

Département des Ardennes

Projet d'aménagement du barreau de raccordement entre l'A 304 et la RN 43

Enquête publique
préalable à la déclaration d'utilité publique
du 31 août 2015 au 1^{er} octobre 2015

Conclusions motivées et Avis de la commission d'enquête

Décision du Tribunal Administratif de Châlons-en-Champagne
n° E15000101/51(bis) du 6 juillet 2015
Arrêté préfectoral n° 2015/435 du 7 août 2015

Bernard CARBONNEAUX (président)
Raymonde PAQUIS (membre titulaire)
Michel ZGAJNAR (membre titulaire)
Bernard LUC (membre suppléant)

PREAMBULE

Le Barreau de raccordement, d'une longueur de 3 300 mètres, entre l'A304 (en cours de réalisation) et la RN43, se situe entre le giratoire Nord aménagé par l'Etat au niveau de l'échangeur de Charnois, et le nouveau carrefour giratoire aménagé dans le cadre du projet sur la RN43 au Sud de la Mal Campée (commune de Warcq). Un carrefour giratoire est aménagé avec la RD9, à l'Ouest de l'allée arborée de la Grange-aux-Bois.

Le plan général des travaux détermine la surface de l'emprise à acquérir pour réaliser cette nouvelle route à deux voies, et un certain nombre de parcelles doivent ainsi être acquises, que ce soit à l'amiable ou par voie d'expropriation, par le Conseil Départemental des Ardennes, maître d'ouvrage et expropriant.

Deux enquêtes (conjointes) ont conséquemment été ouvertes par Monsieur le Préfet des Ardennes, dont la première a pour objet de déterminer si l'opération doit être déclarée d'utilité publique (D.U.P.), l'intérêt général l'emportant sur les intérêts particuliers, et la seconde, l'enquête parcellaire, concerne la détermination des parcelles à exproprier et les droits réels immobiliers.

Le rapport et les conclusions motivées relevant de chacune des enquêtes, seront transmis à Monsieur le Préfet des Ardennes dans un délai d'un mois à compter de la réception des registres, augmenté d'un délai supplémentaire accordé par cette autorité administrative.

SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

La commission atteste que :

- l'enquête publique s'est déroulée conformément aux règles imposées en matière de publicité, notamment en application de l'article 11 de l'arrêté préfectoral 2015-435 :
 - dans la presse, par une parution dans deux journaux à diffusion locale, *L'Ardennais/L'Union*, et *Agri-Ardennes*, quinze jours avant le début de l'enquête et au cours des huit premiers jours de celle-ci ;
 - par affichage dans les trois communes concernées par le projet, les maires ayant attesté par un certificat d'affichage le maintien de celui-ci durant toute la durée de l'enquête (l'affichage dans chaque commune ayant par ailleurs fait l'objet d'un contrôle ponctuel par les commissaires enquêteurs lors des permanences) ;
 - par un affichage *in situ* au format A2, ayant fait l'objet d'un constat d'huissier en date du 14 août 2015 ;
 - sur le site Internet de la Préfecture des Ardennes ;

- le dossier d'enquête :
 - a été déposé dans chacune des trois mairies avant le début de l'enquête ;
 - a été intégralement mis en ligne sur le site Internet des Services de l'Etat ;
 - a été mis à la disposition du public, en même temps que le registre, durant toute la durée de l'enquête dans chacune des mairies, aux heures d'ouverture de celles-ci, et durant les permanences de la commission d'enquête ;
- toutes les observations adressées au président de la commission d'enquête, par voie postale ou par courriel, ou même déposées pendant les permanences à Warcq ou en dehors de celles-ci, ont été enregistrées et insérées dans le registre déposé en mairie de Warcq, siège de l'enquête, afin d'être mises à la disposition du public dans les meilleurs délais ;
- les registres D.U.P. ont été clos par le président de la commission d'enquête, le 2 octobre 2015.
- aucun incident n'est venu émailler le déroulement de l'enquête.

La commission mentionne que :

- les observations du public ont été portées à la connaissance du maître d'ouvrage, par la transmission d'un *Procès-verbal de synthèse* accompagné de l'intégralité des contributions écrites. Il a répondu en produisant son *Mémoire en réponse*, l'ensemble des transmissions s'étant effectué dans les délais impartis ;
- de plus, la commission d'enquête lui a posé huit questions écrites, auxquelles il a également répondu sous la forme d'un mémoire ;
- il est à noter que certaines observations émises dans le cadre de cette enquête préalable à la D.U.P. ont été adressées en cours d'enquête au maître d'ouvrage, afin qu'il puisse y identifier d'éventuelles contre-propositions techniquement intéressantes, et pouvant appeler une modification substantielle du projet, et ce en application de l'article L123-14 du Code de l'environnement ;
- afin de bien saisir tous les enjeux inhérents au projet, la commission d'enquête a tenu à rencontrer deux instances particulièrement concernées par cet aménagement, à savoir : la municipalité de Warcq et la Chambre d'agriculture.

SUR LA PARTICIPATION DU PUBLIC

La commission atteste que :

- chaque personne qui en a effectué la démarche a pu accéder au dossier d'enquête :
 - dans sa version "papier", dans chacune des Mairies où se tenaient les permanences (aux heures d'ouverture de celles-ci) ;
 - sur le site Internet des Services de l'Etat.

- chaque personne souhaitant émettre des observations a pu :
 - les exprimer devant les commissaires enquêteurs ;
 - les inscrire sur les registres ouverts à cet effet ;
 - déposer une pièce écrite qui a été par la suite annexée au registre ;
 - les adresser par courrier postal au président de la commission, à l'adresse de la mairie de Warcq, courrier qui a été par la suite annexé au registre ;
 - les transmettre par courriel à l'adresse dédiée, courriel qui a été par la suite annexé au registre.

- bien que la participation du public ait été soutenue, et se soit densifiée progressivement jusqu'à la fin de l'enquête, chaque personne s'étant présentée à un commissaire enquêteur a pu être entendue, parfois longuement, recevoir des explications, exposer sa situation et ses requêtes.

La commission estime que :

- dans l'ensemble, le public a pu bénéficier de bonnes conditions matérielles pour prendre connaissance du dossier, et a eu suffisamment de temps pour formuler ses observations, questions, critiques, suggestions, propositions ou contre-propositions, dans sa commune ou l'une des deux autres communes puisque plusieurs permanences ont eu lieu sur des créneaux horaires différents ;

- la possibilité d'adresser des observations par courriel à la commission d'enquête a représenté un moyen complémentaire souple et efficace. A noter que par ce moyen, les associations de protection pour l'environnement ont participé activement à l'enquête publique et sont à l'origine d'un grand nombre d'observations ;

- 507 remarques du public ont été recensées. Les sujets abordés et leurs critiques sur certains points du dossier ont retenu l'attention de la commission. Les problèmes de la pertinence du projet et des calculs du trafic reviennent le plus souvent et majoritairement dans les observations.

La commission regrette que :

- aucun des quelques habitants de Warcq signataires de la pétition (26 signataires soit 13 adresses différentes) demandant entre autres et tardivement une réunion publique pour obtenir des informations sur le déroulement du chantier, ne se soit présenté (avant ou après la rédaction de cette pétition) à l'une des permanences tenues dans cette commune. Ils auraient ainsi pu obtenir de la commission d'enquête les informations souhaitées ;
- dans l'esprit de la plupart des personnes rencontrées, la réalisation de ce Barreau est déjà engagée. C'est vraisemblablement ce qui explique que les personnes favorables à ce projet se soient peu déplacées.

SUR LE DOSSIER

La commission atteste que :

- le dossier présenté à l'enquête publique contient les pièces nécessaires et réglementairement requises relativement au projet soumis à enquête conformément aux termes de l'article R.123-8 du Code de l'environnement et de l'article R.11-3 du Code de l'expropriation (cf. § 3.3 du rapport d'enquête).

La commission estime que :

sur la forme

- le dossier présenté comptant 353 pages, dont 290 consacrées à l'étude d'impact (élaborée selon une trame réglementaire) comportait un résumé non technique bien rédigé qui a grandement facilité l'accès au dossier et, en tout état de cause, a permis au public une bonne compréhension du projet et de ses divers enjeux ;
- le dossier intègre de multiples études spécifiques ainsi que des études de simulation et d'évolution du trafic récentes réalisées en considérant l'A304 en service.

La commission regrette que :

- le résumé non technique n'ait pas été indépendant du reste du dossier d'enquête de façon à être plus accessible au public ;
- les raisons ayant conduit à la modification du tracé, différent de celui présenté dans le dossier d'enquête n'y aient pas été expliquées.

La commission considère que :

sur le fond

- un déséquilibre discursif, plutôt en défaveur du projet, est ressenti à la lecture du dossier. Les avantages du Barreau y sont présentés avec une argumentation "timorée", tandis que l'étude d'impact représente 80 % environ de la rédaction de ce dossier. Un lecteur averti et impartial ne se laissera toutefois pas déstabiliser.

La commission regrette que :

- les diverses réglementations aient rendu incertaine la frontière entre cette enquête D.U.P. également régie par le Code de l'Environnement, et l'enquête dite "Loi sur l'Eau" qui doit la suivre, notamment concernant les *mesures compensatoires liées à la destruction des milieux humides*.
Les mesures compensatoires et leur planification, réglementairement abordées par l'étude d'impact, sont de ce fait situées dans un entre-deux, ce qui a conduit le Public à multiplier les questions à ce sujet. Comme l'a fait remarquer l'autorité compétente en matière d'environnement dans son avis, le caractère incomplet de cette planification ne déroge pas ici du cadre réglementaire ;
- relativement aux Gaz à Effet de Serre, une étude comparative n'ait pas été réalisée entre la production globale actuelle dans les secteurs de l'avenue Pierquin, de l'avenue De Gaulle à Charleville-Mézières, de la Rocade, du cœur de Warcq-centre et de Manchester, régulièrement affectés de ralentissements et embouteillages, générateurs de pollutions, et la prévision de production globale des gaz à effets de serre (GES) une fois le Barreau et l'A304 en service ;
- pour ce qui est des flux de circulation, les études de trafic ne sont rapportées qu'au périmètre d'étude, ce qui renseigne peu sur l'origine locale, départementale ou interdépartementale du trafic. La distinction entre ces origines reste pourtant fondamentale : pour accéder à l'A304, la circulation émanant du nord et de l'ouest empruntera-t-elle prioritairement le Barreau, ou l'échangeur de Tremblois-lès-Rocroi en évitant le Barreau ?
- Les études sur les effets cumulés A304/Barreau n'aient pas davantage fait l'objet d'un plus long développement.

La commission regrette également que :

- Une étude de la zone de chalandise des hypermarchés situés au sud de l'agglomération n'ait pas été produite. Elle aurait permis de faire ressortir les besoins réels de la population en matière de déplacement ;

- une étude en termes de sécurité et de santé des piétons n'ait pas été réalisée, car ce ne sont notamment pas moins de 9 établissements énumérés ci-dessous qui sont dans l'immédiate proximité des axes à circulation intense, à savoir :

sur l'axe RN 43 / Boulevard Pierquin / avenue Charles De Gaulle :

- l'école de la Bellevue de Warcq,
- la Maison départementale de l'Enfance,
- la Halte-garderie (avenue De Gaulle),
- le Lycée François Bazin,
- le Centre de formation des Apprentis,

Sur l'axe RD 309 / Warcq-Centre / Rue de Warcq / Avenue de Manchester :

- l'école de Warcq,
- le Collège Scamaroni,
- l'école Bronnert,
- le Centre Hospitalier Manchester (dont l'accès aux urgences).

SUR LE PROJET PROPOSE

La commission d'enquête constate que :

- ce projet, correspond à l'application de la décision ministérielle du 5 février 2004 ;
- une concertation préalable a eu lieu règlementairement du 1er au 28 février 2013. Le tracé présenté s'inscrivait dans le fuseau intermédiaire (avec recalibrage de la RD9 entre les deux giratoires). Elle s'est conclue par un ajustement consécutif aux avis du public ;
- la longue comparaison entre les avantages et inconvénients de chacun des fuseaux de passage, a abouti à une solution validée par la Commission permanente du Conseil Départemental le 14 mars 2014. La nécessité de rétablir un chemin agricole parallèle à la voie ferrée, d'avoir une distance de visibilité suffisante avant d'arriver à la RN43 et de minimiser le morcellement du parcellaire agricole de ce secteur, a amené le maître d'ouvrage à présenter un projet évolué par rapport au tracé arrêté par la Commission permanente. Ainsi, le franchissement de la voie ferrée s'effectue au-dessus de celle-ci, et l'aboutissement du Barreau à la RN43 au moyen d'un giratoire situé au haut de la Côte du Temple ;
- les études de simulation de trafic du projet du barreau de raccordement A304-RN43 ont été réalisées pour différentes variantes en 2009 et réactualisées en 2014 par le CEREMA DT Est (ancien CETE de l'Est), qui est intervenu par ailleurs pour le compte de la Ville de Charleville-Mézières dans le cadre de l'étude TCSP et pour le compte de la DREAL dans le cadre du projet A304 ;

- des études spécifiques ont été menées pour :
 - l'hydraulique (modélisation des crues de la Sormonne),
 - la faune-flore (réalisation d'inventaires sur 4 saisons en 2010 et 2014),
 - le paysage, le trafic, le bruit (mesures acoustiques in situ),
 - et l'agriculture en collaboration avec la Chambre d'agriculture des Ardennes ;

- le projet soumis à enquête est issu de contraintes et enjeux résultant de l'étude d'un état initial de l'environnement. Quel que soit le tracé retenu, il s'agira de traverser la zone agricole humide assortie d'enjeux écologiques, et de surcroît inondable, occupée par des réseaux multiples, et supportant une activité humaine dense.

Le projet du Barreau se fonde sur des études récentes intégrant le projet de l'A304.

La commission d'enquête estime par ailleurs, que :

- le projet relie non seulement le nord de l'agglomération et ses territoires contigus à l'A304, mais également tout le Bassin de la Vallée de la Meuse pour lequel le diffuseur de Charnois constitue le branchement le plus direct sur l'axe autoroutier ;

- cet accès direct aux zones commerciales situées au sud du chef-lieu constitue une facilité attendue pour les territoires au nord de l'agglomération ;

- l'appréciation sommaire des dépenses de 29,845 millions d'euros a été estimée en fin d'année 2014 pour les besoins de la D.U.P. Le détail du montant relatif aux "acquisitions" a été demandé par la commission d'enquête et figure dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage (Annexe n°16).

La commission d'enquête rappelle la contre-proposition déposée lors de l'enquête publique :

- Il s'agit de la modification de la configuration du rond-point actuellement implanté sur la RD9, en repensant sa géométrie, ce qui éviterait la création d'un nouveau rond-point, et du coup épargnerait l'Allée de la Grange-aux-Bois ;

Cette proposition a été techniquement invalidée par le maître d'ouvrage (*cf. Procès-verbal de synthèse des observations du public joint en annexe n°14*).

SUR LES IMPACTS AGRICOLES

La commission d'enquête note que :

- le projet se situe dans une zone agricole périurbaine qui nécessite par ailleurs des aménagements utiles à la collectivité. Plus de 18 hectares de terre agricole seront prélevés ;
- les équipements agricoles impactés par le projet seront restaurés.

La commission d'enquête constate que :

- une démarche consensuelle a été très tôt engagée par le maître d'ouvrage en direction des propriétaires, et en tenant compte des intérêts des exploitants sous la médiation de la Chambre d'agriculture : échanges de parcelles agricoles et achats à l'amiable, notamment des délaissés, prise en compte de la plupart des problèmes et volonté de les résoudre ;
- une volonté commune de privilégier des compensations foncières plutôt que financières, dans l'intérêt du monde agricole, se traduit par un partenariat que chacun souhaite voir perdurer afin de répondre aux attentes des différentes parties ;
- néanmoins, l'ensemble des acquisitions ne pourra vraisemblablement pas se faire par cette voie amiable, et des expropriations s'avèreront nécessaires à l'aboutissement du projet.

La commission d'enquête estime en outre, que :

- le projet ne déroge pas à l'esprit de la Charte Foncière du département des Ardennes qui est de préserver le foncier agricole en n'ignorant pas le développement économique du département ;
- le site de 3 ha repéré à Gosséval conviendrait parfaitement à l'accueil de mesures compensatoires, puisqu'il est d'une part situé au sein d'une zone d'intérêt écologique notoire, et que d'autre part il est de moindre intérêt agricole.

La commission d'enquête regrette :

- le flou qui entoure le statut, les modalités de l'aménagement, les droits de passage, et l'entretien ultérieur, concernant le chemin agricole au sud de la voie ferrée consécutif à la fermeture de la RD 309 dont la création est prévue sur une propriété privée (commune de Damouzy) ;

- l'incertitude au sujet des accès aux exploitations, dans l'hypothèse où les échanges parcellaires n'aboutiraient pas.

La collaboration ainsi engagée dans le cadre des échanges, entre le maître d'ouvrage, les propriétaires, et les exploitants sous la médiation de la Chambre d'agriculture, gagnera à se poursuivre afin de permettre à chacun de préserver ses intérêts.

SUR L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

La commission d'enquête constate que :

→ Durant la phase chantier :

- le chantier sera organisé de façon cohérente afin de limiter les déplacements réduisant ainsi les émissions de G.E.S. ;
- les opérations d'abattage des boisements et notamment de l'allée boisée de la Grange-aux-Bois seront effectuées à l'automne en préservant la faune dont les chiroptères. Le reste des opérations de défrichage s'étalera entre septembre et mars (pour éviter la période de nidification des oiseaux) ;
- avant la réalisation des terrassements, un sauvetage des amphibiens présents au sein de l'emprise, dans les mares et les dépressions humides, sera réalisé par un écologue (deux secteurs concernés : la traversée de Gosséval et la rive gauche de la Sormonne entre la rivière et la RD309) ;
- les abris potentiels des reptiles seront enlevés en hiver ou début du printemps (dépôts pierreux, traverses...) ;
- les habitats sensibles sur le plan faunistique feront l'objet d'un balisage. Cette mesure s'appliquera aux milieux arborés, aux prairies humides et aux mares.

La commission d'enquête note que :

- les déblais non-réutilisables seront partiellement employés en modelés paysagers et pour partie stockés dans des zones de dépôts extérieures au chantier sur des sites ne présentant pas de sensibilités écologiques ou hydrologiques. Les terres contaminées par les espèces invasives ne seront pas réutilisées.

La commission d'enquête regrette que :

- la localisation précise des dépôts de matériaux excédentaires ne soit pas d'ores et déjà définie.

La commission d'enquête note que :

→ Durant la phase exploitation :

- la construction d'un viaduc a pour avantage de réduire la surface imperméabilisée par le projet d'environ 0,2 ha, un ouvrage hydraulique de décharge a été ajouté en rive gauche (l = 8,00 m, H = 3,50 m). Ce type d'ouvrage assure la transparence au regard des crues ;
- les impacts du projet et les mesures d'insertion proposées ont aussi fait l'objet d'études détaillées avec modélisation de l'impact du projet sur les crues, la faune-flore, les zones humides, le paysage (réalisation de photomontages) et le bruit (modèles numériques) ;
- les mesures prises pour la protection des eaux superficielles (réseau d'assainissement, bassins de rétention et de traitement...) permettront d'éviter leur pollution. Les rejets seront contrôlés annuellement pendant 5 ans après la mise en service du Barreau, puis tous les 2 ans ;
- pour améliorer la fonctionnalité hydrologique des zones humides affectées par le projet, une culture sera reconvertie en prairie et des cours d'eau en zone alluviale seront reméandrés ;
- trois sites compensatoires ont déjà été choisis, dont deux ne sont pas propriété du maître d'ouvrage et font l'objet de démarche d'acquisition à l'amiable ou de conventionnement ;
- le coût global des mesures liées à la prise en compte des enjeux environnementaux est estimé à 3 868 000,00 € TTC.

Le projet du Barreau a bien pris en compte le volet environnemental sachant qu'il sera ensuite complété par un dossier "loi sur l'eau".

SUR LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES PLANS ET SCHEMAS DE RANG SUPERIEUR

La commission d'enquête estime que :

- le projet est intégré au Schéma de Cohérence Territoriale de Charleville-Mézières approuvé le 17 novembre 2010 ;
- le projet est compatible avec les documents locaux d'urbanisme approuvés de Belval et de Damouzy ainsi qu'avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de Warcq ;

- en raison des mesures prévues pour les eaux et la protection de la faune et de la flore, le projet est compatible avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhin-Meuse ;
- en réduisant les émissions de polluants liés au trafic automobile dans le centre de Warcq et Charleville-Mézières, il est compatible avec le Plan Climat Air Energie Régional de la région Champagne-Ardenne ;
- le projet n'apparaît pas contraire aux orientations du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (trames vertes et bleues) soumis à enquête publique du 1er avril au 20 mai 2015. En effet, le *corridor des milieux ouverts* à restaurer se situerait plutôt au sud de l'A304. Quant au *corridor des milieux boisés*, obéissant à un principe de déplacement parallèle au tracé du barreau, il ne serait de ce fait pas impacté, voire conforté par l'aménagement arboré des remblais et délaissés.

La commission d'enquête note que :

- la compatibilité du projet avec le Plan de Prévention du Risque naturel Inondation de la Meuse sera précisée dans le dossier "Loi sur l'Eau" en cours de réalisation qui sera soumis à enquête publique ;
- la détermination des sites complémentaires ainsi que l'élaboration des travaux à mener pour l'ensemble des sites compensatoires seront détaillées dans le cadre de la réalisation du Dossier " Loi sur l'Eau". La somme des mesures compensatoires représente d'ores et déjà environ 70 % de l'enveloppe compensatoire.

Le projet du Barreau est compatible avec les documents de planification de rang supérieur. Cette compatibilité devra être affirmée après l'enquête publique "loi sur l'eau" en ce qui concerne le Plan de Prévention du Risque Inondation et le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhin-Meuse.

SUR LES IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES ET HUMAINS

La commission d'enquête note que :

⇒ Concernant les nuisances sonores

- l'étude de l'impact acoustique du projet de barreau entre l'A304 et la RN43 a montré que le tracé retenu n'implique aucun dépassement des seuils réglementaires pour les habitations les plus proches du futur barreau ;
- une campagne de mesures sera toutefois réalisée après la mise en service du projet, puis 2 ans après, sur les mêmes points qu'à l'état initial.

⇒ Concernant les chemins et accès

→ Durant la phase chantier :

- l'organisation du chantier sera conçue de manière à minimiser les nuisances vis-à-vis des riverains ; outre les rétablissements des voies interceptées par le projet, la circulation sera maintenue lors des travaux et gérée sur les voies existantes en dehors de la RD309 qui sera coupée ;
- les accès seront préservés et un plan de circulation au sein du bourg sera, le cas échéant, établi par la mairie de Warcq, seule compétente en la matière.

La commission d'enquête regrette que :

- la RD 309 soit fermée à la circulation depuis le début de la réalisation des ouvrages d'art jusqu'à l'ouverture du Barreau, sans autre solution d'itinéraire de substitution avec le risque d'engorger la RN 43.

La commission d'enquête note que :

→ Durant la phase exploitation :

- le chemin de la Grange-aux-Bois sera rétabli,
- le chemin le long de la voie ferrée sera prolongé,
- le passage agricole en rive droite de la Sormonne sous le viaduc sera maintenu,
- un ouvrage hydraulique sera aménagé pour permettre son utilisation par les bovins,
- la rétrocession des chemins aux propriétaires privés ou publics, qui en auront la maintenance aux conditions d'utilisations normales, s'inscrit dans un cadre réglementaire.

une étude de l'aménagement du chemin des Terrasses permettant à certains exploitants de rejoindre la RN43 dans de meilleures conditions, fera l'objet d'une collaboration entre la mairie de Warcq, le Conseil Départemental et la Chambre d'agriculture.

⇒ Concernant le tourisme

La commission d'enquête estime que :

- la distance du barreau au secteur de qualité de la Grange-aux-Bois est telle que les nuisances ne devraient pas l'affecter ;
- des masses boisées implantées le long du tracé routier, constituant des rappels avec le milieu environnant, minimiseront l'impact paysager et touristique du projet ;
- une meilleure desserte routière de ce secteur géographique répondra vraisemblablement aux attentes exprimées en matière de fréquentation touristique.

⇒ Concernant l'aérodrome

La commission d'enquête estime que :

- l'option d'un tracé du barreau de raccordement ou d'une voie de substitution à l'ouest impliquerait la fermeture de l'aérodrome. Cette coupure engendrerait la perte d'un équipement très sensible, difficile à reconstituer à un coût supportable pour le Département.

⇒ Concernant les Impacts socio-économiques

La commission d'enquête reconnaît que :

- le barreau peut être un élément de liaison majeur entre les différents quartiers périurbains et sa réalisation un paramètre déterminant pour l'évolution de la Zone d'Aménagement Economique (ZAE) de Warcq. Le tracé actuel et son giratoire sur la RD9 s'inscrirait de la sorte dans la logique du Projet d'Aménagement et de Développement Durable de Warcq ;
- un aménagement au niveau de l'échangeur du Charnois pour une desserte directe de l'entreprise de BTP existante au sein de la ZAE (aménagement dont l'ébauche technique a été dernièrement réalisée par le maître d'ouvrage) présente **un intérêt certain en terme de sécurité pour les usagers du secteur** ;
- des effets temporaires, bénéfiques en termes d'emplois sur le BTP local, seront à enregistrer ;
- le projet s'inscrit dans la logique du Conseil Départemental des Ardennes de proposer des investissements permettant de désenclaver les Ardennes, de faciliter les échanges économiques et de raccorder le train du développement au plus grand bassin de population du département.

**Le projet du Barreau est assorti d'une prise en compte des intérêts locaux, des professionnels, et des particuliers ;
il contribue à l'essor économique du département.**

SUR LES EXPROPRIATIONS

La commission d'enquête rappelle que :

- les acquisitions des parcelles agricoles ont été envisagées prioritairement à travers une démarche consensuelle, très tôt engagée par le maître d'ouvrage en direction des propriétaires. Ainsi, des échanges de parcelles agricoles et achats à l'amiable sont privilégiés. (Les intérêts des exploitants n'ont pas été ignorés notamment grâce à la médiation de la Chambre d'agriculture) ;
- il est certain que le site de 3 ha repéré à Gosséval, conviendrait parfaitement à l'accueil de mesures compensatoires, puisqu'il est d'une part situé au sein d'une zone d'intérêt écologique notoire, et que d'autre part il est de moindre intérêt agricole.

La commission d'enquête estime que :

- pour ce qui est de l'emprise, la totalité des acquisitions foncières nécessaires au projet ne se solutionnera vraisemblablement pas par la voie amiable, au regard du positionnement actuel de certains propriétaires durant cette phase d'enquête publique ;
- pour ce qui est des mesures compensatoires ciblées sur le site de Gosséval, l'acquisition est un moyen d'assurer leur pérennité eu égard à la nécessité réglementaire de les réaliser et de les sécuriser. De plus, sa proximité du projet et sa nature la rendent propice à cette destination.

La commission note que :

- l'acquisition de cette zone ne lèserait pas l'exploitant actuel qui pourrait continuer à profiter du site par conventionnement.

S'agissant donc de l'acquisition de parcelles ou fractions de parcelles du domaine privé il s'agira de privilégier les accords amiables.

En cas d'échec sur les acquisitions nécessaires à l'emprise, il y aura lieu de conduire une procédure d'expropriation, conformément au Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

SUR LES OBJECTIFS DU PROJET

La commission d'enquête a d'abord hiérarchisé les objectifs au regard du degré d'importance qu'elle pourrait leur octroyer, à savoir :

1. contribuer à la sécurité des riverains et des usagers (piétons, automobilistes,...),
2. réduire les nuisances pour les riverains, et améliorer leur qualité de vie suite à la mise en service de l'A304,
3. créer un accès au nord de l'agglomération depuis l'A304 en délestant la rocade de Charleville-Mézières, en particulier du trafic des poids lourds et réciproquement,
4. réorganiser et apaiser les circulations routières dans Warcq (suppression de l'accès par la RD309),
5. respecter et protéger l'environnement notamment en réduisant globalement les nuisances et pollutions diverses,
6. réduire le trafic de transit sur la RN43 entre la côte du Temple et le diffuseur de l'A304 au lieudit "Le Piquet" (commune de Tremblois-lès-Rocroi),
7. optimiser l'accès aux zones d'activités économiques.

La commission d'enquête considère que :

- les très importants flux de circulation entrant actuellement dans Warcq (Boulevard Pierquin ou Warcq-centre), et dans Charleville-Mézières (Avenue De Gaulle, puis Rocade, ou Rue de Warcq puis Avenue de Manchester), constituent un danger immédiat pour les piétons ;
- ce danger est également présent pour les automobilistes eux-mêmes du fait de la cohabitation avec de très nombreux poids lourds, notamment aux heures de forte affluence, sur des routes inadaptées ou dans les rues étroites de Warcq centre, ou du fait du franchissement d'un carrefour potentiellement accidentogène au bas de la Côte du Temple et d'un passage à niveau sur la RD 309.

→ Au regard de l'objectif n° 1 :

L'aménagement du barreau contribuera à la sécurité des riverains des voies urbaines actuellement saturées et à celle des usagers (piétons, automobilistes,...)

- Ces flux de circulation constituent une menace pour la santé de chacun, du fait de la multiplication des embouteillages aux heures de pointe et de l'accroissement de la pollution chimique et sonore qu'ils engendrent, alors que des poids lourds sont notamment obligés de stopper et redémarrer au niveau des huit feux tricolores de la RN43.

→ Au regard de l'objectif n° 2 :

L'aménagement du barreau réduira les nuisances pour les riverains des voies urbaines actuellement saturées, et améliorera leur qualité de vie.

- La circulation issue du sud et de l'est à destination du centre-ville continuera d'emprunter la Rocade. Une partie du très important flux de circulation à destination des territoires du Nord-Ardenne (vers Renwez – Revin – Givet) trouvera intérêt à quitter l'A304 et emprunter ce Barreau. Il en va de même avec le trafic inverse. Conséquemment, la rocade de Charleville-Mézières se verra délester d'une partie de sa circulation et particulièrement du trafic des poids lourds.

→ Au regard de l'objectif n° 3 :

Le projet du barreau offrira un accès privilégié aux territoires situés au nord de l'agglomération depuis l'A304 et contribuera à soulager la rocade de Charleville-Mézières de sa circulation, notamment des poids lourds.

La commission d'enquête remarque cependant que :

- afin d'apaiser la circulation dans Warcq, et notamment celle se dirigeant vers le Quartier de Manchester, puis la Rocade, le maître d'ouvrage a prévu la fermeture de la RD 309. Il prend ainsi en compte les demandes exprimées lors de la concertation préalable. En conséquence, le flux de circulation empruntant cette voie qui constituait un raccourci, disparaîtra ;
- néanmoins, il est à craindre qu'un autre "raccourci" de substitution ne soit emprunté, à savoir quitter le barreau par le nouveau giratoire de la RD 9, et s'engouffrer par La Promenade des Pavants vers le cœur du "Vieux Warcq", ce qui ruinerait cet objectif d'apaisement de la circulation.

→ Au regard de l'objectif n° 4 :

L'aménagement du barreau permettra de réorganiser et apaiser les circulations routières dans Warcq (suppression de l'accès par la RD309), sous réserve de dissuader ou d'empêcher la circulation par tout moyen technique préventif de saturer le cœur de Warcq centre, depuis la Promenade des Pavants.

La commission d'enquête estime que :

- en proposant une fluidification du trafic sur un tronçon routier uniforme et sans obstacle, comparativement à celui empruntant un cheminement urbain régulièrement interrompu et parfois pentu, le projet contribuera à réduire les pollutions d'origine routière ;
- la réalisation du projet respecte bien les exigences de la séquence "éviter – réduire – compenser".

→ Au regard de l'objectif n° 5 :

L'aménagement du barreau contribuera à la préservation de l'environnement notamment en participant à la réduction des nuisances et pollutions diverses.

La commission d'enquête considère que :

- le trafic routier empruntant actuellement la RN 43 depuis "Le Piquet" à destination de Charleville-Mézières nord (et inversement), trouvera une commodité à "prendre le barreau" pour rejoindre l'A304.

→ Au regard de l'objectif n° 6 :

L'aménagement du barreau réduira le trafic dans les communes de Rimogne, Lonny et Cliron.

La commission d'enquête note que :

- le barreau optimisera l'accès à la Zone Emeraude de Tournes Cliron et à la ZAE de Warcq et favorisera ainsi leur extension par une meilleure desserte.

→ Au regard de l'objectif n° 7 :

L'aménagement du barreau favorisera l'accès aux zones d'activité économiques.

**L'atteinte de ces objectifs
traduit les avantages du projet.**

La commission d'enquête a par ailleurs, perçu certains inconvénients du projet :

- Il est indéniable que, en raison d'investissements sentimentaux et humains, le fait de toucher à la propriété privée pour réaliser le projet est ressenti par certains comme une agression.
- Le projet du barreau va dans un premier temps, apporter de sérieuses perturbations aux exploitations agricoles avant que celles-ci ne soient reconstituées. Cela génère des craintes et des travaux supplémentaires que propriétaires et exploitants devront supporter.
- Sur un secteur géographique déjà abondamment pourvu en infrastructures (routières et autoroutière, industrielles, ferroviaire et de loisirs) l'aménagement du barreau vient encore s'ajouter.
- Ce projet porte atteinte de façon regrettable à l'intégrité et au caractère patrimonial de la magnifique allée arborée conduisant à La Grange-aux-Bois. Il crée de plus, une rupture dans l'homogénéité de cette vaste propriété.
- Quel que soit l'aménagement réalisé, il n'en demeure pas moins que cette infrastructure viendra modifier le charme et la quiétude de ce site encore préservé.

- Les contraintes techniques liées à la réalisation du tracé conduisent à une situation pouvant paraître déraisonnable, en obligeant à la création d'un nouveau rond-point dans la proximité immédiate d'un giratoire déjà existant sur la RD 9.

ANALYSE BILANCIELLE

- L'atteinte à la propriété est limitée au regard de l'intérêt public du projet, et ce d'autant que le maître d'ouvrage a d'emblée manifesté le souhait de la limiter, et de chercher des modalités d'atténuation ou de compensation respectueuses des intérêts de chacun.
- Le coût de l'opération ne semble pas excessif au regard de projets similaires et des avantages qu'elle présente. Pour la commission d'enquête, le coût annoncé de 30 millions d'euros peut s'inscrire raisonnablement dans la programmation budgétaire pluriannuelle du maître d'ouvrage.
- 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 au moment de l'enquête "Loi sur l'eau".
- 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 le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhin-Meuse, et avec le Plan Climat Air Energie Régional, 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 (Schéma de Cohérence Territoriale de Charleville-Mézières, Projet d'Aménagement et de Développement Durable de Warcq, Plan d'Occupation des Sols de Belval, Plan Local d'Urbanisme de Damouzy), il ne présente pas d'inconvénients au regard de l'aménagement des territoires urbains ou de la vie sociale de leurs habitants.
- L'atteinte à l'intégrité de l'allée arborée de la Grange aux Bois résulte des contraintes techniques incontournables liées au tracé, et une restructuration bien pensée de cette entrée pourra préserver le caractère et l'esthétique du lieu.
- Au vu du consensus qui s'est installé entre le maître d'ouvrage et la profession agricole, les perturbations induites par le projet devraient être minimisées et les problèmes trouver leurs solutions.
- Il est admis par tous que le fait de vivre dans un secteur péri-urbain expose à des aménagements à usage collectif qui remanient les habitudes et le paysage.
- La juxtaposition des deux giratoires sur la RD9 peut paraître illogique ou surprenante mais n'est pas le fait du projet lui-même. Elle résulte d'une implantation inadaptée de l'ancien giratoire.

- L'aménagement du barreau contribuera à la sécurité des riverains des voies urbaines actuellement saturées et à celle des usagers (piétons, automobilistes,...)
- Il réduira les nuisances pour les riverains des voies urbaines actuellement saturées, et améliorera leur qualité de vie.
- Il offrira un accès privilégié aux territoires situés au Nord de l'agglomération depuis l'A304 et contribuera à soulager la rocade de Charleville-Mézières de sa circulation, notamment des poids lourds.
- Il contribuera à la préservation de l'environnement notamment en participant à la réduction des nuisances et pollutions diverses.
- Il réduira le trafic dans les communes de Rimogne, Lonny et Cliron.
- il favorisera l'accès aux zones d'activité économiques.
- Il permettra de réorganiser et apaiser les circulations routières dans Warcq par suppression de l'accès par la RD309.

A ce propos, la commission d'enquête oppose que :

- la saturation du cœur de Warcq centre, depuis la Promenade des Pavants reste prévisible du fait de la possibilité de sortie du Barreau sur la RD 9. En conséquence, il y aura lieu de prendre toute mesure nécessaire afin d'éviter cette situation.

L'analyse bilancielle ainsi conduite fait ressortir que le projet de Barreau de raccordement A304-RN43 présente des avantages qui l'emportent largement sur les inconvénients perçus.

EN CONCLUSION

Compte tenu de ce qui précède,

- après lecture de l'avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement,
- après étude des pièces du dossier soumis à enquête,
- après examen des observations recueillies auprès du public au cours de l'enquête,
- après analyse des informations reçues au cours des permanences,
- après entretiens avec les techniciens de la Chambre d'Agriculture, avec la Municipalité de Warcq, avec le maître d'ouvrage et après avoir pris connaissance de son mémoire en réponse,

La commission d'enquête rappelle l'importance qu'elle accorde aux points suivants :

- il est souhaitable que la collaboration engagée dans le cadre des échanges, entre le maître d'ouvrage, les propriétaires, et les exploitants sous la médiation de la Chambre d'agriculture, puisse se poursuivre afin de permettre à chacun de préserver ses intérêts,
- les accords amiables devront être privilégiés lors de l'acquisition de parcelles du domaine privé, pour l'emprise elle-même ou pour les mesures compensatoires et particulièrement sur le site de Gosseval.
- dès le début des travaux et jusqu'à l'ouverture de l'A304 et du Barreau, la fermeture de la RD309 va poser problème aux heures de pointe : il s'agira d'y apporter une solution.
- Une réhabilitation du chemin des Terrasses permettant à certains exploitants de rejoindre la RN43 dans de meilleures conditions s'avère indispensable.
- un aménagement au niveau de l'échangeur du Charnois pour une desserte directe de l'entreprise de BTP existante au sein de la ZAE présente un intérêt certain en terme de sécurité pour les usagers du secteur.

La commission d'enquête après avoir énoncé les préconisations ci-dessus, émet à l'unanimité,

**Un AVIS FAVORABLE
à la déclaration d'utilité publique**

**du projet de barreau de raccordement
entre l'autoroute A304 (diffuseur de Charnois) et la RN 43**

Avis assorti d'une réserve :

→ le maître d'ouvrage devra prendre l'engagement de concevoir tout moyen technique dissuadant ou empêchant la circulation de saturer le cœur du village de Warcq depuis le giratoire sur la RD9.

Fait à Charleville-Mézières, le 10 novembre 2015

Bernard CARBONNEAUX
Président de la commission

Raymonde PAQUIS
Membre titulaire

Michel ZGAJNAR
Membre titulaire

