Notice explicative – cerfa n°14734*34

MT7 – AITIMI

Etude de faisabilité pour l'aménagement de l'ancienne voie ferrée Ham-les-Moines / Fligny

Date : août 2026

Interreg

Cofinancé par l'Union Européenne
Medegefinancierd door de Europese Unie

France – Wallonie – Vlaanderen

Ardenne Transition Durable

Ardenne ITInérance Mobilité Infrastructures

Historique des versions :
1.0 **:** 01 août 2026
1.1 : retour DDT08 - 13 août 2026

Une autre vie s'invente ici

Parc naturel régional des Ardennes

Reportage photographique

Ancienne voie ferrée d'intérêt local – Ham-les-Moines / Fligny

Responsable du projet :	Parc naturel régional des Ardennes
Rédaction du document :	Damien PECHEUX, Référent Coopération Européenne, Tourisme et Géologie au Parc naturel régional des Ardennes Co. Pôle Aménagement et Paysage Pôle Biodiversité et Espaces Naturels Pôle Développement Economique
Sources :	Parc naturel régional des Ardennes, Communauté de Communes Ardennes Thiérache, UDAP08, DREAL Grand-Est, GeoRisque, ARS-08, Data Grand-Est, BD CARTHAGE®, IGN®
Date réalisation document :	Août 2026

Sommaire

I. LE MAITRE D'OUVRAGE 3

1. Présentation du Parc naturel régional des Ardennes 3

II. CONTEXTE DU PROJET / PRESENTATION GENERALE DU SITE 3

1. Contexte du projet 3
2. Etat foncier 4
3. Usages sur le site et environnement 4

III. REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE 4

IV. ENJEUX IDENTIFIES 9

1. Enjeux patrimoniaux 9
2. Enjeux environnementaux 11
3. Ressources 16

V. MESURES ENVISAGEES 18

VI. ANNEXES 21

I. LE MAITRE D'OUVRAGE

1. Présentation du Parc naturel régional des Ardennes

Labellisé officiellement le 21 décembre 2011, le Parc naturel régional (PNR) des Ardennes est géré par un syndicat mixte, en charge de la mise en œuvre d'une Charte.
Frontalier avec la Belgique, le territoire rassemble 76 062 personnes sur 1 176 km^2, regroupant notamment 92 communes du nord-ouest des Ardennes et leurs communautés de communes ou d'agglomération respectives.
Le développement de parcours d'interprétation est une action développée dans les objectifs du Parc et déclinée dans sa Charte 2011-2026 au travers des orientations suivantes :

- Axe 1 : Diversifier l'activité économique en valorisant durablement les ressources du territoire
  - 2ème orientation : Faire du tourisme un nouvel axe de développement économique

Depuis 2024, le Parc naturel régional des Ardennes est partenaire du projet Interreg 6 France-Wallonie-Flandre « **Ardenne ITInérance Mobilité Infrastructures** » qui comprend la réalisation d'une étude de faisabilité pour l'aménagement d'une piste cyclable sur l'emprise de l'ancienne voie-ferrée d'intérêt local située entre Ham-les-Moines et Fligny (ex-VFIL).

II. CONTEXTE DU PROJET / PRESENTATION GENERALE DU SITE

1. Contexte du projet

L'ancienne voie ferrée d'intérêt local situé entre Ham-les-Moines et Fligny est intégré au schéma régional des véloroutes et voies vertes dans la cadre de la connexion entre Charleville-Mézières (EuroVelo19) et Hirson (EuroVelo3).
Depuis 2024, l'étude de faisabilité technique et environnementale pour l'aménagement de cet itinéraire est intégrée au projet Interreg 6 France-Wallonie-Flandre nommé **Ardenne ITInérance Mobilité Infrastructures**.

Initialement ces études étaient portées par les Communautés de Communes Ardennes Thiérache et Vallées et Plateau d'Ardenne. Néanmoins, après 18 mois de projet (sur les 48 que comptent le projet), la Communauté de Communes Vallées et Plateau d'Ardenne s'est retiré du projet Interreg, sans avoir débuté le projet… Ainsi le Parc naturel régional des Ardennes a repris, au 1er janvier 2026, la maîtrise d'ouvrage en lieu et place de cet EPCI. Par mesure de cohérence, la partie incombant à la Communauté de Communes Ardennes Thiérache a également été confiée au Parc.

Ainsi, le projet d'étude, dont le démarrage était programmé pour la fin 2024, début 2025, ne sera en mesure de débuter qu'au 2e semestre 2026 pour **une livraison fixée au 31 décembre 2027**.

2. Etat foncier

L'emprise de l'ancienne voie-ferrée appartient au Conseil départemental des Ardennes et à la commune de Maubert-Fontaine. Quelques alternatives passent également par des chemins ruraux ou autre voirie publique. À noter que le Conseil départemental des Ardennes est prêt à céder le foncier aux EPCI à l'euro symbolique.

3. Usages sur le site et environnement

L'emprise est actuellement soit usitée à des fins de promenade (92.7%), quelques tronçons étant signalés comme interdits aux véhicules motorisés, soit ponctuellement à l'abandon rendant le passage délicat (7.3%).

III. REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE

L'itinéraire complet mesure approximativement 33 km. Sur cette distance des photos ont été prises à chaque changement majeur d'ambiance et sur chaque tronçon représentatif. Au total, ce sont 54 points qui ont été photographiés le long de l'itinéraire selon la répartition suivante :

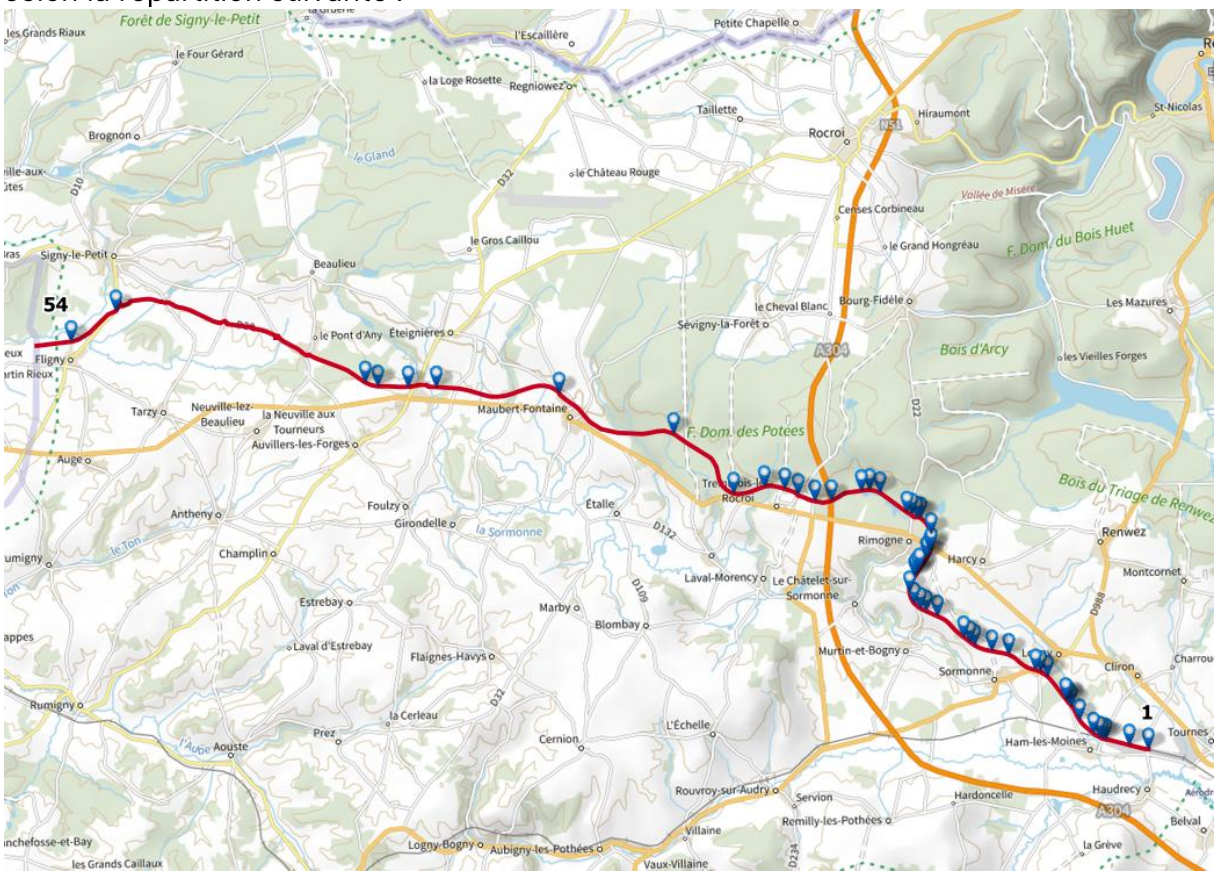


Figure 1 : cartographie des points photographiés

Détail des clichés depuis Ham-les-Moines jusque Fligny :

	1. Départ de l'itinéraire. La voie est carrossable et semble avoir une destination agricole et forestière.		2. Aire de retournement ou de stationnement le long de la voie.
	3. On quitte la voie pour longer le chemin de fer actuel (sur la gauche). Le chemin est en terre battue.		4. Puis on passe sous un pont. Le passage est ouvert et a été récemment nettoyé.
	5. Le chemin emprunté et renforcé avec de la GNT et un regard est présent montrant l'utilisation du sentier.		6. Le sentier s'engouffre dans le bois et se referme légèrement, le revêtement devient naturel et est légèrement enherbé.
	7. Les bosquets gagnent du terrain mais l'emprise est encore large (2m)		8. Le tracé de l'ex-VFIL est bouché et retombe sur la RD40A face au karting de Lonny
	9. L'ex-VFIL est signalée « interdit aux véhicules à moteur » et se poursuit entre le chemin derrière la tour et la RD. S'agissant d'une impasse, il est préférable de passer par le chemin.		10. Le chemin présente quelques ornières

	11. Le sentier débouche en bordure de champs, il est entièrement enherbé.		12. On quitte les champs pour arriver rue de Laon à Lonny et retrouvé un chemin plus marqué.

	13. L'ex-VFIL réapparaît et est signalée « interdiction ». Le sol est naturel et l'emprise large (2.5m)		14. Le sentier se poursuit dans une ambiance boisée. Le sentier est entretenu est élagué.
	15. Intersection, le chemin se referme légèrement.		16. Nouvelle intersection, le sol redevient herbe et le chemin se rétrécit.
	17. Le sentier borde un champ et s'élargit de nouveau.		18. L'itinéraire passe sous les lignes à haute-tension.
	19. L'ex-VFIL continue en direction du bois, le chemin reste encore large (2.5m)		20. Après quelques dizaines de mètres et un nouveau croisement, le sentier se rétrécit drastiquement et la végétation est plus abondante.
	21. L'itinéraire est entièrement envahi de ronces, herbacées et quelques arbres pionniers.		22. Le revêtement devient ballast. Témoin du passé du tracé. On passe sur un ouvrage.

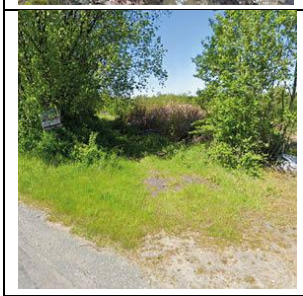
	23. Au sortir du sentier, on rattrape un chemin agricole.		24. Le chemin se poursuit pour rejoindre le GR654.

	25. Le tracé débouche sur un site occupé à Rimogne. Le site a pu être traversé mais pas de photo possible. Ici une alternative au sud.		26. L'itinéraire est presque entièrement refermé et passe à travers bois.
	27. La zone présente quelques dépôts sauvages. Ici des plaques en ciment amiante.		28. Le sentier se referme de plus en plus.
	29. Le sentier se poursuit sur une butte encombrée en bordure de propriété privée.		30. Sur le merlon, le cheminement est quasi impossible.
	31. Au sortir de la zone, le chemin est ouvert et occupé par des riverains (dépôts de bois, poulailler…). Ils savent être sur une parcelle publique.		32. Une fois la RD traversée, l'itinéraire se poursuit discrètement par un sentier à peine dessiné dans l'herbe ?
	33. A un peu près 100m, le chemin s'élargit et le revêtement devient terre battue.		34. Il débouche sur la SICA à Rimogne.

	35. L'itinéraire initial longe la clôture de la SICA et débouche sur une impasse. Une alternative par la rue est préférée.		36. Le tracé se poursuit sur un chemin de terre

	37. Le paysage se referme, le sentier reste bien dessiné.		38. Une noue latérale au chemin manque d'entretien. Cette noue semble canaliser une zone humide qui se déverse actuellement sur le chemin.
	39. Le chemin est stabilisé par de la GNT, la noue latérale est occupée par la lisière.		40. On retrouve la voie vive VPA sur un chemin entretenu. La noue latérale est occupée par un ruisseau.
	41. Passage sous l'autoroute A304.		42. Passage sous un deuxième ouvrage.
	43. L'itinéraire se poursuit dans un bosquet. Une alternative parallèle se présente sous forme d'une route forestière.		44. Le paysage se referme, le sentier reste bien accessible.
	45. Traversée de route, le chemin se poursuit selon le même profile jusque Maubert-Fontaine.		46. Le sentier se poursuit jusqu'au concasseur. Il reste bien ouvert malgré quelques à purger pour mise en sécurité.

	47. Au concasseur, le sentier se referme très légèrement mais reste très bien défini avec un alignement d'arbres caractéristique.		48. Au sortir de Maubert-Fontaine on retrouve un chemin de terre bien ouvert.

	49. A l'approche de Mon idée, le paysage s'ouvre en bordure de champ et le sentier reste bien matérialisé.		50. Après avoir passé la route d'Eteignières, l'itinéraire se poursuit dans une bande boisée. Le chemin y reste bien ouvert.
	51. Passé bel air, le sentier se poursuit de façon uniforme.		52. Quelques centaines de mètres ensuite le chemin est nouveau structuré jusqu'au point d'Any (présence de GNT). Ensuite il longe la RD.
	53. Rue de la Gare, le tracé se poursuit vers Fligny mais est refermé sur la moitié du tronçon.		54. Au sortir du tronçon, le cheminement se poursuit en direction de l'Aisne (ouverture partielle).

En termes d'accessibilité l'itinéraire n'est encombré que très ponctuellement sur les tronçons suivants :

- A Logny-Bogny entre les points 20 et 23 sur **600m**,
- A Rimogne entre les points 25 et 31 sur **700m**,
- A Fligny entre le point 53 et les cités sur **800m**,
- A Fligny entre le point 54 et l'Aisne sur les **300 derniers mètres**.

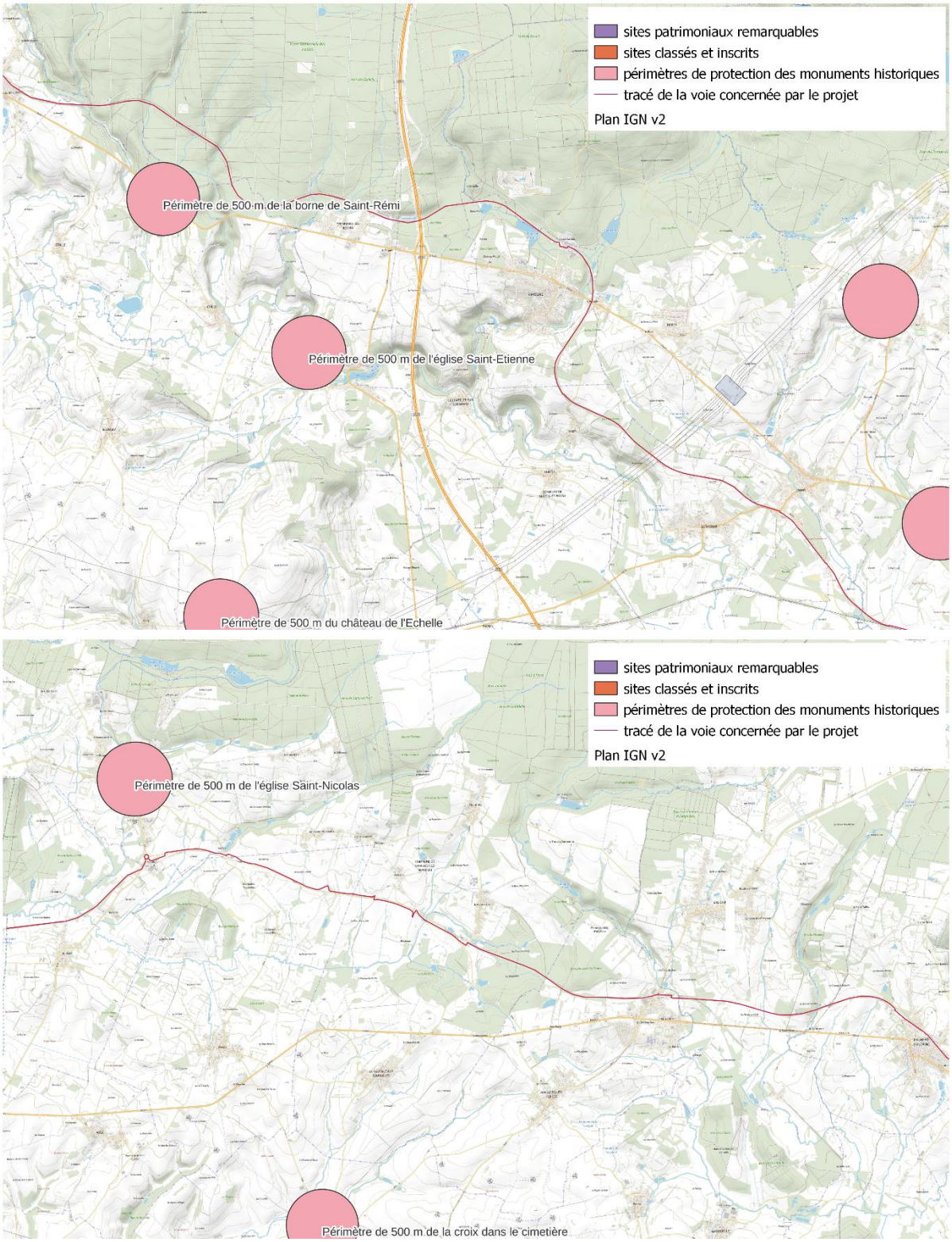
Soit approximativement 2 400 m sur les 32 923 m du tracé (7.3%).
Ou 92.7% déjà praticables à pied ou VTT.

IV. ENJEUX IDENTIFIES

1. Enjeux patrimoniaux

Périmètres de protection des sites et monuments classés ou inscrits :

Le tracé de l'ancienne voie ferrée passe à proximité de plusieurs immeubles classés ou inscrits. Néanmoins, elle ne se situe dans aucun des périmètres de protection.



Figures 2 et 3 : cartographie des sites et monuments classé ou inscrits

- **Mémoire du territoire :**

Sur le plan mémoriel, il est intéressant de conserver cette liaison entre Charleville et Hirson (puis Cambrai). Elle offre une vision du territoire différente des voies routières.
L'ancienne voie ferrée, par les aménagements conséquents nécessaires à son fonctionnement, marque le paysage. Son nivellement est un indicateur de la topographie des paysages traversés : tantôt en surplomb, tantôt en creux par rapport au terrain naturel.
Sur quelques portions pour lesquelles la topographie est peu marquée, l'entretien, les usages et la réouverture sont nécessaires pour rendre possible la lecture du tracé.

2. Enjeux environnementaux

Après analyse bibliographique et visite de terrain (notamment sur les secteurs en friche), à minima quatre enjeux sont possibles le long du futur itinéraire cyclable.

- **Le triton crêté :**

Dans le cadre de sa stratégie de suivi écologique du territoire, le Parc met en œuvre, depuis 2020, un programme de suivi du Triton crêté. Cette espèce, associée majoritairement aux milieux prairiaux, est historiquement recensée dans les secteurs de la Thiérache, du Plateau de Rocroi et, plus largement, dans le sud du département des Ardennes.
Les inventaires ont principalement été réalisés sur les communes de Sormonne, Ham-les-Moines, Le Châtelet-sur-Sormonne, Murtin-et-Bogny, Logny-Bogny, Lépron-les-Vallées, Liart et Marlemont. La campagne d'inventaire la plus récente a été conduite en 2023.
Au regard du tracé concerné par le projet, l'ancienne ligne ferroviaire reliant Hirson à Ham-les-Moines traverse plusieurs secteurs identifiés comme favorables à la présence du Triton crêté. Ces secteurs se caractérisent notamment par la présence de mares situées à proximité immédiate de l'emprise ferroviaire, constituant des habitats de reproduction potentiels pour l'espèce.
Par ailleurs, les haies, fourrés et autres formations arbustives constituent des éléments essentiels de l'habitat terrestre du Triton crêté, en particulier durant la phase hivernale, où ils assurent des fonctions de refuge et d'hivernage. En conséquence, les opérations de réouverture des milieux et de débroussaillement sont susceptibles d'avoir des incidences sur les populations de l'espèce, notamment au sein des secteurs de Logny-Bogny, Sormonne, Le Châtelet-sur-Sormonne et Ham-les-Moines.
L'ensemble des données d'observation et des résultats d'inventaires relatifs au Triton crêté est annexé au présent document.

Les oiseaux :

La connaissance du site et du milieu supposait qu'au moins une espèce à enjeu majeur pouvait se trouver sur le site. Cette hypothèse a été vérifiée du point de vue bibliographique et sur le terrain. En effet, d'après Faune-Champagne et l'INPN, plusieurs oiseaux protégés ont été vus ces dernières années sur cet itinéraire, dont la Pie Grièche écorcheur, oiseau emblématique du bocage observé le samedi 11 juillet 2026 sur la commune de Sormonne (©Faune-Champagne).

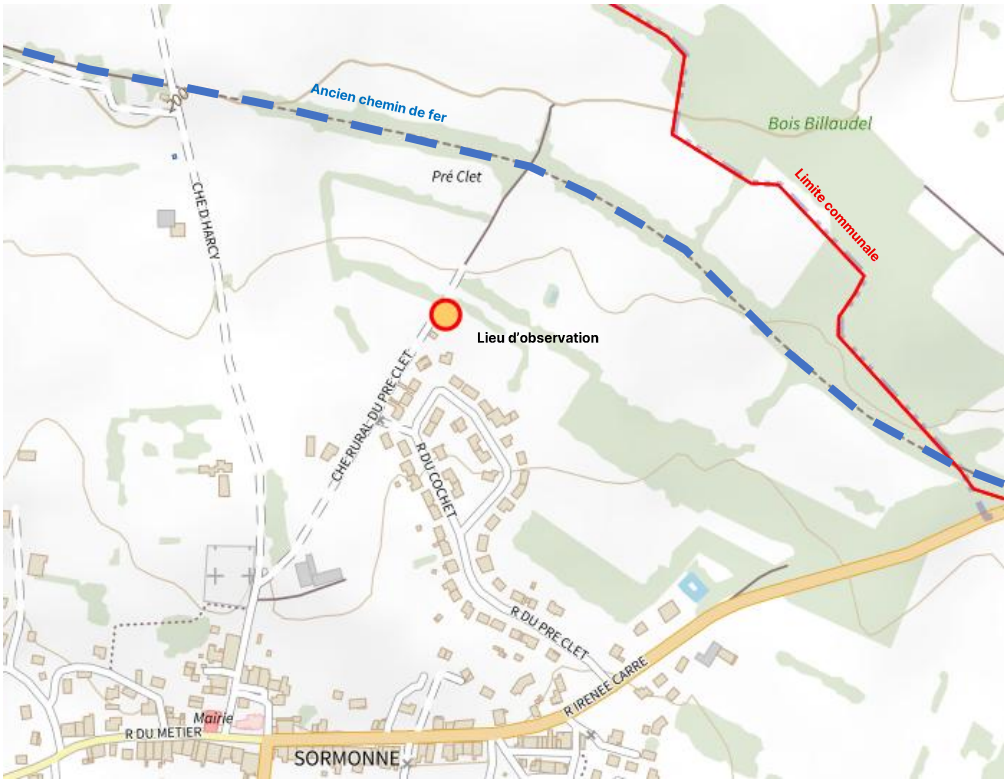


Figure 4 : Carte de localisation d'une Pie Grièche écorcheur observée le 11 juillet 2026 sur la commune de Sormonne (à moins de 20m de la voie de chemin de fer).

Le tracé traverse également le site Natura 20000 « ZPS du Plateau Ardennais » entre Rimogne et Maubert-Fontaine. Dans le cadre de l'animation de ce site, le PNR des Ardennes réalise des suivis des pics noirs, qui compte parmi les 21 espèces ayant justifié la désignation du site. Des données de présence de Pic noir sont connues à proximité du sentier à proximité de Tremblois-lès-Rocroi (source : inventaire PNRA de 2022).
L'habitat de cette espèce étant protégé au titre du code de l'environnement, il sera important de veiller à ne pas abattre d'arbres porteurs de loges.

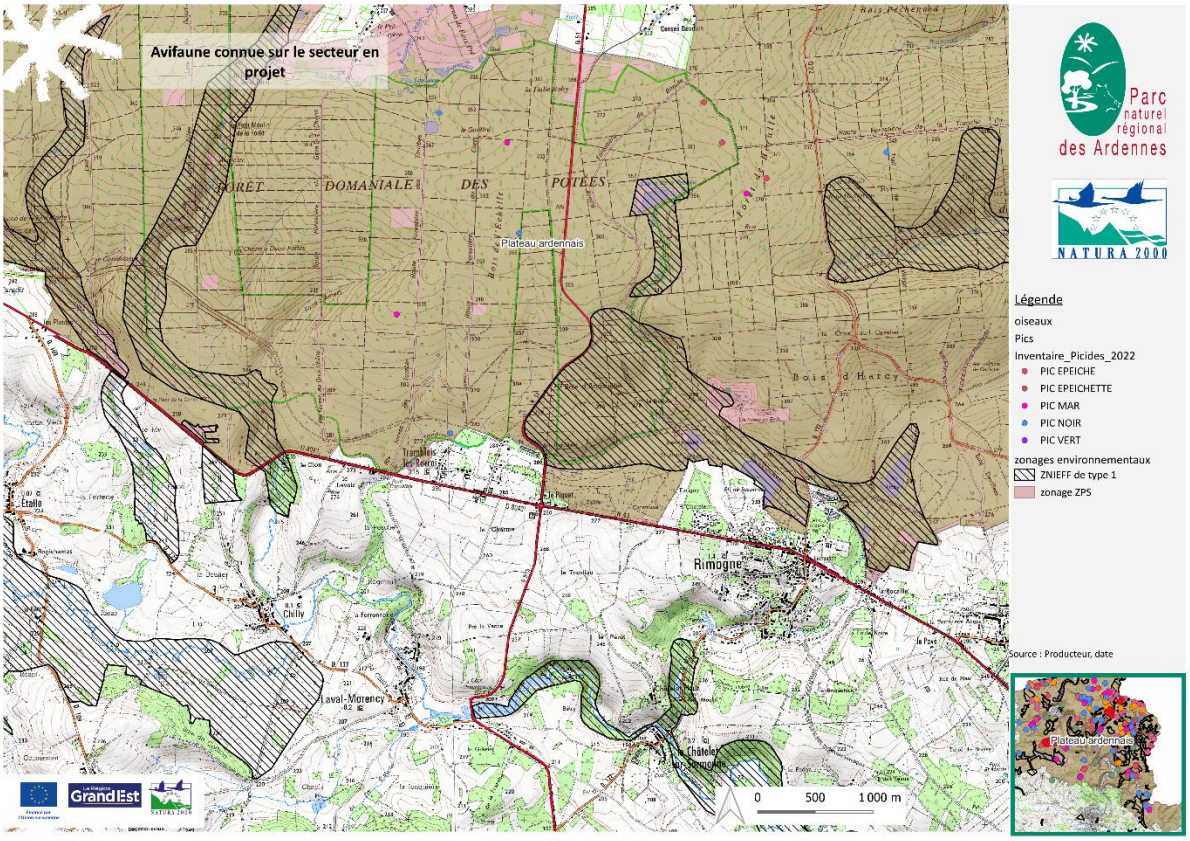


Figure 5 : Carte de localisation des pics identifiés à proximité (source : PNRA)

Les reptiles :

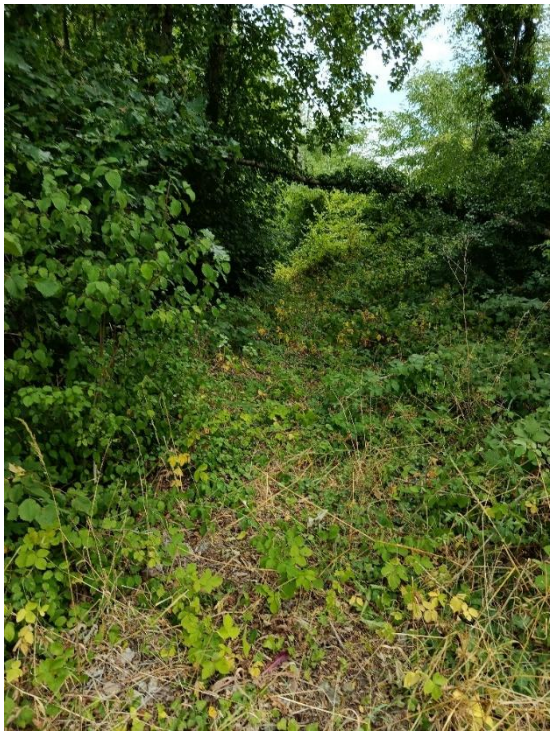
Parmi les secteurs susceptibles de faire l'objet d'interventions, un tronçon d'environ 700 mètres (points 20 à 23 du reportage photographique), situé entre les communes de Murtin-et-Bogny et Rimogne, présente un substrat de type ballast particulièrement favorable à l'herpétofaune.
La présence de blocs rocheux affleurants, partiellement exposés au rayonnement solaire, associée à une strate arbustive de type lisière, constitue un habitat propice à plusieurs espèces de reptiles. Les espèces potentiellement concernées sont notamment *Podarcis muralis* (Lézard des murailles), *Lacerta agilis* (Lézard des souches), *Anguis fragilis* (Orvet fragile), *Coronella austriaca* (Coronelle lisse) et *Natrix helvetica* (Couleuvre helvétique).
Une visite de terrain a été réalisée le 16 juillet 2026 par le chargé de mission Environnement du Parc naturel régional afin d'évaluer le potentiel écologique du site pour les reptiles. Cette prospection a permis de confirmer la présence du Lézard des murailles (*Podarcis muralis*), avec l'observation de deux individus sur le ballast.

Par ailleurs, il a été constaté que le secteur est actuellement fortement colonisé par la végétation, réduisant les possibilités d'observation de l'herpétofaune. En conséquence, l'absence de détection d'autres espèces ne peut être interprétée comme une absence de fréquentation. Au regard des caractéristiques du milieu, ce secteur présente un potentiel d'accueil favorable et est susceptible d'abriter d'autres espèces de reptiles.

Deux solutions sont envisagées sur ce secteur :

- Eviter le tronçon en proposant une alternative (détour de 1 100 m par Bogny ou accord trouvé avec le propriétaire foncier en contrebas du merlon)
- Déplacer les ballasts sur les pentes du merlon hors période d'hibernation et en aménageant des hibernaculums renforcés d'une signalétique de sensibilisation.





Figures 6 et 7 : Photos du tronçon (embroussaillement et ballast).

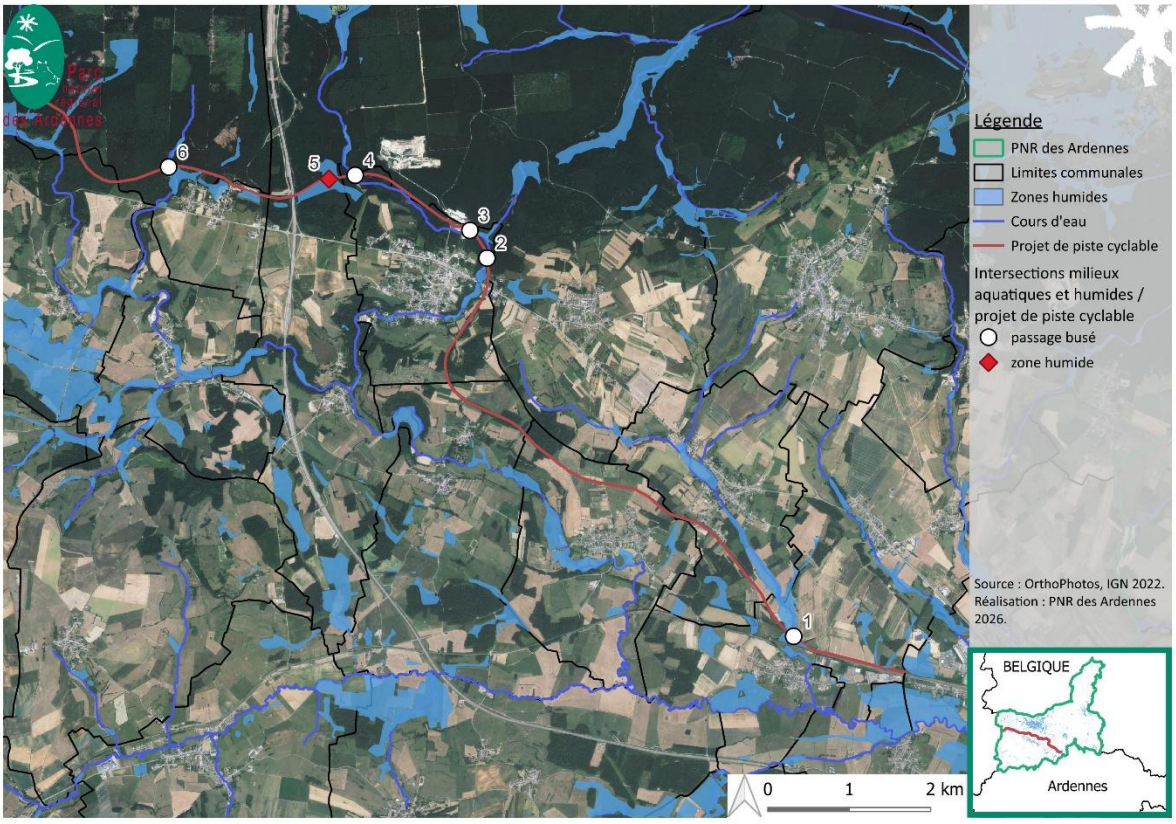
- **Descriptif des milieux humides et aquatiques le long du parcours :**

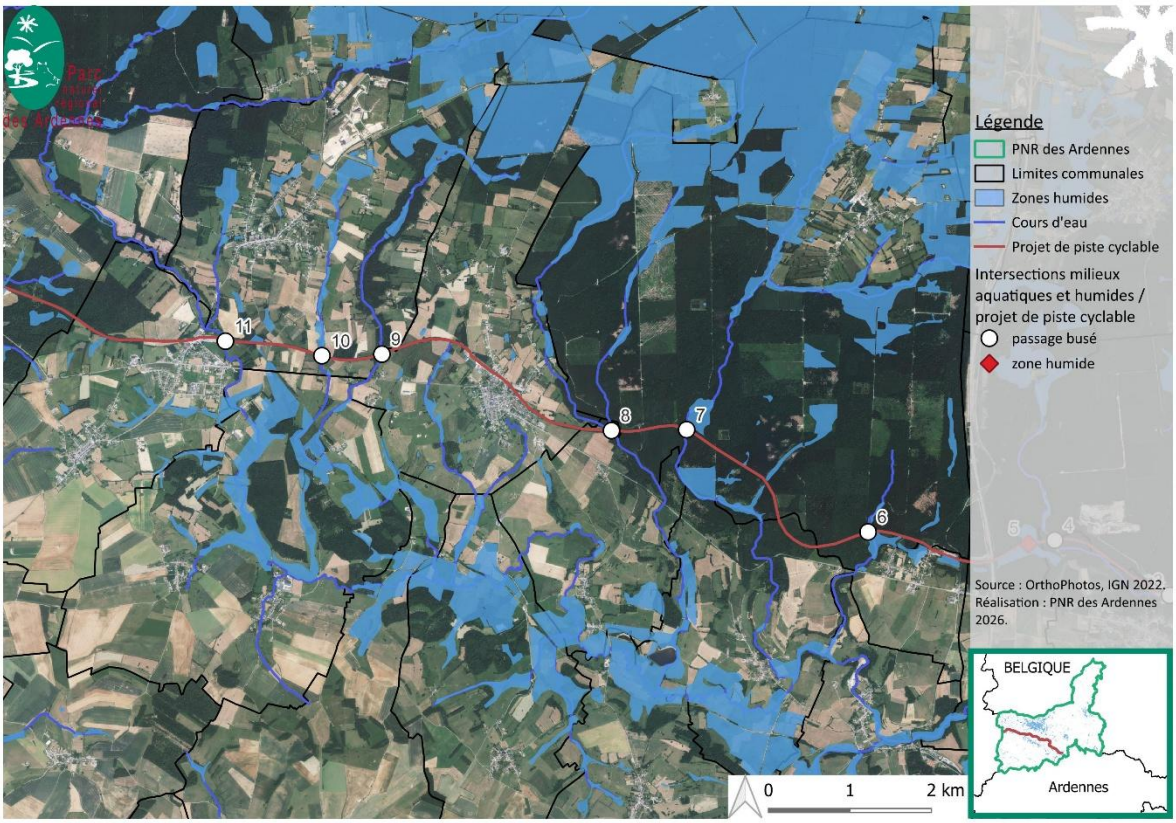
Un inventaire des zones humides a été réalisé sur l'ensemble du territoire du Parc naturel régional des Ardennes. Cet inventaire de terrain localise les zones humides identifiées au moyen de la flore et/ou de la pédologie et permet de décrire succinctement les caractéristiques de chaque zone humide identifiée. Ces inventaires ont été menés entre 2018 et 2021.

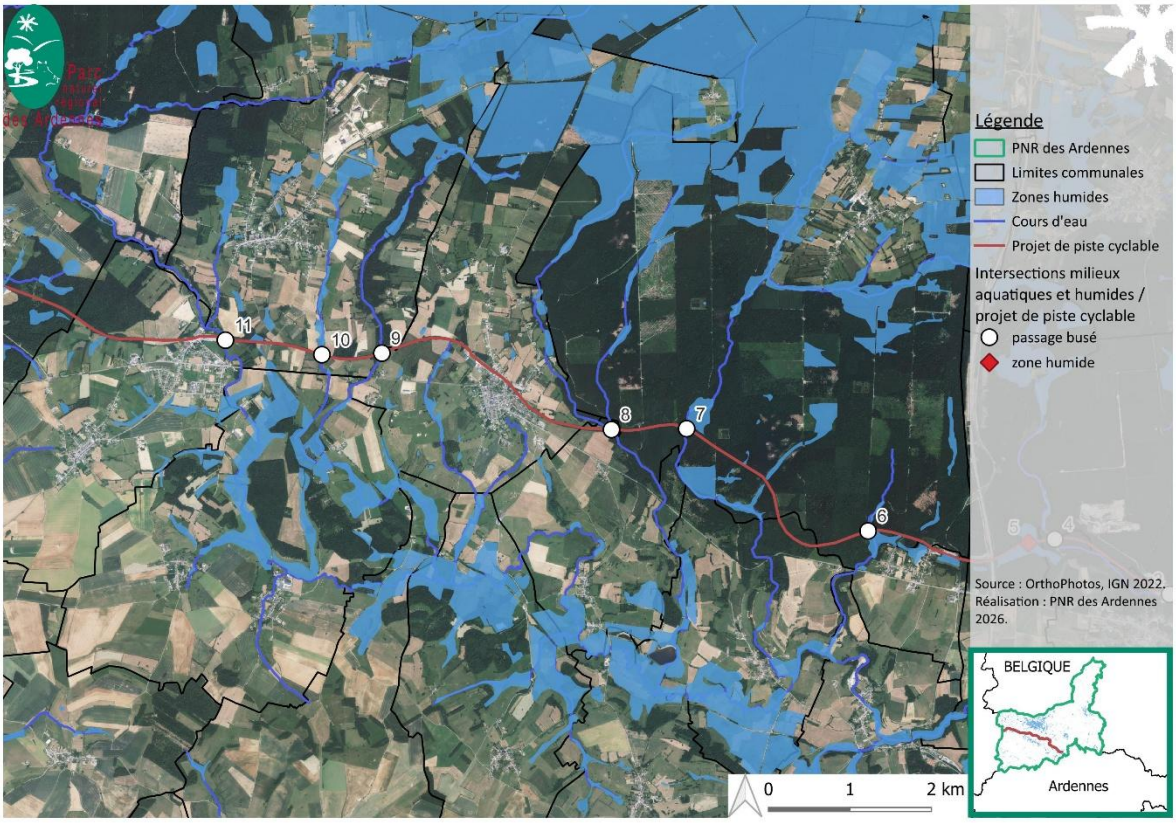
Le long du parcours, il a été identifié principalement un seul secteur traversant une zone humide sur la commune de Le Châtelet-sur-Sormonne (Figure n°2, intersection n°5 ; point n°39). Cette zone humide occupe une surface totale de 14 ha. Elle est dominée par une chênaie acidiphile humide, avec des secteurs de saulaies marécageuses. Les autres secteurs du projet ne traversent pas de zone humide.

De nombreux cours d'eau se retrouvent le long du projet de piste cyclable. Au total, 16 passages busés sont recensés. Ces franchissements sont déjà existants, car créés au moment de la voie ferrée. La liste des cours d'eau est indiquée dans le tableau ci-dessous :

N° sur la carte	Nom du cours d'eau	Commune	Type de franchissement
1	Ruisseau l'Ormeau	Entre Ham-les-Moines et Cliron	Passage busé
2	Ruisseau de la Rimogneuse	Entre Rimogne et Harcy	Passage busé
3, 4	Ruisseau de la Rimogneuse	Rimogne	Passage busé
6	Ruisseau de Tremblois	Sévigny-la-Forêt	Passage busé
7	Ruisseau de Saultry	Sévigny-la-Forêt	Passage busé
8	Ruisseau de Wagny	Entre Maubert-Fontaine et Eteignières	Passage busé
9	Ruisseau de Cense	Etalle	Passage busé
10	Ruisseau les Boutrous	Eteignières	Passage busé
11	La Sormonne	Entre Eteignières et Auvillers-les-Forges	Passage busé
12, 13	Ruisseau de Bosneau	Neuville-lez-Beaulieu	Passage busé
14	Ruisseau de Tarzy	Tarzy	Passage busé
15	Ruisseau d'Herbay	Signy-le-Petit	Passage busé
16	Fossé 31 de Signy-le-Petit	Signy-le-Petit	Passage busé
17	Ruisseau le Petit Gland	Fligny	Passage busé




Légende
PNR des Ardennes
Limites communales
Zones humides
Cours d'eau
Projet de piste cyclable
Intersections milieux aquatiques et humides / projet de piste cyclable
passage busé
zone humide
11
10
9
8
7
6
Source : OrthoPhotos, IGN 2022.
Réalisation : PNR des Ardennes 2026.
BELGIQUE
Ardennes
0
1
2 km


Légende
PNR des Ardennes
Limites communales
Zones humides
Cours d'eau
Projet de piste cyclable
Intersections milieux aquatiques et humides / projet de piste cyclable
passage busé
zone humide
11
10
9
8
7
6
Source : OrthoPhotos, IGN 2022.
Réalisation : PNR des Ardennes 2026.
BELGIQUE
Ardennes
0
1
2 km

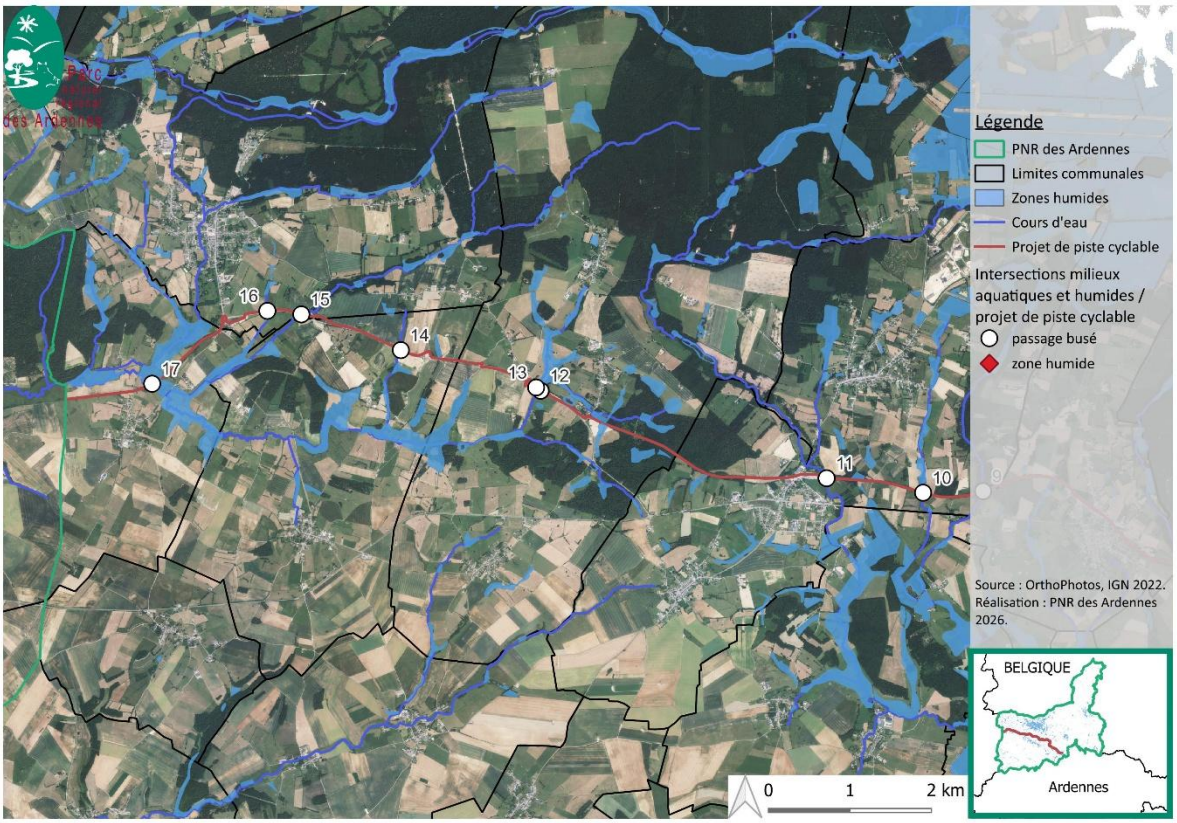


Figure 8 : Atlas des zones humides et cours d'eau

Lors des travaux, des mesures de précaution seront à prendre afin d'éviter tout risque de pollution sur les cours d'eau et zones humides. Les passages busés sont des secteurs sensibles pour les milieux aquatiques. Il est ainsi proscrit de stocker des hydrocarbures à moins de 10m de ces zones et de rester vigilent aux risques de fuites liées à la présence des engins. Les zones de stockage des déblais et remblais éviteront naturellement les zones à enjeux.

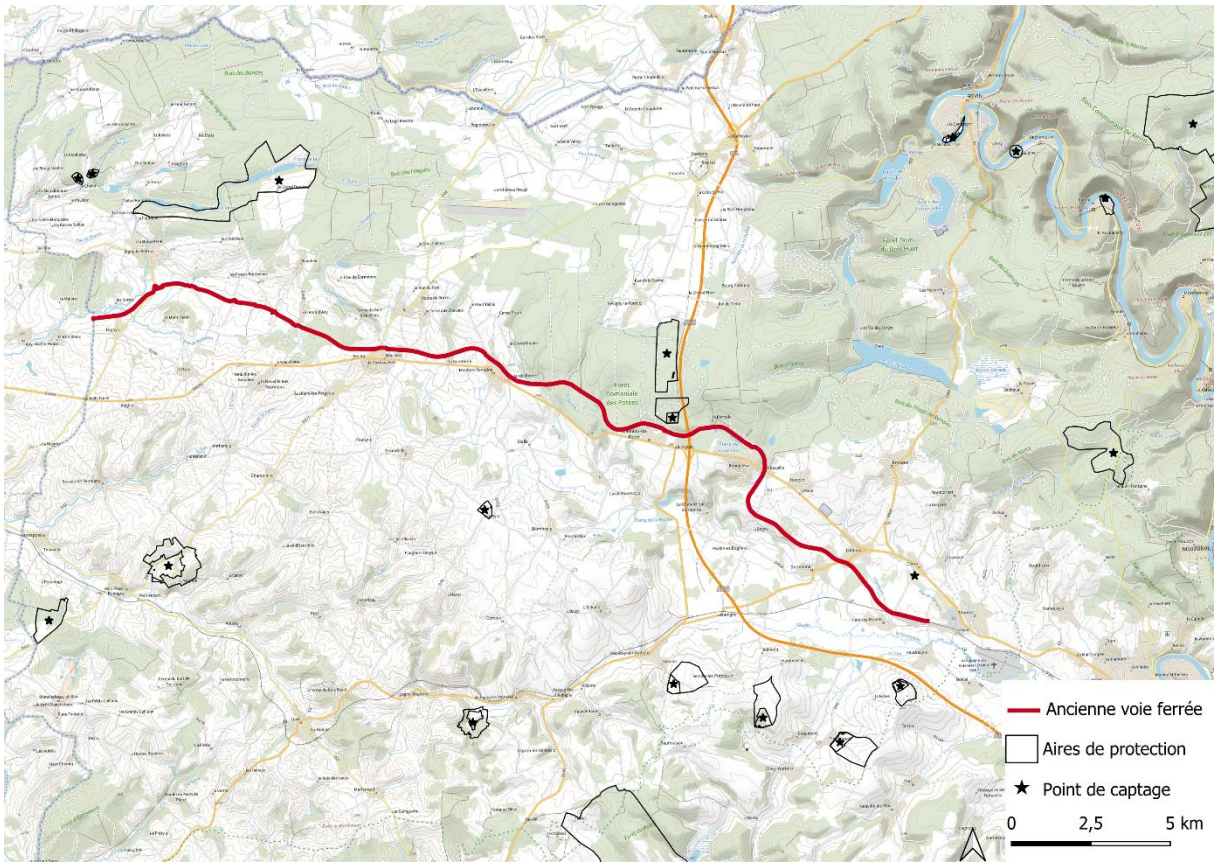
La gestion des eaux pluviales est un facteur à ne pas négliger. Il est recommandé de favoriser l'infiltration de l'eau en profondeur et d'éviter au maximum son ruissellement. L'utilisation de matériaux perméables comme revêtement pour la piste cyclable est ainsi adaptée pour limiter au maximum les impacts sur les milieux naturels et plus particulièrement sur les zones humides.

Pour rappel, **l'itinéraire existe déjà, comportant déjà une couche de forme** (ancien ballast mélangé à la terre), l'opération consistant à ajouter les couches d'assise et de surface uniquement sur une épaisseur maximale de 20 cm (en veillant aux profils en coupes pour s'assurer de la bonne circulation des urodèles).

3. Ressources

- **La ressource en Eau :**

Le tracé de l'ancienne voie ferrée passe à proximité de plusieurs aires de captage d'eau potable. Néanmoins, elle ne se situe dans aucun des périmètres de protection immédiat, rapproché ou étendu.



Figures 9 : Localisation des points et aires de captage d'eau potable (source : ARS)

- **Exploitations forestières et agricoles :**

L'itinéraire traverse ou borde de nombreuses exploitations agricoles ou sylvicoles. L'ancienne voie ferrée est utilisée à divers endroits par les exploitants. Aussi il conviendra de préserver les accès par et au travers de l'itinéraire et de proposer une structure de chaussée adéquate. Ces secteurs disposent déjà d'une couche de forme suffisante, le travail s'attardera donc sur les couches d'assise (sur proposition du maître d'œuvre) en évitant les zones à enjeux environnementaux.

V. MESURES ENVISAGEES

En synthèse, les enjeux identifiés sont :

- Tritons crêtés,
- Oiseaux : pie grièche, pics…
- Reptiles sur le tronçon Murtin-Rimogne,
- Zones humides et cours d'eau,
- Exploitations forestières et agricoles.

Concernant les tritons, il est préconisé d'éviter le dérangement lors des périodes d'hivernage soit d'octobre à mars pour effectuer les travaux. Par ailleurs le profil en

coupe de l'itinéraire devra proposer une pente douce pour permettre la traversée de l'espèce.

À propos des oiseaux, il est préconisé de conserver une strate arbustive (bocage conséquent de part et d'autre de l'itinéraire et d'éviter les travaux lors de la période de nidification (février à juillet). Par ailleurs, les dendro-habitats (arbres à cavités notamment) devront préalablement être définis et conservés en coordination avec l'ONF et leurs services.

En cohérence avec les enjeux « tritons » les travaux seront donc concentrés sur la période août/septembre.

Eu égard aux reptiles, deux solutions sont envisagées sur ce secteur :

- Eviter le tronçon en proposant une alternative (détour de 1 100 m par Bogny ou accord trouvé avec le propriétaire foncier en contrebas du merlon) – voir figure n°10

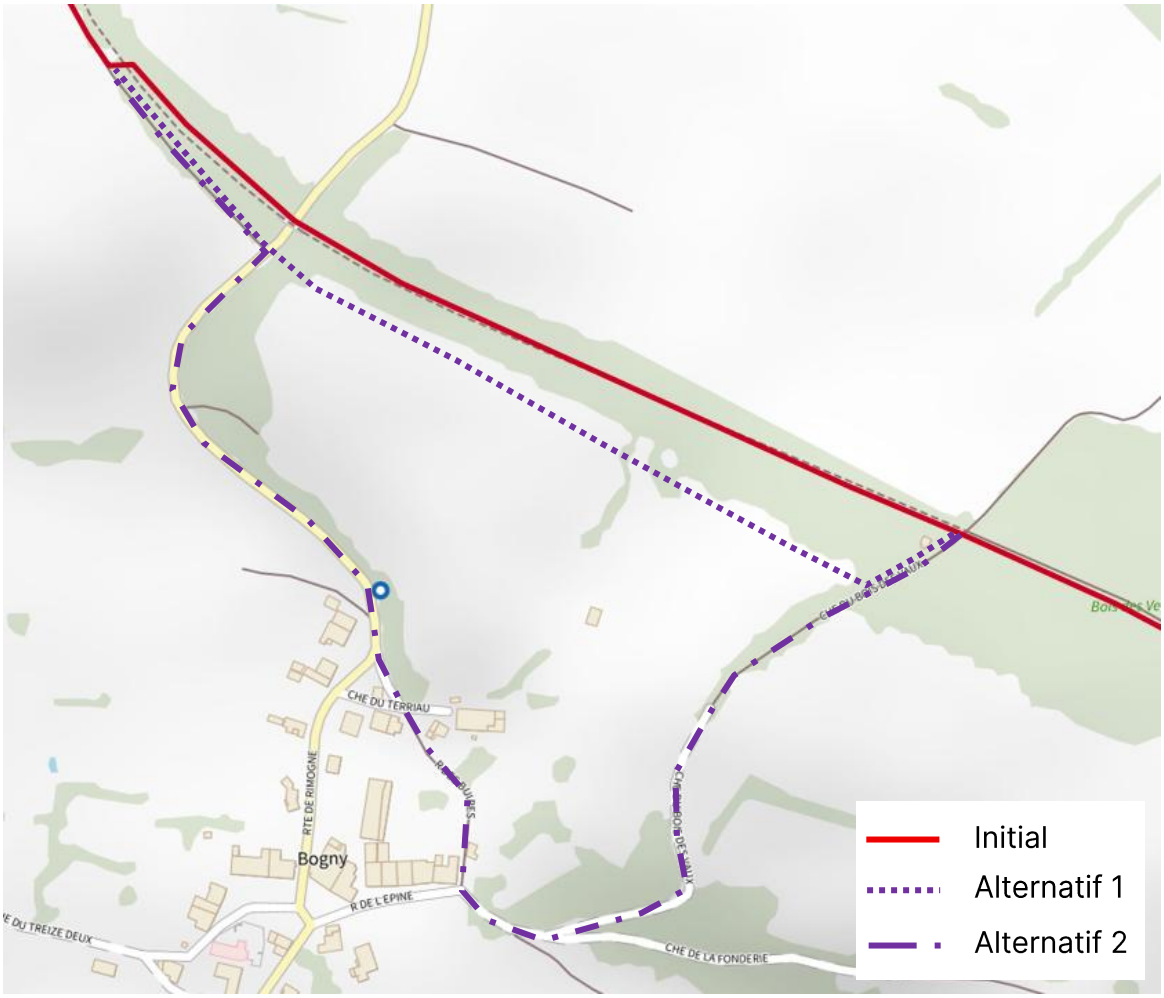


Figure 10 : alternatives au tronçon d'intérêt « reptiles »

- Déplacer les ballasts sur les pentes du merlon hors période d'hibernation et en aménageant des hibernaculums renforcés d'une signalétique de sensibilisation. Dans ce cas, les opérations seront menées suivant les préconisations de la DREAL et de la DDT08.

Au sujet des zones humides et cours d'eau, une attention particulière sera assurée pour permettre l'écoulement naturel des eaux pluviales et l'entretien des noues existantes, et éviter la modification du PH des eaux : GNT compactés et matériaux cohérents avec le substrat et la roche mère autochtone, non chaulée en secteur acide.
Une attention particulière sera portée sur la phase travaux afin d'éviter tout risque de pollution (hydrocarbures, déblais et remblais). Une coordination avec la Police de l'Eau sera assurée en cas de nécessité.
L'entretien des noues sera léger, sans interventions lourdes, et réalisé de manière à tenir compte des enjeux faune/flore.

Par rapport aux exploitations forestières et agricoles, un diagnostic des tronçons en superposition d'usage sera réalisé en phase d'Etude Préliminaire de l'étude de faisabilité et de conception. Ces tronçons bénéficieront d'une structure de chaussée (toujours perméable) pensée en conséquence.

A titre indicatif la structure de chaussée basique est imaginée tel que suivant (elle sera retravaillée en phase conception en coordination avec les services de la DREAL et de la DDT08) :

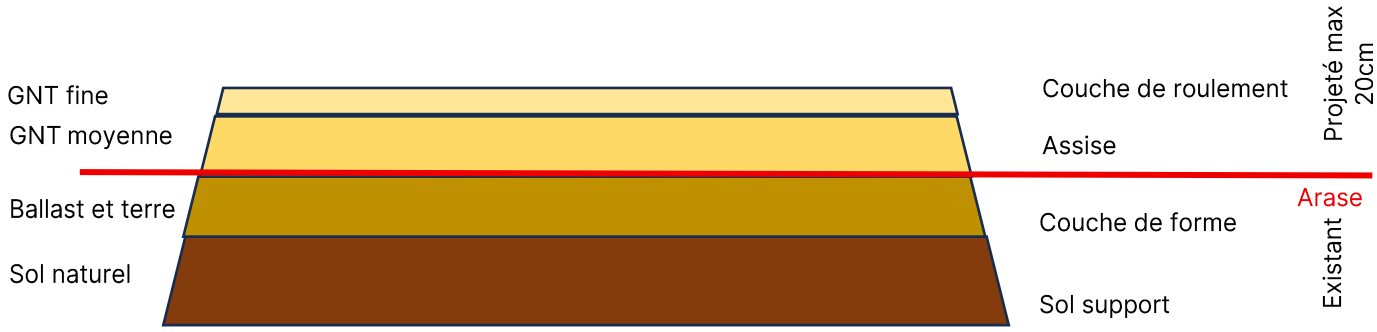


Figure 11 : coupe de principe

Les accotements (mélange de gnt et terre) seront profilés se façon à proposer des pentes douces pour ne pas entraver la circulation des urodèles.

Par ailleurs, le projet prévoit également :

- la réalisation de parkings de délestage le long de l'itinéraire. Ces derniers seront exclusivement réalisés en secteurs urbains, hors secteurs à enjeux, selon les recommandations du maître d'œuvre.
- La pose d'une signalétique directionnelle (Dv) et l'aménagement de traversées de routes (panneaux de type A21, et damiers).

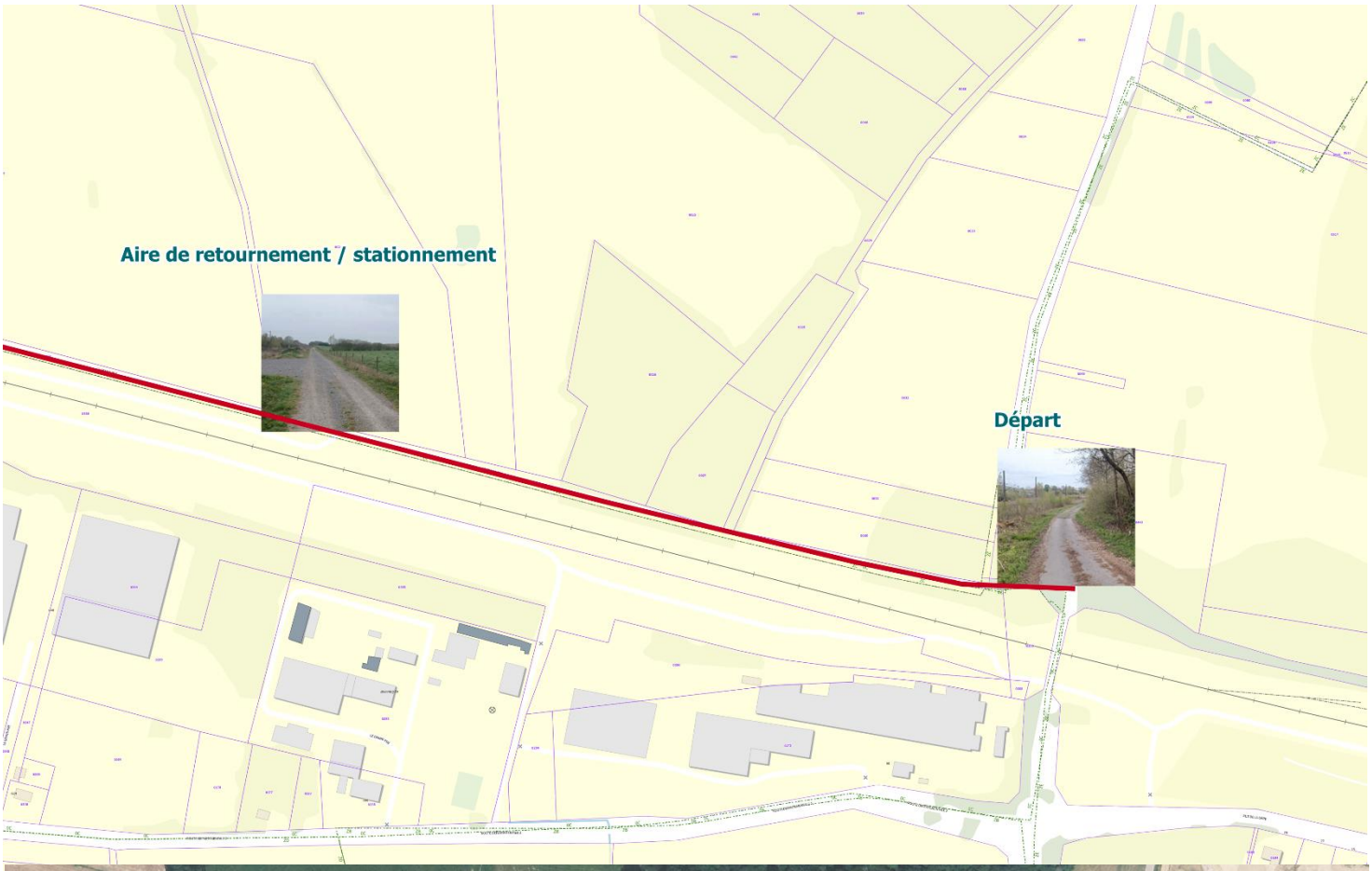
- Un dépôt sauvage comprenant des plaques amiantées a été observé lors de la visite de terrain. Le retrait sera assuré par une entreprise compétente pour enlever et traiter ces déchets dans un centre de déchêts adapté.

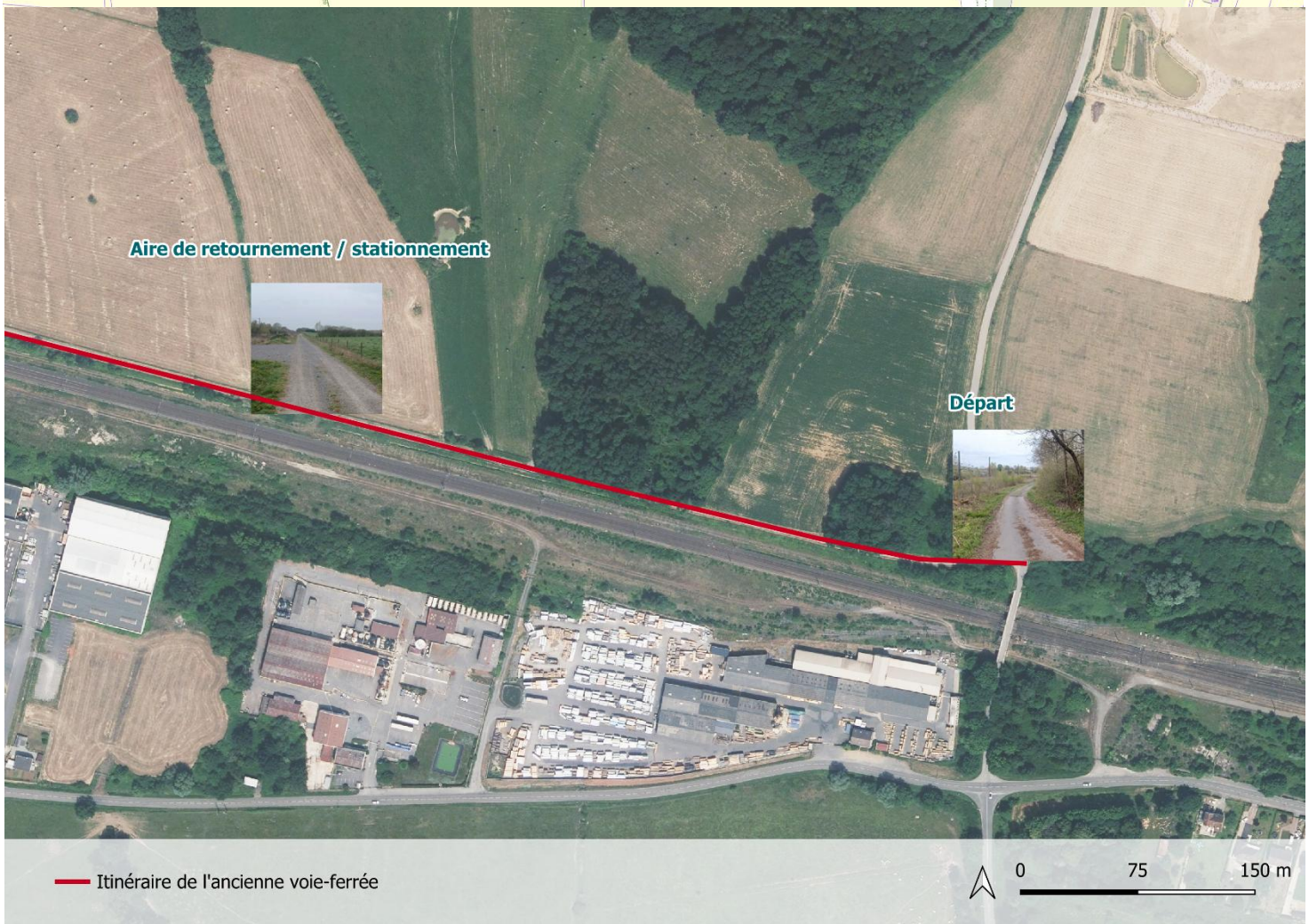
VI. ANNEXES

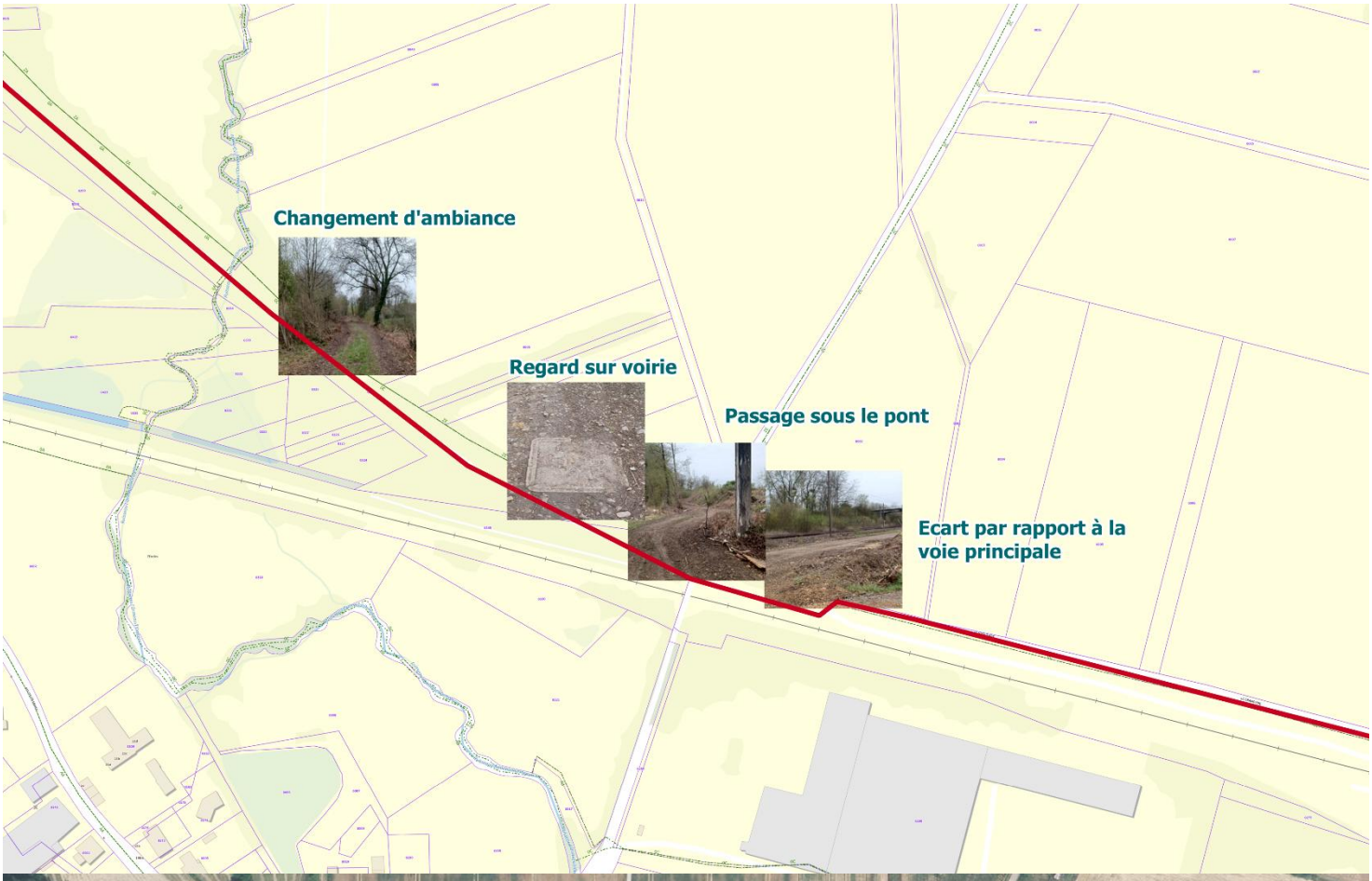
- Représentation cartographique du reportage photographique
- Carte de synthèse des enjeux identifiés
- Inventaires Triton crêté

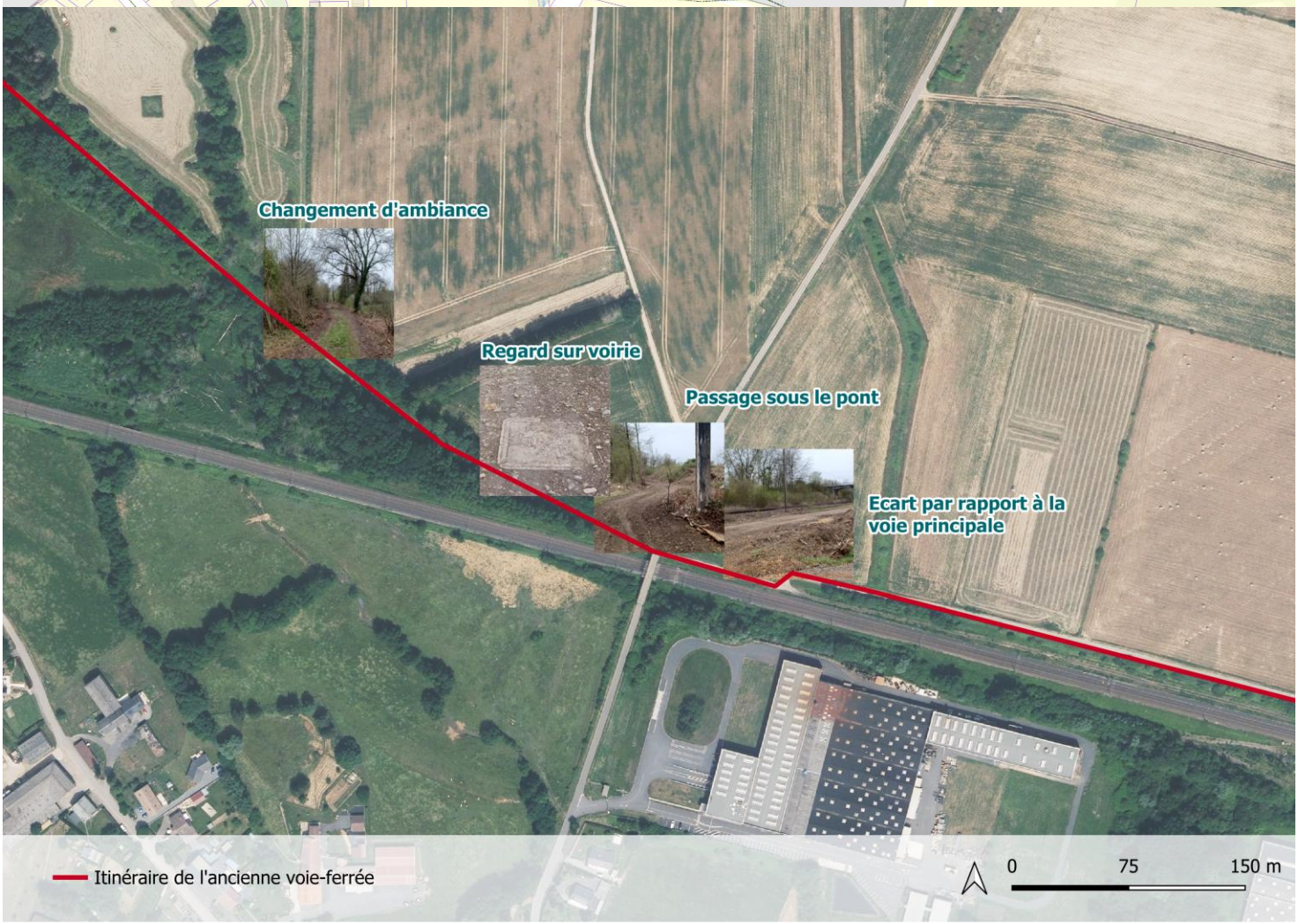
Annexe n° 1 :

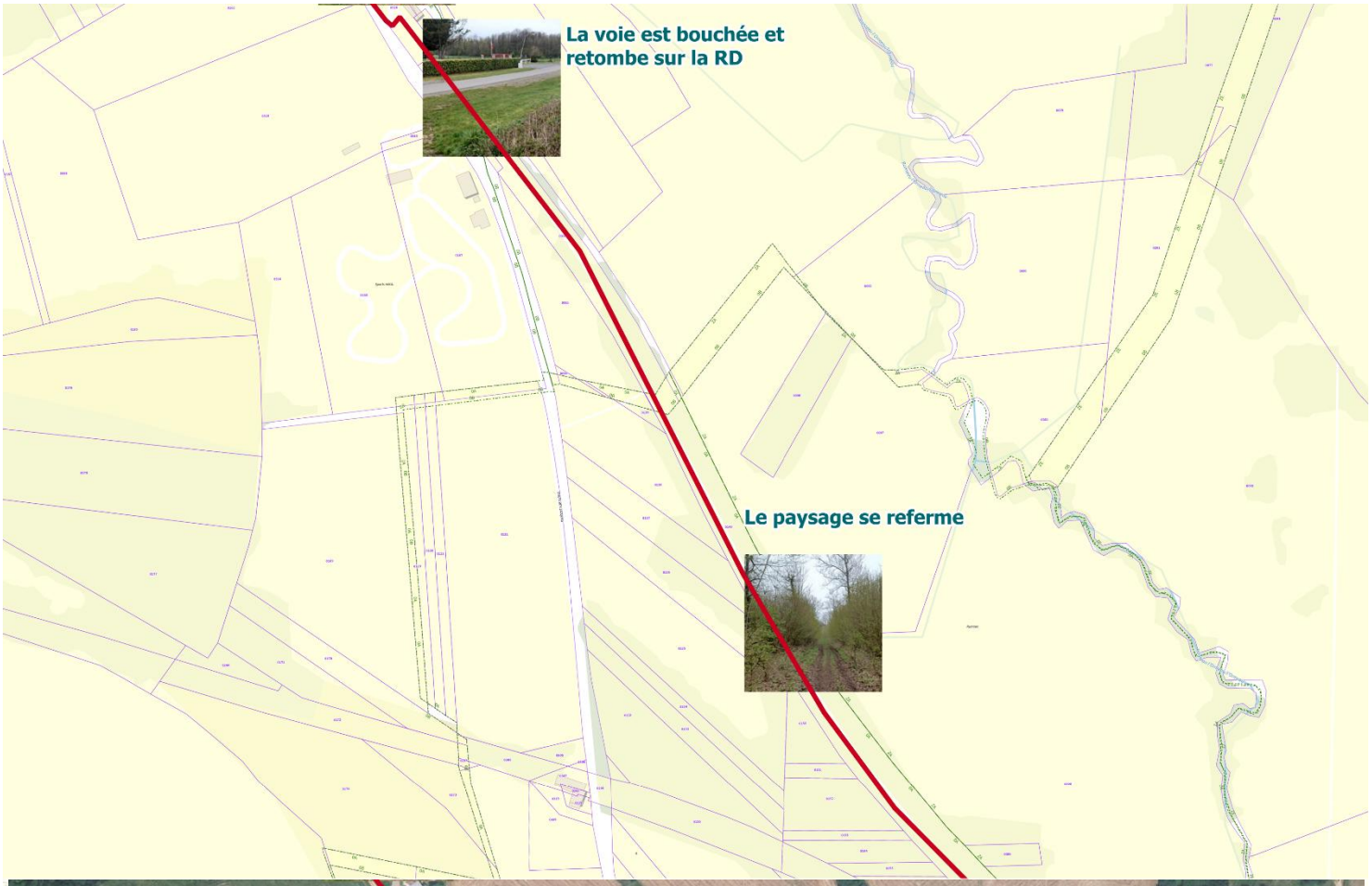
Représentation cartographique du reportage photographique

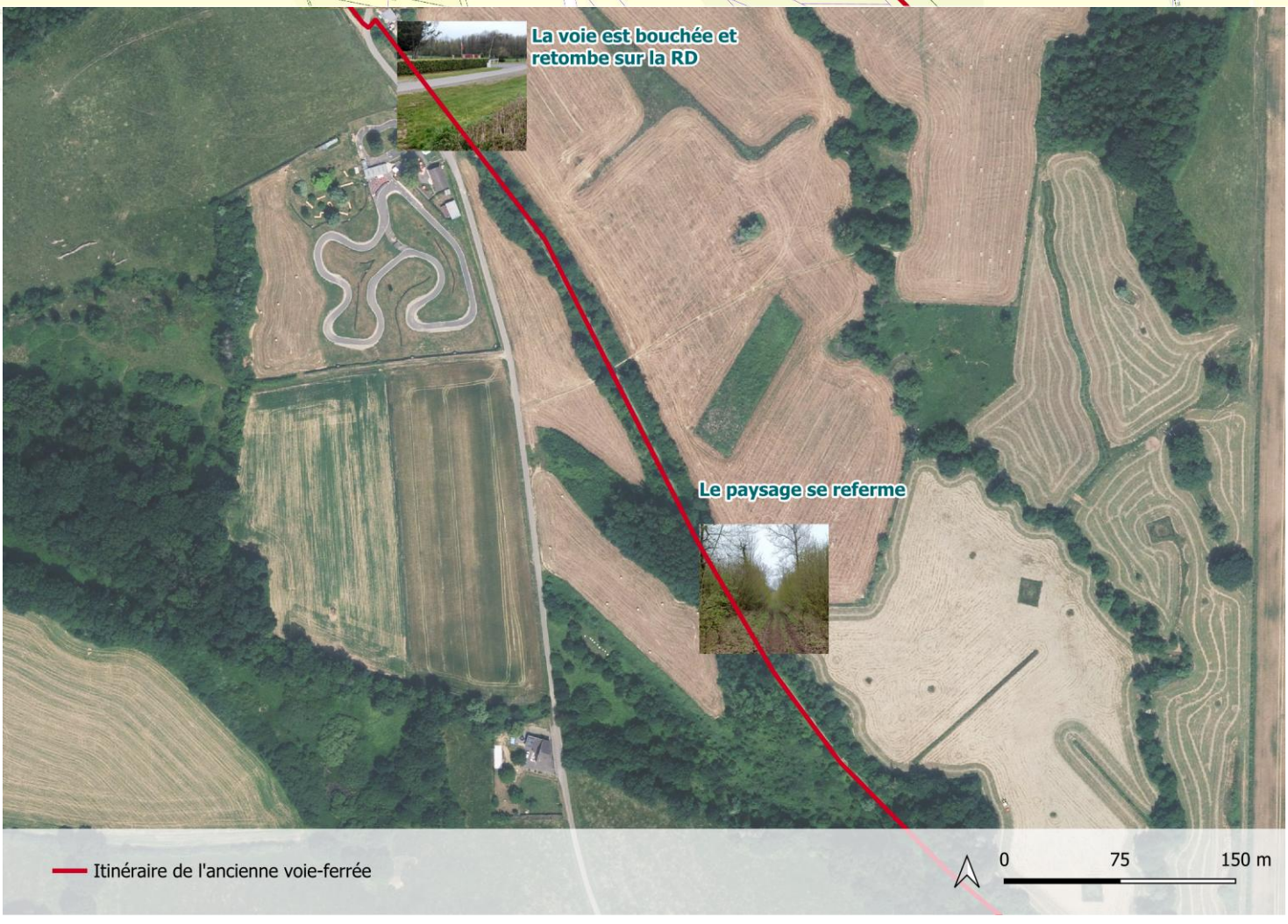

Aire de retournement / stationnement
Départ


Aire de retournement / stationnement
Départ
Itinéraire de l'ancienne voie-ferrée
0
75
150 m

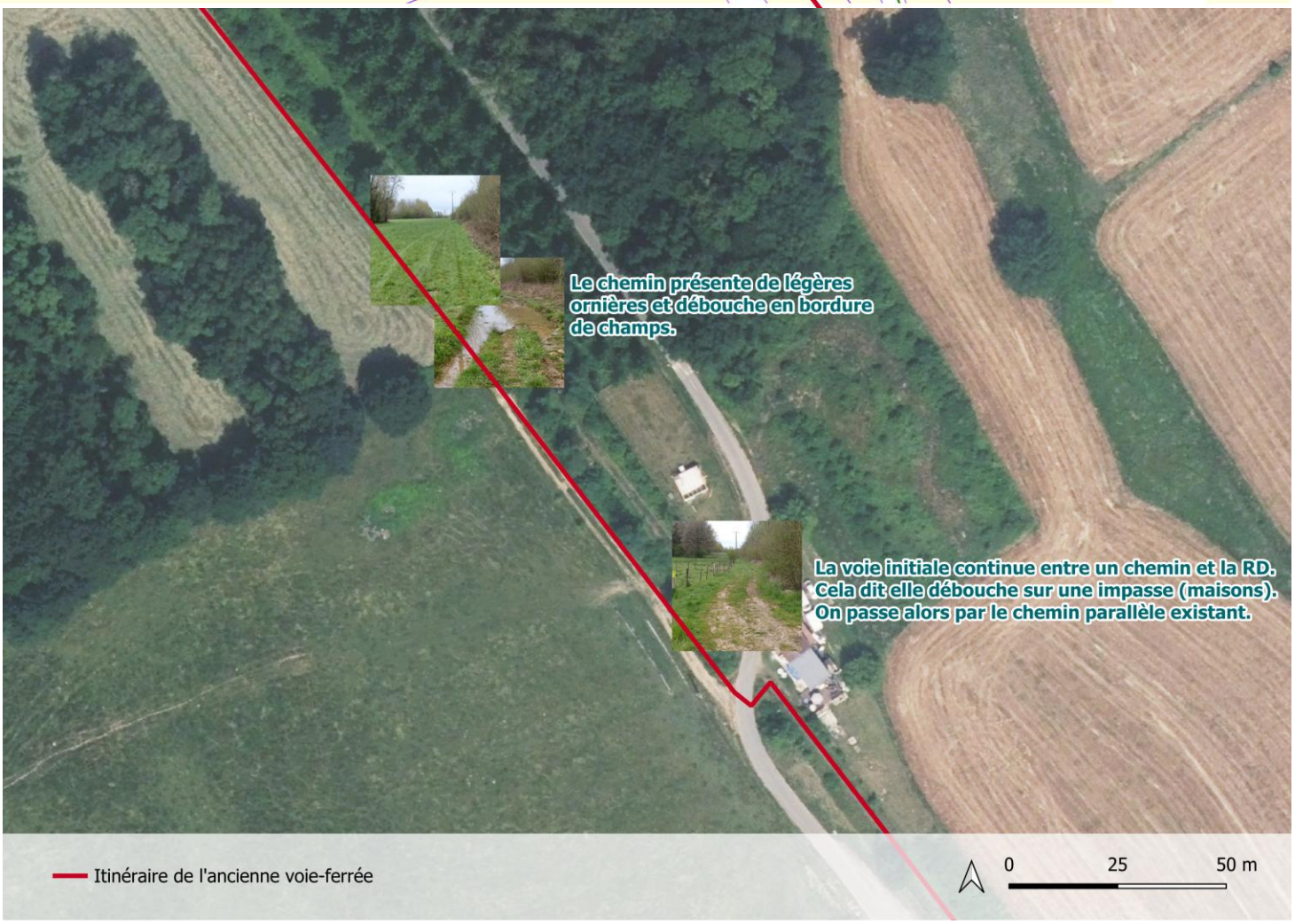

Changement d'ambiance
Regard sur voirie
Passage sous le pont
Ecart par rapport à la voie principale


Changement d'ambiance
Regard sur voirie
Passage sous le pont
Ecart par rapport à la voie principale
Itinéraire de l'ancienne voie-ferrée
0
75
150 m

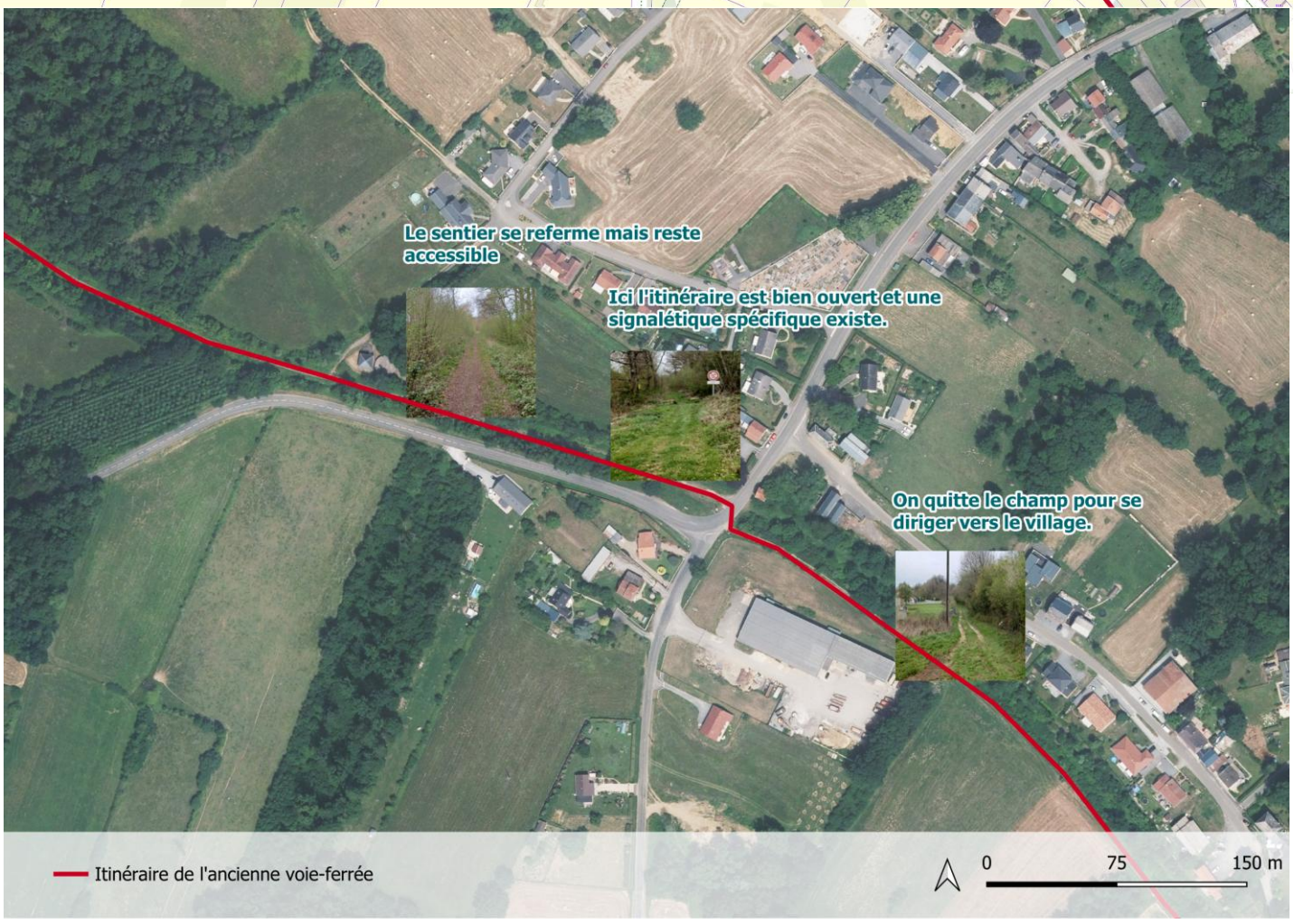

La voie est bouchée et retombe sur la RD
Le paysage se referme


La voie est bouchée et retombe sur la RD
Le paysage se referme
Itinéraire de l'ancienne voie-ferrée
0
75
150 m

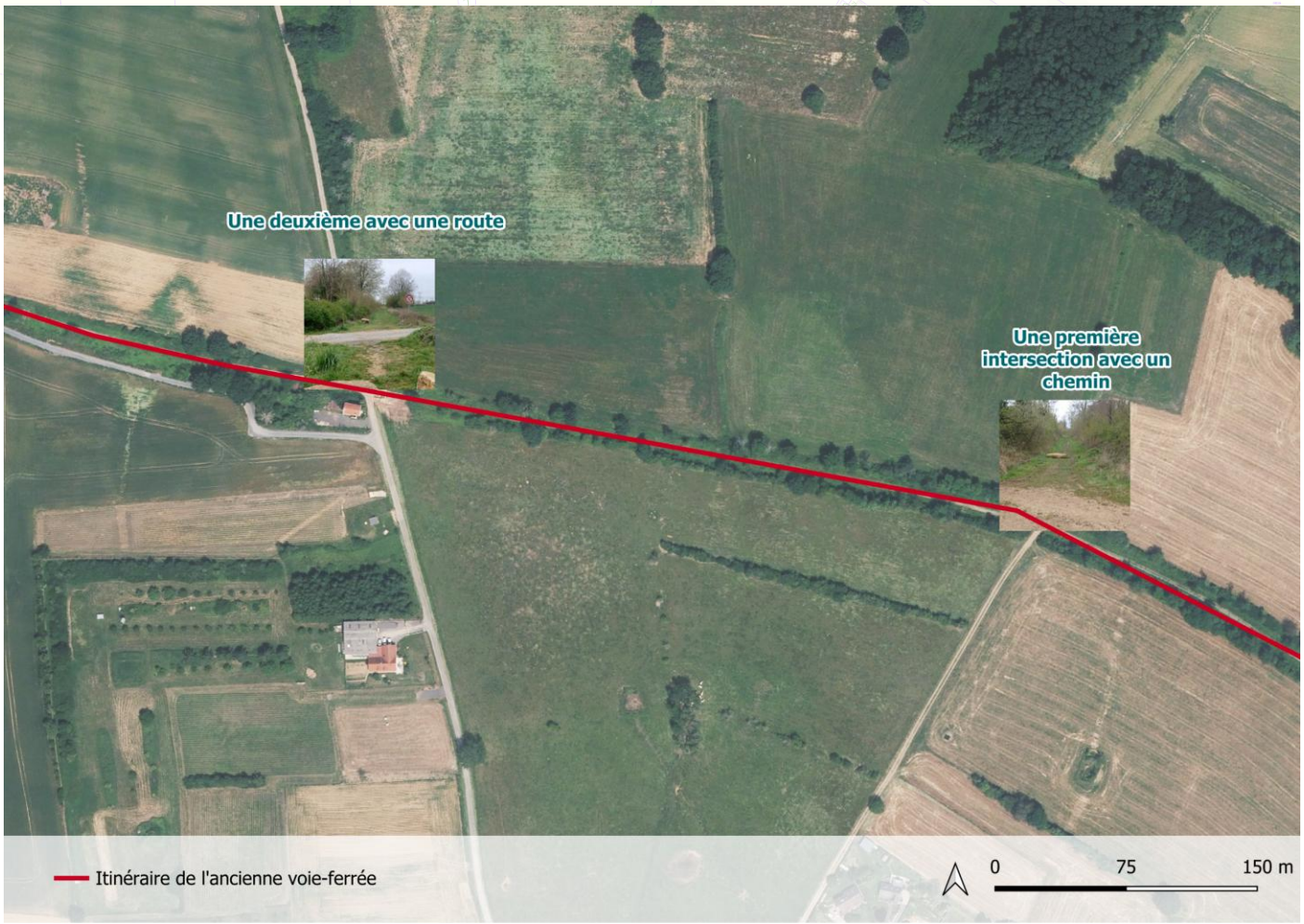

0153
0156
0155
0162
0093
0246
0088
0163
0089
0326
08
Le chemin présente de légères ornières et débouche en bordure de champs
La voie initiale continue entre un chemin et la RD. Cela dit elle débouche sur une impasse (maisons). On passe alors par le chemin parallèle existant.


Le chemin présente de légères ornières et débouche en bordure de champs.
La voie initiale continue entre un chemin et la RD. Cela dit elle débouche sur une impasse (maisons). On passe alors par le chemin parallèle existant.
Itinéraire de l'ancienne voie-ferrée
0
25
50 m

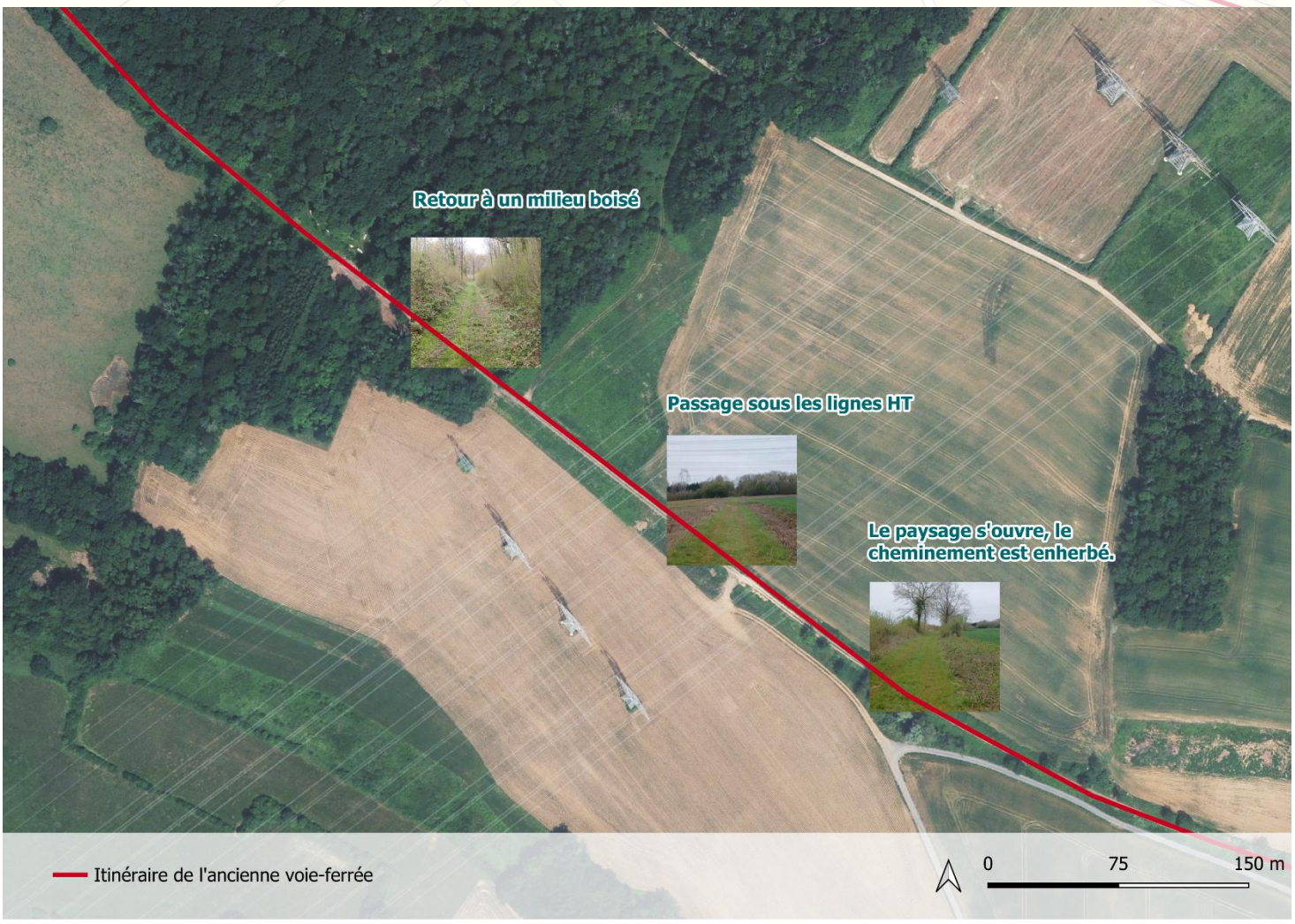

Le sentier se referme mais reste accessible.
Ici l'itinéraire est bien ouvert et une signalétique spécifique existe.
On quitte le champ pour se diriger vers le village.

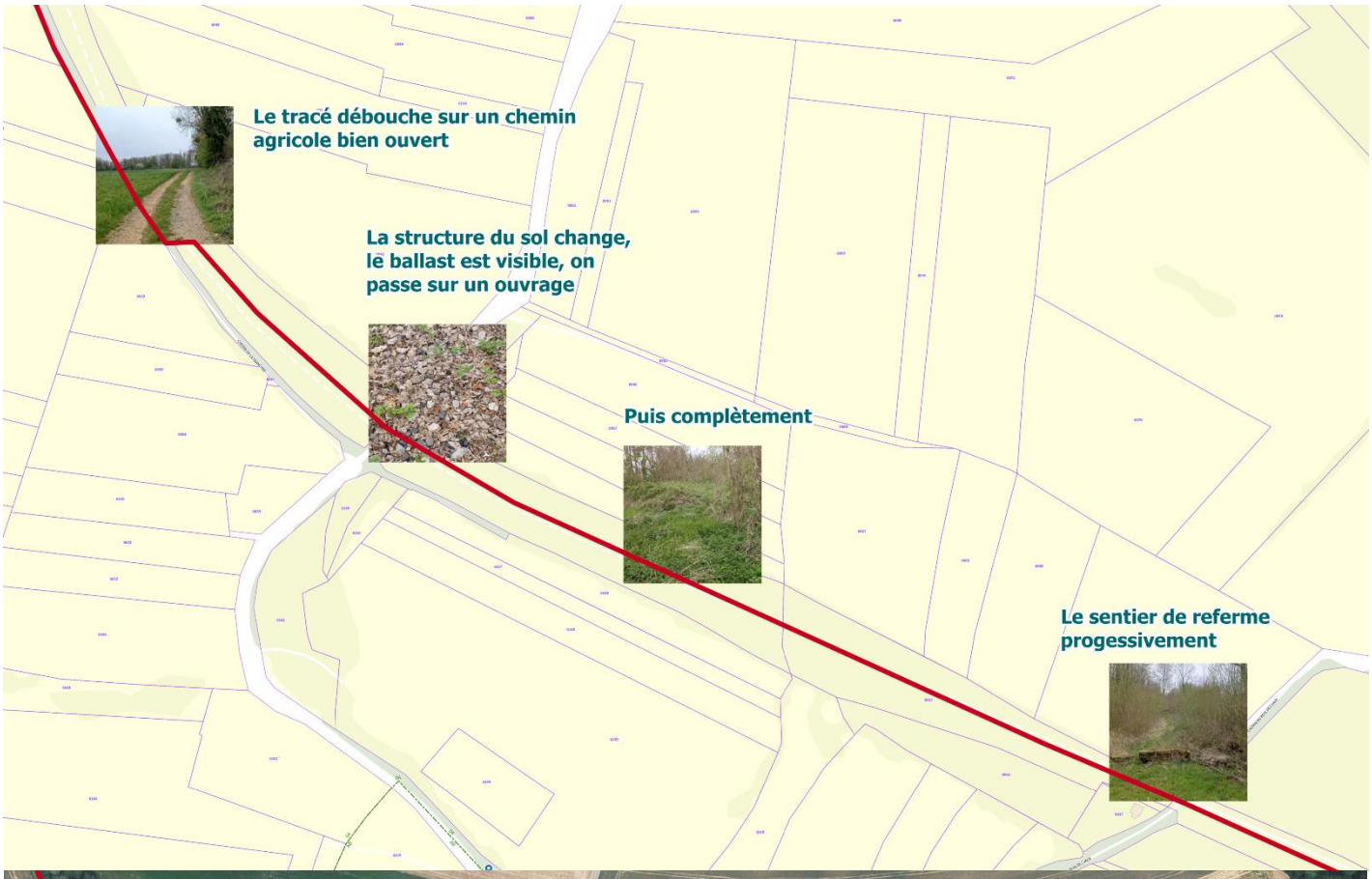

Le sentier se referme mais reste accessible
Ici l'itinéraire est bien ouvert et une signalétique spécifique existe.
On quitte le champ pour se diriger vers le village.
Itinéraire de l'ancienne voie-ferrée
0
75
150 m

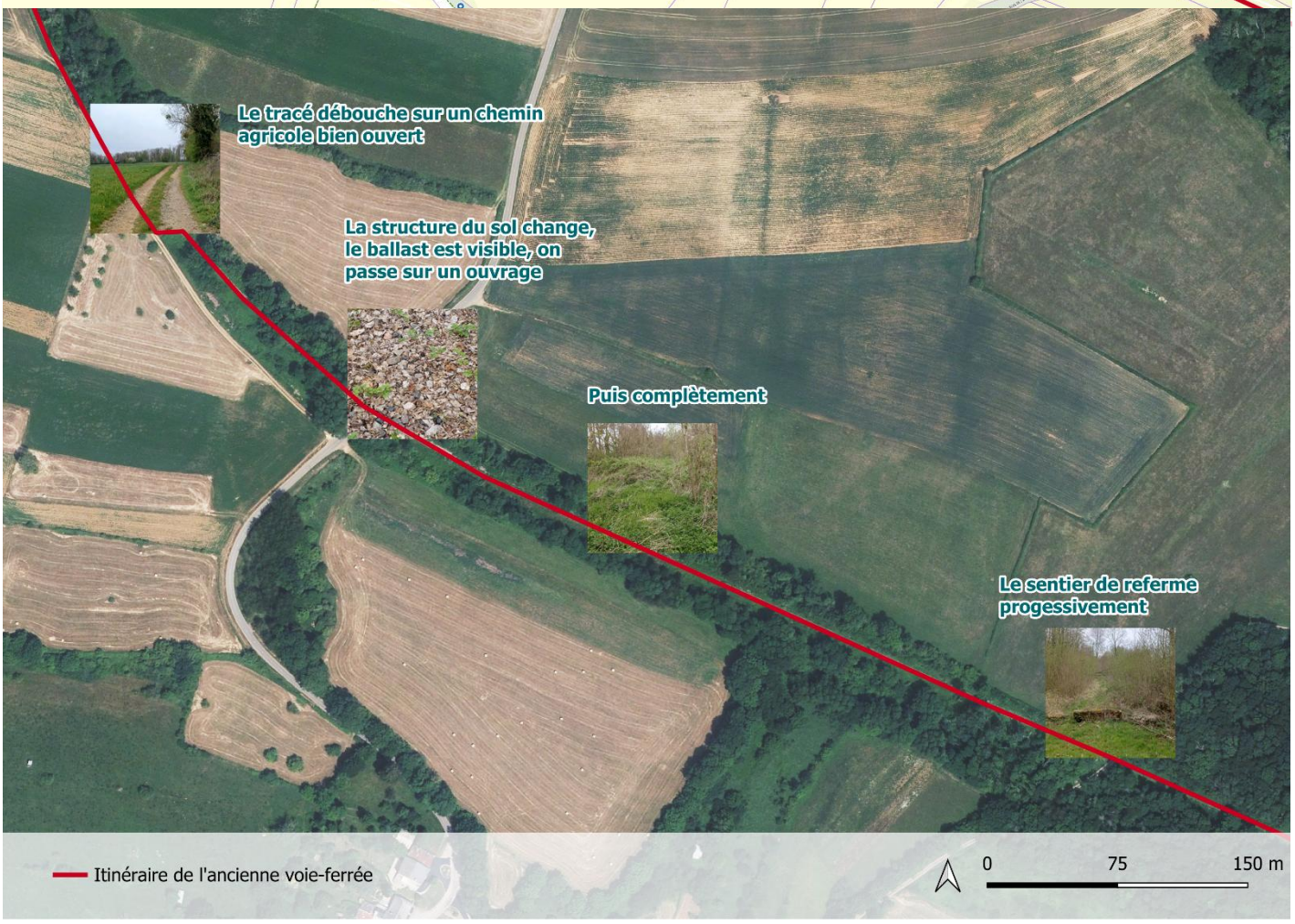

Une deuxième avec une route
Une première intersection avec un chemin

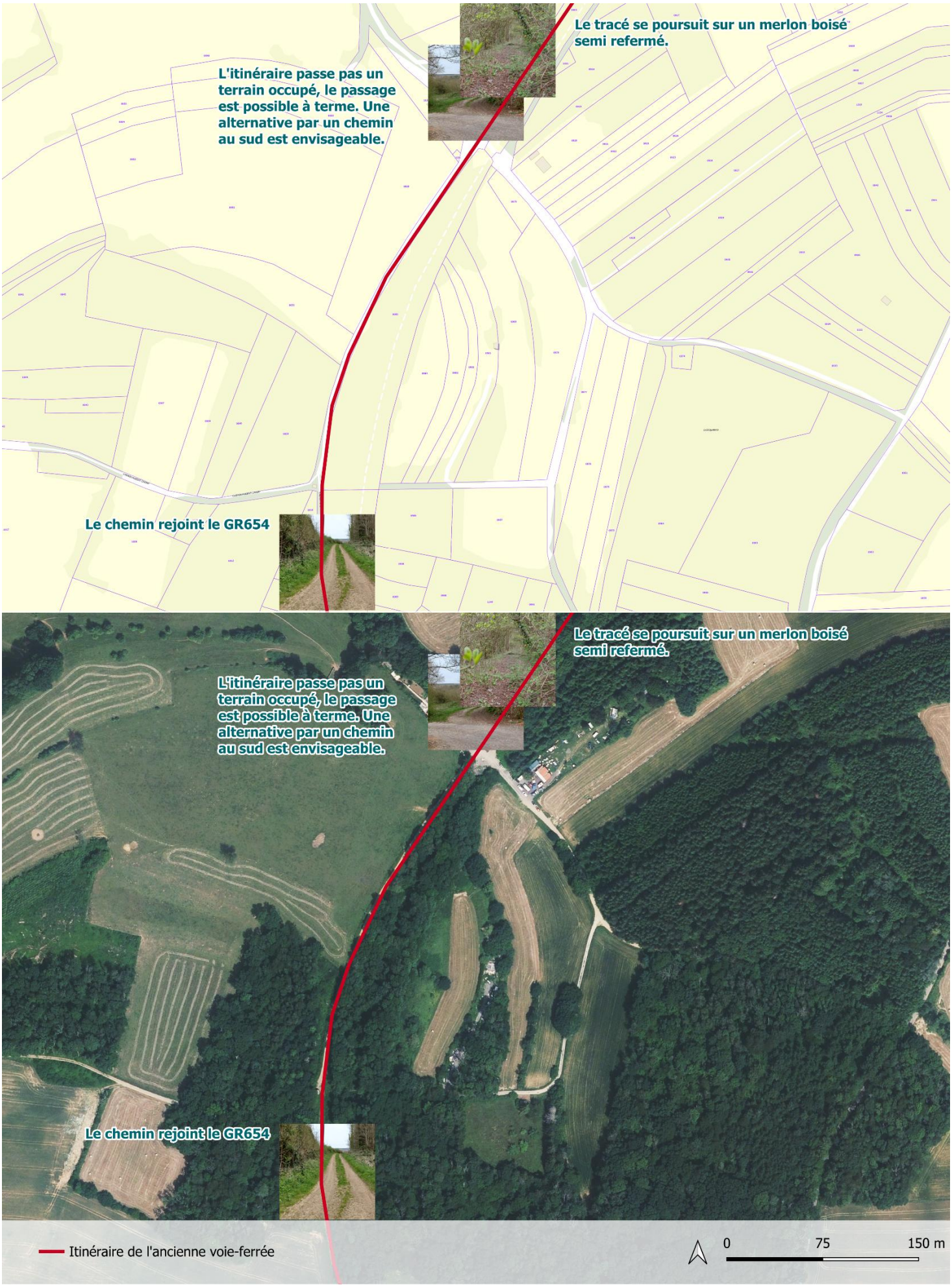

Une deuxième avec une route
Une première intersection avec un chemin
Itinéraire de l'ancienne voie-ferrée
0
75
150 m

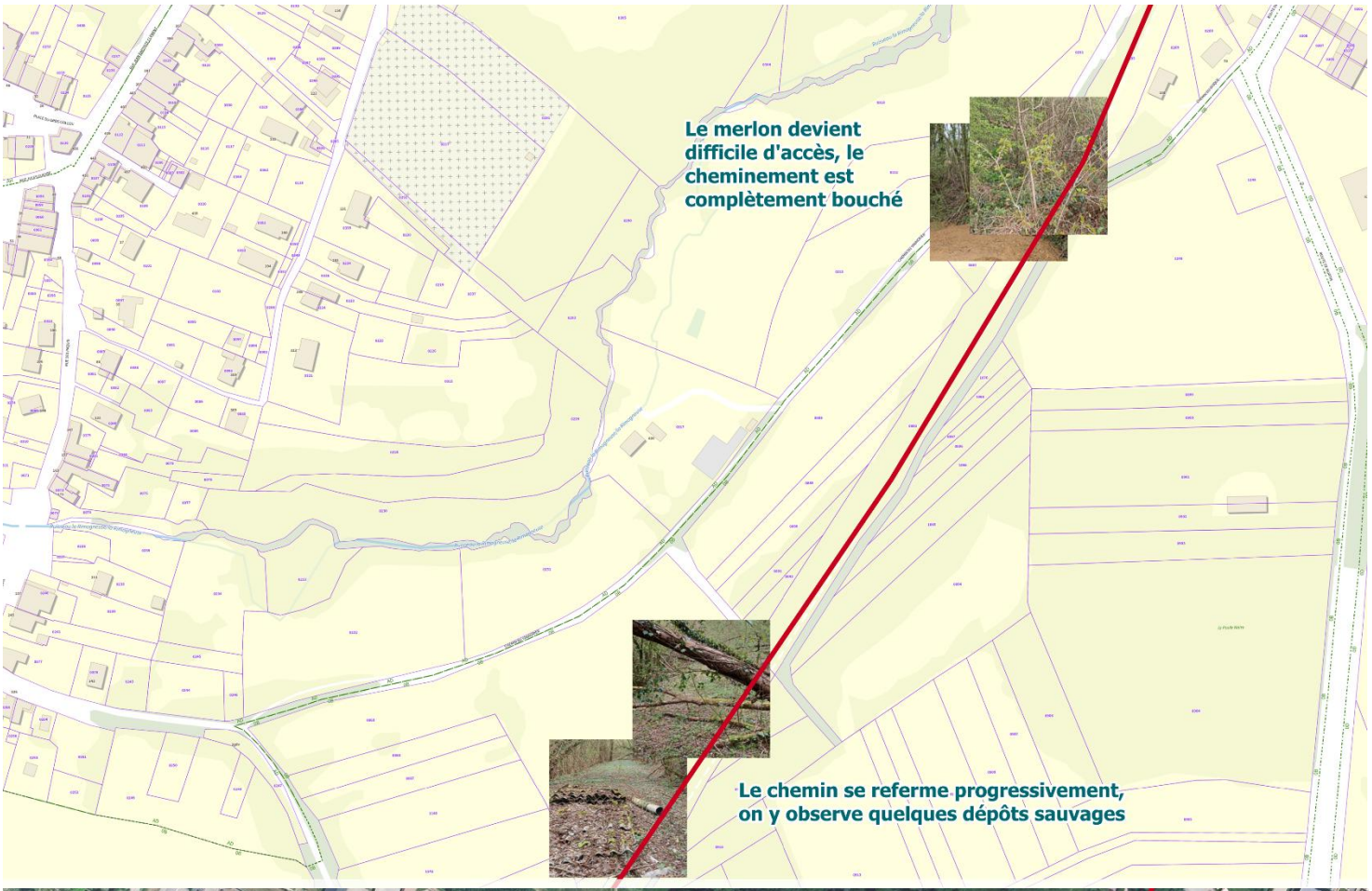

Retour à un milieu boisé
Passage sous les lignes HT
Le paysage s'ouvre, le cheminement est enherbé.

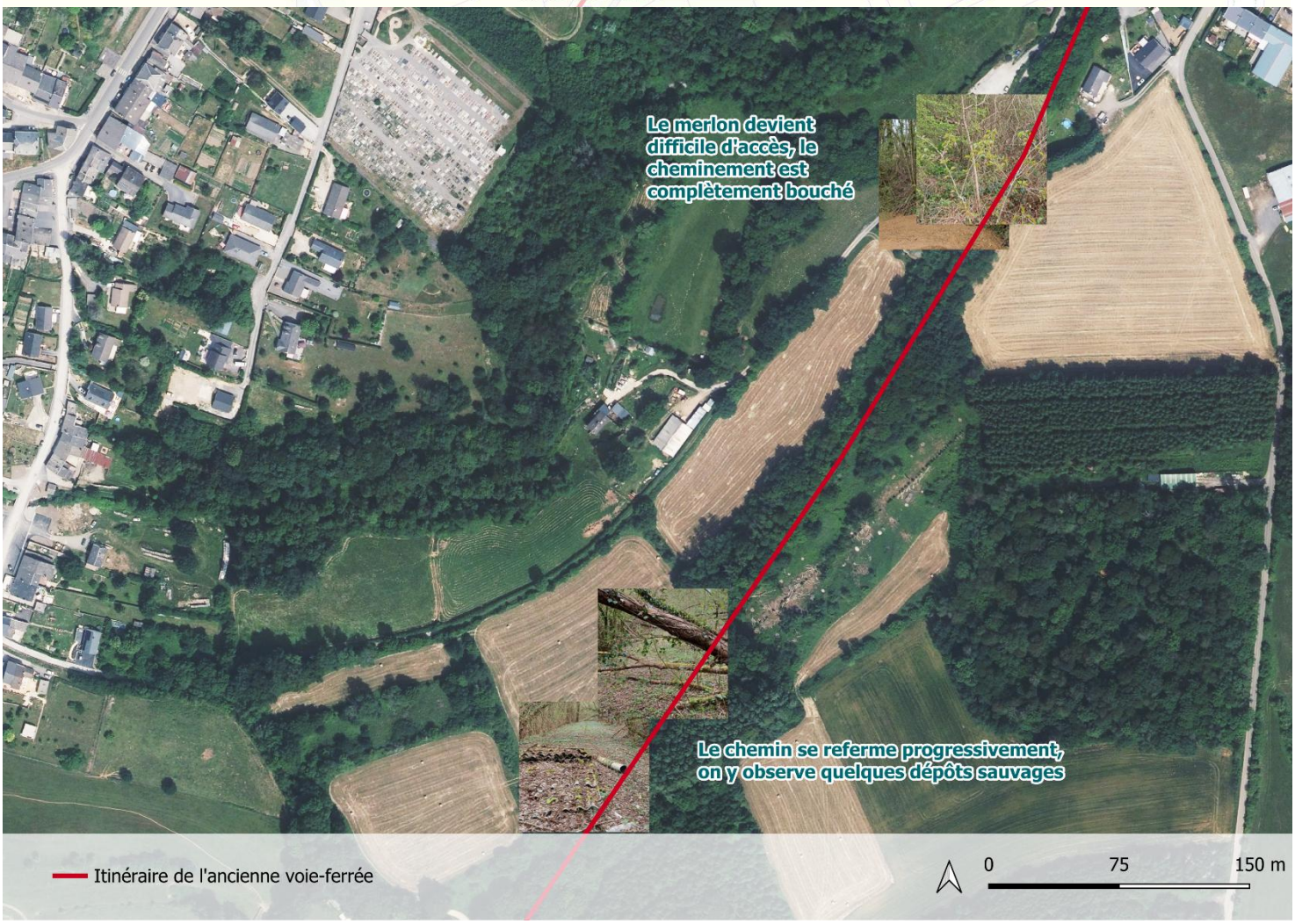

Retour à un milieu boisé
Passage sous les lignes HT
Le paysage s'ouvre, le cheminement est enherbé.
Itinéraire de l'ancienne voie-ferrée
0
75
150 m

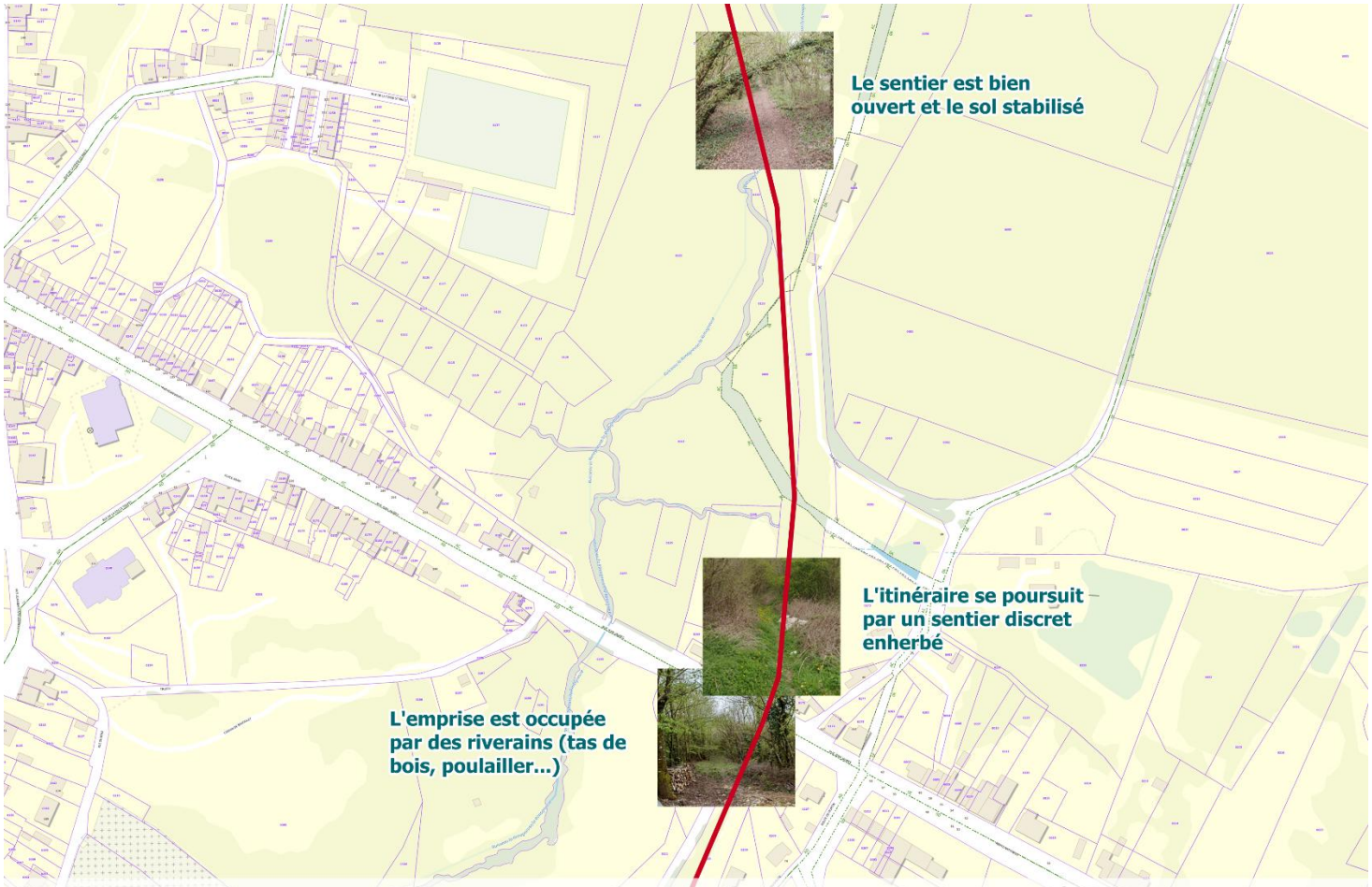

Le tracé débouche sur un chemin agricole bien ouvert
La structure du sol change, le ballast est visible, on passe sur un ouvrage
Puis complètement
Le sentier de referme progessivement

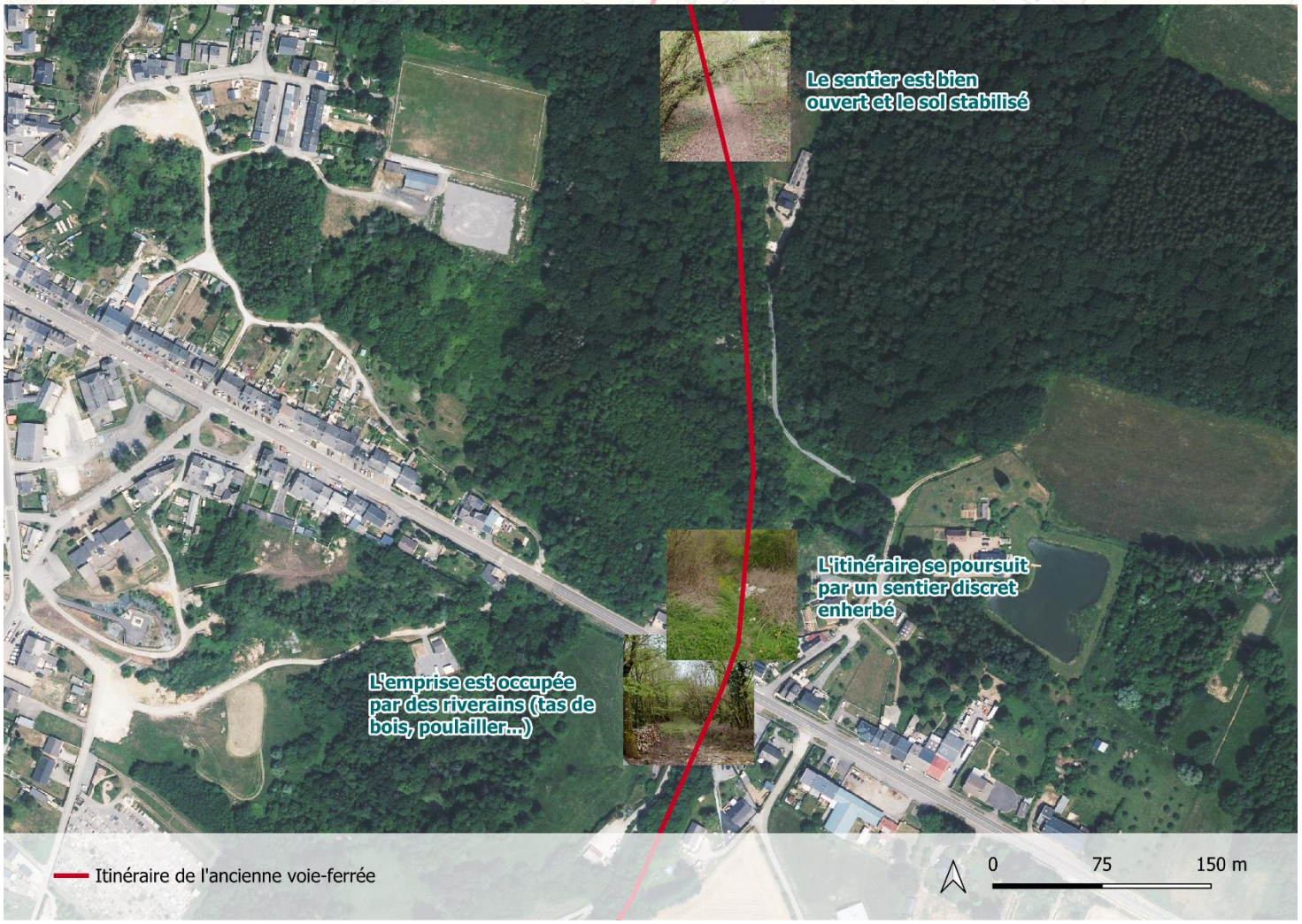

Le tracé débouche sur un chemin agricole bien ouvert
La structure du sol change, le ballast est visible, on passe sur un ouvrage
Puis complètement
Le sentier de referme progessivement
Itinéraire de l'ancienne voie-ferrée
0
75
150 m


Le tracé se poursuit sur un merlon boisé semi refermé.
L'itinéraire passe pas un terrain occupé, le passage est possible à terme. Une alternative par un chemin au sud est envisageable.
Le chemin rejoint le GR654
Le tracé se poursuit sur un merlon boisé semi refermé.
L'itinéraire passe pas un terrain occupé, le passage est possible à terme. Une alternative par un chemin au sud est envisageable.
Le chemin rejoint le GR654
Itinéraire de l'ancienne voie-ferrée
0
75
150 m


Le merlon devient difficile d'accès, le cheminement est complètement bouché
Le chemin se referme progressivement, on y observe quelques dépôts sauvages


Le merlon devient difficile d'accès, le cheminement est complètement bouché
Le chemin se referme progressivement, on y observe quelques dépôts sauvages
Itinéraire de l'ancienne voie-ferrée
0
75
150 m


Le sentier est bien ouvert et le sol stabilisé
L'itinéraire se poursuit par un sentier discret enherbé
L'emprise est occupée par des riverains (tas de bois, poulailler...)


Le sentier est bien ouvert et le sol stabilisé
L'itinéraire se poursuit par un sentier discret enherbé
L'emprise est occupée par des riverains (tas de bois, poulailler...)
Itinéraire de l'ancienne voie-ferrée
0
75
150 m

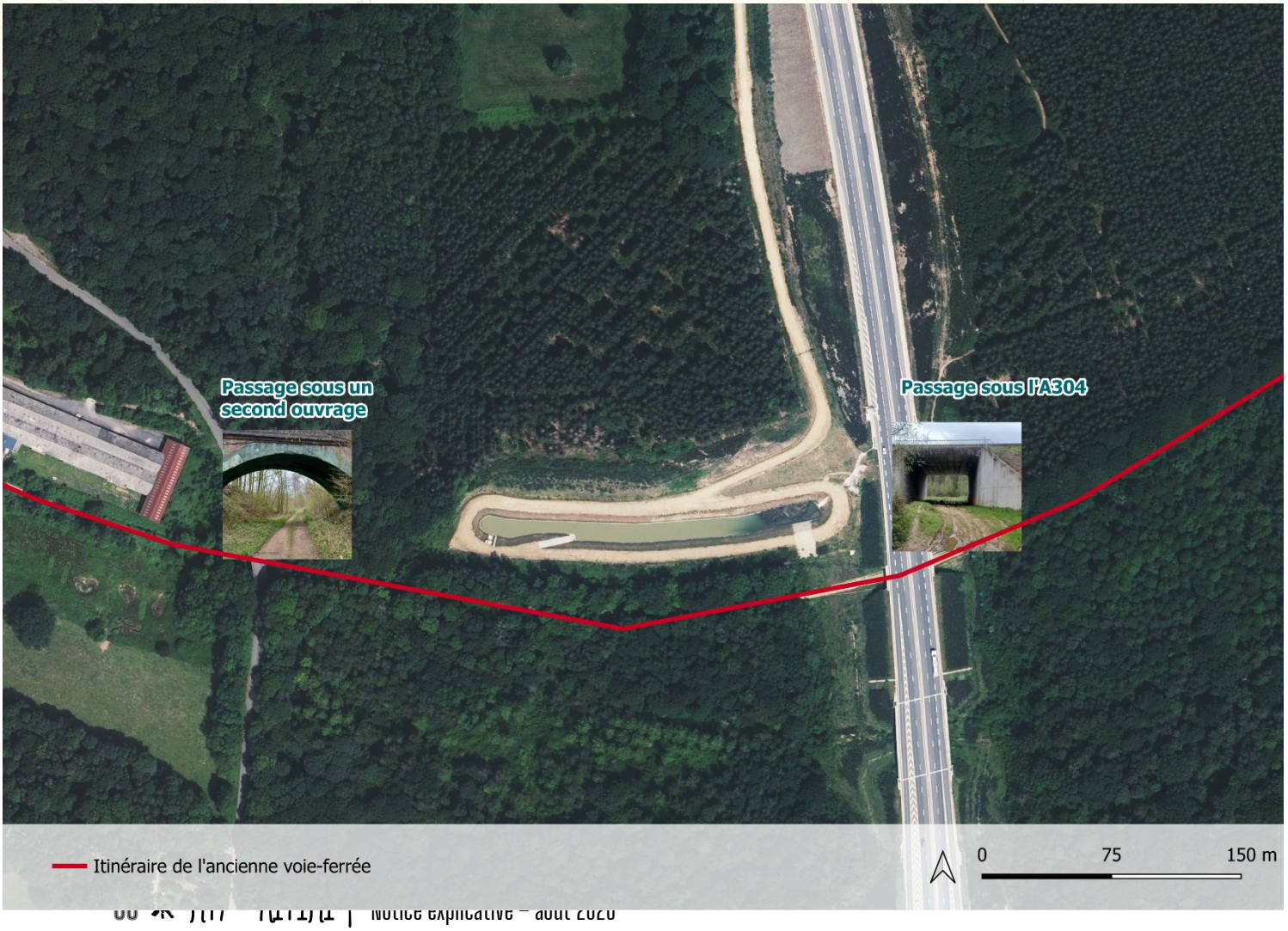

Retour sur un chemin forestier
En arrivant sur la SICA
Passage par la voirie au lieu de longer le grillage


Retour sur un chemin forestier
En arrivant sur la SICA
Passage par la voirie au lieu de longer le grillage
Itinéraire de l'ancienne voie-ferrée
0
75
150 m

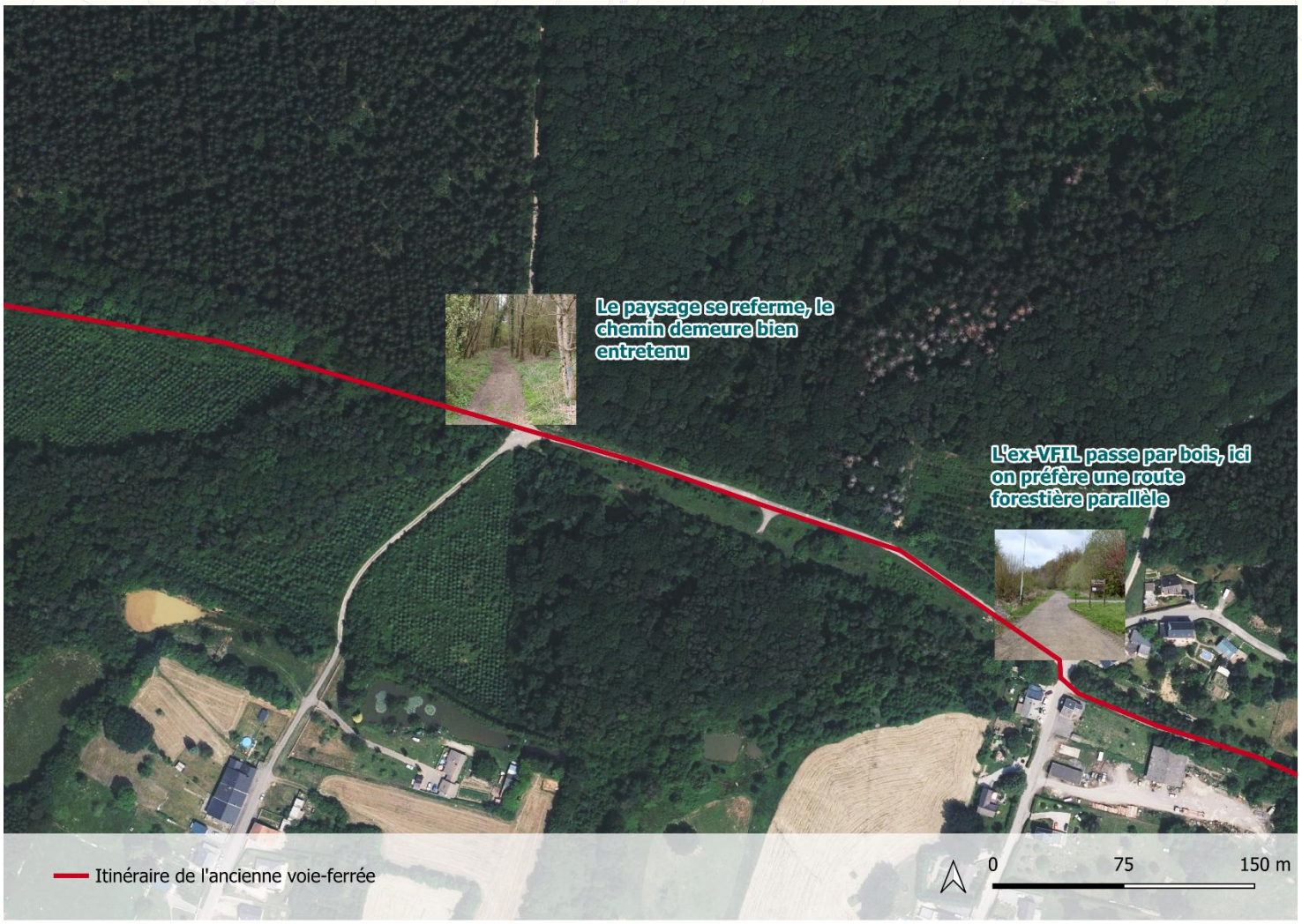

On retrouve la voie vive VPA, la noue canalise un ruisseau
Le chemin est stabilisé, la noue envahie d'arbustes
Une noue mal entretenue déborde sur le chemin

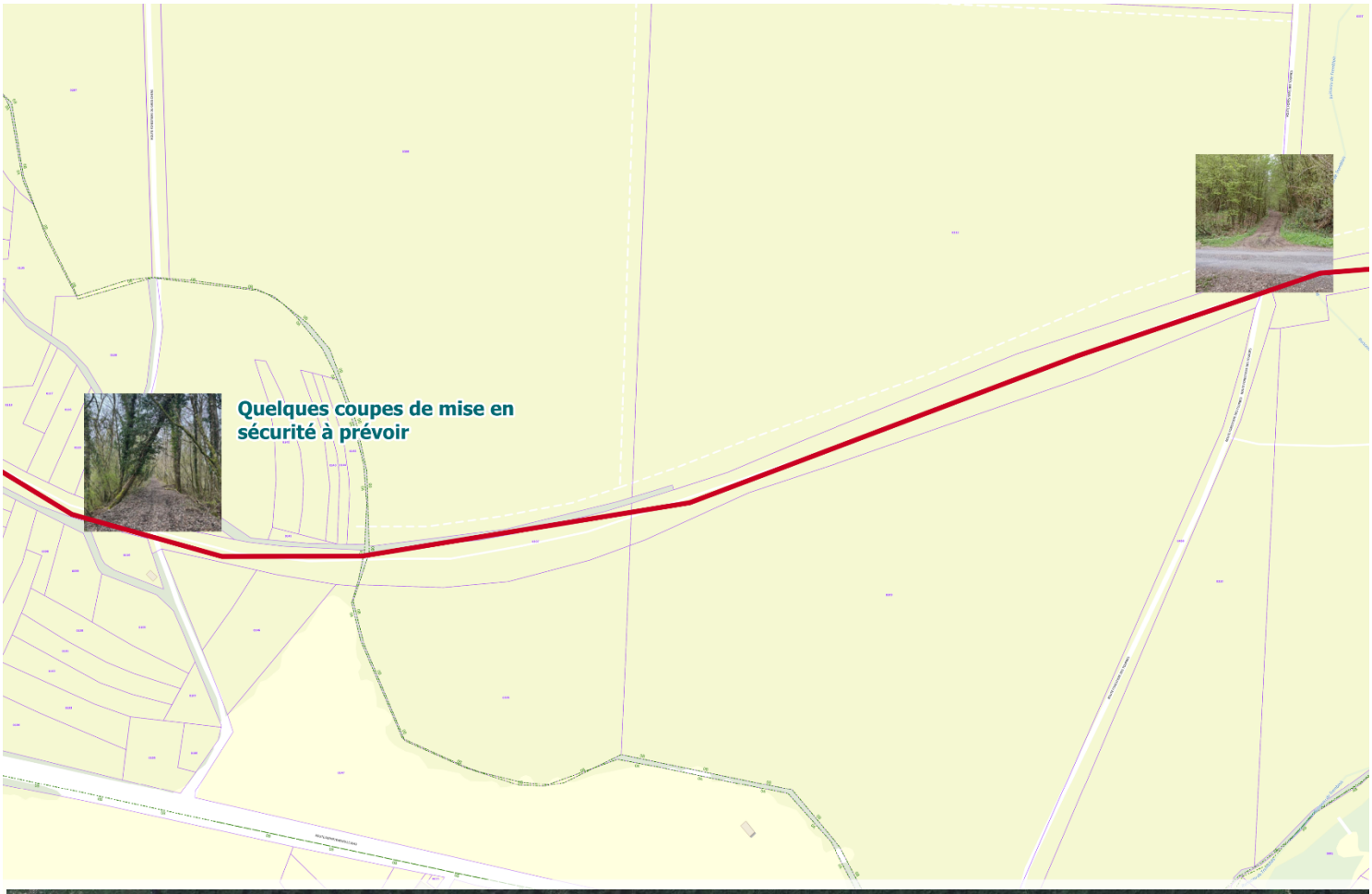

On retrouve la voie vive VPA, la noue canalise un ruisseau
Le chemin est stabilisé, la noué envahie d'arbustes
Une noue mal entretenue déborde sur le chemin
Itinéraire de l'ancienne voie-ferrée
0
75
150 m


Passage sous un
second ouvrage
Passage sous l'A304

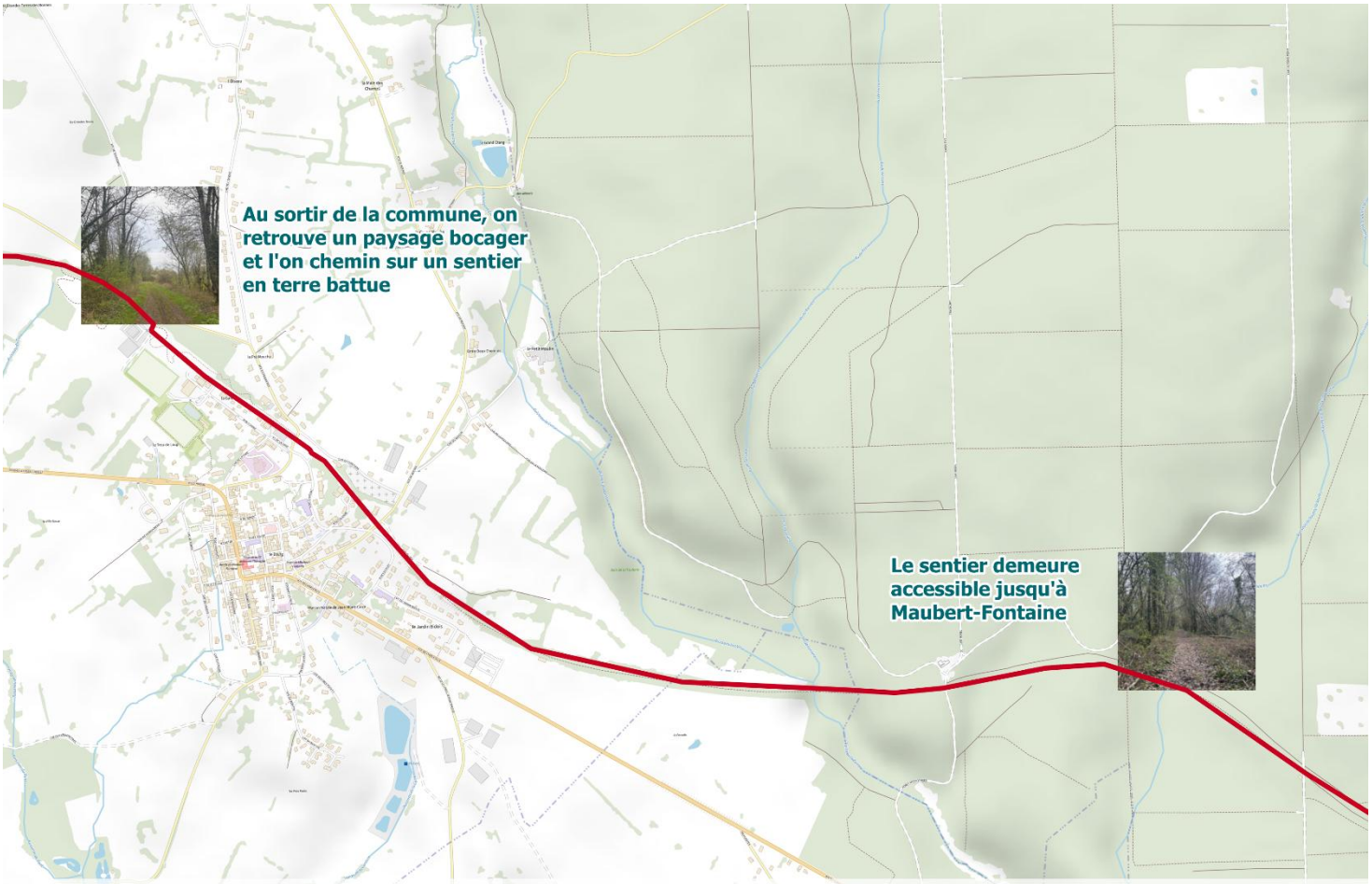

Passage sous un
second ouvrage
Passage sous l'A304
Itinéraire de l'ancienne voie-ferrée
0
75
150 m

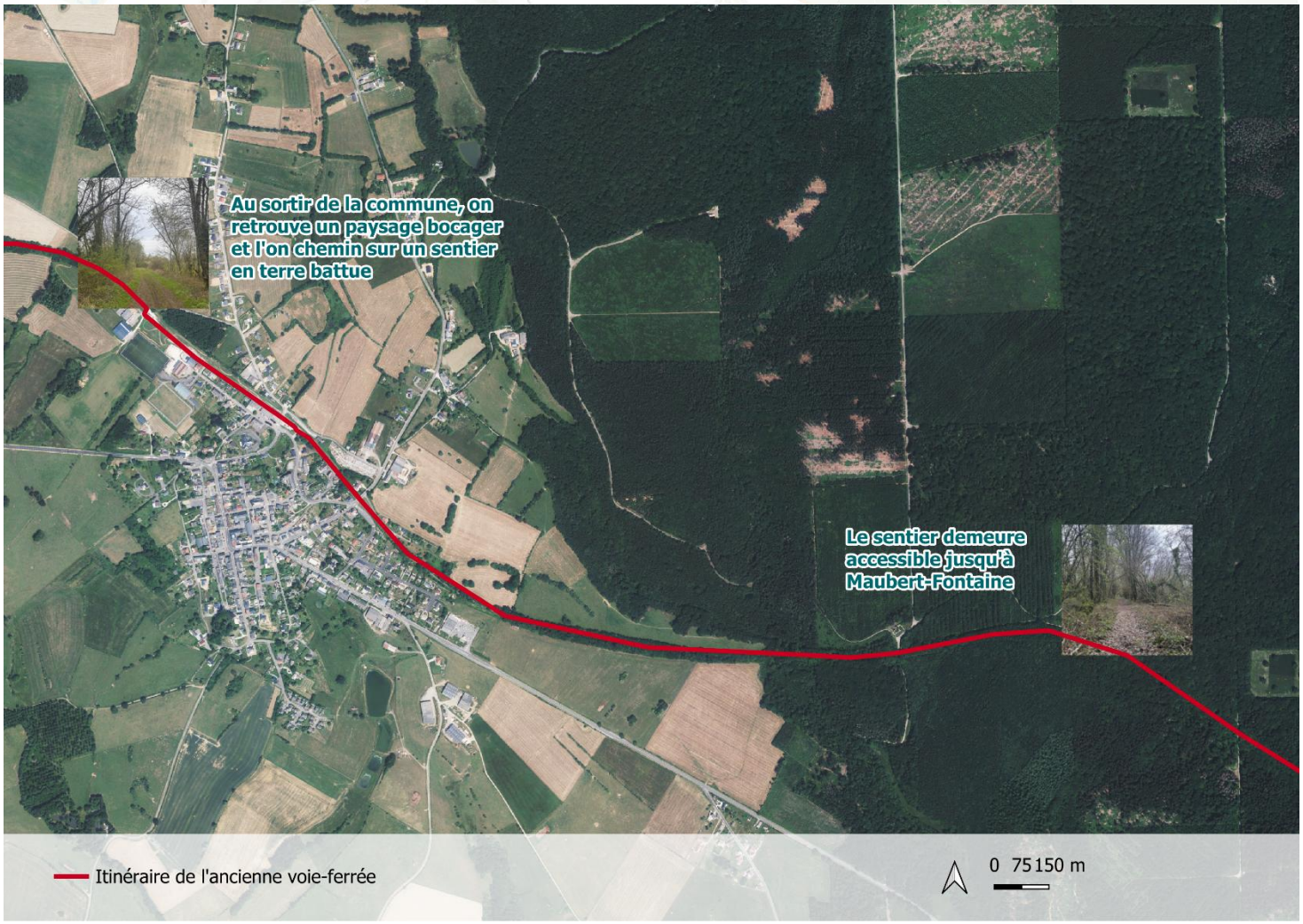

Le paysage se referme, le chemin demeure bien entretenu
L'ex-VFIL passe par bois, ici on préfère une route forestière parallèle


Le paysage se referme, le chemin demeure bien entretenu
L'ex-VFIL passe par bois, ici on préfère une route forestière parallèle
Itinéraire de l'ancienne voie-ferrée
0
75
150 m


Quelques coupes de mise en sécurité à prévoir


Quelques coupes de mise en sécurité à prévoir
Itinéraire de l'ancienne voie-ferrée
0
75
150 m


Au sortir de la commune, on retrouve un paysage bocager et l'on chemin sur un sentier en terre battue
Le sentier demeure accessible jusqu'à Maubert-Fontaine


Au sortir de la commune, on retrouve un paysage bocager et l'on chemin sur un sentier en terre battue
Le sentier demeure accessible jusqu'à Maubert-Fontaine
Itinéraire de l'ancienne voie-ferrée
0 75150 m

Quelques centaines de mètres après, le chemin est stabilisé (GNT)



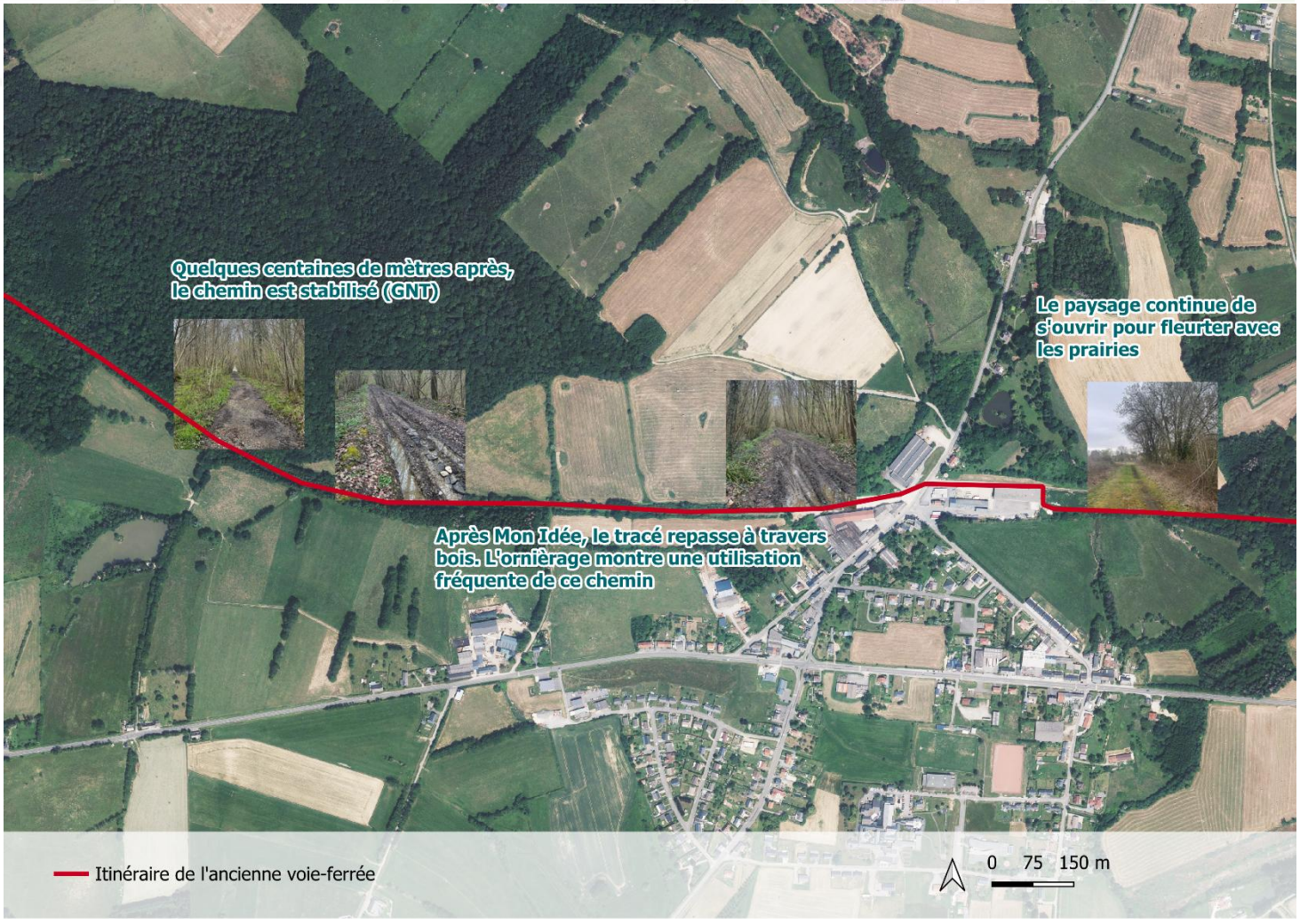


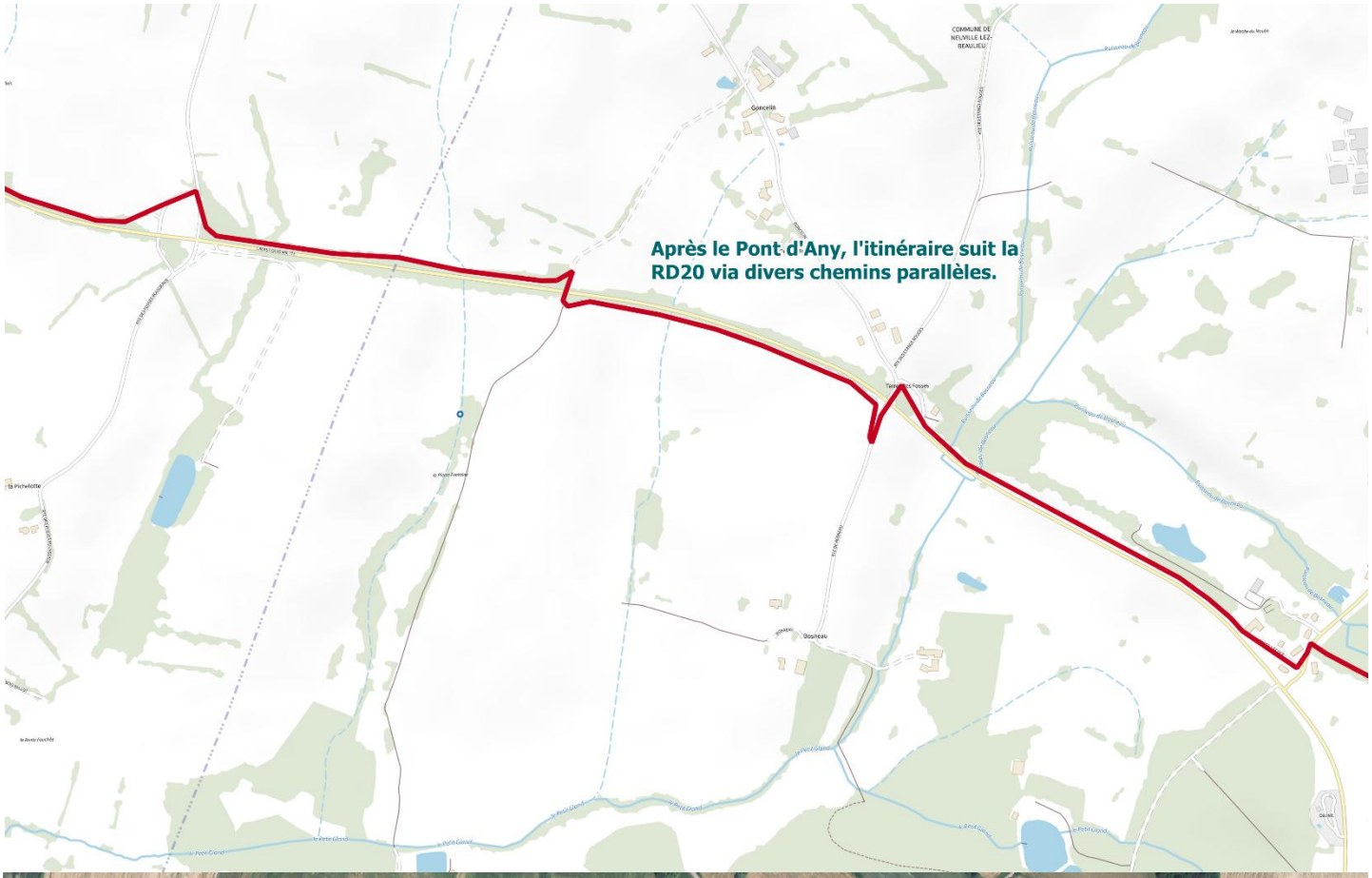
Après Mon Idée, le tracé repasse à travers bois. L'ornièrage montre une utilisation fréquente de ce chemin

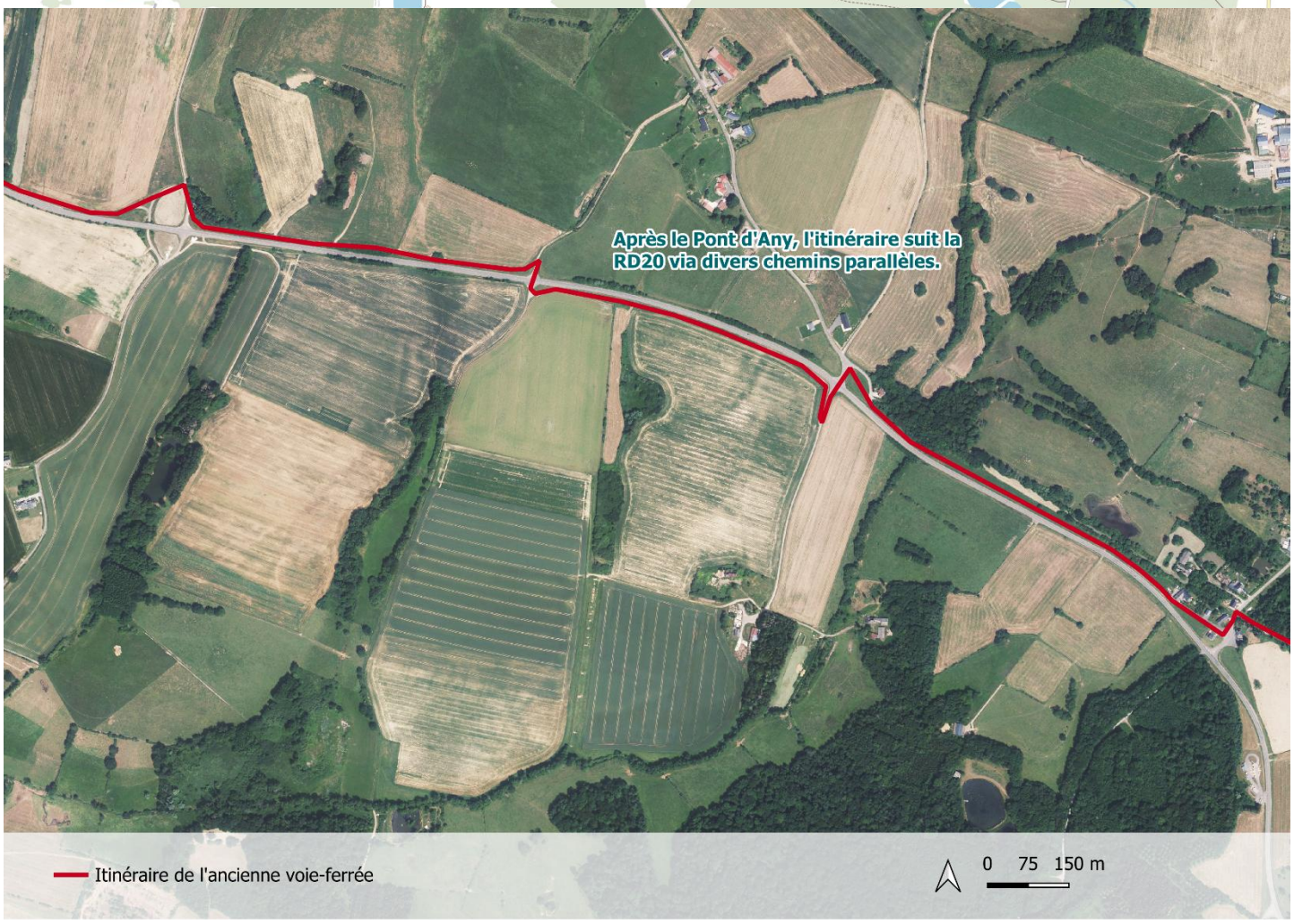


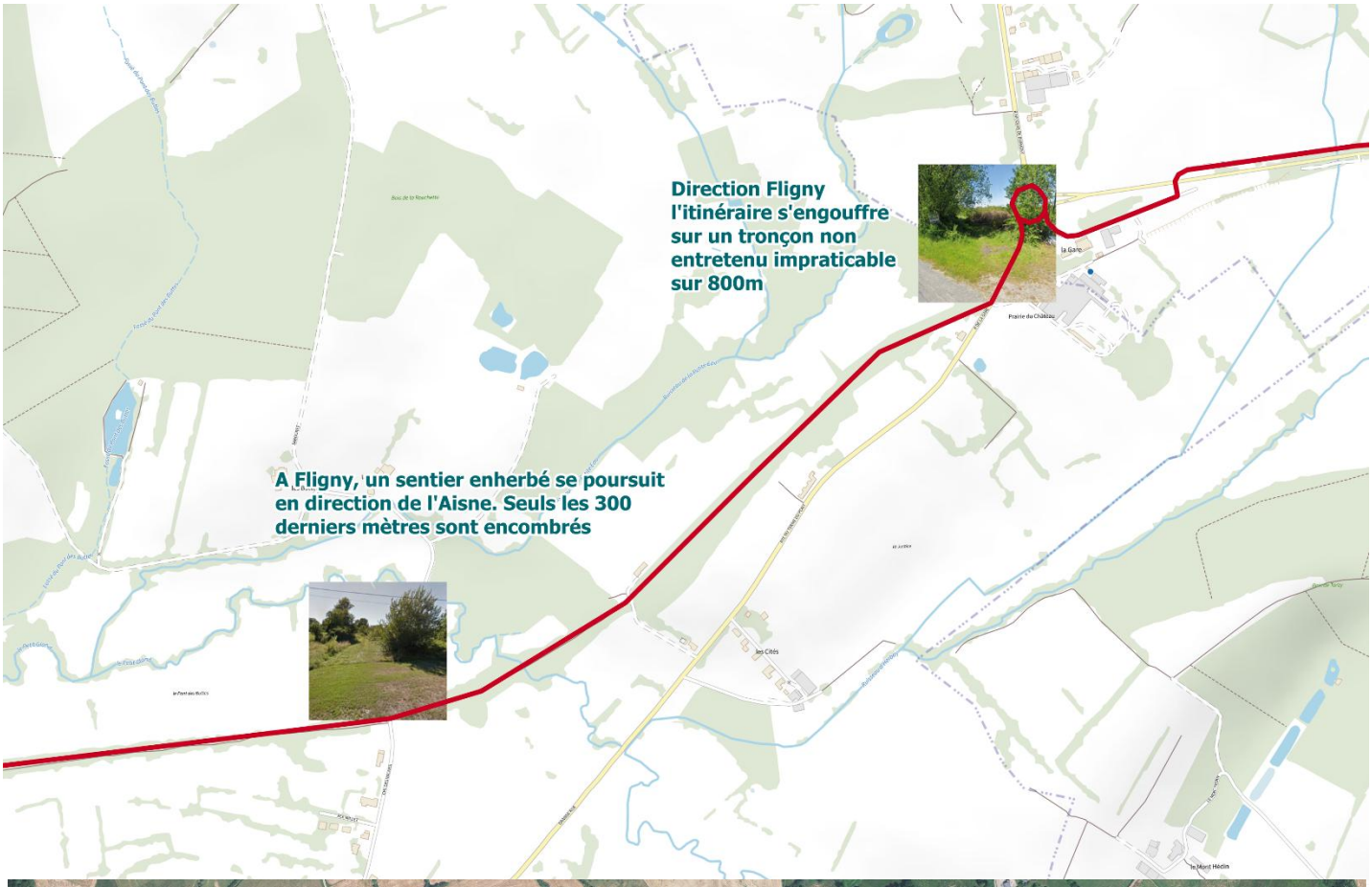
Le paysage continue de s'ouvrir pour fleurter avec les prairies

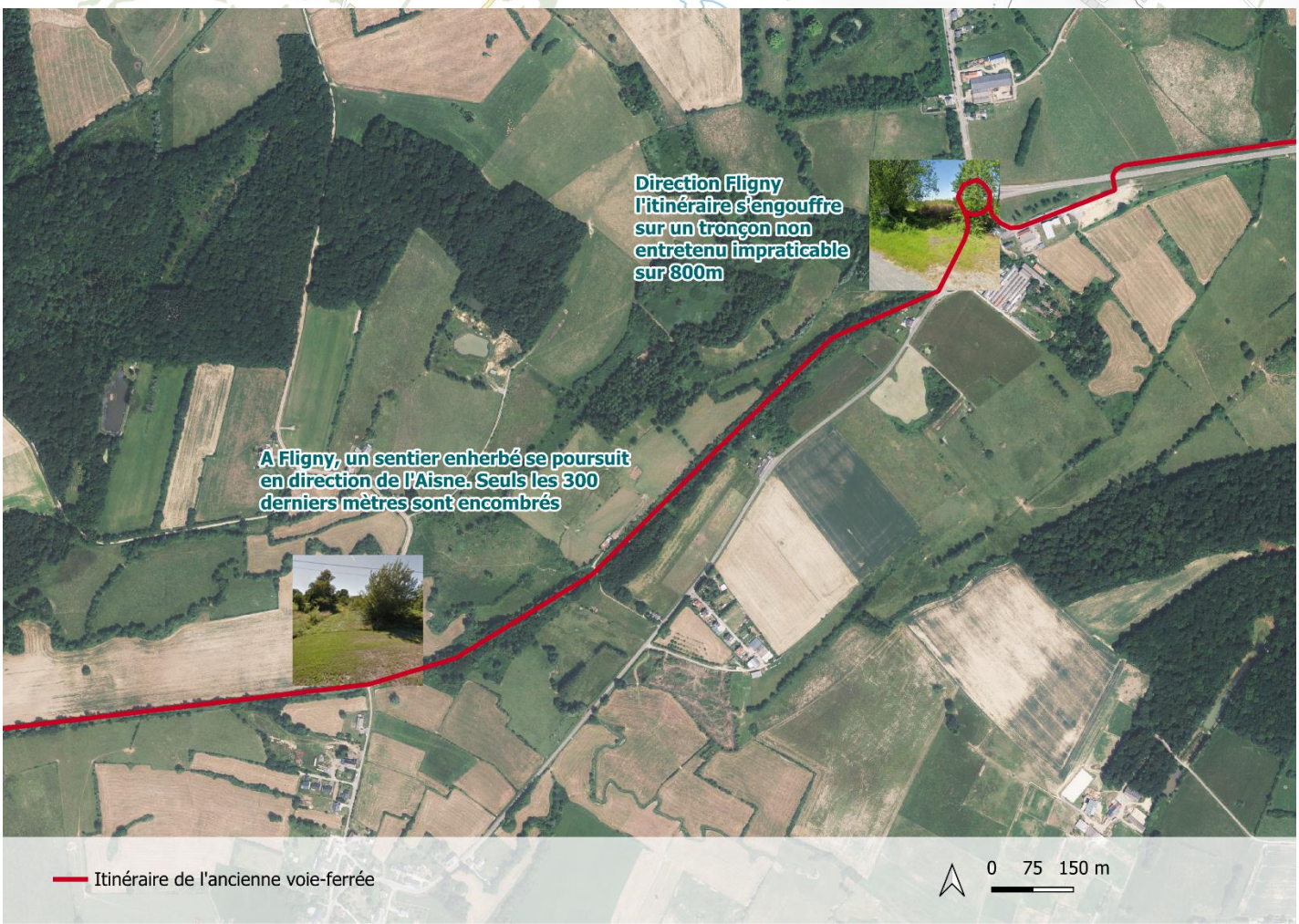





Après le Pont d'Any, l'itinéraire suit la
RD20 via divers chemins parallèles.


Après le Pont d'Any, l'itinéraire suit la
RD20 via divers chemins parallèles.
Itinéraire de l'ancienne voie-ferrée
0 75 150 m


Direction Fligny
l'itinéraire s'engouffre
sur un tronçon non
entretenu impraticable
sur 800m
A Fligny, un sentier enherbé se poursuit
en direction de l'Aisne. Seuls les 300
derniers mètres sont encombrés


Direction Fligny
l'itinéraire s'engouffre
sur un tronçon non
entretenu impraticable
sur 800m
A Fligny, un sentier enherbé se poursuit
en direction de l'Aisne. Seuls les 300
derniers mètres sont encombrés
Itinéraire de l'ancienne voie-ferrée
0 75 150 m

Annexe n°2 :

Représentation cartographique du reportage photographique

Interreg

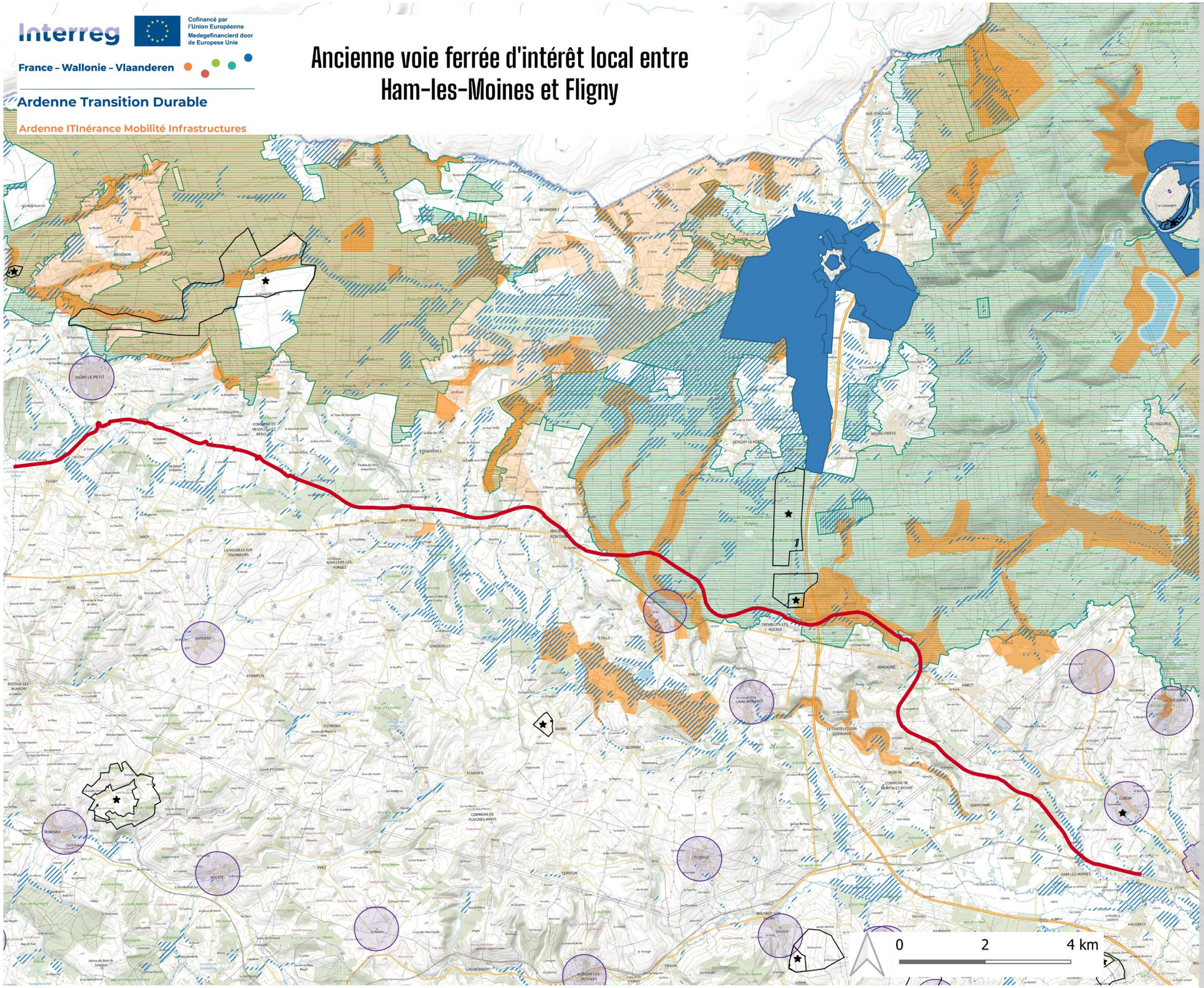
Cofinancé par l'Union Européenne
Medegefinancierd door de Europese Unie

France - Wallonie - Vlaanderen

Ardenne Transition Durable

Ardenne ITInérance Mobilité Infrastructures

Ancienne voie ferrée d'intérêt local entre Ham-les-Moines et Fligny



LEGENDE

- Ancienne voie ferrée
- Patrimoine remarquable
- Sites classés/inscrits
- Protection MH
- Zones humides
- ZNIEFF 1
- ZNIEFF 2
- Natura 2000 - ZPS
- Natura 2000 - ZSC
- Aires de protection_captages
- ★ Point de captage

Sources : PNRA, IGN, Data Grand-Est, DREAL Grand-Est, ARS.
version du 21.07.26

Annexe n°3 :

Inventaire de mares favorables au Triton crêté sur le territoire du Parc naturel régional des Ardennes (ReNArd 2020, Rapport d'étude)

Evaluation de l'état de conservation des populations de Triton crêté (Triturus cristatus) et de ses habitats sur le territoire du Parc naturel régional des Ardennes (Aurore GAYOUT 2022-23, Rapport de stage Master GBI)

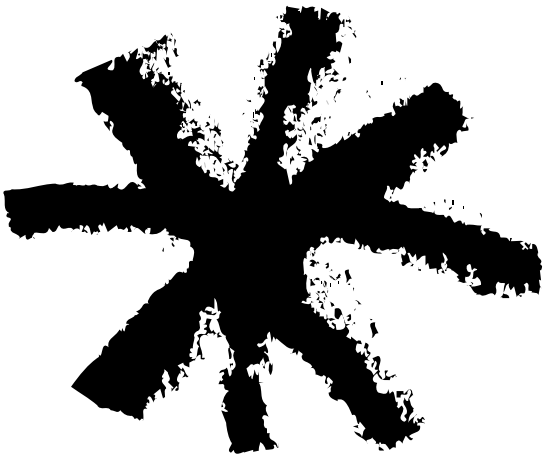
Interreg

Cofinancé par
l'Union Européenne
Medegefinancierd door
de Europese Unie

France – Wallonie – Vlaanderen

Ardenne Transition Durable

Ardenne ITInérance Mobilité Infrastructures



Contacts :

Parc naturel régional des Ardennes
accueil@parc-naturel-ardennes.fr
03.24.42.90.57

Damien Pecheux
Référent coopération européenne, tourisme et géologie
Opérateur Ardenne ITInérance Mobilité Infrastructures

damien.pecheux@parc-naturel-ardennes.fr
07.77.97.94.59

Une autre vie s'invente ici

Parc naturel régional des Ardennes