeur du chemin de halage.</p>
30	Antoine Thébaud	<ol style="list-style-type: none"> 1. Je suis ravi de voir se concrétiser un tel projet. En effet cela va offrir une grande diversité de chemins pour les balades en plein air. 2. Cependant je me questionne quant à l'idée de mettre du goudron sur des chemins avec la dénomination "voie verte". Ce projet a pour but de permettre l'accès aux cavaliers, promeneurs, cyclistes... mais est-il vraiment nécessaire de défigurer le paysage avec une grande largeur de goudron ? 3. Ne serait-il pas plus judicieux de songer à la création de chemins plus en accord avec l'environnement alentour. 	<p>Dont acte.</p> <p>La bande de roulement sera aménagée dans l'emprise disponible. Elle sera réduite à 2,5 m, alors qu'elle est de 3 m sur la voie verte Trans-Ardenne. Le choix d'une bande de roulement en enrobé a été fait par l'ensemble des partenaires (Conseil départemental et Communautés de Communes et d'Agglomération) afin de permettre un maximum de pratiques le long de la voie verte (piétons, cyclistes, rollers,...) tout en permettant des accès faciles pour les services de secours et d'entretien et enfin de maintenir un niveau de qualité dans le temps. La voie de roulement aménagée ne recouvrira donc pas la totalité de la largeur du chemin de halage.</p>	

31	Office de tourisme du Pays rethélois	<p>1. La future voie verte aura un impact touristique important pour notre territoire et nous aimerions apporter quelques précisions et corrections (...) permettant d'actualiser les données, pour une meilleure valorisation du Pays rethélois.</p> <p>2. P 227 offre d'hébergement et de restauration à Seuil :un bar restaurant épicerie (<i>pas tabac</i>) – Gîte 1843 et La maison d'Anna (<i>qui n'est pas un hôtel</i>) à Thugny-Trugny : 4 Chambres d'Hôtes et table d'hôtes à Rethel : <i>Le bar tabac le Jovet n'existe plus</i> – les Gîtes Ciel bleu- Ô Rethel Jacuzzi- Les Minimés Hôtel restaurant Le Moderne et Le Sanglier – Restaurant la Table de Sandorine, Le Régal & vous, Le Foirail, plusieurs sites de restauration rapide, bars-brasseries. <i>pas de boulangerie à Seuil et Coucy</i> Les commerces sont présents à Château-Porcien, Asfeld à Château-Porcien : un meublé de tourisme et un gîte équestre- un restaurant- une boulangerie à Herpy l'Arlésienne : un gîte à Aire : 2 gîtes de pêche <i>Pas d'Auberge de Campagne à Vieux les Asfeld</i> à Houdilcourt :Yourtes et Riokans, (hôtel restaurant) et 2 gîtes à Brienne sur Aisne 2 gîtes et 3 chambres d'hôtes Equipements publics Rethel : + salle de spectacle, théâtre, école de musique, complexes sportifs, Groupe Hospitalier Sud Ardennes, déchetterie – Halte fluviale - Office de tourisme- gare TGV-TER P 228 les monuments historiques <i>Thugny Trugny la grange aux Dîmes est effondrée</i> p 230 Activités touristiques et culturelles <i>la course de voitures à pédales à Amagne n'existe plus</i> <i>La foire annuelle du boudin blanc ne se fait plus</i> Les fêtes de Sainte Anne sur 10 jours p 231 Itinéraires de randonnées Sur Asfeld les <i>52 km de circuits balisés sont réduits à 45 km pas encore balisés</i> <i>Les foulées du Castel n'ont pas eu lieu dernièrement</i></p>	Document joint	Dont acte.
----	--------------------------------------	---	----------------	------------

Procès-verbal de synthèse des observations du public
remis par la commission d'enquête
au Maître d'Ouvrage "CONSEIL DEPARTEMENTAL DES ARDENNES"
le 16 décembre 2020

Mémoire en réponse adressé au Commissaire Enquêteur

le 29 décembre 2020

Pour le Président du Conseil Départemental
Le Directeur de l'Aménagement
du Territoire

Yo

Arnaud GONDA

