

Projet d'aménagement du barreau de raccordement entre l'A304 et la RN43 sur les communes de Belval, Damouzy et Warcq

Demande d'autorisation à délivrer au titre de la "loi sur l'eau"

et demande de dérogation pour la destruction d'aires de repos et de
reproduction d'espèces animales protégées et leur capture

RAPPORT et CONCLUSIONS du commissaire-enquêteur



Enquête publique du 17 octobre 2016 au 17 novembre 2016

Désignation du Tribunal Administratif n° E16000099/51 du 7 septembre 2016
Arrêté préfectoral n° 2016/524 en date du 22 septembre 2016

Raymonde PAQUIS
Commissaire enquêteur

SOMMAIRE

A – RAPPORT D'ENQUETE

Chapitre I – PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE

I.1 - Objet de l'enquête publique.....	1
I.2 - Cadre juridique.....	1-2
I.3 - Constitution du dossier.....	2-3

Chapitre II – ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

II.1 – Références.....	4
II.2 - Dates de l'enquête.....	4
II.3 - Consultation du dossier par le public.....	4
II.4 – Publicité.....	4-5
II.5 - Registres d'enquête.....	5
II.6 - Rencontres préalables.....	5-6
II.7 - Visite des lieux	6

Chapitre III – RESUME SUCCINCT ET FACTUEL DU PROJET

III.1 - Présentation du projet	6-7
III.2 - Rappel des études et décision préalables aux choix du projet soumis à l'enquête....	8
III.2.1 - Analyse multicritères des fuseaux proposés.....	9
III.2.2 - Justification de la solution retenue.....	10
III.3 - Localisation et description des travaux.....	10
III.3.1 - Tracé routier et ouvrages d'art.....	10-11
III.3.2 - Travaux et ouvrages annexes.....	11-12
III.4 - Document d'incidence.....	12
III.4.1 - Périmètre d'étude de l'état initial.....	12
III.4.2 - Analyse de l'état initial.....	12 à 18
III.4.3.- Incidences du projet sur l'état initial.....	18-19
III.4.4 - Mesures envisagées pour supprimer, réduire ou compenser les impacts du projet.....	19 à 23
III.4.5. Compatibilité du projet avec la réglementation.....	23 à 25
III.4.6 - Effets cumulés avec l'aménagement de l'A304.....	26

Chapitre IV – DEMANDE DE DEROGATION POUR LA DESTRUCTION D'AIRES DE REPOS ET DE REPRODUCTION D'ESPECES ANIMALES PROTEGEES ET LEUR CAPTURE

IV.1 - Propos liminaires.....	27
IV.2 - Cadre réglementaire.....	27
IV.3 - Etudes environnementales réalisées	28
IV.3.1 - Une équipe pluridisciplinaire.....	28
IV.3.2 - Calendrier des prospections.....	28
IV.4 – Justification de la solution retenue	29
IV.5 - Justification concernant les espèces ne faisant pas l'objet de la demande.....	29
IV.5.1 - Enjeux et sensibilité des habitats naturels.....	30
IV.5.2 - Enjeux et sensibilités des secteurs d'intérêt majeur.....	31
IV.5.3 - Moyens mis en œuvre par le maître d'ouvrage.....	31
IV.6 - Tableaux récapitulatifs.....	32 à 36
IV.7 - Suivi du projet et mesures d'accompagnement.....	36
IV.7.1 - Suivi avant travaux.....	36
IV.7.2 - Suivi de chantier.....	37
IV.7.3 - Suivi de l'efficacité des mesures après mise en service.....	37
IV.7.4 - Mesures d'accompagnement : sauvetage d'individus.....	37
IV.8 - Coût des mesures.....	38
IV.9 - L'intérêt public majeur.....	38
IV.9.1 - Justification de l'intérêt public majeur de l'aménagement du Barreau.....	38-39
IV.10 - Avis du Conseil National de la Protection de la Nature	39-40

Chapitre V – DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

V.1 - Permanences du commissaire enquêteur.....	40
V.2 - Réunion publique	40
V.3 - Prolongation de l'enquête publique.....	40

V.4 - Relation comptable des observations.....	40
V.4.1 - Le climat général de l'enquête.....	50-41
V.4.2 - La fréquentation des permanences.....	41
V.4.3 - Les observations recueillies par courrier et par voie électronique.....	41-42
V.4.4 - Recensement des interventions.....	42
V.4.5 - Nature des observations	42-43
V.5 - Procès-verbal des observations et mémoire du Maître d'Ouvrage en réponse.....	43
V.5.1 - Le procès-verbal de synthèse.....	43-44
V.5.2 - Le mémoire en réponse.....	44

Chapitre VI – ANALYSE DES OBSERVATIONS ET COMMENTAIRES

VI.1 - Observations relatives à l'organisation et au déroulement de l'enquête publique	
VI.1.1 - la publicité de l'enquête publique	44-45
VI.1.2 - la procédure de l'enquête publique	46-47
VI.2 - Observations relatives à l'enquête publique "Loi sur l'eau"	
VI.2.1 - Les impacts sur les inondations.....	48-49
VI.2.2 - Les zones humides	49-50
VI.2.3 - Les eaux souterraines	51
VI.2.4 - Qualité du dossier et études insuffisantes	52-53
VI.2.5 - Les ouvrages hydrauliques et bassins de rétention	53
VI.2.6 - La compatibilité du projet avec les documents de rang supérieur.....	53-54
VI.2.7 - Les effets cumulés	55
VI.2.8 - Les dépôts de terre	55-56
VI.3 - Observations relatives à la demande de dérogation pour la destruction d'aires de repos et de reproduction d'espèces animales protégées et leur capture	
VI.3.1 - Les mesures compensatoires.....	56-57
VI.3.2 - Etudes jugées insuffisantes	57-58
VI.3.3 - L'avis du CNPN.....	58
VI.3.4 - L'allée d'arbres de la Grange aux Bois.....	59-60
VI.3.5 - Référence au SRCE	60-61
VI.3.6 - Intérêt public majeur	61-62
VI.4 - Observations n'entrant pas dans le cadre de la présente enquête.....	62-63

Chapitre VII – TRANSMISSION ET CONSULTATION DU RAPPORT ET DES CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

63

B – CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS

I - sur l'organisation et le déroulement de l'enquête publique unique.....	3 à 7
II - sur la demande d'autorisation à délivrer au titre de la "Loi sur l'eau" et avis....	8 à 17
III - sur la demande de dérogation pour la destruction d'aires de repos et de reproduction d'espèces animales protégées et leur capture et avis.....	18 à 25

C – ANNEXES

Annexe n° 1 - Décision du Tribunal Administratif n° E16000099/51 du 07.09.2016	
Annexe n° 2 - Arrêté de M. le Préfet des Ardennes n° 2016-254 du 22.09.2016	
Annexe n° 3 - Publications dans la presse "Annonces légales"	
Annexe n° 4 - Constat d'affichage de l'avis d'enquête publique par M° Verrier huissier de justice	
Annexe n° 5 - PV de synthèse des observations du public et mémoire en réponse du MO	
Annexe n° 6 - Publication de l'avis d'ouverture d'enquête sur le site des services de l'Etat	
Annexe n° 7 - Courriel de la DDT -Police de l'eau- relatif à l'une des demandes du CNPN	
Annexe n° 8 - Articles de presse	

C - ANNEXES

- Annexe n° 1 - Décision du Tribunal Administratif n° E16000099/51 du 07.09.2016
- Annexe n° 2 - Arrêté de M. le Préfet des Ardennes n° 2016-254 du 22.09.2016
- Annexe n° 3 - Publications dans la presse "Annonces légales"
- Annexe n° 4 - Constat d'affichage de l'avis d'enquête publique par M° Verrier huissier de justice
- Annexe n° 5 - Procès-verbal de synthèse des observations du public et mémoire en réponse du MO
- Annexe n° 6 - Publication de l'avis d'ouverture d'enquête sur le site des services de l'Etat
- Annexe n° 7 - Courriel de la DDT -Police de l'eau- relatif à l'une des demandes du CNPN
- Annexe n° 8 - Articles de presse

REPUBLIQUE FRANCAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE CHÂLONS-EN-
CHAMPAGNE

07/09/2016

N° E16000099 /51

LA VICE-PRESIDENTE
DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF**Décision désignation et provision**

VU enregistrée le 16/08/16, 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 :

l'impact environnemental du projet de création d'une route allant du carrefour de la RD 309/RN 43 au giratoire échangeur de Charnois A 304, sur le territoire des communes de Belval, Damouzy, Sury, Tournes et Warcq (Ardennes), par le Département des Ardennes dont le siège est en l'Hôtel du Département - CS 20 001 - 08011 CHARLEVILLE-MEZIERES cedex ;

VU le code de l'environnement ;

VU la délégation du président du tribunal en date du 2 septembre 2016 ;

DECIDE

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

ARTICLE 2 : Monsieur Michel ZGAJNAR est désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 3 : **Le Département des Ardennes versera** dans le délai de quinze jours, à la Caisse des dépôts et consignations - Direction du bancaire réglementé, gestion du fonds d'indemnisation des commissaires enquêteurs, 15, quai Anatole France 75700 Paris 07 SP - compte n° 40031 00001 0000279168 T 64, **une provision d'un montant de 500 euros. L'effectivité du versement de la provision conditionne celle du démarrage de l'enquête.**

ARTICLE 4 : 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 5 : L'indemnité due au commissaire enquêteur qui sera fixée par ordonnance du président du tribunal administratif de Châlons en Champagne est à la charge du Département des Ardennes.

ARTICLE 6 : La présente décision sera notifiée au préfet des Ardennes, à Madame Raymonde PAQUIS, à Monsieur Michel ZGAJNAR, au Département des Ardennes et à la Caisse des dépôts et consignations.

Fait à Châlons-en-Champagne, le 07/09/2016

Pour expédition conforme
Châlons en Champagne, le 12 septembre 2016
Le greffier

Evelyne PIOMBINI



La vice-présidente,

signé
Christiane BRISSON

Conformément à l'article R. 123-25 du code de l'environnement, cette décision est exécutoire dès son prononcé, et peut être recourée contre les personnes privées ou publiques par les voies du droit commun.

Direction départementale
des territoires

Service environnement

Unité procédures
environnementales



PRÉFET DES ARDENNES

ARRÊTÉ n°2016-524 du 22 septembre 2016
portant conditions d'ouverture et de déroulement d'une enquête publique
sur les impacts « loi sur l'eau » et « dérogation espèces protégées » et les mesures
compensatoires associées du projet de création d'une route de 3 300 m dit « barreau de
raccordement » entre l'échangeur/giratoire de l'A304 de Charnois
et la RN43 au niveau de la côte du Temple (aménagement d'un nouveau giratoire) à Warcq

(communes de Belval, Damouzy et Warcq - siège de l'enquête)

Le Préfet des Ardennes,
Chevalier de la légion d'honneur,
Chevalier de l'Ordre national du Mérite

Vu la partie du code de l'environnement relative à la protection de la ressource en eau, notamment les articles L214-1 à L214-6 et R214-6 à R214-31 et la nomenclature annexée à l'article R 214-1,

Vu le code de l'environnement, notamment les articles L123-1 à L123-19 et R123-1 à R123-27 organisant la procédure d'enquête publique,

Vu notamment l'article 2 de l'ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014 relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement,

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements,

Vu le décret n° 2015- 510 du 7 mai 2015 portant charte de la déconcentration,

Vu l'arrêté préfectoral n°2016-397 du 11 juillet 2016 portant délégation de signature à M. Frédéric CLOWEZ, Secrétaire Général de la préfecture des Ardennes,

Vu l'ordonnance N°E16000099/51 du 07 septembre 2016 de la Vice-Présidente du tribunal administratif de Châlons-en-Champagne désignant Mme Raymonde Paquis en qualité de commissaire-enquêteur titulaire et M. Michel Zgajnar en qualité de commissaire-enquêteur suppléant,

Vu le dossier spécifié à l'article R214-6 du code de l'environnement, déposé le 8 décembre 2015 auprès du guichet unique de la mission inter-services de l'eau et de la nature des Ardennes (MISEN), enregistré sous le n° 08-2015-00062 et complété le 16 juillet 2016 pour une demande d'autorisation unique des impacts environnementaux « loi sur l'eau » et « dérogation espèces protégées » et des mesures compensatoires associées pour les travaux et aménagements du projet de création d'une route de 3 300 m entre

l'échangeur/giratoire de Charnois de l'A304 et le carrefour (à réaménager) de la RD309/RN43 situé à Warcq, au Nord de Charleville-Mézières,

Vu que le dossier de la demande d'autorisation unique porte sur des travaux et aménagements du projet relevant, dans leurs impacts environnementaux, du régime d'autorisation :

- par les rubriques n°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 (A)* » et n°3.3.1.0. « *Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant : 1° Supérieure ou égale à 1 ha (A)* » du tableau annexé à l'article R. 214-1 du code de l'environnement et pris en application de l'article L214-2 du code de l'environnement,

- par la rubrique n°6 « *infrastructure routières* » du tableau annexé à l'article R 122-2 du code de l'environnement, avec étude d'impact et avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (AE),

- par la nécessité d'être autorisé à déroger aux mesures de protection des espèces animales non domestiques et végétales non cultivées relevant des dispositions de l'article R411-6 du code de l'environnement,

Vu l'avis favorable de la directrice départementale des territoires en date du 2 août 2016,

Vu la lettre du préfet du 21 septembre 2016 déclarant le dossier complet et régulier au sens des dispositions de l'article R214-8 pour être soumis à l'enquête publique et transmettant à cet effet au pétitionnaire l'arrêté et les avis s'y rapportant,

Vu qu'en application des dispositions de l'article R214-8 de la sous-section 2 (articles R214-6 à R214-28 du code de l'environnement) « *l'opération pour laquelle l'autorisation est sollicitée est soumise à enquête publique dès que le dossier est complet et régulier [...], dans les formes prévues aux articles R123-1 à R123-27* »,

Considérant qu'en application de l'article R123-3 du code de l'environnement « *l'ouverture et l'organisation de l'enquête sont assurées par le préfet territorialement compétent* »,

Sur proposition de la directrice départementale des territoires des Ardennes,

ARRÊTE

Article 1 : Projet et objet de l'enquête (articles L123-1 à L123-3, R123-2 et R123-9 du code de l'environnement)

Projet :

Le projet consiste en la création d'une route (limitée à 90 km/h, à 2 voies, 2 sens, de 3 300 m) qui partirait de l'échangeur/giratoire A304 de Charnois pour rejoindre (par un projet de nouveau carrefour) la RN43 au niveau de la côte du Temple à Warcq.

Le projet comporte notamment la création de deux carrefours giratoires (pour les raccordements à la RD9 puis à la RN43), d'un viaduc (à la Grange-aux-Bois) de 150 m pour franchir la vallée de la Sormonne et d'un pont route permettant le franchissement de la voie ferrée Calais Bâle, et le rétablissement d'un chemin agricole à la place de la RD309.

Cette route, en créant depuis l'A304 un accès au nord de l'agglomération (et inversement), réduirait le trafic

routier dans Cliron, Lonny, Rimogne et Tremblois-les-Rocroi et, sur la commune de Warcq, par la suppression de la RD309 et du passage à niveau.

La DUP de l'ensemble du projet a été prononcée le 8 février 2016 après une enquête publique.

Objet de l'enquête :

Dans le cadre de cette enquête, le public est appelé à faire part de ses remarques, observations et avis sur le projet dans ses impacts environnementaux sur la ressource en eau et les espèces protégées, et sur les mesures compensatoires prévues pour compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ainsi que les modalités de leur suivi.

Cette enquête est requise préalablement à l'autorisation éventuelle demandée au titre de la loi sur l'eau et de la réglementation sur les espèces protégées.

Les communes concernées sont Belval, Damouzy et Warcq -siège de l'enquête. Le périmètre d'affichage s'étend sur les communes de Sury et Tournes.

Article 2 : Identité du responsable du projet (article R123-9 du code de l'environnement)

Le demandeur et maître d'ouvrage est le président du Conseil départemental. Le dossier est suivi par M. Olivier Corp (direction des routes, infrastructures et mobilités ; conception, travaux neufs et études générales - Hôtel du Département - CS 20 001 08 011 Charleville-Mézières Cedex ; tél.: 03.24.55.68.41 ; courriel : olivier.corp@cd08.fr).

Article 3 : Nature et établissement du projet de décision par le préfet au terme de l'enquête

L'autorité compétente pour prendre la décision de refus ou l'autorisation prévue aux articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement est le préfet des Ardennes.

La décision est prise, en application des dispositions de l'article 2 de l'ordonnance n°2014-619 du 12 juin 2014 relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement, « *par arrêté préfectoral, dénommé « autorisation unique », qui vaut : 1° Autorisation au titre de l'article L214-3 du code de l'environnement, [...] et 5° Dérogation au titre du 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement. Cette autorisation unique tient également lieu des autorisations ou dérogations mentionnées aux alinéas précédents pour l'application des autres législations lorsqu'elles sont requises à ce titre* ».

En application du IV de l'article L122-1 du code de l'environnement, cette décision intervient après la consultation du public et l'avis du CODERST. Elle prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public. Cette décision fixe les mesures à la charge du pétitionnaire ou du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi que les modalités de leur suivi.

Article 4 : Durée de l'enquête et prolongement éventuel (article R123-6 du code de l'environnement)

Cette enquête se déroulera du lundi 17 octobre 2016 au jeudi 17 novembre 2016 inclus.

Par décision motivée, le commissaire-enquêteur pourra, après information du préfet, la prolonger pour une durée maximale de trente jours, notamment s'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête. Sa décision devra être notifiée au préfet, au

plus tard huit jours avant la fin de l'enquête.

Article 5 : Commissaire enquêteur (articles R123-5 et R123-9 du code de l'environnement)

Mme Raymonde Paquis a été désignée en qualité de commissaire-enquêteur titulaire et M.Michel Zgajnar en qualité de commissaire-enquêteur suppléant.

Article 6 : Précisions sur le dossier qui sera déposé dans chacune des 3 communes

Le dossier déposé dans chacune des communes comportera :

1/ pour mémoire et en application des dispositions des articles R123-8 et R214-6 du code de l'environnement, l'étude d'impact de 2015, son résumé non technique (pièce g) et l'avis du 17 août 2015 de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (pièces déposées dans les communes pour l'enquête DUP/parcellaire qui s'est tenue du 31 août au 1er octobre 2015),

2/ pour le dossier d'autorisation unique au titre de la loi sur l'eau (objet de la présente enquête), déposé en application de l'article 2 de l'ordonnance n°2014-619 du 12 juin 2014 relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L214-3 du code de l'environnement :

- le dossier « autorisation au titre de la loi sur l'eau » et son résumé non technique,
- le dossier de demande de dérogation pour la destruction d'aires de repos et de reproduction d'espèces animales protégées et leur capture, «
- le cerfa n°13614*01 « demande de dérogation pour la destruction, l'altération, ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées »,
- le cerfa n°13616*01 « demande de dérogation pour la capture ou l'enlèvement, la destruction, la perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées ».
- l'avis du conseil national de la protection de la nature en date du 6 septembre 2016,

Article 7 : Heures d'ouvertures au public des mairies, permanences du commissaire-enquêteur et consultation du public (articles R123-9, R123-10 et R123-13 du code de l'environnement)

Pendant les 32 jours consécutifs que durera cette enquête (du lundi 17 octobre 2016 au jeudi 17 novembre 2016 inclus), toute personne pourra :

7-1) faire part de ses observations, propositions et contre-propositions sur les registres d'enquête déposés, à cet effet, avec le dossier d'enquête :

en Mairie de Belval	en Mairie de Damouzy	en mairie de Warcq (siège de l'enquête)
le mardi de 9h à 12h et le mercredi de 18h à 19h	le lundi de 15h à 19h et du mardi au vendredi de 9h à 11h	du mardi au samedi de 10h à 12h et de 13h30 à 16h

7-2) être reçue par Mme le commissaire-enquêteur :

en Mairie de Belval	en Mairie de Damouzy	en Mairie de Warcq
le vendredi 21 octobre de 14h à 16h le mercredi 2 novembre de 17h à 19h	le jeudi 27 octobre de 9h à 11h le mardi 15 novembre de 16h à 18h	le lundi 17 octobre de 9h à 12h le samedi 12 novembre de 10h à 12h le jeudi 17 novembre de 15h à 18h

Mme le commissaire-enquêteur se tiendra à la disposition de tout particulier et de toute personne morale qui souhaiterait pouvoir faire enregistrer ses observations écrites, soit en les inscrivant sur les registres d'enquête, soit en les lui remettant. Elle les annexera alors au registre avec tout document ou toute étude concernant cette affaire. Les observations orales seront également reçues et traitées de la même manière que les observations écrites. Toutes ces remarques seront tenues à la disposition du public au siège de l'enquête dans les meilleurs délais.

7-3) adresser ses remarques par courrier postal à l'adresse : mairie de Warcq « *Enquête publique Barreau A304/RN43* », à l'attention de Madame Paquis, commissaire-enquêteur, 3 Place de la Mairie 08 000 Warcq,

7-4) adresser ses remarques par courrier électronique identifié : " *Enquête publique Barreau A304/RN43* " à l'adresse : warcq@wanadoo.fr.

Les courriers électroniques qui parviendraient à cette adresse seront édités sous forme papier et insérés dans le registre d'enquête et tenus à la disposition du public au siège de l'enquête dans les meilleurs délais. Un procès-verbal d'enregistrement de ces observations sera établi : N° d'ordre, date de réception, origine et/ou auteur, date de transmission vers le commissaire-enquêteur.

7-5) consulter le dossier sur le site internet des services de l'État : <http://www.ardennes.gouv.fr/impact-hydraulique-et-environnemental-barreau-a2119.html>

Article 8 : Communication des observations (article R123-13 et R123-9 du code de l'environnement)

Les observations du public sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête. Les documents ou observations déposés dans ces conditions seront également accessibles dès leur dépôt et sans limitation de durée et sont tenus à la disposition du public au siège de l'enquête dans les meilleurs délais.

Article 9 : Réunion d'information et d'échange avec le public (articles R123-9 et R123-17 du code de l'environnement)

Si elle estime que l'importance, la nature du projet ou les conditions de déroulement de l'enquête publique rendent nécessaire l'organisation d'une réunion d'information et d'échange avec le public, Mme le commissaire-enquêteur en informera M. le préfet et le pétitionnaire en indiquant les modalités qu'il propose pour l'organisation de la réunion. Le pétitionnaire définira avec le commissaire-enquêteur les modalités d'information préalable du public et du déroulement de cette réunion. En tant que de besoin, la durée de l'enquête peut être prolongée dans les conditions prévues à l'article 4 pour permettre l'organisation de la réunion publique.

Article 10 : Visite des lieux et audition de personnes par le commissaire-enquêteur (articles R123-15 et R123-16 du code de l'environnement)

S'il a l'intention de visiter les lieux concernés par le projet, à l'exception des lieux d'habitation, le commissaire-enquêteur en informera au moins quarante-huit heures à l'avance les propriétaires et les occupants concernés, en leur précisant la date et l'heure de la visite projetée. Lorsque ceux-ci n'ont pu être prévenus, ou en cas d'opposition de leur part, le commissaire-enquêteur en fait mention dans le rapport d'enquête.

Dans les conditions prévues à l'article L123-13 du code de l'environnement, le commissaire-enquêteur pourra auditionner toute personne ou service qu'il lui paraîtrait utile de consulter pour compléter son information sur le projet soumis à enquête publique. Le refus éventuel, motivé ou non, de demande d'information ou l'absence de réponse sera mentionné par le commissaire-enquêteur dans le rapport.

Article 11 : Clôture des registres par le commissaire enquêteur et saisine du pétitionnaire (article R123-18 du code de l'environnement).

À l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête seront mis à disposition du commissaire enquêteur et clos par elle. Dès réception des registres et des documents annexés, le commissaire-enquêteur rencontrera, dans la huitaine, le responsable du projet, et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse.

Le responsable du projet, disposera d'un délai de 15 jours pour produire ses observations éventuelles.

Article 12 : Rapport et conclusions du commissaire enquêteur (article R123-19 du code de l'environnement)

Le rapport présentera le déroulement de l'enquête et l'examen des observations recueillies. Ce rapport rappellera l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public.

Les conclusions motivées seront consignées dans un document séparé du rapport. Elles préciseront si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Article 13 : Transmission du dossier par le commissaire-enquêteur à M. le préfet et au président du Tribunal Administratif (articles R123-19, R123- 20 et R214-8 du code de l'environnement)

Par dérogation à l'article R. 123-19 du code de l'environnement, le commissaire enquêteur envoie le dossier de l'enquête au préfet, avec ses conclusions motivées, dans les quinze jours à compter de la réponse du demandeur ou de l'expiration du délai imparti à ce dernier pour donner cette réponse.

Article 14 : Réception du rapport et des conclusions du commissaire-enquêteur (articles R123-20 et R123- 21 du code de l'environnement)

14-1. Le président du tribunal administratif peut, dans un délai de quinze jours à compter de la réception des documents, intervenir de sa propre initiative auprès de son auteur pour qu'il les complète, lorsqu'il constate une insuffisance ou un défaut de motivation de ses conclusions susceptibles de constituer une irrégularité dans la procédure.

14-2. Le préfet, s'il constate une insuffisance ou un défaut de motivation des conclusions du commissaire-enquêteur susceptible de constituer une irrégularité dans la procédure, peut en informer le président du tribunal administratif dans un délai de quinze jours, par lettre d'observation. Si l'insuffisance ou le défaut de motivation est avéré, le président du tribunal administratif dispose de quinze jours pour demander au commissaire-enquêteur de compléter ses conclusions. En l'absence d'intervention de la part du président du tribunal administratif ou du conseiller qu'il délègue dans ce délai de quinze jours, la demande est réputée rejetée sans être susceptible de recours.

14-3. Pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, une copie du rapport et des conclusions motivées du commissaire-enquêteur sera disponible à la direction départementale des territoires - 3, rue des Granges-Moulues B.P. 852 08 011 Charleville-Mézières Cedex, de 9h à 11h30 et de 14h à 16h30 et dans les mairies de Belval, Damouzy, Warcq, Sury et Tournes.

14-4. Le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur seront mis à la disposition du public pendant un an sur le site internet des services de l'État dans les Ardennes.

Article 15 : Publicité de l'enquête (articles R123- 11 et R123-9 du code de l'environnement)

La publicité de l'enquête sera effectuée :

15-1. Par avis publié, en caractères apparents, dans les journaux « *l'Ardennais et l'Union* » avant le dimanche 2 octobre (15 jours au moins avant le début de l'enquête) et rappelé entre le lundi 17 et le lundi 24 octobre 2016 (dans les huit premiers jours de l'enquête).

15-2. Par avis publié avant le dimanche 2 octobre (15 jours au moins avant le début de l'enquête) et pendant toute la durée de l'enquête dans les communes de Belval, Damouzy, Warcq, Sury et Tournes.

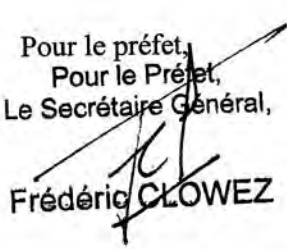
15-3. Par avis publié avant le dimanche 2 octobre 2016 et pendant toute la durée de l'enquête par le responsable du projet sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. Ces affiches doivent être visibles et lisibles de la ou, s'il y a lieu, des voies publiques, et être conformes à des caractéristiques et dimensions fixées par arrêté du ministre chargé de l'environnement.

15-4. Par avis sur le site internet des services de l'État dans les Ardennes.

Article 16 : Autorités chargées de l'exécution de l'arrêté

Le Secrétaire Général de la préfecture des Ardennes, la directrice départementale des territoires, le commissaire-enquêteur, le pétitionnaire et les maires des communes de Belval, Damouzy, Warcq, Sury et Tournes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

A Charleville-Mézières, le 22 septembre 2016

Pour le préfet,
Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général,

Frédéric CLOWEZ

PARUTIONS DANS LA PRESSE

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



ANNONCES LEGALES

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

Edition du 29 septembre 2016

Edition du 18 octobre 2016

Enquêtes publiques



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Préfet des Ardennes

Direction Départementale
des Territoires des Ardennes
Service environnement
Procédures environnementales

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Sur les communes de Belval, Damouzy et Warcq

Impact environnemental du projet de création d'une route de 3.300 m dit "barreau de raccordement" entre l'échangeur/giratoire de l'A304 de Charnois et la RN43 au niveau de la Côte du Temple (aménagement d'un nouveau giratoire) à Warcq

L'enquête publique citée en titre, ouverte par arrêté n° 2016-524 du 22 septembre 2016, fait suite à l'arrêté préfectoral du 8 février 2016 déclarant le projet de cette route d'utilité publique après l'enquête publique s'étant déroulée du 31 août au 1^{er} octobre 2015.

La présente enquête porte sur le projet et ses aménagements (notamment la création de 2 carrefours giratoires, d'un viaduc de 150 m à la Grange-aux-Bois et d'un pont route) dans son impact sur les espèces protégées, la ressource en eau, les milieux aquatiques ainsi que les mesures prévues pour compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et les modalités de leur suivi.

Pendant les 32 jours consécutifs que durera cette enquête (du lundi 17 octobre 2016 au jeudi 17 novembre 2016 inclus), toute personne pourra :

- Obtenir des informations sur le dossier auprès du Conseil départemental des Ardennes, à la Direction des routes, infrastructures et mobilités - Hôtel du Département - CS 20001 - 08011 Charleville-Mézières Cedex, au 03.24.55.68.13 ou au 03.24.55.68.09.

- Consulter le dossier sur <http://www.ardennes.gouv.fr/impact-hydraulique-et-environnemental-barreau-a2119.html>.

- Faire part de son avis, de ses propositions et contre-propositions sur les registres d'enquêtes déposés avec le dossier :

● En Mairie de Belval : le mardi de 9 h à 12 h et le mercredi de 18 h à 19 h ;

● En Mairie de Damouzy : le lundi de 15 h à 19 h et du mardi au vendredi de 9 h à 11 h ;

● En Mairie de Warcq (siège de l'enquête) : du mardi au samedi de 10 h à 12 h et de 13 h 30 à 16 h.

- Être reçue par Mme le commissaire-enquêteur :

● En Mairie de Belval : le vendredi 21 octobre de 14 h à 16 h et le mercredi 2 novembre de 17 h à 19 h ;

● En Mairie de Damouzy : le jeudi 27 octobre de 9 h à 11 h et le mardi 15 novembre de 16 h à 18 h ;

● En Mairie de Warcq : le lundi 17 octobre de 9 h à 12 h, le samedi 12 novembre de 10 h à 12 h et le jeudi 17 novembre de 15 h à 18 h.

- Adresser ses remarques par :

● courrier postal à l'adresse : Mairie de Warcq « Enquête publique Barreau A304/RN43 », à l'attention de Madame Paquis, commissaire-enquêteur, 3, Place de la Mairie - 08000 Warcq ;

● courrier électronique identifié : « Enquête publique Barreau A304/RN43 » à l'adresse : warcq@wanadoo.fr.

● courrier électronique identifié : « Enquête publique Barreau A304/RN43 » à l'adresse : warcq@wanadoo.fr.

La décision de refus ou d'autorisation fera l'objet d'un arrêté préfectoral en application des dispositions des articles L214-1 et R214-6

à R214-31 du code de l'environnement.

Les conclusions et l'avis du commissaire-enquêteur seront accessibles pendant un an sur le site internet des services de l'Etat, en Mairies de Belval, Damouzy et Warcq et à la direction départementale des territoires - 3, rue des Granges-Moulues - B.P. 852 - 08011 Charleville-Mézières Cedex.

Charleville-Mézières, le 22 septembre 2016.

Pour le préfet



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Préfet des Ardennes

Direction Départementale
des Territoires des Ardennes
Service environnement
Procédures environnementales

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Sur les communes de Belval, Damouzy et Warcq

Impact environnemental du projet de création d'une route de 3.300 m dit "barreau de raccordement" entre l'échangeur/giratoire de l'A304 de Charnois et la RN43 au niveau de la Côte du Temple (aménagement d'un nouveau giratoire) à Warcq

L'enquête publique citée en titre, ouverte par arrêté n° 2016-524 du 22 septembre 2016, fait suite à l'arrêté préfectoral du 8 février 2016 déclarant le projet de cette route d'utilité publique après l'enquête publique s'étant déroulée du 31 août au 1^{er} octobre 2015.

La présente enquête porte sur le projet et ses aménagements (notamment la création de 2 carrefours giratoires, d'un viaduc de 150 m à la Grange-aux-Bois et d'un pont route) dans son impact sur les espèces protégées, la ressource en eau, les milieux aquatiques ainsi que les mesures prévues pour compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et les modalités de leur suivi.

L'enquête, menée par Mme Raymond Paquis, en qualité de commissaire-enquêteur titulaire, et M. Michel Zgajnar, en qualité de commissaire-enquêteur suppléant, durera 32 jours (du lundi 17 octobre 2016 au jeudi 17 novembre 2016 inclus). Pendant cette durée, toute personne pourra :

- Obtenir des informations sur le dossier auprès du Conseil départemental des Ardennes, à la Direction des routes, infrastructures et mobilités - Hôtel du Département - CS 20001 - 08011 Charleville-Mézières Cedex, au 03.24.55.68.13 ou au 03.24.55.68.09.

- Consulter le dossier sur

<http://www.ardennes.gouv.fr/impact-hydraulique-et-environnemental-barreau-a2119.html>.

- Faire part de son avis, de ses propositions et contre-propositions sur les registres d'enquêtes déposés avec le dossier :

● En Mairie de Belval : le mardi de 9 h à 12 h et le mercredi de 18 h à 19 h ;

● En Mairie de Damouzy : le lundi de 15 h à 19 h et du mardi au vendredi de 9 h à 11 h ;

● En Mairie de Warcq (siège de l'enquête) : du mardi au samedi de 10 h à 12 h et de 13 h 30 à 16 h.

- Être reçue par Mme le commissaire-enquêteur :

● En Mairie de Belval : le vendredi 21 octobre de 14 h à 16 h et le mercredi 2 novembre de 17 h à 19 h ;

● En Mairie de Damouzy : le jeudi 27 octobre de 9 h à 11 h et le mardi 15 novembre de 16 h à 18 h ;

● En Mairie de Warcq : le lundi 17 octobre de 9 h à 12 h, le samedi 12 novembre de 10 h à 12 h et le jeudi 17 novembre de 15 h à 18 h.

- Adresser ses remarques par :

● courrier postal à l'adresse : Mairie de Warcq « Enquête publique Barreau A304/RN43 », à l'attention de Madame Paquis, commissaire-enquêteur, 3, Place de la Mairie - 08000 Warcq ;

● courrier électronique identifié : « Enquête publique Barreau A304/RN43 » à l'adresse : warcq@wanadoo.fr.

● courrier électronique identifié : « Enquête publique Barreau A304/RN43 » à l'adresse : warcq@wanadoo.fr.

La décision de refus ou d'autorisation fera l'objet d'un arrêté préfectoral en application des dispositions des articles L214-1 et R214-6 à R214-31 du code de l'environnement.

Les conclusions et l'avis du commissaire-enquêteur seront accessibles pendant un an sur le site internet des services de l'Etat, en Mairies de Belval, Damouzy et Warcq et à la direction départementale des territoires - 3, rue des Granges-Moulues - B.P. 852 - 08011 Charleville-Mézières Cedex.

Charleville-Mézières, le 22 septembre 2016.

Pour le préfet

1374150000

SCP PHILIPPE VERRIER

Huissier de Justice
1, Rue de Lorraine
08000 CHARLEVILLE-MEZIERES

Tél: 03.24.56.48.32
Fax: 03.24.33.46.79
Mail: philippeverrier@huissier-justice.fr

PROCES VERBAL DE CONSTAT D’AFFICHAGE D’UN AVIS D’ENQUETE PUBLIQUE

L’AN DEUX MILLE SEIZE, ET LE TRENTE SEPTEMBRE

A LA REQUETE DU

CONSEIL DEPARTEMENTAL DES ARDENNES, dont le siège social se trouve Hôtel du Département – Esplanade du Palais de Justice à CHARLEVILLE-MEZIERES – 08000, représenté par son Président en exercice pour ce domicilié en cette qualité audit siège.

-Monsieur Olivier CORP, Ingénieur chargé des Ouvrages d’Art, me requiert à l’effet de dresser procès-verbal de constat de la présence sur site de six panneaux d’affichage dans le cadre d’un avis d’enquête publique portant sur le barreau de raccordement de l’A 304 – RN 43.

Déférant à cette réquisition,

Je, Philippe VERRIER, Huissier de Justice de la SCP VERRIER Philippe, demeurant à CHARLEVILLE-MEZIERES – 08000 – 1 rue de Lorraine, soussigné, dressé le procès-verbal de constat comme suit :

Panneau N° 1 :

-Ce panneau est installé le long de la RN43 à la sortie de WARCQ LA MAL CAMPEE en direction de TOURNES, au niveau de la côte du Temple.



Panneau N° 2 :

-Ce panneau est installé le long de la RN43 en venant de TOURNES, en direction de WARCQ LA MAL CAMPEE, au niveau de la côte du Temple.



Panneau N° 3 :

Ce panneau est installé le long de la RD309 en direction de WARCQ, après le passage à niveau depuis la RN43.



Panneau N° 5 :


-Ce panneau est installé le long de la RD9 après la commune de WARCQ en direction de BELVAL.




OBSERVATIONS PARTICULIERES

-Les six panneaux d'avis d'enquête publique constatés sont identiques et portent sur le projet d'aménagement du barreau de raccordement entre l'A 304 (échangeur de Charnois) et la RN 43.

The image shows a public inquiry notice sign posted outdoors. The sign is yellow with black text and features the logos of the French Republic and the Ardennes Departmental Council. The main title is 'AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE'. Below the title, it identifies the organizing body as the 'Direction Départementale des Territoires des Ardennes, Service environnement, Procédures environnementales'. The project is described as the 'Impact environnemental du projet de création d'une route de 3 300 m dit "barreau de raccordement" entre l'échangeur/girotoire de l'A304 de Charnois et la RN43 au niveau de la côte du Temple (aménagement d'un nouveau giratoire) à Warcq'. The notice details the public inquiry period from September 22 to October 1, 2016, and provides information on how to access the project dossier, submit comments, and contact the inquiry officer, Mme Paquis. It also includes a table of consultation hours at the municipalities of Belval, Damouzy, and Warcq, and lists the dates for submitting remarks. The sign is signed by Frédéric D'ONVEZ, the Prefect, and includes contact information for the Ardennes Departmental Council.


RÉPUBLIQUE FRANÇAISE


ARDENNES
Conseil Départemental

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Direction Départementale des
Territoires des Ardennes

Service environnement
Procédures environnementales

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE
SUR LES COMMUNES DE BELVAL, DAMOUZY ET WARCO
Impact environnemental du projet de création d'une route de 3 300 m
dit "barreau de raccordement" entre l'échangeur/girotoire de l'A304 de Charnois
et la RN43 au niveau de la côte du Temple (aménagement d'un nouveau giratoire) à Warcq

L'enquête publique citée en titre, ouverte par arrêté n°2016-524 du 22 septembre 2016, fait suite à l'arrêté préfectoral du 8 février 2016 déclarant le projet de cette route d'utilité publique après l'enquête publique s'étant déroulée du 31 août au 1^{er} octobre 2015.

La présente enquête porte sur le projet et ses aménagements (notamment la création de 2 carrefours giratoires, d'un viaduc de 150 m à la Grange-aux-Bois et d'un pont route) dans son impact sur les espèces protégées, la ressource en eau, les milieux aquatiques ainsi que les mesures prévues pour compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et les modalités de leur suivi.

L'enquête, menée par Mme Raymonde Paquis, en qualité de commissaire-enquêteur titulaire, et M. Michel Zgajnar en qualité de commissaire-enquêteur suppléant, durera 32 jours (du lundi 17 octobre 2016 au jeudi 17 novembre 2016 inclus). Pendant cette durée toute personne pourra :

- obtenir des informations sur le dossier auprès du Conseil départemental des Ardennes, à la Direction des routes, infrastructures et mobilités - Hôtel du Département - CS 20 001 - 08 011 Charleville-Mézières Cedex, au 03 24 55 68 13 ou au 03.24.55.68.09

- consulter le dossier sur <http://www.ardennes.gouv.fr/impact-hydraulique-et-environnemental-barreau-a2119.html>
- faire part de son avis, de ses propositions et contre-propositions sur les registres d'enquêtes déposés avec le dossier

en Mairie de Belval	en Mairie de Damouzy	en Mairie de Warcq (siège de l'enquête)
le mardi de 9h à 12h et le mercredi de 18h à 19h	le lundi de 15h à 19h et du mardi au vendredi de 9h à 11h	du mardi au samedi de 10h à 12h et de 13h30 à 16h

- être reçue par Mme le commissaire-enquêteur :

en Mairie de Belval	en Mairie de Damouzy	en Mairie de Warcq
le vendredi 21 octobre de 14h à 16h le mercredi 2 novembre de 17h à 19h	le jeudi 27 octobre de 9h à 11h le mardi 15 novembre de 16h à 18h	le lundi 17 octobre de 9h à 12h le samedi 12 novembre de 10h à 12h le jeudi 17 novembre de 15h à 18h

- adresser ses remarques par :

- courrier postal à l'adresse : mairie de Warcq « Enquête publique Barreau A304-RN43 », à l'attention de Madame Paquis, commissaire-enquêteur, 3 Place de la Mairie 08 000 Warcq
- courrier électronique identifié : "Enquête publique Barreau A304-RN43" à l'adresse : warcq@wamadco.fr

La décision de refus ou d'autorisation fera l'objet d'un arrêté préfectoral en application des dispositions des articles L214-1 et R214-6 à R214-31 du code de l'environnement.

Les conclusions et l'avis du commissaire-enquêteur seront accessibles pendant un an sur le site internet des services de l'Etat, en mairies de Belval, Damouzy et Warcq et à la direction départementale des territoires - 3, rue des Granges-Moultes - B.P. 852 - 08 011 Charleville-Mézières Cedex.

Charleville-Mézières, le 22 septembre 2016

Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général,
Frédéric D'ONVEZ

3, rue des Granges Moultes - B.P. 852 - 08011 Charleville-Mézières Cedex - Horaires d'ouverture : 9h00 - 11h30 et 14h00 - 16h30
Téléphone : 03 51 16 50 00 - Télécopie : 03 24 37 51 17 - Courriel : ddt@ardennes.gouv.fr
Site Internet : www.ardennes.gouv.fr

-Ces panneaux indiquent également que par arrêté préfectoral N°2016-524 du 22 septembre 2016, l'enquête publique portant sur le projet « barreau de raccordement » et ses aménagements dans son impact sur les espèces protégées, la ressource en eau, les milieux aquatiques, se déroulera du lundi 17 octobre 2016 au 17 novembre 2016 inclus en mairie de BELVAL, de DAMOUZY, de WARCQ.

-Ces six panneaux présentent une taille identique de format A2, soit en centimètres 43 x 59,4.

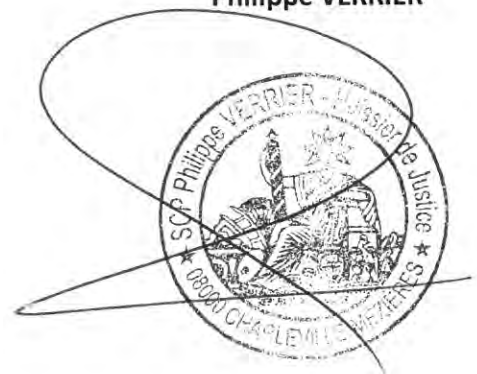
-Tous ces panneaux sont fixés sur des potences en bois correctement implantées en terre et sont parfaitement visibles de la voie publique pour tous les tiers.

Des photographies ont été prises ce jour lors de mes constatations et sont insérées au présent.

Et de tout ce que dessus, j'ai dressé le présent procès-verbal de constat pour servir et valoir ce que de droit à mon requérant.

Coût comme à l'original.

Philippe VERRIER



Département des Ardennes

Enquête publique unique

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

Demande d'autorisation à délivrer au titre de la "loi sur l'eau"
et demande de dérogation pour la destruction d'aires de repos et de reproduction
d'espèces animales protégées et leur capture

Arrêté préfectoral n° 2016-514 du 22 septembre 2016

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

L'enquête publique s'est déroulée du 17 octobre 2016 au 17 novembre 2016 inclus soit pendant une durée de 32 jours consécutifs.

Toutes les remarques écrites émises lors de l'enquête publique sont retranscrites ci-dessous, dans leur intégralité.
(une copie des registres, comportant l'original des remarques ainsi qu'une copie de toutes les annexes, accompagnent le présent procès-verbal original)

LEGENDE

Bn° - Observations déposées sur le registre ouvert à Belval

Dn° - Observations déposées sur le registre ouvert à Damouzy

Wn° - Observations déposées sur le registre ouvert à Warcq

En° - Courriers électroniques

Pn° - Courriers postaux

1. OBSERVATIONS DEPOSÉES SUR LE REGISTRE OUVERT A BELVAL

N° Obs	Nom du signataire	Résumé de l'observation	N° Doc joint	Réponse du Maître d'Ouvrage
B1	M. THIEROT Christian demeurant à Belval (courrier annexé au registre retranscrit)	<p>La réalisation du barreau qui reliera l'A304 à la RN 43 va poser un gros problème au niveau de la vallée de Gosséval et du site de la Grange aux Bois.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pour la vallée de Gosséval, endroit de reproduction et de passage d'une faune protégée, le barreau aura pour conséquence, malgré les travaux envisagés pour essayer de sauvegarder les espèces, de réduire cette faune d'environ moitié. Les travaux de l'autoroute A304 désorientent actuellement le gros gibier sur cette zone 2. Au niveau du site de la Grange aux Bois, endroit calme et tranquille, l'arrivée du barreau risque de créer une gêne pour l'exploitation d'un gîte actuellement. 3. L'abattage des chênes centenaires de l'allée va abîmer le paysage. 4. Pour les habitants de Warcq côté ouest, le barreau va provoquer des nuisances en ce qui concerne le bruit (sifflements de la route). 5. La réalisation de ce projet va avoir un coût énorme. 6. La construction de deux carrefours giratoires, un viaduc de 150 m pour le franchissement de la Sormonne, le passage au dessus de la voie ferrée, un pont route et environ 1 800 000 € pour la préservation des espèces protégées et la faune, tout cela pour une portion de route nationale de 3300 m à 90 km/heure seulement. 		<p>Le secteur du bois de Gosséval est évité. Le fait de passer à l'Est de cette zone d'intérêt écologique permet de le préserver. Il s'agit d'une mesure d'évitement essentielle.</p> <p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p> <p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p> <p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p> <p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p> <p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p>

		<p>7. Ne serait-il pas plus sage d'attendre la mise en service de l'A304 avant de construire le barreau ? car l'A304 va évacuer au niveau de l'échangeur de la chatoire un gros flot de voitures et de poids lourds en direction de la Belgique et ainsi soulager nettement la ville de Charleville-Mézières.</p> <p>8. Plus tard, reprendre une étude de ce barreau pour en déterminer la nécessité et la rentabilité par rapport aux avantages sur les inconvénients.</p>	<p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p> <p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p>
B2	M. GUILLOU Claude demeurant à Belval	<p>1. Favorable à l'exécution de ce barreau de raccordement dont le tracé a été approuvé à l'unanimité de la population de Belval.</p> <p>2. Rappelle l'accord donné pour l'évitement de Belval, depuis le rond point existant, toujours pas exécuté.....</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.</p> <p>Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.</p>
B3	Christine et Henriette SAUVAGE – Gérantes de la SCI La Bergerie	<p>1. Plusieurs réponses des MO à la Commission d'Enquête s'appuient sur des décisions préalables ou des futurs dossiers ne donnant donc pas de réponses justifiées aux questionnements de l'enquête de 2015.</p> <p>2. L'impératif de 4 m de hauteur pour le passage des engins agricoles nécessaire pour les chariots de foin et les engins relevés (fourches à foin...) ne semble pas respecté. (Que cet impératif ne soit pas nécessaire sur les autoroutes qui ne sont pas autorisées aux engins agricoles n'a rien à voir avec la question.....)</p>	<p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p> <p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p>

		<p>3. La création d'un deuxième rond point au lieu d'utiliser le rond point existant de la zone d'activités de Warcq n'a pas été demandé par la consultation de 2013. Ce deuxième rond point est apparu en 2015 sans aucune justification donnée. Dire que cela découle de l'enquête de consultation de 2013 est un mensonge. C'est même en contradiction avec les demandes des habitants de Belval qui demandaient que ce soit plus à l'Est</p> <p>4. La loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 – article 172 (article L350-3 du code de l'environnement) vise à protéger les arbres et alignements d'arbres qui bordent les voies de communication, comme l'allée de la Grange aux Bois.</p> <p>5. Cette allée n'était pas impactée par le projet de 2013 qui arrivait sur le rond point existant. Aucune explication cohérente n'a été donnée pour la création très détériorant de l'environnement de ce deuxième rond point, forcément plus coûteux que l'utilisation du rond point existant.</p>	<p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p> <p>Cet article précise également que « des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction ». Cette loi a d'ailleurs été publiée après la recevabilité du dossier.</p> <p>Cette allée était quand même impactée avec une arrivée du barreau de raccordement sur le rond-point existant de la RD9. En effet, la branche se dirigeant vers Belval se trouvant décalée.</p>
--	--	--	---

2. OBSERVATIONS DEPOSÉES SUR LE REGISTRE OUVERT A DAMOUZY

N° Obs	Nom du signataire	Résumé de l'observation	N° Doc joint	Réponse du Maître d'Ouvrage
D1	M. Jean Paul DAVESNE Secrétaire de "Nature et Avenir"	<p>1. Nous contestons l'intérêt public majeur de ce projet. D'ailleurs l'arrêté 2016-67 du 8 février 2016 ne permet pas d'avoir connaissance des motivations qui ont justifié cet arrêté.</p> <p>2. La diminution du nombre de véhicules dans Warcq n'est pas démontrée. Nous continuons à demander d'attendre la mise en service de l'autoroute pour connaître les chiffres de circulation.</p>		<p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p> <p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p>

		<p>3. Nous apprenons aujourd'hui que le dossier était consultable sur le site de la Préfecture dès le 27 septembre alors que nous l'avons appris par le journal du vendredi 18 octobre 2016. Les associations agréées ne pourraient-elles pas être prévenues plus tôt ?</p> <p>4. L'impact du barreau sur les inondations se cumulera avec celui de l'A304. C'est encore une bonne raison d'attendre la mise en service de l'A304 car on ne peut guère prévoir l'effet cumulé.</p> <p>5. Nous avons pris connaissance de l'avis du CNPN et nous insistons pour que cet avis soit respecté.</p> <p>M. Davesne dépose un document annulant et remplaçant l'annexe 1 à l'observation 1 déposée dans le registre de Warcq</p>	Ann. 1bis	<p>La publicité de cette enquête publique a été réalisée réglementairement, notamment dans les journaux locaux quinze jours au moins avant le début de l'enquête.</p> <p>La situation de référence de l'enquête hydraulique est celle avec l'A304.</p> <p>Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.</p>
--	--	---	---------------------	--

3. OBSERVATIONS DEPOSÉES SUR LE REGISTRE OUVERT A WARQC

N° Obs	Nom du signataire	Résumé de l'observation	N° Doc joint	Réponse du Maître d'Ouvrage
W1	Mme Annick LEROUGE	1. Dans le cas où ce projet dit "le barreau" prendrait forme et serait validé la configuration de la voirie concernant ledit barreau devra obligatoirement prévoir l'édification d'un mur anti-bruit contre les nuisances sonores pour la protection des riverains.		Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.
W2	Pétition "Cyber@cteurs" Votre souris a du pouvoir	Pétition pour un moratoire sur le projet de barreau routier entre l'A304 et la RN 43 comportant 1793 signatures et 6 commentaires	Ann. 18	Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.

4. COURRIERS ELECTRONIQUES

N° Obs	Nom du signataire	Résumé de l'observation	N° Doc joint	Réponse du Maître d'Ouvrage
E1	Claude Maireaux, président de Nature et Avenir Xavier Lacoume président d'Attac 08 Marie Thévenon, présidente de Ma ville en vélo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le dossier d'enquête publique concernant le barreau étant long à étudier, nous vous demandons de prolonger l'enquête d'un mois. 2. En effet, les réponses du maître d'ouvrage aux 8 questions (p 99 à 109) posées par la commission d'enquête dont vous faisiez partie ne nous satisfont pas entièrement et cela prend du temps de les étudier correctement. 3. En particulier, nous ne trouvons pas la carte récapitulative du trafic routier indiquant le nombre de véhicules prévus sur les différentes routes au cas où le barreau ne serait pas construit.. 4. La coupure de la RD 309 et le rond point autorisant la sortie vers Warcq nous interrogent et nous pensons que la traversée de Warcq sera réhabilitée.. 5. Cette seconde enquête est l'occasion de remettre en cause certains éléments du dossier sachant que nous avons déjà donné notre avis sur l'impact du projet concernant la faune, la flore, l'écoulement de l'eau et les paysages. 6. Nos remarques concernant le SRCE (en pièce jointe) n'ont pas de réponse satisfaisante. D'ailleurs le CNPN donne un avis favorable sous condition. 	Ann. 1	<p>Le délai est règlementaire.</p> <p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p> <p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p> <p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p> <p>Les mesures compensatoires font parties intégrantes du projet.</p> <p>L'avis favorable sous conditions n'est pas du tout en rapport avec le SRCE.</p>
E2	Association "Nature et Avenir"	1. Demande de prolongation de l'enquête publique.		Seul le commissaire-enquêteur a la compétence pour demander une prolongation de la durée de l'enquête publique.

E3	Association" Nature et Avenir"	Idem observation 1		Seul le commissaire-enquêteur a la compétence pour demander une prolongation de la durée de l'enquête publique.
E4	H. Sauvage gérante de la SCI la bergerie	Remet la copie du courrier envoyé à M. Huré, sénateur, président du conseil départemental. 1. Lors d'un entretien à la Grange aux Bois en décembre 2015 il nous avait demandé de lui envoyer nos remarques, en nous assurant qu'il en tiendrait le plus grand compte, et que, si nécessaire, de nouvelles études seraient faites, afin de ne pas faire d'erreur dans les décisions à prendre. Il n'a jamais répondu à ce message, et j'avais la naïveté de croire qu'il n'y aurait pas de finalisation du projet avant sa réponse. 2. J'ai conscience que ce n'est pas officiellement le sujet de l'enquête actuelle, mais j'ai été choquée des réponses faites par le maître d'ouvrage lors de l'enquête DUP qui semblaient tenir fort peu de compte des remarques faites par les habitants, et même des conclusions des commissaires enquêteur. 3. Cette absence de prise en considération me paraît un déni de démocratie. C'est donc grave à mes yeux.	Ann. 2	Cette observation est un avis tout à fait personnel. Cette observation est un avis tout à fait personnel. Cette observation est un avis tout à fait personnel.
E5	H. Sauvage gérante de la SCI la bergerie	Remet la copie d'un second courrier envoyé à M. Huré sénateur, président du conseil départemental	Ann. 3	Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.
E6	M. Bruno Mahé 08Charleville-Mézières	1. Pour commencer je souhaiterais signaler que contrairement à ce qui est dit dans les documents d'étude, un scénario ouest du barreau n'est pas incompatible avec le maintien de l'aérodrome, notamment en réutilisant l'ancienne route D116. Pour rappel, l'aérodrome a fonctionné alors que la route était encore ouverte.		Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.

2. Deux points de captage AEP sont présents dans la zone d'étude, celui de Warcq et celui de la Grange aux Bois. Qualifiés de très vulnérables à la pollution du fait de leur superficialité, le projet fait courir un risque à ces points de captage pour trois raisons :
 - leur proximité au projet, notamment celui de la Grange aux Bois ;
 - l'augmentation de la circulation par effet "d'appel d'air" du barreau;
 - la fréquence du brouillard dans la vallée de la Sormonne qui tend à concentrer et retenir les polluants.Ces trois caractéristiques conjuguées risquent de conduire à une pollution des eaux superficielles et des points de captage, notamment aux métaux lourds et hydrocarbures par retombées atmosphériques
3. Il a en effet été montré qu'une grande partie des polluants émis par la route échappe à la collecte du ruissellement pluvial. Ce sont les ruissellements projetés secs et humides avec des conséquences à courte et longue distances selon les éléments considérés (métaux lourds tels zinc, plomb, cuivre, cadmium et hydrocarbures) et leur forme (particules, aérosols, gaz etc ...).
Par conséquent, la collecte du ruissellement pluvial ne suffit pas à garantir la qualité des eaux contrairement à ce qui est affirmé dans le document. Ainsi, je réfute l'idée que la qualité des eaux superficielles, voire souterraines soit maintenue comme le veut la loi cadre sur l'eau.
4. Même si le captage de Warcq n'est actuellement pas utilisé, il ne faut pas grever la possibilité qu'il le soit dans le futur.

Le tracé retenu est situé à l'aval du captage sur la Sormonne et passe à une distance éloignée du captage de la source de Warcq (qui n'est d'ailleurs plus exploité).

Les bassins de rétention ont été dimensionnés d'après les guides techniques en vigueur.

Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.

5. Ces vingt dernières années les phénomènes de crue ont été beaucoup plus fréquents. Ils sont attribués dans l'étude à l'urbanisation et l'imperméabilisation des sols. Mais il faut tenir également compte des évolutions climatiques en cours qui vont conduire à une augmentation des phénomènes extrêmes comme l'on souligné les experts du GIEC.
L'augmentation de l'artificialisation des sols cumulée à celle des précipitations risque de conduire à des crues inhabituelles et sous estimées dans le document d'étude. Dans les modèles prédictifs utilisés dans l'étude, comment le réchauffement climatique a-t-il été pris en compte ?
6. La comparaison débit et hauteur de crues avant versus après projet n'est absolument pas claire. On constate des écarts importants entre les débits mensuels de la Banque Hydro et ceux d'Antea pour la période hivernale
7. Par ailleurs, les intervalles de confiance des débits de crue estimés au-delà de 20 ans ont une amplitude élevée. Les débits retenus dans la modélisation hydraulique sont en dehors de ces intervalles ... Bref, peu lisible pour un sujet aussi crucial et pas de conclusion. Je doute que des décideurs puissent se faire une opinion sur cette base.
8. L'étude souligne l'importance de la biodiversité de la zone concernée par le projet avec des secteurs remarquables et à intérêt fort.
Comme souligné dans l'étude, la double allée d'arbres de la Grange aux Bois est fortement impactée par le projet, alors que la récente loi sur la biodiversité prévoit la protection de ce type de peuplement végétal. La présence abondante de différentes espèces de chiroptères et d'oiseau nocturnes en fait un élément majeur de biodiversité.

Cette observation n'est pas en rapport direct avec le dossier loi sur l'eau. Toutefois, la conception d'un viaduc permet de ne pas artificialiser des terrains supplémentaires.

Les débits de la banque Hydro sont des débits mensuels moyens collectés sur une période de 46 ans, tandis que le bureau d'études Antea a mesuré les débits en 1999 uniquement.

Le bureau d'études Hydratec a notamment retenu les valeurs hautes des fourchettes de débits calculées. le maître d'ouvrage a choisi la prudence pour les modélisations.

Cette loi (article 172) précise également que « des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction ». L'allée de la ferme de la Grange-aux-Bois n'est pas un élément majeur d'après l'état initial réalisé.

		<p>9. Alors que l'intérêt des zones humides n'est plus à démontrer et que celles-ci ont très fortement régressé en France, ce projet va contribuer à aggraver la situation dans un secteur inondable. La complexité des réseaux hydrographiques et de leur comportement impose d'être prudent. La modification des écoulements engendrée par les nouvelles infrastructures ne peut être totalement anticipée sur le moyen et long terme. Il en va de même pour les conséquences sur la qualité de l'eau, les paysages, la biodiversité. Il n'est donc pas raisonnable de déstabiliser ce secteur.</p> <p>10. Le projet se situe à proximité de zones de captage, il traverse des zones humides d'importance et dans un secteur inondable avec des crues de plus en plus fréquentes, et ce dans un contexte de réchauffement climatique aux conséquences difficilement prévisibles.</p> <p>11. Certaines données étant très techniques, il serait nécessaire de demander l'expertise des organismes spécialisés tels que l'ONEMA, le BRGM et l'Agence de l'Eau concernée.</p> <p>12. Enfin, pourquoi le dossier ne fait-il pas référence au Schéma Régional de Cohérence Ecologique et aux trames vertes et bleues ?</p> <p>13. En l'état, il n'est pas raisonnable de poursuivre ce projet et demande en conséquence que l'autorisation ne soit pas donnée.</p>		<p>Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.</p> <p>Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.</p> <p>L'ONEMA a été consulté directement par les services instructeurs de l'Etat. Le BRGM n'a pas lieu d'être consulté sur ce type de dossier. Pour l'Agence de l'Eau, ce n'est pas son rôle.</p> <p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p> <p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p>
E7	H. Sauvage gérante de la SCI la bergerie	<p>1. Je vous ai fait part de la contestation que nous faisons sur le tarif d'achat des terres. Il est possible qu'il y ait des références de ventes privées à ce tarif; ce que nous demandons, c'est qu'elles nous soient fournies.</p>	Ann. 4 et 5	<p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p>

		<p>2. Les différents litiges sur ce dossier relèvent en effet souvent d'informations déformées, ou de dénis de démocratie; le problème n'est pas tant dans le prix que dans le principe de ne pas fournir les informations.</p> <p>Sont joints les échanges avec Monsieur Alexandre Pillon Chef de projet foncier – Responsable opérationnel région Nord.</p>	<p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p>
E8	H. Sauvage gérante de la SCI la bergerie	<p>1. Notre position, que nous avons à plusieurs reprises manifestée lors de l'enquête de l'an dernier, mais dont il n'a été tenu aucun compte par le maître d'œuvre, ne fait que suivre, en partie l'avis de la cour des comptes régionale : dans un rapport de 2012 la Cour des Comptes Régionale avait émis l'avis suivant concernant l'autoroute A 304: "<i>La priorité actuelle du département en matière d'investissements sur le domaine routier est le financement de l'autoroute A304. Le montant total de cette opération s'élève à 330 MEUR, la part de la collectivité étant de 60 MEUR. Eu égard à la situation financière actuelle du département, et en l'absence d'évolution significative de ses compétences notamment dans le domaine social, la chambre estime qu'à ce jour le financement de la totalité de ces travaux, notamment l'achèvement de l'Y ardennais de l'A 304 paraît à tout le moins incertain</i>".</p> <p>2. Le département n'ayant pas, à notre connaissance, réglé ses problèmes financiers, nous continuons à ne pas comprendre pourquoi, non seulement ce projet de barreau continue, sans réelle nécessité, (le comptage des véhicules ne pouvant pas être convaincant tant que l'autoroute ne fonctionne pas), mais surtout continue sur le tracé le moins approprié et le plus coûteux</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.</p> <p>Le tracé retenu et approuvé a fait l'objet d'une comparaison de variante (dossier DUP). La séquence « ERC » permet d'éviter lors de la conception et donc d'optimiser le coût global du projet.</p>

3. En effet, la modification du tracé entre la concertation de 20/12/2013 et le nouveau tracé, décidé sans justification, et présenté dans l'enquête de 2015, réside principalement dans la création d'un deuxième rond-point sur la rd9, et les complications qu'il impose par l'amputation du chemin de la grange aux bois. Ce rond-point, et ces complications, entraînent un surcout important évident, que rien ne justifie apparemment.
4. La réponse fournie, très brièvement, lors de la réunion du 7/10 à Warcq, à la question de ce changement de tracé " il ne faut pas que les automobilistes arrivent tout droit et repartent en face", n'est pas une explication, car, d'une part, c'est plus ou moins la même configuration sur le nouveau rond-point, d'autre part, on pourrait, si nécessaire, ovaliser le rond-point existant pour marquer une courbe plus importante. Cette configuration si elle est vraiment nécessaire n'entraînant que des frais minimes, incomparables avec la proposition de créer le deuxième rond-point
5. Par ailleurs, la loi du 8 aout 2016 n° 2016-1087, pour la reconquête de la biodiversité de la nature et des paysages, dans son article 172 ajoute l'article L.350-3 au code de l'environnement, qui s'oppose très clairement à la possibilité d'amputer l'allée d'arbres du chemin d'accès de la grange aux bois, ainsi que l'impose ce nouveau tracé, encore un peu moins justifié
6. Les économies de fonds publics et l'environnement sont donc cohérents sur ce point spécifique. Nous demandons donc :

que les remarques faites lors de l'enquête publique soient prises en considération, et non plus esquivées par des réponses inappropriées

Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.

Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.

L'article 172 de cette loi précise également que « des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction ». Cette loi a d'ailleurs été publiée après la recevabilité du dossier.

Cette observation est un avis tout à fait personnel.

		<p>7. que les projets de travaux pour le barreau soient suspendus jusqu'au fonctionnement de l'autoroute A304</p> <p>8. qu'une nouvelle enquête publique, avec une proposition plus économique et plus écologique de tracé, si un barreau s'avère vraiment nécessaire, ait lieu après une durée raisonnable de fonctionnement de l'A304</p>	<p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p> <p>La séquence « ERC » a été reconnue par l'autorité environnementale (DREAL).</p>
E9	Cédric SAUVAGE La Grange aux Bois, BELVAL 08000 WARCQ	<p>1. Ce projet génère de considérables dégradations environnementales qu'il est inutile d'imaginer susceptibles d'être compensées par quelque moyen que ce soit. En détruisant les sols naturels en amont de la confluence entre la Meuse et la Sermonne, on diminue la capacité de ces derniers à protéger Warcq contre les inondations. Pour mémoire des sommes énormes ont été dépensées pour réduire la montée des eaux dans Warcq. Ce barreau routier aura l'effet inverse !!!</p>	<p>Les études hydrauliques menées dans le cadre de ce projet de barreau ont démontré le contraire (test d'incidence + réalisation d'un viaduc).</p>
		<p>2. Cette route déstabilisera également les nappes phréatiques locales. Une telle déstabilisation à proximité de points de captage d'eau potable est particulièrement préoccupante pour ces derniers, notamment celui de la Grange aux bois. Cette fois encore, j' imagine difficilement comment il est possible de « compenser » la destruction d'un captage d'eau potable.</p> <p>3. Destruction de zones humides : outre les fonctions de protection contre les inondations et la production d'eau potable, ces zones présentent un grand intérêt en terme d'accueil d'espèces végétales et animales qu'il est erroné d'imaginer « déplaçables » ou « compensables ».</p>	<p>Le tracé retenu est situé à l'aval du captage sur la Sormonne et passe à une distance éloignée du captage de la source de Warcq (qui n'est d'ailleurs plus exploité).</p> <p>C'est l'objet même des différents dossiers mis en enquête publique.</p>

4. Destruction d'arbres remarquables qui en plus de leur valeur purement patrimoniale et du fait qu'ils ont presque un siècle, constituent des nichages et zones de chasse pour de nombreuses espèces y compris protégées.
5. Ce projet s'inscrit en totale contradiction avec plusieurs directives et recommandations environnementales à tous niveaux qui recommandent de ne faire que les aménagements rigoureusement indispensables et, lorsqu'ils sont nécessaires, d'en minimiser les impacts environnementaux le plus possible : Cop 21, directives européennes et nationales, et plus localement, la « trame verte et bleue » sont en effet largement ignorés dans ce projet.
6. A propos de tracé, le tracé actuellement pressenti est le pire en terme d'impact environnemental. Pour mémoire, une route reliait Tournes à Belval il y a quelques années. Elle fut coupée à l'occasion d'une extension de l'aérodrome de Belval (extension inepte elle aussi). Remettre en service ce tronçon serait très probablement moins impactant puisque la route en question existe déjà. La remettre en service serait assurément moins nuisible à l'environnement, et très probablement moins cher que le tracé actuel pour un résultat identique.
7. A propos de « moins cher » : le financement de l'infrastructure projetée actuellement ne s'inscrit aucunement dans des finances saines de collectivités territoriales gérées. Ce projet endettera encore nos collectivités territoriales dont les finances ne sont pas en bon état
8. Je finirais par le planning de ce projet : En initiant les travaux avant la mise en service de l'A304, on interdit ce vérifier par des comptages de trafic AVEC A304 en service, si ces destructions environnementales sont réellement nécessaires

Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation. Celui-ci précise que les mesures de compensation sont effectivement prévues.

Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.

Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.

Cette observation est un avis tout à fait personnel.

Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.

		<p>9. Les motivations de ce projet sont d'autre part troublantes puisque d'après les études présentées il n'allège que marginalement le trafic dans warcq, contrairement à un des arguments forts qui étayent sa construction.</p> <p>10. Pour toutes ces raisons, je vous demande de ne pas donner votre autorisation à ce projet cher, précipité, inefficace et destructeur</p>	<p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p> <p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p>
E10	M. Emeric MAHE (Courrier annexé retranscrit)	<p>1. Je constate avec tristesse et déception que malgré les remarques sur les atteintes à l'environnement et les manques dans les inventaires l'année dernière lors de l'enquête publique, le maître d'ouvrage n'a pas procédé à des compléments, il n'y a pas eu de nouvelle étude. On constate dans le nouveau dossier, qui est pourtant consacré au problème de l'impact sur la biodiversité avec demande de dérogation à la clé, qu'il manque encore des espèces protégées dans les inventaires, et notamment des points de gîtes importants de chiroptères. Ces carences ont pour conséquences d'alléger l'impact de ce chantier, d'en amoindrir les conséquences sur l'environnement.</p>	<p>Les inventaires ont été entièrement réalisés dans l'étude d'impact pour le dossier DUP. Par ailleurs, les services instructeurs des deux dossiers en cours n'ont pas demandé de compléments au pétitionnaire sur ce sujet.</p>

2. En tant qu'Ardennais, il est pénible de constater en permanence le mépris des décideurs locaux pour les questions d'environnements, qui sont pourtant si importantes pour l'équilibre global.

C'est à cause de ce mépris que nous nous retrouvons encore en fin de classement sur le sujet de la protection de la biodiversité (mais aussi bien d'autres) :

http://www.lavie.fr/actualite/ecologie/palmares-ecologie-2016/palmares-de-lecologie-2016-en-france-24-10-2016-77166_855.php

C'est le cumul de toutes les décisions qui nous conduisent à cette mauvaise place. Alors que cette nécessité se traduit de plus en plus dans les textes réglementaires, ici dans les Ardennes c'est toujours ignoré. Et en final, malgré les alertes à tous niveaux, on perd en biodiversité et les populations diminuent en permanence du fait du fractionnement des habitats (Il faut noter dans le cas présent que l'autoroute a déjà un impact énorme).

C'est cela que voudrait entériner ces autorisations. Accepter encore et toujours de réduire les populations et la biodiversité, sans voir le cumul de tous, particulièrement frappant dans le cas du cumul A304 / Barreau.

Ici, compte tenu du flou sur l'intérêt et l'utilité du projet, il est clair qu'il n'est pas légitime d'autoriser ces destructions supplémentaires d'habitats et d'individus.

3. D'un point de vue plus technique :
Étant biologiste - écotoxicologue de formation, je suis particulièrement inquiet en ce qui concerne l'aquifère local. En effet, il a été montré que le bitume et les résidus de pneus dégageaient entre autres des HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques). Il a été montré que ces substances sont très toxiques, et ce à des concentrations très faibles, via des tests sur plusieurs organismes aquatiques (Olajire et al., 2007).

Cette observation est un avis tout à fait personnel.

Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.

4. Le projet serait également à l'origine du remariage d'un certain nombre de métaux lourds comme le cadmium, qui provoque entre autres : ramollissement des os, insuffisances rénales, maladies gastriques etc. Considérant la présence de deux points de captage superficiels dans la zone concernée, et la présence de bétail, il est évident que ces pollutions auront un impact non seulement sur l'écosystème local mais aussi sur le voisinage.
5. La collecte des eaux de ruissellement ne peut pas suffire pour plusieurs raisons :
 - Une partie du ruissellement sera toujours absorbée par les bas-côtés et finira inmanquablement par rejoindre la nappe.
 - Le plus gros de cette pollution est dû aux projections de résidus, sous forme de particules et poussières, et donc directement semés dans le milieu.
6. Concernant les batraciens (dont tous les représentants sont protégés) : Le déplacement de quelques adultes ne réglerait pas le problème étant donné que ces derniers reviennent pondre sur leur site de naissance. Le passage du barreau routier serait donc une catastrophe pour ces populations sensibles et plus généralement pour les communautés locales.

Le tracé retenu est situé à l'aval du captage sur la Sormonne et passe à une distance éloignée du captage de la source de Warcq (qui n'est d'ailleurs plus exploité).

Le tracé retenu est situé à l'aval du captage sur la Sormonne et passe à une distance éloignée du captage de la source de Warcq (qui n'est d'ailleurs plus exploité).

Les mesures d'évitement et de compensation pour les amphibiens ont bien été prévues dans le dossier.

		<p>7. Considérant ceci, on ne peut que constater l'incompatibilité de ce projet avec la loi cadre sur l'eau et avec la protection de la biodiversité, renforcée cet été même par la Loi du 8 août, c'est pourquoi je vous demande de ne pas donner l'autorisation de démarrer ces travaux inutiles, dangereux, et coûteux (aussi bien financièrement que biologiquement).</p> <p><i>Référence :</i> - Olajire, A. A., Alade, A. O., Adeniyi, A. A., & Olabemiwo, O. M. (2007). <i>Distribution of polycyclic aromatic hydrocarbons in surface soils and water from the vicinity of Agbabu bitumen field of Southwestern Nigeria. Journal of Environmental Science and Health, 42(8), 1043-1049.</i></p>	<p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p>
E11	Mme Eléonore DE LA PORTE DE VAUX (Courrier annexé retranscrit)	<p>1. La première chose que l'on peut remarquer est que le dossier d'enquête publique n'est disponible qu'un mois, ce qui représente bien peu de temps compte-tenu le nombre de pièces considérées. Comment bien étudier ce dossier et comment prendre part à l'enquête en si peu de temps alors que les enjeux sur la biodiversité touchent l'ensemble des citoyens ?</p> <p>2. Bien qu'une étude d'impact ait été conduite, celle-ci est incomplète, notamment au niveau de l'inventaire des espèces touchées par le projet et des effets sur l'environnement. Comment des conclusions peuvent-elles être données sans que tous les enjeux sur la biodiversité soient listés ?</p> <p>3. Sur cette même problématique, comment une dérogation la destruction de milieux et destruction des espèces peut être accordée sans que les impacts soient comparés pour les différents tracés possibles du barreau ?</p>	<p>Le délai est règlementaire.</p> <p>Les inventaires ont été entièrement réalisés dans l'étude d'impact pour le dossier DUP. Par ailleurs, les services instructeurs des deux dossiers en cours n'ont pas demandé de compléments au pétitionnaire sur ce sujet.</p> <p>Le dossier mis en ligne et traité lors de la procédure DUP a déjà fait l'avis des services instructeurs (Autorité environnementale et CNPN).</p>

4. Ensuite, concernant l'étude de la biodiversité animale sur le site envisagé, plusieurs inexactitudes ont été relevées par Nature & Avenir et les riverains. L'inventaire de l'avifaune, notamment, semble très incomplet : l'avifaune nocturne n'a pas été considérée et plusieurs espèces de l'avifaune diurne sont oubliées. De plus, les mesures d'impact sur ces espèces n'ont pas été faites.
5. Au sein même de l'étude d'impact, plusieurs espèces protégées ou en liste rouge régionale sont citées dans l'inventaire. Or, si l'inventaire est incomplet pour l'avifaune, il est probable qu'il le soit pour le reste de la faune locale. Il est envisageable que d'autres espèces protégées ou en danger vivent sur la zone concernée par le tracé du barreau.
6. Un récent rapport a montré que la biodiversité animale a chuté de plus de 50% en 40 ans. Différentes mesures sont prises pour contrer cette perte de biodiversité. Pour exemple, et de façon non exhaustive, le gouvernement français s'engage, par sa loi de juillet 2016, à « reconquérir la biodiversité, la nature et les paysages ». La première orientation de l'ORGFH Champagne-Ardenne, vise à « conserver et améliorer les habitats des espèces fragilisées ou à surveiller. » Pourtant, le projet du barreau, et cette demande de dérogation va à l'encontre de ces différentes mesures !
7. Enfin, l'impact du projet du barreau sur la flore et les milieux n'est pas non plus à négliger. Une allée remarquable, avec double alignement d'arbres centenaires va être en partie détruite. Pourtant, l'article 172 de la loi d'août 2016 protège ce type de patrimoine.

Le pétitionnaire a procédé à deux campagnes. Les inventaires « exotiques » de Nature & Avenir ou des riverains « opposants » n'ont aucune rigueur scientifique.

Le pétitionnaire a procédé à deux campagnes. Les inventaires « exotiques » de Nature & Avenir ou des riverains « opposants » n'ont aucune rigueur scientifique.

Cette observation est un avis tout à fait personnel.

Le projet du barreau n'a pas d'impact sur la flore (non protégée). L'article 172 de la loi d'août 2016 précise que « des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction ». Cette loi a d'ailleurs été publiée après la recevabilité du dossier.

8. La destruction de haies est aussi prévue alors qu'elles sont sources de biodiversité : ce sont des habitats pour de nombreuses espèces animales et des zones de chasse pour d'autres. La biodiversité végétale est garante du maintien de la biodiversité animale. Il est donc essentiel de préserver les deux.
9. De façon plus générale, différents types de milieux naturels seront détériorés par ce tracé du barreau. Des zones humides, des prairies et des zones boisées. Ces 3 types de milieux sont pourtant essentiels au maintien de la biodiversité et ont aussi des impacts pour l'humain. Comment envisager de détruire un corridor boisé, alors même qu'il a été déclaré « poumon de Charleville » ?
10. Pour conclure, il n'y a pas lieu d'accorder une dérogation pour la destruction de milieux et destruction des espèces pour le barreau de raccordement A 304 – RN 43. L'inventaire des espèces touchées par ce projet n'est pas complet et l'étude d'impact n'a pas été faite pour toutes les espèces ni pour toutes les possibilités du tracé.
11. Les différents milieux impactés par le projet maintiennent la biodiversité animale et végétale du territoire et ont d'autres avantages. La destruction de ces milieux et la perte de la biodiversité sont préjudiciables, et probablement bien plus que ce que l'étude d'impact pu montrer.
12. Avant d'entreprendre plus de démarches pour la construction du barreau, il serait judicieux de revenir sur les différents points cités (qui ne sont pas exhaustifs). Il y a probablement des solutions moins coûteuses pour l'environnement et plus respectueuses pour la biodiversité.
13. Une dérogation ne saurait être accordée sans avoir étudié au préalable ces autres possibilités.

Les différentes compensations sont prévues dans le volet paysager.

Le secteur du bois de Gosséval est évité. Le fait de passer à l'Est de cette zone d'intérêt écologique permet de le préserver. Il s'agit d'une mesure d'évitement essentielle. Par ailleurs, il n'est pas prévu de défricher ou de détruire cette zone spécifique.

Les inventaires ont été entièrement réalisés dans l'étude d'impact pour le dossier DUP.
Par ailleurs, les services instructeurs des deux dossiers en cours n'ont pas demandé de compléments au pétitionnaire sur ce sujet.

Cette observation est un avis tout à fait personnel.

La séquence « ERC » a bien été prise en compte pour le projet ; celle-ci a d'ailleurs été reconnue par l'autorité environnementale (DREAL).

Cette observation est un avis tout à fait personnel.

E12	SCI LA BERGERIE par Mesdames Christine et Henriette Sauvage	<p>1. Dans le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, il est dit dans le tableau p 136 "absence d'impact sur les habitations". Nous contestons cette affirmation pour les bâtiments du moulin : nous avons deux logements occupés, en location depuis plusieurs années. Les crues actuelles de la Sormonne menacent régulièrement les habitations du moulin de la grange aux Bois et en recouvrent le chemin d'accès. Il est vrai que la plus grande part des crues nuisibles viennent de la digue qui a été construite autour du terrain d'aviation, qui empêche ce terrain d'aviation, autrefois inondable quand il était simple aéroclub, de remplir son rôle de poche d'extension des débordements de la Sormonne.</p> <p>Le conseil départemental semblant vouloir maintenir cet état de fait on ne peut espérer d'amélioration sur ce point. Le barreau routier va affecter la nappe aquifère superficielle, en modifier l'écoulement et risque également d'augmenter le temps de résorption des crues.</p> <p>2. De plus, les équipements de collecte du ruissellement ne permettent pas de tout collecter, en particulier le ruissellement projeté, ce qui risque d'aggraver la situation. Cependant Le dossier souligne que les phénomènes de crue ont été beaucoup plus fréquents ces vingt dernières années. Ils sont attribués à l'urbanisation et l'imperméabilisation des sols. A nos yeux, en ce qui concerne Warcq, et le moulin de la grange aux bois, c'est principalement le terrain d'aviation qui en est responsable, or celui-ci est sous l'autorité de ce même conseil départemental. Il paraît donc aberrant d'amplifier ce phénomène par ce nouveau projet.</p>	<p>Il s'agit d'impact hydraulique. La tolérance d'exhaussement recherchée est respectée (marge d'erreur du modèle).</p> <p>Le phénomène n'est pas amplifié par la construction du barreau (c'est le but même de l'étude hydraulique !)</p>
-----	---	---	--

3. Les logements, si le phénomène de crue s'amplifie, pourraient devenir pratiquement inhabitables : cela représente un inconvénient majeur pour les personnes qui y sont logées, mais aussi un manque à gagner important pour notre SCI, et une perte sur l'ensemble des investissements faits pour ces logements.
Si celui-ci devait malgré tout se faire, nous tiendrions le conseil départemental pour responsable des dégâts causés par des crues inhabituelles (supérieures à celles observées avant travaux).
Il aurait donc à indemniser ou reloger les habitants, et indemniser la SCI pour la perte d'exploitation.
4. Cette route déstabilisera également les nappes phréatiques locales.
- Une telle déstabilisation à proximité de points de captage d'eau potable est particulièrement préoccupante pour ces derniers, notamment celui de la Grange aux bois.
Notre source est tellement appréciée par sa qualité que les amis, locataires ou voisins viennent y prendre leur eau de table.
Le risque est à la fois sur la destruction de cette source, dont l'aménagement de captage date de la fin du XIX^{ème} siècle, mais aussi sur sa pollution.
A ce sujet, nous ne pouvons que vous renvoyer à l'étude que vous avez reçue de monsieur Bruno Mahé, qui nous paraît techniquement valable et bien fondée, et très inquiétante, évidemment, si ce projet devait se faire. (Voire intervention n° 14 ci-dessous)

Cette observation est un avis tout à fait personnel.

Le tracé retenu est situé à l'aval du captage sur la Sormonne et passe à une distance éloignée du captage de la source de Warcq (qui n'est d'ailleurs plus exploité).

Vu que son usage à titre d'eau potable est avéré, il aurait été intéressant de se voir communiquer les résultats des analyses effectuées pour mesurer l'impact réel des travaux.

E13	M. Daniel GILBERT (Courrier annexé retranscrit)	<p>1. l'impact négatif de ce barreau sur les activités agricoles est mal considéré. J'ai des productions fruitières en agriculture biologique à Warcq, et suis donc attentif à la qualité de mon activité. Les pollutions me touchent particulièrement. Les comparaisons entre fuseaux ne reflètent pas les différences d'impact sur l'agriculture.</p> <p>Page 21 du dossier de demande de dérogation, un code couleur est utilisé pour identifier les nuisances comparatives des trois fuseaux étudiés. Pour le fuseau Est les nuisances sont notées en vert et en orange et jaune pour les autres tracés. Pourquoi est-il considéré que ce tracé Est n'apporte pas de nuisance alors qu'il détruit aussi des terres agricoles, et qu'il passe juste au bout de mes arbres fruitiers? (différence majeure par rapport aux autres tracés, qui certes détruisent des terres agricoles, mais pas en bio, et pas de verger)</p> <p>2. Dans l'inventaire des habitats (chapitre 3.2), mon verger n'est pas recensé. Il y est pourtant souligné que les vergers ont un intérêt patrimonial, paysagé et écologique. Cet "oubli" a donc pour conséquence de minimiser l'impact négatif sur mon activité.</p> <p>3. Les pollutions par projections humides et les poussières, les perturbations du terrain qui est régulièrement gorgé d'eau à cet endroit et que la route va perturber. La route va couper la nappe de surface. Les crues de la nappe phréatique qui sont déjà assez fréquentes, risquent d'être augmentées dans mon verger, conduisant à l'asphyxie des arbres. Cet impact qui aura un coût économique est totalement ignoré.</p> <p>4. Mais "l'oubli" a aussi pour conséquence de minimiser l'impact de cette route sur la vie hébergée par le verger qui est un îlot attractif pour insectes, avifaune et petits mammifères, d'autant que je suis en bio.</p>	<p>Le code couleur a été fait notamment pour classer les différents impacts.</p> <p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique (carte des exploitations agricoles figurant déjà dans le dossier DUP).</p> <p>L'impact est maîtrisé (étude hydraulique réalisée dans le cadre du présent dossier).</p> <p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p>
-----	--	--	---

		<p>5. Au delà de mon cas, cette carence est inquiétante, car ce verger ne passe pas inaperçu. On peut donc être inquiet de la qualité et la rigueur du travail de recensement mené, tant sur les aspects "environnement" que sur les aspects "eau".</p> <p>6. D'ailleurs avec le temps imparti pour pouvoir consulter les dossiers, on ne peut pas croire que l'objectif soit un travail minutieux et soigné. (un mois pour deux dossiers importants) Dans ces conditions, on ne peut que demander de suspendre ce projet dont on n'est pas sûr d'un intérêt significatif.</p> <p>7. la destruction des espèces dans ces conditions, n'est pas justifiée et ne doit pas être autorisée, et intervenir par des constructions dans des zones humides ne peut qu'entraîner des complications dommageables qu'il ne faut pas permettre.</p>	<p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p> <p>Cette observation est un avis tout à fait personnel. Par ailleurs, le délai est réglementaire.</p> <p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p>
E14	M. Bruno MAHE (Courrier annexé retranscrit)	<p>1. Tout d'abord je tiens à contester le fait qu'il n'y ait pas d'autres choix de tracé du projet. L'argument de vouloir préserver l'aérodrome de Belval est faux. Il est tout à fait possible d'utiliser l'ancienne route D116 sans compromettre l'activité de cette infrastructure.</p> <p>2. Dans son avis daté du 06/09/2016, le Conseil National de Protection de la Nature (CNP) remarque que le maître d'ouvrage a choisit la variante la plus défavorable aux espèces protégées de la faune</p>	<p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p> <p>Effectivement, mais le CNPN donne un avis favorable (sous conditions). Par ailleurs, le choix du tracé retenu est le tracé globalement moins impactant vis-à-vis des différents enjeux : surfaces agricoles, zones humides, surfaces constructibles, riverains,...</p>

3. En effet, la zone concernée par le projet a un intérêt particulièrement important de par sa nature :
- Des nappes superficielles qui servent à l'alimentation en eau potable ;
 - Des cours d'eau de bonne qualité ;
 - Des mares ;
 - Des haies et des bosquets ;
 - Des prairies humides ;
 - Des habitats remarquables et à fort enjeu ;
 - De nombreuses espèces protégées (au moins 77) ou à forte valeur patrimoniale ;
 - Un rôle dans la régulation des crues
- Il semble aberrant de compromettre l'équilibre de cette zone riche, de risquer d'accentuer les crues et inondations, pour un projet dont l'utilité n'est pas avérée.
4. Le maître d'ouvrage n'a en effet pas fait la preuve, comme il le doit, de raisons impératives d'intérêt public majeur pour obtenir des dérogations à l'interdiction de destruction d'espèces protégées. Pour que ce point puisse être démontré il faudrait démontrer que le barreau détournera une partie importante du trafic de Charleville et Warcq. Or l'autoroute va détourner la majeure partie du trafic. Le trafic local à destination de Charleville n'empruntera pas le barreau. Le trafic résiduel, qui sera détourné de Warcq centre et de l'entrée de Charleville sera reporté au sud de Warcq (secteur Granges Pavants). Il s'agit donc de report de trafic.
5. La confusion entre A304 et barreau est savamment entretenue. Vouloir mettre en service les deux infrastructures quasiment dans le même temps est une manière de brouiller les cartes et de ne plus pouvoir juger de la pertinence du barreau. Encore une fois, il serait bon d'attendre l'ouverture de l'autoroute et de faire des comptages avant de faire ce barreau.

Cette observation est un avis tout à fait personnel.

Le pétitionnaire précise toutefois que le risque pour les crues et les inondations ne sera pas accentué (étude hydraulique réalisée).

Les études de trafic ont déjà été menées et présentées dans le dossier DUP.

Cette observation est un avis tout à fait personnel.

		<p>6. <u>Inventaire des espèces protégées</u> L'inventaire des espèces est défaillant notamment sur la faune piscicole de la Sormonne. Les informations proviennent d'études anciennes ou de zones non concernées par le projet. Les frayères qui doivent être protégées, n'ont pas été recherchées.</p> <p>7. Certaines espèces aquatiques, comme les moules d'eau douce, sont très sensibles aux pollutions. Les polluants atmosphériques, qui ne vont pas manquer de se retrouver dans l'eau, notamment ceux provenant du ruissellement projetés humides au niveau du viaduc, sont de nature à fragiliser ces espèces. Or le dossier n'a considéré que la phase travaux sur l'impact aquatique.</p> <p>8. <u>Cohérence avec le SRCE</u> La preuve de la cohérence du projet avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) n'est pas apportée (continuité des trames vertes et bleues). Le barreau ne fera qu'accentuer la rupture des corridors écologiques déjà affectés par l'A304 et la RN43.</p> <p>9. L'avis du CNPN indique que les mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser) devraient davantage tenir compte des corridors écologiques et des impacts sur le milieu naturel. Pour illustrer que l'évitement n'a pas été mis en œuvre correctement je prendrai comme exemple la double allée d'arbres de la Grange aux Bois qui serait coupée sur 50 m puis rectifiée, alors que cela pourrait être évité et ferait économiser également un rond point.</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation. Le CNPN en parle d'ailleurs dans son avis.</p> <p>Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation. Le CNPN en parle d'ailleurs dans son avis.</p> <p>La cohérence a déjà été faite dans le dossier précédent pour l'enquête DUP.</p> <p>Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.</p> <p>Pour l'allée d'arbres de la Grange-aux-Bois, le pétitionnaire a expliqué le contraire.</p>
--	--	---	--

10. Effets cumulatifs des aménagements
Il est bien évidemment trop tôt pour anticiper les effets cumulés de l'autoroute et du projet de barrage sur l'eau et les espèces protégées. De nombreux problèmes inattendus se sont révélés au cours de la construction de cette autoroute avec pour conséquence une explosion du coût. Ne serait-il pas plus prudent d'étudier d'abord les effets de l'A304 avant de faire ce projet ?
11. Pollution lumineuse
Il n'est pas fait mention de l'éclairage éventuel des ouvrages. Les pollutions lumineuses ont un impact important notamment sur les populations d'insectes. Peut-on avoir des éclaircissements sur ce point ?
12. Avis du CNPN et mesures compensatoires
On ne peut que souscrire à l'avis du Conseil National de Protection de la Nature qui préconise de réaliser une expertise complémentaire par l'ONEMA sur le franchissement de la Sormonne et une étude de la faune aquatique et piscicole avant toute autorisation administrative.
13. Le CNPN précise également que les mesures compensatoires doivent être renforcées et conséquentes. Or ce n'est pas le cas. En particulier, le CNPN préconise une mesure compensatoire foncière ou une convention de gestion dans la vallée de la Sormonne entre la Grange aux Bois et la Boullisse, ce qui n'est pas prévu. Si l'avis du CNPN n'est pas suivi, il sera à nouveau saisi de la question.
14. Enfin je terminerai sur mon inquiétude globale quant à la façon dont le Conseil Départemental traite des questions d'environnement. Les dépôts de terre (plus de 100 000 m³, liés aux travaux de l'autoroute A304) et déboisements illégaux de Regniowez, sur le territoire du PNR, en zone humide et sites remarquables protégés ne laisse rien présager de bon.

Cette observation est un avis tout à fait personnel.

Le pétitionnaire précise que le barrage de raccordement ne sera pas éclairé.

Le pétitionnaire prend acte de cette observation et précise avoir bien noté les éléments figurant dans l'avis du CNPN.

Le pétitionnaire prend acte de cette observation et précise avoir sollicité les services instructeurs de l'Etat pour avoir plus d'explications sur ce point particulier.

Cette observation ne concerne en aucun cas le projet du barrage.

E15	<p>Claude Maireaux, président de Nature et Avenir Xavier Lacoume, président d'ATTAC 08 Marie Thevenon, présidente de Ma Ville à Vélo</p>	<p>1. Pour nos associations environnementales le projet de barreau A304-RN 43 fait partie de la liste des "grands projets inutiles" sacrifiant l'environnement et, à ce titre, doit être annulé ou reporté.</p> <p>2. Nos associations, constituées de bénévoles, ne peuvent pas en un mois, à la fois lire le dossier de 566 pages, relire le dossier précédent (les conclusions de la commissions d'enquête et les réponses du Conseil Départemental), résumer le dossier pour les adhérents, diffuser l'information, aller sur le terrain avec les personnes compétentes, informer la presse, organiser des réunions publiques...</p> <p>C'est pourquoi nos 3 associations ont demandé le 24 octobre de prolonger l'enquête publique d'un mois. L'absence de réponse à notre demande nous interroge.</p>	<p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p> <p>Le délai est règlementaire. De plus, seul le commissaire-enquêteur a compétence pour demander une prolongation de la durée de l'enquête publique.</p>
E16	<p>M. Bruno MAHE (Courrier annexé retranscrit)</p>	<p>1. Sur la démarche en générale des enquêtes, il est vraiment dommage que l'ouverture des différentes enquêtes ne soit pas signalée activement (mails, courriers ...) aux associations environnementales et autres entités et personnes concernées directement. Par exemple, suite à la première enquête publique du projet de barreau, les participants auraient dû être prévenus au moins par mail de la DUP et des enquêtes eau et espèces protégées.</p>	<p>La publicité a été effectuée règlementairement (la loi ne demande pas de prévenir certaines personnes préalablement). De plus, il y a aura un CODERST pavant toute décision administrative, où les associations sont notamment membres.</p>

2. Le projet a toujours été présenté au public, par le cd08 comme une nécessité pour diminuer la circulation dans Warcq et à l'entrée ouest de Charleville, ce qui n'est pas prouvé :
 - l'essentiel du trafic sera détourné par l'A304
 - le trafic local à destination de Charleville (travail, école, loisir etc ...) ne sera pas concerné
 - celui de Warcq sera reporté vers le sud
 - le développement d'une zone d'activité de Warcq augmentera le trafic dans cette commune
3. A la réunion de Warcq du 7 octobre, M. Urano a parlé de l'importance du projet pour son entreprise. L'entreprise sera raccordée à l'autoroute par un chemin plus direct. Le barreau concerne donc essentiellement les camions qui circulent entre la vallée de la Meuse et l'entreprise. Combien de camions sont concernés par jour ?
 - Est-ce que cela justifie de maintenir le projet ?
 - Pourquoi ce point n'a jamais été évoqué par le Conseil Départemental ?
 - Cherchait-on à cacher la vraie raison ?
4. Enfin, j'ajouterai pour couronner le tout, que l'arrêté préfectoral de la DUP ne comporte aucune motivation pour justifier ce choix. Par conséquent les raisons impératives d'intérêt public majeur n'ont pas été démontrées.
5. Le dossier sur l'eau ne fait pas référence à la crue la plus importante que nous ayons connue, à savoir celle de 1995. Pourquoi ?

Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.

Les études de trafic ont été menées largement (et non uniquement en considérant l'entreprise URANO).
Le pétitionnaire précise par ailleurs que cet aspect a été évoqué dans les différents dossiers ; en effet, il s'agit d'une réserve émise par la commission d'enquête de la DUP (prise en compte par le Conseil Départemental dans une délibération spécifique).

C'est par la demande de dérogation et non par la DUP.

L'année 1995 a bien été prise en compte (données comprises entre 1991 et 2001).

6. Les habitations du moulin de La Grange aux Bois sont souvent menacées par les crues hivernales de la Sormonne. Le chemin d'accès à leurs habitations est régulièrement sous l'eau.
Alors que nous ne pouvons pas encore mesurer les effets de l'autoroute A304 sur les crues et la circulation des eaux superficielles, le cd08 s'apprête à réaliser une nouvelle infrastructure qui aggravera probablement la situation des habitants. Pourtant, les déboires de l'A304 devraient conduire à la plus grande prudence.
Comment les modèles hydrauliques du dossier sur l'eau ont-ils pu prendre en compte les effets de l'autoroute alors qu'ils ne sont pas connus ?
7. Les effets du réchauffement climatique avec son cortège d'évènements extrêmes viendra encore probablement aggraver la situation. Pourquoi des organismes compétents sur les questions de gestion des crues et inondations n'ont pas été associés à la réflexion ?
8. Concernant les nuisances sonores, aucune mesure n'est prévue. Pourtant les riverains de la Grange aux Bois sont déjà soumis à celles de l'aérodrome de Belval, de la cimenterie de Warcq, de la voie de chemin de fer, de la RN 43, qui de par sa surélévation est très sonore, de la RD 9. A cela il faudrait également rajouter le barreau routier ? Les préjudices sur le bien-être des habitants et l'activité touristique du lieu ont été sous estimés. Rappelons au passage que de nombreux touristes séjournent à la Grange aux bois, qui représente un patrimoine bâti et naturel unique si proche de Charleville.
9. Que penser du suivi des mesures compensatoires ? Quelle garantie peut-on avoir quand on connaît le mauvais classement de notre département en matière d'environnement ?
Quels moyens seront consacrés au suivi des effets du barreau et au maintien des mesures compensatoires dans le temps ?

La situation de référence est avec l'A304.

Le pétitionnaire a réalisé les différentes études d'impacts avec des bureaux d'étude spécialisés en la matière.

Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique (études acoustiques déjà réalisées pour la DUP).

Une partie du dossier de dérogation est consacré au suivi du projet.

		<p>10. Il n'y a pas d'information sur les coûts annuels qu'engendrerait le barreau : personnel, sécurité, assainissement, entretien des bordures, entretien de la chaussée etc ... Peut-on avoir une estimation de ce coût pour la collectivité ?</p> <p>11. Le dimensionnement des ouvrages de collecte et d'assainissement des eaux de ruissellement est-il suffisant ?</p>	<p>Une estimation a déjà été réalisée pour le dossier DUP.</p> <p>Les bassins de rétention ont été dimensionnés d'après les guides techniques en vigueur.</p>
E17	Mme Christel SAUVAGE	<p>1. Pour cette nouvelle enquête, bien trop courte au regard des éléments en jeu, aucune permanence ne m'a permis de vous rencontrer à nouveau. En effet, une seule permanence en dehors des plages classiques des horaires de travail était samedi dernier, le 12... juste après un jour férié permettant un week-end prolongé !</p> <p>2. Et quoi qu'il en soit, un mois pour lire et tenter de s'approprier des centaines de pages, n'est pas très démocratique. Pourtant il reste à mes yeux énormément de questions.</p>	<p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p> <p>Cette observation est un avis tout à fait personnel. Par ailleurs, le délai d'enquête est légal.</p>
	(Courrier annexé retranscrit)	<p>1. L'enquête publique de 2015 a été l'occasion de prendre la mesure de ce projet de barreau routier. Les nombreuses contributions ont soulevées beaucoup de questions et de propositions. La commission d'enquête a établi un rapport clair précis et apparemment voulant être exhaustif. Ce travail soigné aurait dû permettre des réponses et des compléments clairs, précis et exhaustifs. Côté réponses, on retrouve des copies à l'identique du document d'origine, des répétitions, des réponses à côté du sujet, et encore des affirmations non étayées voir fausses (obligation de fermer l'aérodrome pour faire passer une route, cf. la D 116 ; respect du Schéma Régional Air Energie Climat par exemple, tellement faux que c'est même dans le dossier que le projet va conduire à plus d'émissions de gaz à effet de serre).</p>	<p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p>

2. Côté compléments, à la lecture du nouveau dossier, on constate que les biais ou les choix peu clairs n'ont pas été explicités, et qu'il manque encore des éléments, notamment dans l'état des lieux. Dans le nouveau dossier, encore beaucoup de flou et d'approximation. Dès l'introduction, la synthèse de comparaison des fuseaux en code couleur, on ne comprend pas du tout pourquoi les nuisances sont indiquées « en vert » pour le fuseau Est, par rapport aux nuisances des autres tracés. L'autorité environnementale avait noté clairement dans son avis de 2015 que le département a choisi le tracé au plus fort impact environnemental ; même remarque de la part de la Commission Nationale de Protection de la Nature en 2016, qui note « variante la plus défavorable aux espèces protégées de la faune que le tracé ouest ».
3. Pour les aspects humains et économiques, même chose, ce tracé a le plus fort impact sur le hameau de la grange aux bois, pour les habitants, l'activité touristique et maraîchère. Ce site représente un îlot de biodiversité très intéressant à l'instar de Gosséval et la Boulisse, mais en plus l'allée d'arbres centenaires qui doit être traversée est une rareté dans le département est-il même noté dans le dossier ! Comment conclure à un moindre impact de nuisances ?
4. En cherchant des éléments sur le site de la préfecture, on apprend que des arrêtés ont été délivrés en avril 2016 pour faire des suivis de populations de : Triton crêté ; Lépidoptères ; Odonates. Parmi les dizaines de communes dans lesquelles ces suivis auront lieu, on ne trouve ni Belval, ni Warcq, ni Damouzy ! Alors qu'un inventaire soigneux serait utile, ces communes sont évitées?

La comparaison des variantes a été reprise du dossier DUP (demande initiale des services instructeurs).

La comparaison des variantes a été reprise du dossier DUP (demande initiale des services instructeurs).

Ces différents arrêtés ne concernent en aucun cas le projet du barreau.

5. Pourquoi ne pas les inclure, alors que précisément ce secteur est sensé être étudié soigneusement ?
6. Des résultats confirmant la richesse de cet espace voué à la destruction ne sont certainement pas très souhaités...
Il est consternant de constater qu'il n'y a pas volonté de faire les choses proprement ; le nouveau dossier ne comporte pas de complément d'études, et a conservé de nombreuses caractéristiques négatives qui étaient reprochées déjà dans la précédente enquête. On retrouve les mêmes affirmations. Des pages entières, des chapitres, sont des copiés collés.
Alors la première enquête n'a servi à rien ?
7. Comment cette nouvelle enquête va-t-elle être prise en compte ?
Quand on voit qu'il n'y a qu'un mois pour prendre connaissance de plusieurs centaines de pages ; pour les gens qui travaillent, ce n'est pas possible ; y a-t-il vraiment la volonté de consulter ? Enquêter ?
8. Le département se fait régulièrement remarquer pour le peu de cas qui est fait de l'environnement (autoroute, Regniowez... maintenant une route dont on ne sait pas prouver l'utilité au-delà de quelques pourcents estimés a priori).
Et pourtant, les atouts « nature » des Ardennes sont nombreux, et c'est même mit en avant pour le tourisme : « Les Ardennes ; la nature avec un grand A » !! « 100 % nature ; 100 % famille »
Mais la destruction de la qualité d'un site d'hébergement touristique de qualité, engagé dans la démarche départementale de la Charte « tourisme durable » n'était même pas mentionné dans le dossier.

Ces différents arrêtés ne concernent en aucun cas le projet du barreau.

Les différents dossiers mis à l'enquête ont permis notamment de compléter les mesures compensatoires.

Cette observation est un avis tout à fait personnel. Par ailleurs, le délai d'enquête est légal.

Cette observation est un avis tout à fait personnel.

9. Dans le palmarès de l'écologie 2016 en France, les Ardennes sont dans les lanternes rouges pour la transition énergétique et pour la protection de la biodiversité ! Deux points des critiques majeurs de ce projet. Il serait temps que ça change !
10. De même la destruction de terres agricoles n'est pas considéré comme une atteinte à une activité économique dans ce dossier, alors que ce secteur représente plus de 12 000 emplois dans le département. Détruire des terres agricoles détruit de l'emploi et nuit à l'environnement, en émettant énormément de gaz à effet de serre (les prairies stockent du carbone).
A l'heure de la COP 21 accueillie à Paris ; de l'Accord de Paris qui entre en application, de la COP 22... les Ardennes se font remarquer... dans le mauvais sens !
11. Le bien fondé de cette nouvelle route est douteux, et il serait facile de clarifier la question en attendant son ouverture. Pourquoi refuser, et vouloir faire vite ?
Il serait ainsi possible de voir les impacts réels de l'autoroute, tant sur l'environnement que sur le trafic, et les données d'études pour le barreau seraient réelles, et non pas estimées.
12. Par ailleurs, sur le volet « eau », comment laisser détruire des zones humides dans un secteur en amont d'une commune si touchée par les problèmes de crues ? Il faudra encore des investissements énormes pour contrebalancer, et ce n'est pas compté comme un coût du barreau.
13. Comment est-il possible de faire un dossier sur l'eau dans ce secteur, sans invoquer la crue de 1995 ? Est-il souhaité un nouveau record de dégâts pour les Warcquins et provoquer des dégâts chez les habitants de la Grange aux Bois ?

Cette observation est un avis tout à fait personnel.

Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique (étude d'impact DUP).

Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.

L'impact est maîtrisé (étude hydraulique réalisée dans le cadre du présent dossier).

L'impact est maîtrisé (étude hydraulique réalisée dans le cadre du présent dossier).

	<p>14. De même que la logique voudrait que l'on attende l'ouverture de l'A 304 pour étudier réellement les trafics résiduels, il serait tout aussi logique d'attendre de mesurer l'impact de l'A 304 sur les équilibres hydriques, sur la faune locale, avant d'entreprendre quoi que ce soit d'autre. Les textes réglementaires donnent comme méthode : Eviter, Réduire, Compenser. Ici il n'a jamais été question d'éviter, mais seulement de compenser.</p> <p>15. Globalement, ce secteur très riche et sensible, repéré à plusieurs titres (SRCE, SCOT) devrait au contraire faire l'objet d'une protection active, car il est un atout pour l'agglomération, le département.</p> <p>16. Pour la présente enquête concernant la demande de dérogation, d'un point de vue strictement réglementaire : - les inventaires sont encore incomplets malgré ce qui avait été signalé lors de la précédente enquête, il manque donc des espèces protégées dans la demande de dérogation ;</p> <p>17. la destruction de l'allée de la Grange aux Bois doit faire l'objet aussi d'une demande de dérogation, conformément à l'article 172 de la LOI n° 2016-1087 du 8 août 2016 Pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages : Après l'article L. 350-2 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 350-3 [suit la rédaction de l'article dans son intégralité]</p>	<p>Le pétitionnaire précise que la démarche « ERC » a bien été mise en œuvre pour ce projet.</p> <p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p> <p>Le pétitionnaire précise qu'il n'y a pas eu de demande de compléments lors de l'instruction des dossiers par les services instructeurs (DDT et DREAL).</p> <p>Le projet du barreau a bien pris en compte cette allée. L'article 172 de la loi d'août 2016 précise que « des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction ». Cette loi a d'ailleurs été publiée après la recevabilité du dossier.</p>
--	---	---

		<p>18. Ainsi, la réglementation rattrape ce qui avait été déjà pointé dans la précédente enquête : cette allée est emblématique et constitue un repère paysager historique entre les deux communes de Warcq et Belval (elle est présente depuis au moins 1739). La commune de Belval en avait utilisé des images pour sa carte de vœux en 2007, ce qui montre bien le caractère intéressant et spécifique de cet élément paysager.</p> <p>19. Comme pour la biodiversité ; petit à petit, insidieusement, notre patrimoine naturel, paysager, est morcelé, détruit. Pour quel bénéfice ? Ainsi pour conclure, la commission ne peut donner un avis favorable à cette demande de dérogation et à ce dossier sur l'eau dans l'état actuel du dossier.</p> <p>20. Outre la question du bien fondé du projet, il manque au moins : - des études précises sur les questions hydrologiques APRES l'ouverture de l'autoroute, afin de s'affranchir du flou des effets cumulatifs ; - la sollicitation du BRGM, de l'ONEMA, de l'EPAMA sur les questions de l'eau et des nappes phréatiques dans le secteur (c'est très étonnant que ces organismes ne soient pas sollicités et ne donnent pas leur avis) ; - des compléments sur les inventaires au moins de la faune afin de compléter les demandes de dérogations de destruction d'espèces et d'habitats ; - de faire une demande de dérogation pour la destruction du double alignement d'arbres centenaires protégés.</p>	<p>Le projet du barreau a bien pris en compte cette allée. L'article 172 de la loi d'août 2016 précise que « des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction ». Cette loi a d'ailleurs été publiée après la recevabilité du dossier.</p> <p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p> <p>L'étude hydraulique a été réalisée avec une situation de référence avec l'A304. L'ONEMA a été consulté directement par les services instructeurs de l'Etat (DDT). Le BRGM n'a pas lieu d'être consulté sur ce type de dossier. L'EPAMA a été sollicité directement par les bureaux d'études spécialisés lors de la conception du projet. Pour l'allée d'arbres, la dérogation figure déjà dans le présent dossier (pas de flore protégée)</p>
E18	ATTAC 08	<p>1. L'association ATTAC Ardennes met en avant que ce projet de barreau et les différentes infrastructures prévues ne sont pas nécessaires à l'heure actuelle.</p>	<p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p>

2. En effet, comment peut-on mesurer l'intensité du trafic d'un barreau de contournement entre l'A304 et la RN43 alors que l'A304 n'existe pas ?
3. Comment être sûr qu'un tel barreau de contournement soit utile ? Les coûts notamment financiers et écologiques sont bien trop importants pour décider actuellement d'une telle réalisation.
4. Suite à l'ouverture de l'A304, il conviendra de faire des études quant au trafic. Ces études permettront alors de juger s'il est pertinent ou inutile d'envisager la construction d'un tel barreau et de telles infrastructures.
5. En janvier dernier, l'Ardennais titrait : « La dette du département des Ardennes explose ». A en croire ce même journal, celle-ci atteindrait 241 millions d'euros d'ici la fin de l'année. L'autoroute A304 y est pour beaucoup. Son coût initialement estimé à 330 millions d'euros a lui aussi explosé pour atteindre 483 millions d'euros (46 % d'augmentation!). Par ailleurs, dans un rapport datant de 2012, la Chambre régionale des Comptes indiquait : « L'achèvement de cette opération (l'A304) est toujours en projet et son financement arrêté à 330 MEUR dont 60 MEUR à la charge du département. La Chambre observe que la situation financière de la collectivité ne lui permettra sans doute pas d'achever cette opération à l'échéance prévue. » et de rajouter : « Eu égard à la situation financière actuelle du département, et en l'absence d'évolution significative de ses compétences notamment dans le domaine social, la chambre estime qu'à ce jour le financement de la totalité de ces travaux, notamment l'achèvement de l'Y ardennais de l'A 304 paraît à tout le moins incertain. ». Ces remarques ont été formulées avant que le coût de l'autoroute ne s'envole. Le département devait financer 17 % de cette autoroute, ce qui nous amènerait aujourd'hui à une dépense de 82 millions d'euros.

Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.

Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.

Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.

Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.

	<p>6. Malgré cela les dépenses continuent avec à présent ce projet de barreau de raccordement A304/RN43. Ce projet est annoncé aujourd'hui à 30 millions d'euros. L'État qui devait prendre en charge un tiers du coût s'est retiré du projet début 2015. Le coût financier à supporter pour notre département devient de ce fait très très lourd et met en péril la santé financière des Ardennes. A ces 30 millions d'euros, il faudrait encore rajouter les coûts d'entretien du viaduc, des bordures, des bassins de décantation et d'élimination des boues, de la chaussée et les coûts du personnel affecté.</p> <p>7. De plus, le conseil national de la protection de la nature et l'autorité compétente en matière environnementale (DREAL) ont émis de nombreuses réserves dans leur avis. L'impact environnemental de ce projet est bien trop important. Pour notre association, il est inconcevable de donner l'autorisation de détruire des espèces qui sont protégées.</p> <p>8. Ce projet entraîne également des dangers pour la qualité de l'eau et des risques d'inondations dans un secteur très sensible.</p> <p>9. Autre point que nous tenons à soulever : pour la France, récente organisatrice de la COP21, lutter contre le réchauffement climatique est une priorité. Il convient alors de mener localement à bien une politique de lutte contre le réchauffement climatique. Un tel projet va dans le sens contraire de cette volonté. En effet, il favorise l'utilisation des voitures et de camions qui, on le sait, sont sources importantes d'émissions de gaz à effet de serre. Il convient de plus en plus de favoriser des projets mettant à contribution les transports en commun.</p> <p>10. C'est pourquoi, tous ces éléments nous poussent à penser que le projet d'un tel barreau de raccordement est à l'heure actuelle inutile.</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.</p> <p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p> <p>L'ensemble des impacts ont bien été étudiés dans le présent dossier.</p> <p>Les transports en commun ne sont pas l'objet des dossiers mis en enquête.</p> <p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p>
--	---	--

E19	Association "Nature et Avenir"	L'association verse au registre d'enquête une copie du courrier adressé à Monsieur Renaud Averly, Président de la Commission Aménagement et Infrastructures du Département	Ann. 13	Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.
E20	Ma ville à vélo Mme THEVENON Marie (Courrier annexé retranscrit)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cette enquête est pour nous une nouvelle occasion de contester le projet de barreau routier entre l'A304 et la RN43. La démonstration des raisons impératives d'intérêt public majeure n'est pas plus apportée par cette nouvelle enquête que par la précédente. 2. Nous nous étonnons qu'un tel projet soit envisagé dans un environnement aussi sensible aux crues et inondations, à proximité de point de captage pour l'alimentation en eau potable. 3. Nous constatons que la zone concernée héberge de nombreuses espèces protégées et des secteurs remarquables ou à enjeu fort. Ce patrimoine naturel doit-il être sacrifié ? Nous ne le pensons pas au regard des enjeux de préservation de la biodiversité. 4. Notre intervention se situe également dans un objectif de conservation de la qualité du cadre de vie aux abords de Charleville-Mézières. A la place d'un barreau nous aurions préféré que les dépenses soient consacrées à orienter la mobilité vers le vélo en créant des voies dédiées pour relier les communes comme c'est envisagé dans le cadre du schéma cyclable d'Ardennes Métropole. 5. Concernant les dépenses, il ne nous paraît pas responsable que le département fasse cet investissement dont la facture risque encore de s'alourdir comme c'est le cas pour l'A304 et de nombreux autres projets d'infrastructure. 		<p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p> <p>Le tracé retenu est situé à l'aval du captage sur la Sormonne et passe à une distance éloignée du captage de la source de Warcq (qui n'est d'ailleurs plus exploité).</p> <p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p> <p>Les voies dédiées et modes doux (vélos) ne sont pas l'objet des dossiers mis en enquête.</p> <p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p>

E21	Bruno MAHE	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Le projet de barrage n'est pas compatible avec les objectifs du plan de gestion des risques inondation (PGRI) :</u> - les habitations du moulin de la Grange aux Bois sont déjà actuellement menacées par les crues de la Sormonne. Or, l'un des objectifs de ce plan est d'augmenter la sécurité des populations exposées. Le projet va à l'encontre de cet objectif. Je suis donc en désaccord avec les conclusions sur ce point du dossier d'autorisation. 2. <u>Même remarque avec les objectifs du SDAGE :</u> Pour les mêmes raisons que celles évoquées ci-dessus (risque pour les habitations du moulin de la Grange aux Bois), le projet est en désaccord avec l'orientation T5A-O2. Je réfute la conclusion du dossier d'autorisation qui conclut à l'absence d'impact sur les habitations. 3. Par ailleurs, il est incompréhensible que le PPRi ne prenne pas en compte l'ensemble de la zone inondable le long de la Sormonne. Si c'était le cas les conclusions du dossier seraient sûrement différentes. 	<p>L'impact est maîtrisé (étude hydraulique réalisée dans le cadre du présent dossier).</p> <p>Le projet est compatible avec l'ensemble des orientations du SDAGE.</p> <p>Le PPRi est un document réglementaire, qui n'est d'ailleurs pas rédigé par le pétitionnaire.</p>
E22	M. Patrice FOURNAISE	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le projet de faire un barrage routier en pleine zone de crue et d'inondation me paraît insensé. Il est très difficile d'en anticiper les conséquences à court, long et moyen termes tant les circulations d'eau peuvent être imprévisibles. 2. Une étude récente du WWF pointe la perte colossale de biodiversité planétaire. Porter atteinte à des zones humides et des cours d'eau de qualité, qui abritent de nombreuses espèces protégées, témoigne d'un manque de responsabilité. L'A304 a déjà beaucoup endommagé le patrimoine naturel de notre département, n'en rajoutons pas. 	<p>L'impact est maîtrisé (étude hydraulique réalisée dans le cadre du présent dossier).</p> <p>Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.</p>

		<p>3. Par ailleurs, je possède un verger au lieu dit « la Grange aux Bois ». Ces arbres sont dans un sol hydromorphe. Le barreau routier qui est envisagé dans ce secteur menace de perturber l'équilibre fragile du lieu en modifiant le comportement de la nappe d'eau superficielle. Si les crues de nappe et leur durée venaient à augmenter, le verger pourrait disparaître à court terme.</p> <p>4. Je suis conscient des problèmes de circulation dans Warcq et avenue Lucien Pierquin et Charles De Gaulle à Charleville. Néanmoins, je rejoins l'avis du collectif d'opposants qui préconise d'attendre l'ouverture de l'A304 pour en mesurer les effets sur le trafic routier avant de se lancer dans le projet de barreau.</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.</p> <p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p>
E23	Bruno MAHE	<p>1. Dans l'arrêté n° 2016/67 du 8 février 2016 de la DUP, l'article 1 précise que la justification du caractère d'utilité publique est annexée à la décision mais cette annexe n'est pas accessible. Est-ce normal ?</p> <p>2. L'appel d'offre pour les travaux est déjà lancé alors que l'avis de l'enquête n'est pas rendu: https://www.marches-ardennes.fr/fr/consult.php . Est-ce légal ?</p>	<p>Ce sont les services de la Préfecture (et non le Conseil Départemental) qui gèrent la publication de leurs documents administratifs.</p> <p>Rien ne s'oppose à cela.</p>
E24	M. Jean-Paul DAVESNE	<p>1. Cette 2e enquête publique concernant le barreau A304-RN 43 est l'occasion de poser des questions qui n'ont pas eu de réponse satisfaisante lors de la première enquête. En effet les enquêtes publiques se terminent avec le rapport des commissaires enquêteurs qui reçoivent des réponses à leurs questions de la part du pétitionnaire et, si nous ne sommes pas d'accord avec la réponse du pétitionnaire, il est difficile de réagir (TA).</p>	<p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p>

2. Pour qu'un tel projet soit accepté il doit être d'un **INTERET PUBLIC MAJEUR**. Or l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique du 8 02 2016 n'est pas explicite et nous affirmons que l'intérêt public majeur de ce projet n'est pas démontré.
3. Ce projet présente **peut être** des avantages pour les automobilistes mais les inconvénients l'emportent : Le dossier présenté reconnaît le morcellement des habitats recensés dans la zone d'étude et une réduction de leur biodiversité. Des haies d'intérêt majeur et un alignement d'arbres magnifiques vont être impactés. 77 espèces d'oiseaux ont été recensées dont 7 inscrites sur la liste rouge régionale. 12 espèces de chauves souris protégées ont été observées dont la Noctule de Leisler, le Murin de Brandt et le Murin à oreilles échancrées. Des amphibiens et des reptiles protégés seront impactés. Des insectes rares comme le Damier noir et le Cuivré des marais risquent de disparaître. Il est évident que cette biodiversité va être massacrée par ce projet et que les mesures compensatoires ne suffiront pas car "**un écosystème restauré ne remplacera jamais l'écosystème initial**".
4. D'ailleurs qui est chargé du suivi des mesures compensatoires sur 30 ans ou plus ???

C'est par la dérogation des espèces protégées.

Le pétitionnaire précise que la démarche « ERC » a bien été mise en œuvre pour ce projet.

Le suivi environnemental du projet sera réalisé par un prestataire spécialisé et indépendant, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental.

5. Les remarques de la chambre d'agriculture sont loin d'être positives vis à vis de l'environnement. Il est vrai que l'agriculture sera lésée mais il est évident que le cadre de vie, les paysages (donc le tourisme), la biodiversité seront également lésés. C'est au projet qu'il faut s'attaquer, pas aux mesures compensatoires. Les remarques de la chambre d'agriculture sont loin d'être positives vis à vis de l'environnement. Il est vrai que l'agriculture sera lésée mais il est évident que le cadre de vie, les paysages (donc le tourisme), la biodiversité seront également lésés. C'est au projet qu'il faut s'attaquer, pas aux mesures compensatoires. La prévention passe par le covoiturage, les transports en commun etc
6. Quant au risque inondations, les avis éclairés de l'EPAMA et de l'Agence de l'eau manquent cruellement.
7. Il faut attendre d'observer les effets de l'A304 pour extrapoler au barreau. L'artificialisation des sols est de mauvais augure (1ha imperméabilisé, c'est 1000 m3 d'eau qui ruissellent dans la Sormonne pour une pluie de 100 mm).
8. Pour les captages d'eau de Warcq et de La Grange aux Bois le risque est évident.
9. La circulation ne diminuerait que de 4% sur la rocade de Charleville-Mézières grâce au barreau (dossier p5/223) et serait augmentée sur la RD 9 entre Belval et Warcq (p 101/120 du rapport des commissaires enquêteurs)... Et le développement de la ZAC de Warcq ne va pas arranger le problème !!!

Cette observation est un avis tout à fait personnel.

Ce n'est pas le rôle de l'Agence de l'Eau.

Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.

Le tracé retenu est situé à l'aval du captage sur la Sormonne et passe à une distance éloignée du captage de la source de Warcq (qui n'est d'ailleurs plus exploité).

Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation. Par ailleurs, ce dernier précise que ce point particulier a d'ailleurs fait l'objet d'une réserve de la part de la commission d'enquête DUP.

		<p>10. Par ailleurs, l'information concernant les enquêtes publiques est insuffisante. Les membres du CODERST qui donnent leur avis sur de tels dossiers devraient recevoir par mails l'avis d'enquête publique ce qui leur permettrait de mieux connaître les dossiers (les rapports envoyés aux membres du CODERST ont l'avantage d'être courts mais ils sont incomplets et ne reflètent pas les remarques envoyées aux commissaires enquêteurs.</p> <p>Un article de presse présentant le projet, ses avantages et ses inconvénients et indiquant les dates de l'enquête publique aurait été utile car nous constatons en discutant avec des Ardennais qu'ils confondent barreau et autoroute et croient que le barreau est en cours de construction.</p> <p>Des réunions publiques d'information étaient également souhaitables.</p>		<p>La publicité a été réalisée réglementairement. La diffusion des documents aux membres du CODERST est gérée par les services instructeurs de la DDT.</p>
E25	Association "Nature et Avenir"	L'association dépose un document de 54 pages, intitulé : "Dossier sur le barreau" octobre 2016	Ann. 15	Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.
E26	M. Grigori SAUVAGE (Courrier annexé retranscrit)	<p>1. Tout d'abord, la durée de l'enquête publique est largement insuffisante : la taille des dossiers fait qu'il est impossible de concilier une étude approfondie du dossier avec une activité professionnelle ! Ne serait-il pas judicieux et plus démocratique de prolonger cette enquête afin que chacun puisse étudier dans un délai raisonnable tous les tenants et aboutissants de tels travaux (Payés en grande partie aux frais du contribuable s'il est besoin de le rappeler) ?</p> <p>2. Ensuite, il semble plus cohérent d'attendre l'ouverture de l'A304 et d'étudier son impact sur l'environnement afin d'extrapoler au cas d'un éventuel barreau.</p>		<p>Le délai est légal et réglementaire.</p> <p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p>

3. De plus, il est difficile de prévoir l'évolution du trafic suite à son ouverture : l'utilité d'un tel barreau est donc bien loin d'être avérée. Ne serait-il pas plus judicieux d'attendre la mise en place de l'autoroute plutôt que d'entreprendre des travaux hasardeux en hâte, au mépris de la biodiversité locale ?
4. À ce propos, on ne peut que constater que l'inventaire est honteusement incomplet, et pour cause : aucun suivi n'a été mené sur place, ni sur Belval ni sur Warcq. On ne peut que se questionner quand au sérieux de cet inventaire, approximatif et tronqué.
5. De plus, il est hypocrite de détruire le « poumon de Charleville » d'un côté tout en mettant en avant le cadre « nature » dans un but touristique.
6. D'un point de vue touristique justement, un tel projet aurait des conséquences désastreuses sur le site d'accueil de « la Grange aux Bois » ; site engagé dans la charte du tourisme durable. Quelle ironie ! Le patrimoine historique de ce site n'est plus à prouver, tant par les bâtiments en eux-mêmes que par les arbres centenaires (protégés) que le projet envisage de raser, à tel point que l'endroit s'est vu choisir un certain nombre de fois comme lieu de rencontre et de visite de l'association « Les Amis du vieux Warcq ». La qualité de l'endroit, aussi bien en terme de biodiversité que de patrimoine, en serait indéniablement et scandaleusement altérée.

Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique (trafic déjà étudié pour la DUP).

Les inventaires complets ont été effectués. L'étude d'impact figurait déjà dans le dossier DUP de 2015.

Le secteur de Gosséval est évité (et non détruit). Il s'agit d'une mesure d'évitement essentielle dans le dossier.

Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.

		<p>7. Pour finir, en tant que contribuable, il me semble totalement aberrant que ce tracé soit celui adopté étant donné qu'il a été montré qu'il était plus cher que bien d'autres options, qui ont été recalées en utilisant parfois des arguments fallacieux (« nécessité de fermer l'aérodrome pour faire passer une route » ce qui est faux). Ceci combiné aux autres faits ci-dessus font de ce projet un énorme gâchis qu'il serait aberrant de cautionner dans un dynamique de développement durable et de COP21.</p> <p>8. C'est pourquoi je vous demande, par la présente, de ne pas donner votre accord pour l'initiation de ce projet inutile, destructeur et précipité.</p>		<p>Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.</p> <p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p>
E27	M. Jean Paul DAVESNE	<p>1. Après lecture de l'annexe de l'arrêté du 8 02 2016 joint (et qui n'était pas dans le dossier d'enquête publique) nous ne trouvons nulle part les raisons impératives d'intérêt public majeur nécessaires.</p> <p>2. Nous demandons l'abandon ou le report de ce projet dont les raisons impératives d'intérêt public majeur ne sont pas avérées</p>	Ann. 17	<p>C'est par la dérogation des espèces protégées.</p> <p>C'est par la dérogation des espèces protégées.</p>
E28	Bruno MAHE	<p>1. Après avoir enfin eu accès aux annexes de l'arrêté de DUP du projet de barreau entre l'A304 et la RN43, je constate, comme je l'ai d'ailleurs signalé précédemment, qu'il n'y a aucune raison impérative d'intérêt public majeur qui motive ce projet. Bien sûr cette remarque peut vous paraître tardive, compte tenu de la date de parution de la DUP. Néanmoins:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la manière dont les décisions, arrêtés et dossiers sont portés à la connaissance du public n'est pas propice à la participation citoyenne; - l'absence de raisons impératives d'intérêt public majeur était sous jacente des nombreuses remarques et contestations formulées lors de l'enquête publique précédente (celle d'avant la DUP). Il n'en a pas été tenu compte. 		<p>C'est par la dérogation des espèces protégées.</p>

		<p>2. Dans ce projet il n'y a jamais eu la volonté d'associer à la réflexion ceux qui auraient pu l'enrichir, les citoyens, les associations, les professionnels de la mobilité, les experts sur les questions de crues et d'inondation (Agence de l'Eau, EPAMA, ONEMA etc ...) ...</p> <p>3. J'attire votre attention sur le fait que dans une zone aussi sensible, il n'y a pas eu d'expertise contradictoire sur ces questions d'eau. Pourtant, les conséquences des travaux de l'A304 commencent à se faire sentir semble-t-il et nous ne sommes qu'au tout début. De plus, les aménagements de l'aérodrome de Belval ont déjà eu des effets négatifs pour les habitants du moulin de la Grange aux Bois.</p> <p>4. Comme vous l'aurez compris, je souhaite que l'autorisation ne soit pas donnée à ce projet. S'il devait malgré tout se faire, nous tiendrions le Conseil Départemental des Ardennes pour responsable des préjudices causés, notamment ceux liés aux crues et inondations.</p>	<p>Les services instructeurs sont consultés largement par la DDT. Le dossier a d'ailleurs été déclaré complet et recevable avant sa mise en enquête publique.</p> <p>Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.</p> <p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p>
E29	Christophe DUMONT (Courrier annexé retranscrit)	<p>1. «Éviter, réduire, compenser», telle est désormais la doctrine bien établie pour limiter les impacts sur l'environnement des projets d'aménagement. Ainsi, quand un projet menace le milieu naturel il convient, dans cet ordre, de chercher d'abord à l'éviter, puis, s'il ne peut être évité, d'en réduire les effets, et, seulement en dernier lieu, d'en compenser les conséquences néfastes ; or, pour ce barreau de contournement soumis à enquête publique, on n'a jamais cherché à éviter ni à réduire et l'on cherche aujourd'hui, maladroitement, comment compenser.</p>	<p>Le pétitionnaire précise que la démarche « ERC » a bien été mise en œuvre pour ce projet.</p>
		<p>2. En mars 2011, un arrêté préfectoral donne le signal des travaux de ce qui est communément appelé la branche ouest du Y ardennais, mais dès décembre 2013 on apprend que la facture qui était prévue de 330 millions d'euros s'alourdit et passe à 450 millions :</p>	<p>Le Conseil départemental n'est pas le maître d'ouvrage du projet de l'A304 (il s'agit de l'Etat).</p>

	<p>3. Le principal avantage de l'A304 était de contourner Charleville-Mézières, et il s'agit d'un avantage déterminant tant on sait que les 14 000 véhicules par jour qui empruntent l'avenue De Gaule engendrent à la fois danger et pollution de l'air.</p> <p>Or nous apprenions il y a un an que l'autoroute ne remplissait cette fonction qu'imparfaitement, et nous étai soumis, dans la plus grande précipitation, ce projet de barreau de raccordement dont on nous disait qu'il devait être impérativement mis en service concomitamment avec l'autoroute !</p>	<p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p>
	<p>4. De deux choses l'une : soit ce barreau constitue une partie indispensable au projet A304, et il aurait du être étudié avec celui-ci, soit il s'agit d'un projet distinct et il doit être étudié sereinement, car cet entre-deux savamment entretenu dans lequel nous sommes entraîne une confusion dommageable : tout se passe comme si la décision de réaliser ce barreau avait déjà été prise alors que l'enquête publique n'est pas terminée ; à telle enseigne que le conseil d'agglomération d'Ardenne Métropole a adopté mardi 30 septembre 2015 une convention avec le conseil départemental par laquelle il décidait de déplacer ses réseaux d'eau et d'assainissement, alors que le projet n'y avait jamais été évoqué, et que l'agglomération n'avait pas été saisie du projet !</p>	<p>Le Conseil Départemental des Ardennes et Ardenne Métropole ont travaillé en étroite concertation.</p>
	<p>5. Le Conseil Général de l'agriculture, de l'alimentation et du développement durable a pu mesurer la perte de bénéfice pour la collectivité de la disparition des zones humides : pour 200 hectares de zones humides détruites par l'A304, ce sont de 4 à 14 millions d'euros de bénéfice perdus par la collectivité sur 50 ans, notamment en matière de perte de biodiversité et de prévention des crues ; or, en cette période de vaches maigres, l'État et les collectivités doivent tout compter et il n'est plus question de réparer les dégâts causés par certaines politiques en menant d'autres politiques réparatrices ;</p>	<p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p>

	6. il serait en particulier paradoxal d'aggraver les crues à Warcq, là où les crues de 1993 et 1995 ont fait le plus de dégâts quand l'EPAMA a consacré 60 millions d'euros ces dernières années pour combattre les crues. Nous ne nous expliquons pas que l'EPAMA justement n'ait pas été consulté dans ce projet routier.	L'EPAMA a été sollicité directement par les bureaux d'études spécialisés lors de la conception du projet.
	7. Il nous faut désormais aborder dans toutes nos politiques ce que l'on appelle la question des aménités, c'est-à-dire leurs effets indirects, qu'ils soient bénéfiques ou non ; dans cette affaire, elles sont clairement négatives, que ce soit en termes de perte de terres agricoles, de destruction de zones humides et d'espèces protégées.	Cette observation est un avis tout à fait personnel.
	8. Concernant les mesures compensatoires, la DREAL a mis au point, pour l'A304, une méthode pour la compensation qui satisfait les associations naturalistes et les défenseurs de l'environnement ; par ailleurs deux bureaux d'étude ont déterminé les espaces sur le bassin versant de la Sormonne qui pourraient faire office de compensations ; je souhaiterais connaître précisément où nous en sommes des compensations concernant l'A304 ; nous étions il y a un an encore loin du but, la DREAL se donnant à nouveau deux années pour aboutir. J'ajoute que le conseil départemental s'est placé sur ces dossiers en concurrent de l'Etat dans la recherche des compensations.	Cette observation n'est pas l'objet de cette enquête publique unique. Il faut interroger directement la DREAL à ce sujet qui gère le chantier de l'A304.

		<p>9. Je jugeais il y a un an, capitale la question du choix d'une autorité indépendante pour garantir la bonne gestion des compensations et le respect du cahier des charges, question posée par les associations environnementales. Ce point n'était pas abordé alors dans le dossier d'enquête publique, celui-ci se contentant de mentionner la règle des trente années, ce que je déplorais, car de la détermination de l'organisme chargé de gérer la bonne application du dispositif dépendra la réussite de celui-ci.</p> <p>J'estimais fin 2015 qu'il était illusoire de croire le contraire, le fait que les 30 ans ne soient pas sécurisés par la présence d'un arbitre, qui pourrait être le conservatoire des espaces naturels, me semblait réhibitoire. Le conseil général dans sa réponse avait retenu cette suggestion, je pose donc la question aujourd'hui : le conservatoire des espaces naturels a-t-il été retenu comme autorité indépendante pour superviser les compensations environnementales dans le cadre des aménagements prévus ?</p>	<p>Le suivi environnemental du projet sera réalisé par un prestataire spécialisé et indépendant, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental. Le choix de ce prestataire n'est pas encore déterminé à ce jour.</p>
		<p>10. Déjà pour l'A304, France Nature Environnement a pu noter à juste titre la grande pression exercée par les élus pour brûler les étapes, ces mêmes élus subissant eux-mêmes une pression importante de la part des entreprises de travaux publics sur le thème de l'emploi. Pour le dossier du barreau de raccordement, la précipitation semble avoir conduit le maître d'ouvrage à disjoindre l'enquête loi sur l'eau qui n'était visiblement pas prête il y a un an.</p>	<p>Le pétitionnaire avait eu notamment l'accord de l'autorité environnementale pour disjoindre les deux procédures (DUP / parcellaire d'une part et loi sur l'eau / dérogation espèces protégées d'autre part).</p>

	<p>11. Si le Schéma régional de cohérence écologique n'était pas en vigueur il y a un an car voté le 26 octobre 2015, il l' est aujourd'hui, or, il semble que l'on fasse peu de cas ici de la trame verte et bleue, de même de nombreuses occurrences du plan climat sont-elles bafouées, même si le rapport indique le contraire d'une manière aussi surprenante que lapidaire ; d'autres contributions à l'enquête abordent le sujet d'une manière argumentée, je redis ici comme je l'ai indiqué il y a un an que le dossier présenté à l'enquête me fait relativiser le travail réalisé en cinq ans à la région, de même qu'il relativise l'apport législatif depuis deux lustres.</p>	<p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p>
	<p>12. D'autres bizarreries ont été pointées dans ce dossier qui en comporte décidément beaucoup, je demandais il y a un an que le maître d'ouvrage explique pourquoi le tracé retenu diffère du tracé soumis au début de la consultation, les deux ronds-points distants d'une centaine de mètres, rue François Urano, m'interpellaient également, je n'ai pas obtenu de réponse satisfaisante sur ces deux points lors de la première phase de l'enquête, fin 2015, en particulier pourquoi un deuxième rond point plutôt qu'un pont franchissant la route entre Warcq et Belval ?</p>	<p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p>
	<p>13. Cette question du deuxième rond point absurde qui n'avait pas eu de réponse il y a un an s'explique aujourd'hui par la nécessité de la desserte du futur hypermarché Leclerc dévoilée par la presse il y a quelques jours, mais là encore ou est l'intérêt public ?</p>	<p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p>

		<p>14. Plus largement, si l'on pose la question des aménités et celle d'une gestion des deniers publics « en bon père de famille », on peut légitimement se poser des questions à propos de ce projet de barreau de raccordement. Si l'objectif poursuivi était de contourner Charleville, il aurait pu être atteint dès le Xème plan (1989-1993), grâce à l'antenne de Manchester qui y était inscrite et pour laquelle les acquisitions foncières étaient réalisées ; le fait que l'A304 contourne trop largement l'agglomération et qu'il faille un autre ouvrage est un véritable gâchis.</p>	<p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p>
		<p>15. « Il n'est même pas évident que ce nouvel ouvrage ne génère pas un surcroît de trafic sur certaines portions de voirie à Warcq et à Charleville-Mézières, notamment aux Granges Pavant, et, paradoxalement, sur la RN43 » indiquions-nous il y a un an. Aujourd'hui la divulgation d'un projet d'hypermarché nous montre clairement que non seulement la circulation ne diminuera pas à Warcq mais même que l'objectif de diminution du trafic n'a jamais été celui du projet de barreau.</p>	<p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p>

		<p>16. On le voit, ce dossier méconnaît les documents de planification régionaux, il ne résout pas les problèmes de circulation, il ignore le principe d'une gestion économe des deniers publics, oublie certaines consultations pourtant essentielles; on agit ici sous la pression. Nous vous indiquions il y a un an : «la confusion avec le projet A304 fait que le projet est déjà commencé alors que l'enquête n'est pas finie, on a la désagréable impression que, quel que soit le résultat de l'enquête publique, le projet se fera»; cette impression est aujourd'hui renforcée par le fait qu'au moment où se déroule cette enquête, l'appel d'offres relatif au barreau est déjà mis en ligne sur le site du conseil général. L'appel d'offres comme l'enquête publique apparaissent clairement comme des formalités inutiles : «le barreau et vite, les Ardennes ne peuvent se payer le luxe de zadistes chicaniers» écrivait récemment le directeur de l'agence de développement des Ardennes sur les réseaux sociaux.</p> <p>Il est pourtant nécessaire à une démocratie en perte de repères que le débat public renaisse</p>	<p>Tout est fait de manière réglementaire.</p>
		<p>17. J'indiquais il y a un an qu'il aurait sans doute été plus sage d'attendre la mise en service de l'A304 pour en mesurer les effets sur la circulation. C'est encore plus vrai aujourd'hui qu'il n'est plus question de mettre en service les deux équipements en même temps, le fait qu'on évoque 2017 pour la branche ouest du Y et 2020 pour le barreau incite à attendre les changements induits par la mise en service du premier pour envisager ou pas de réaliser le second.</p>	<p>Le pétitionnaire précise que le « on » n'émane pas du Conseil Départemental des Ardennes.</p>

		18. Pour conclure j'indiquerai que la loi française sur l'eau ainsi que les directives européennes interdisent de détruire les zones humides, ou, en cas d'absence d'alternative avérée, soumettent ce type de projet à des règles très sévères de compensation. Or, il y avait ici une alternative avérée : l'ancienne route de Belval qui peut être rouverte sans qu'il soit besoin de fermer l'aérodrome contrairement à ce qui a pu être écrit.	Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.
		19. Quant aux espèces protégées, pour déroger aux systèmes de protection stricte, il faut répondre aux 3 conditions cumulatives suivantes : une raison impérative d'intérêt public, l'absence de solution alternative satisfaisante, l'absence de nuisance au maintien des populations concernées ; force est de constater que ces conditions ne sont pas réunies en l'espèce.	Le Conseil Départemental des Ardennes n'est pas le décisionnaire final du dossier.

5. COURRIERS POSTAUX

N° Obs	Nom du signataire	Résumé de l'observation	N° Doc joint	Réponse du Maître d'Ouvrage
P1	Mme LARDAUX Annick 08270 SAULCES MONCLIN	1. L'autoroute A304, projet imaginé il y a 40 ans, est en chantier dans le département des Ardennes. Vendu comme partout ailleurs avec le mythe du développement économique, cette nouvelle infrastructure continuera de promouvoir la route comme mode de transport de marchandises et des personnes, avec son lot de nuisances sur l'agriculture, la santé, l'environnement, le paysage, le climat et les finances publiques.		Cette observation est un avis tout à fait personnel.

	<ol style="list-style-type: none"> 2. Le conseil départemental des Ardennes envisage à présent de créer un barreau de raccordement entre cette autoroute et la route nationale 43 au prétexte de délester Charleville-Mézières. Ce barreau, prélude à la création d'un périphérique autour de Charleville-Mézières (pour 49 000 habitants) a déjà fait l'objet d'une première enquête publique. Malgré les carences du dossier, les incohérences, les réserves, l'absence d'une enquête publique au titre de la loi sur l'eau, le Préfet des Ardennes a déjà signé la déclaration d'utilité publique le 8 février dernier. 3. Nous collectif d'opposants, considérons que : les bienfaits du projet sur la circulation locale et la qualité de vie sont loin d'être avérés 4. Le projet est précipité et qu'il serait raisonnable d'attendre l'ouverture de l'A304 pour en mesurer les effets sur le trafic routier local, 5. Le bétonnage du département porte atteinte à l'agriculture, au tourisme et à la biodiversité 6. Le projet est couteux 7. Le projet va aggraver l'endettement du département déjà dans une situation financière très difficile. 8. Ainsi, par cette pétition, nous demandons un moratoire sur le barreau routier A304/RN43 et proposons : D'attendre l'ouverture de l'autoroute pour en mesurer les effets sur la circulation. 9. De réaliser une enquête de déplacements et une campagne de mesures, afin d'évaluer la pertinence de cet équipement routier avant d'engager des dépenses inconsidérées 	<p>Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.</p> <p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p> <p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p> <p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p> <p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p> <p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p> <p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p> <p>Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.</p>
--	--	---

P2	Agricultures et Territoires Chambre d'Agriculture des Ardennes	<p>1. Tout d'abord, nous tenons à saluer l'effort réalisé par le Conseil Départemental des Ardennes qui privilégie des sites non agricoles pour la mise en place de la compensation écologique. En effet, le principal site de mesures compensatoires pour les zones humides – l'aménagement du ruisseau de La Butte – se situe sur le terrain de l'aérodrome.</p> <p>Toutefois, nous constatons à la lecture des dossiers une volonté affichée de compenser plus largement que nécessaire l'impact écologique du projet.. Ainsi, les effets du projet sur la dynamique des crues sont jugés comme négligeables à nuls (p99 du dossier loi sur l'eau). Mais la création d'une zone d'extension des crues d'environ 1 ha (p117 du même rapport) est annoncée.</p> <p>De même le taux de compensation pour la destruction des zones humides est de 114 %, 2,57 points de compensations proposés pour 2,25 points nécessaires (tab. 47 p 131)</p> <p>Pour la compensation des habitats humides remarquables, une surface de 1,5 ha est retenue pour compenser 0,47 ha impactés.</p> <p>Concernant la destruction des habitats, les liens entre les besoins de compensation et l'impact sont difficiles à appréhender. Ainsi, il est établi qu'un hectare de prairies favorables au Cuivré des Marais est impacté par le projet et les besoins de compensation sont estimés dans le tableau récapitulatif (partie 11 p 156) à 3 ha. Or, les mesures foncières annoncées font état de 5,9 ha de prairies conventionnées en faveur du papillon (3 ha sur le site de Gosséval et 2,9 ha au lieu-dit Buny).</p> <p>Le même constat est établi pour les mares. Une mare est impactée par le projet et 2 sites de 3 mares sont identifiés en besoin de compensation (p157). Or, il est annoncé la création de 12 mares (p 149). Le taux de compensation serait donc de 200 % pour la destruction de cet habitat remarquable.</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.</p> <p>La compensation pour les zones humides est effectivement de 114 %. Les autres mesures sont liées à la préservation des espèces protégées.</p>
----	---	--	--

2. La profession agricole demande que seules les compensations environnementales strictement nécessaires et liées à l'impact du projet routier soient mises en oeuvre
3. Il faut ainsi s'interroger sur la nécessité de reconversion des terres labourables au lieu-dit la Buny, et sur la surface concernée par les mesures sur le site de Gosséval qui doit répondre exactement aux besoins.

Par ailleurs, les modalités de mise en oeuvre des mesures font également l'objet de surenchère. En effet, le Conseil Départemental prévoit pour le site de Gosséval l'acquisition par voie d'expropriation.
4. La profession agricole demande que les meures soient mises en place par voie amiable et contractuelle, dans le cadre d'une démarche collective et que l'acquisition de parcelles agricoles soit la voie ultime.
5. De plus, l'étude des deux dossiers ne nous a pas permis de mesurer pleinement les effets de la mise en place des mesures compensatoires sur l'activité agricole.
6. Effectivement, il est mentionné la mise en place de conventions avec des exploitants pour une gestion extensive de sites de prairie et une fauche tardive (dossier destruction des habitats p 148) mais les conditions exactes de mises en oeuvre mériteraient d'être précisées.

C'est également une volonté du pétitionnaire.

Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.

Cette observation ne fait pas l'objet de la présente enquête publique unique.

La voie amiable est également privilégiée et souhaitée par la Conseil Départemental des Ardennes.

L'ensemble des impacts hydrauliques et environnementaux ont été étudiés dans le cadre du présent projet.

Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation. Ce dernier précise qu'un travail collaboratif avec la Chambre d'Agriculture et les associations environnementales sera réalisé.

7. Par ailleurs, les surfaces de l'aérodrome ne sont certes pas affectées prioritairement à l'activité agricole, mais des exploitants du secteur en assurent l'entretien. Ces surfaces, bien que sous le régime de l'occupation temporaire, sont des parcelles qui contribuent aujourd'hui à l'équilibre de ces exploitations. Il nous apparaît donc opportun de bien mesurer l'impact du projet sur le potentiel agricole de ces terrains.
8. Nos services sont à la disposition du maître d'ouvrage pour expertiser ces différents sujets.
9. D'autre part, nous voulons également attirer l'attention du maître d'ouvrage sur quelques points liés au déroulement des travaux. Nous rappelons qu'au vu des volumes très faibles de reliquats, le chantier ne devra donner lieu à aucun dépôt définitif de matériaux sur des parcelles agricoles. Le rapport "zones humides" p 94 et 129 n'exclut pas clairement cette possibilité. Il est important que le maître d'ouvrage impose le traitement de ces matériaux en filière d'évacuation.
10. De plus, il est essentiel qu'un plan de lutte contre le développement des plantes invasives soit élaboré. Pour compléter les mesures annoncées p 127 du rapport "loi sur l'eau" nous préconisons un traitement des dépôts temporaires annuels pour éviter la dispersion des adventices.
11. Enfin, nous nous étonnons du contenu du paragraphe sur les effets cumulatifs avec les aménagements fonciers de l'A304 (p 141). Les projets d'échanges amiables que le Conseil Départemental a initiés ont pour but de réduire les impacts directs et indirects de la construction de la route. Il n'est donc pas en lien avec une éventuelle procédure d'aménagement foncier déclenché par l'article L 123-24 du code rural, comme évoqué dans le dossier.

Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.

Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.

Les pièces techniques des marchés de travaux du barreau de raccordement vont dans ce sens.

Il n'y a pas de dépôts temporaires sur des zones agricoles.

Le pétitionnaire précise effectivement qu'il n'y a pas d'AFAP spécifique pour le projet du barreau.

P3	Mme Josiane BERTAUX 08 LUCQUY	<ol style="list-style-type: none"> 1. Les lieux de stockage des déchets ne sont pas identifiés et rien ne permet de penser que ces déchets ne seront pas évacués sur des lieux sensibles. 2. Rien ne permet non plus de penser que les deux bassins de rétention prévus absorberont en totalité les rejets d'eaux polluées dans les milieux naturels et éviteront totalement le ruissellement des eaux. 3. Ce projet prévoit la destruction de 11,28 ha de zones humides et 4,46 ha de zones humides qualifiées de remarquables. En compensation il propose 3 ha au lieu-dit Buny 1,5 ha de prairie humide et la restauration des ruisseaux du Temple et de la Bassée (superficie non précisée) : le compte n'y est pas. 4. On ne peut pas certifier que le déplacement et la réinstallation des espèces protégées n'aboutiront pas à la disparition de certaines espèces d'où l'obligation de définir les modalités de gestion et le calendrier de la mise en œuvre. 5. Comme pour les mesures compensatoires de l'A304, on agit et on cherche ensuite des solutions que l'on ne trouve pas et qui sont des pis-aller. La fonctionnalité écologique détruite ne se recrée pas d'un coup de baguette magique. 6. Avant d'ouvrir le chantier (si malheureusement il est autorisé) il serait souhaitable de créer les habitats favorables afin de laisser la faune s'intégrer à son nouveau milieu. 	<p>Les déblais et déchets seront évacués à l'extérieur du chantier, dans des décharges agréées.</p> <p>Les bassins de rétention ont été dimensionnés d'après les guides techniques en vigueur.</p> <p>Les compensations ont été calculées suivant les ratios déjà établis pour le chantier de l'A304.</p> <p>Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.</p> <p>L'ensemble des mesures compensatoires sont déjà précisées dans les présents dossiers, bien avant la réalisation des travaux.</p> <p>Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.</p>
----	----------------------------------	---	---

7. L'étude identifie un impact résiduel sur plusieurs espèces protégées d'insectes, d'oiseaux et de chiroptères : il est inadmissible que le maître d'ouvrage puisse demander une dérogation à la réglementation sur les espèces protégées pour réaliser ses projets : les lois existent et ne doivent pas être bafouées.
8. En ce qui concerne l'homme, une nouvelle source de bruit sera créée. L'aménagement foncier pour les exploitations agricoles et l'emprise de la route entraîneront la disparition de terres agricoles. Ici encore, on détruit des milieux et on règlera les problèmes au coup par coup.
9. La destruction d'une allée très ancienne et d'arbres centenaires ne pourra être compensée pour une replantation artificielle, visible seulement dans des dizaines d'années. Le patrimoine naturel est pourtant un point fort des Ardennes.
10. Le choix du tracé montre que l'aspect économique l'a encore une fois emporté sur l'aspect écologique et humain. C'est déplorable : les "bonnes intentions" ne sont jamais suivies d'effets dans les Ardennes. Les lois "Grenelle de l'environnement", lois sur l'eau, pour la reconquête de la biodiversité, de la Nature et des paysages, trames verte et bleue, cop 21... existent sur le papier mais pas dans les actes.
11. D'après l'enquête, les mesures proposées en compensation de la destruction des zones humides et d'habitats d'espèces animales protégées sont incomplètes et devront être approfondies. Seuls 77 % de l'impact du projet seront compensés : étant donné les échecs lors de l'adaptation des espèces après les déplacements, les mesures compensatoires doivent être supérieures à 100 %. Il n'est pas tolérable que le processus de compensation ne soit pas finalisé avant la procédure de déclaration d'utilité publique.

La demande de dérogation auprès des services de l'Etat est justement la loi.

L'ensemble des impacts ont bien été identifiés.

Cette observation est un avis tout à fait personnel.

Cette observation est un avis tout à fait personnel.

La procédure de DUP autorise à ne pas afficher 100 % des compensations. Par contre, la procédure loi sur l'eau l'exige.

		<p>12. En conclusion, pour ma part, je souhaite que l'on mesure l'impact de la mise en service de l'A304 afin d'évaluer le bien fondé d'un tel projet destructeur et coûteux pour un département endetté.</p> <p>13. Je souhaite également, que si ce projet s'avère "utile", toutes les mesures compensatoires soient précisées et mises en œuvre avant le commencement des travaux, ce qui n'est pas le cas. Aucune espèce animale et végétale ne devrait disparaître lors de tels travaux. De tels projets destructeurs ne devraient voir le jour, tant que toutes les autres solutions : ferroutage, transports en commun covoiturage... n'aient été expérimentées.</p>		<p>Cette observation est un avis tout à fait personnel.</p> <p>L'ensemble des mesures sont identifiées dans le dossier. Celui-ci a d'ailleurs été reçu complet et recevable par les services instructeurs.</p>
P4	Mme Eveline NELSON née SUVAGE demeurant aux Etats Unis	<i>Ndce : Mme NELSON annote le texte de la pétition ci-dessus : "J'habite aux Etats-Unis et suis propriétaire à la Grange aux Bois, donc concernée (bien que votre programme ne m'a pas acceptée à cause de mon adresse courriel)"</i>		Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.
	Pétition "Moratoire sur le barreau de raccordement A304/RN 43"	<i>5 exemplaires de cette pétition sont déposés dans le registre d'enquête publique</i>	Ann. 6	Le maître d'ouvrage prend acte de cette observation.

Procès-verbal de synthèse des observations du public
remis par le commissaire enquêteur Madame Raymonde PAQUIS
au Maître d'Ouvrage "Conseil Départemental des Ardennes"
le 21 novembre 2016



Mémoire en réponse adressé

le 12 décembre 2016



Le Chef du Service
Conception, Travaux Neufs
et Etudes Générales
Florent JUNQUET

Impact hydraulique et environnemental du projet de "barreau de raccordement A304-RN43"

ANNEXE n° 6

Article créé le 27/09/2016 par la direction départementale des territoires

Mis à jour le 30/09/2016

L'enquête, ouverte par arrêté n°2016-524 du 22 septembre 2016, concerne l'impact environnemental (« loi sur l'eau », « dérogation espèces protégées » et les mesures associées) du projet de déviation dit « barreau de raccordement » de 3 300 m (située entre le giratoire A304 de Charnois et la RN43 -au niveau de la côte du Temple- à Warcq).

Ce projet (déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 8 février 2016 après l'enquête publique DUP/parcellaire qui s'est déroulée du 31 août au 1er octobre 2015) comporte notamment la création de 2 carrefours giratoires, d'un viaduc de 150 m à la Grange-aux-Bois, d'un pont route au-dessus de la voie ferrée Calais-Bâle et d'un chemin agricole à créer à la place de la RD 309.

Pour cette enquête qui durera du lundi 17 octobre 2016 au jeudi 17 novembre 2016 inclus en mairies de Belval, Damouzy et Warcq (siège de l'enquête), vous trouverez sous les liens suivants :

- l' [arrêté n°2016-524 du 22 septembre 2016 \(format pdf - 1.8 Mo\)](#) relatif à l'ouverture et au déroulement de l'enquête et son [avis d'enquête publique \(format pdf - 179.4 ko\)](#),
- les **pièces du dossier** mis à l'enquête dans les communes :
 - l' [étude d'impact de 2015 \[1\]](#), son [résumé non technique](#) (pièce g) et l' [avis de l'autorité environnementale du 17 août 2015 \(format pdf - 1.4 Mo\)](#) (pièces déposées dans les communes pour l'enquête DUP/parcellaire qui s'est tenue du 31 août au 1er octobre 2015)
 - le **dossier d'autorisation unique « loi sur l'eau »** (objet de la présente enquête), déposé en application de l'article 2 de l'ordonnance n°2014-619 du 12 juin 2014 relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L214-3 du code de l'environnement :
 - le dossier [« autorisation au titre de la loi sur l'eau »](#) et son **résumé non technique** (sera mis en ligne avant le 17 octobre 2016),
 - le dossier de [demande de dérogation pour la destruction d'aires de repos et de reproduction d'espèces animales protégées et leur capture](#),
 - le [cerfa n°13614*01 \(format pdf - 582 ko\)](#) « demande de dérogation pour la destruction, l'altération, ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées »,
 - le [cerfa n°13616*01 \(format pdf - 1.1 Mo\)](#) « demande de dérogation pour la capture ou l'enlèvement, la destruction, la perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées »,
 - l' [avis du conseil national de la protection de la nature \(format pdf - 324 ko\)](#) en date du 6 septembre 2016.

Au cours de la présente enquête vous pouvez :

- **obtenir des informations** sur le dossier auprès du *Conseil départemental des Ardennes, Direction des routes, infrastructures et mobilités - Hôtel du Département - CS 20 001 - 08011 Charleville-Mézières Cedex, ainsi qu'au 03.24.55.68.13 ou 03.24.55.68.09*
- **faire part de votre avis**, propositions et contre-propositions sur les registres d'enquêtes déposés avec le dossier en mairies de :
 - *Belval le mardi de 9h à 12h et le mercredi de 18h à 19h,*
 - *Damouzy le lundi de 15h à 19h et du mardi au vendredi de 9h à 11h,*
 - *et Warcq du mardi au samedi de 10h à 12h et de 13h30 à 16h.*
- **adresser vos remarques** soit
 - *par courrier postal à mairie de Warcq : « Enquête publique Barreau A304/RN43 », à l'attention de Madame Paquis, commissaire-enquêteur, 3 Place de la Mairie 08000 Warcq »,*
 - *par courrier électronique en cliquant [ici](#)*
- **être reçu** par Mme le commissaire-enquêteur en Mairie de :
 - *Belval (le vendredi 21 octobre de 14h à 16h ou le mercredi 2 novembre de 17h à 19h),*
 - *Damouzy (le jeudi 27 octobre de 9h à 11h ou le mercredi 15 novembre de 16h à 18h),*
 - *ou Warcq (le lundi 17 octobre de 9h à 12h, le samedi 12 novembre de 10h à 12h ou le jeudi 17 novembre de 15h à 18h).*

De : LEDOUX Laureline (Responsable police de l'eau) - DDT 08/SE/EAU

[mailto:laureline.ledoux@ardennes.gouv.fr]

Envoyé : mardi 18 octobre 2016 15:39

À : CORP Olivier

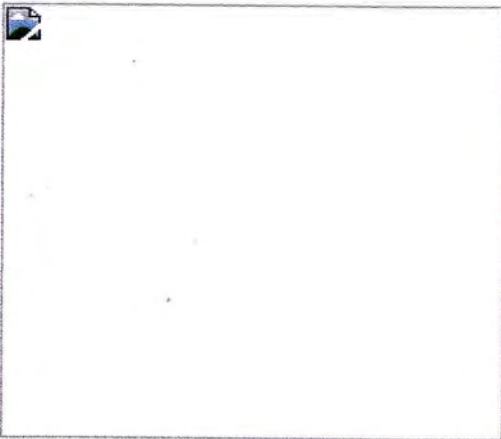
Cc : ONEMA SD08

Objet : Re: [INTERNET] Barreau raccordement : ONEMA / avis CNPN

Bonjour M. Corp,

Nous avons estimé (avec l'ONEMA et la DREAL) que cette prescription n'était pas nécessaire car le projet n'impacte pas significativement le cours d'eau Sormonne.

Cordialement,



TRAVAUX

Une pétition contre le barreau de raccordement de l'autoroute

Un collectif a lancé une pétition contre le projet. Son souhait est que les décideurs attendent de mesurer l'efficacité de l'A304 avant de construire le fameux barreau.

Le barreau de raccordement fait encore parler de lui. Il y a cinq mois, un collectif, composé de Nature & Avenir, Ma ville à vélo 08, l'association pour la Taxation des Transactions financières et pour l'Action Citoyenne 08 (Attac) et de riverains, a lancé une pétition, disponible sur internet, contre ce barreau. « On a recueilli pour l'instant 1 700 signatures », confie Jean-Paul Davesne, secrétaire de l'association Nature & Avenir. Cette pétition, qui se clôturera à la fin de l'année, sera déposée auprès du Préfet des Ardennes. « On espère qu'il va y avoir des bonnes retombées. »

Des enquêtes et beaucoup de dossiers menés

Avant de lancer cette pétition, les membres de Nature & Avenir ont participé aux enquêtes et à l'élaboration de dossiers afin d'aider un maximum à la préservation de la faune et la flore ainsi qu'à la beauté du paysage. « Nous demandons d'attendre l'ouverture de l'autoroute A304 et de caractériser le trafic avant de construire le barreau pour être sûr de son utilité car il détruit notre environnement », précise Jean-Paul Davesne. « Nous ne sommes pas vraiment contre le barreau mais, il faut qu'il soit utile. »



Les travaux de l'A304 sont en cours de réalisation. Archives

Niveau touristique, cela pose aussi des problèmes. En effet, le barreau est censé traverser le domaine de la Grange-aux-bois, hébergeant une maison d'hôtes. Les propriétaires craignent que cela nuise à leur établissement, le cadre ne restant plus le même. Une déclaration d'utilité publique

même envisagé de lancer une procédure auprès du tribunal administratif mais « il était trop tard ». Néanmoins, ils ont quand même été un peu entendus. « Une nouvelle enquête publique va bientôt avoir lieu pour rectifier les défauts de la première notamment sur la loi sur l'eau et sur la protection des espèces protégées qui peuvent être touchées. »

Qu'est-ce que le projet de barreau de raccordement ?

Le projet de barreau de raccordement est porté par le conseil départemental des Ardennes. Il a pour but de relier l'A 304 et la RN 43 afin de fluidifier le trafic, particulièrement celui des poids lourds. Le raccordement à l'autoroute se fera à l'échangeur de Charnois tel qu'il figure dans le projet autoroutier déclaré d'utilité publique en février 2007. Sa mise en service est prévue pour fin 2017, soit en même temps que l'autoroute.

En attendant les résultats de la pétition, un dossier, assez volumineux, a été déposé, il y a quelques jours, à la préfecture soulignant les différents défauts relevés afin d'essayer de faire avancer les choses.

Nous donnerons la parole prochainement au président du conseil départemental, Benoît Huré, qui n'a pas été en mesure de répondre immédiatement à nos questions.

CAPUCINE LANTENOIS

TRAVAUX

I 800 signatures contre le barreau de l'A304

WARCO Au dernier jour de l'enquête publique concernant le projet de barreau de raccordement de l'autoroute, le collectif d'opposants a remis sa pétition à la commissaire-enquêtrice.

L'enquête publique sur la réalisation du barreau de raccordement de l'A304, qui doit faire la liaison entre l'autoroute et la RN43, a pris fin hier. L'occasion pour les opposants au projet de s'inviter à la dernière permanence organisée en mairie de Warcq pour remettre une pétition à la commissaire enquêtrice chargée du dossier. Lancée en juin dernier par un collectif composé de riverains du tracé, des associations Nature et Avenir, Attrac et Ma Ville à Vélo, la pétition a recueilli 1 793 signatures.

RETARDER LA DÉCISION

Le collectif ne réclame pas l'abandon pur et simple du projet, mais le report de la décision définitive. « Nous demandons que l'on attende l'ouverture de l'autoroute pour mieux apprécier l'intérêt d'un tel barreau », explique Claude Maireaux, président de Nature et Avenir, qui ne fait pas mystère de son opinion. « Nous sommes conscients du problème de circula-



Les opposants dénoncent notamment les risques que fait courir le projet à l'environnement. Archives B. Sivadelle
tion à Warcq et à l'entrée de Charleville-Mézières, tient à préciser Bruno Mahé, lui aussi membre du collectif. Mais pour nous, ce n'est pas la bonne solution. » « Nous sommes convaincus d'avoir affaire

bénéfices/inconvénients plus qu'incertain.

« Nous sommes convaincus d'avoir affaire à un projet inutile »

Claude Maireaux, Nature et Avenir

Car au-delà de la question de l'utilité, les enjeux sont nombreux aux yeux des membres du collectif. Au premier rang desquels l'impact d'une telle réalisation sur l'environnement. Les opposants avancent en particulier la destruction de zones humides, d'une allée arborée vieille de plusieurs siècles et l'incidence sur de nombreuses espèces animales et végétales, dont plusieurs sur la liste rouge régionale des espèces menacées. Ils pointent également le phénomène de ruissellement et son effet sur les nappes que peut engendrer le projet. « On ne peut pas jouer les apprentis sorciers

dans un secteur où le risque d'inondation est aussi important », s'alarme Claude Maireaux.

Mais c'est aussi la méthode que le collectif conteste. « Ce sont des dossiers lourds, complexes, difficiles à appréhender, pointe le président de Nature et Avenir. Une simple commission d'enquête d'un mois ne peut pas suffire. » Les permanences de la commissaire-enquêtrice n'ont d'ailleurs accueilli que peu de visiteurs. « Quels intérêts sert-on ?, s'interroge Jean-Paul Davesne, membre du collectif. À nos yeux l'arrêté de la préfecture n'est pas clair sur ce point. Nous voyons bien les intérêts privés, pour les entreprises impliquées sur le projet, et les projets d'implantation de grande surface, moins l'intérêt public. »

En attendant le verdict, le collectif a décidé de laisser sa pétition en ligne un mois de plus. ■

ANTOINE VANST

Pétition accessible sur :
www.cyberacteurs.org/cyberactions/moratoire-barreau-raccordement-a-n-1151.html

Nouveau retard pour le barreau de raccordement

La voie censée relier l'A304 à la N43 tarde à voir le jour. En raison d'études complémentaires, le projet est une nouvelle fois retardé. Il est espéré pour fin 2018.



Le barreau de raccordement, c'est 3,3 km de route entre l'autoroute A304, au niveau de l'échangeur de Chamois (notre photo), et la N43, au niveau de la Mal-Campée, à Warcq. Karen Kuberna

Nous demandons d'attendre l'ouverture de l'autoroute A304 et de caractériser le trafic avant de construire le barreau, pour être sûr de son utilité car il détruit notre environnement», peste Jean-Paul Davesne, secrétaire de l'association Nature & Avenir. Une pétition circule et a déjà recueilli 1 742 signatures. Les anti-barreau de raccordement sont en ordre de marche. Et l'ouverture à la circulation continue de prendre du retard.

Envisagée pour « fin 2017 » encore dernièrement, en même temps que l'autoroute A304, la livraison de cet axe de 3,3 km est désormais espérée pour « fin 2018 ». « Des études complémentaires sont exigées », indique Benoît Huré, président du conseil départemental,

en charge du dossier. L'élu évoque des « pressions environnementalistes » qui retardent le lancement des travaux.

Un tracé qui ne manque pas d'obstacles

Des premiers coups de pelle espérés « courant 2017 », se contente de répondre le président. Car en termes de calendrier, il préfère rester prudent. « Je ne sais pas comment va prospérer la pétition, je ne sais pas si des recours seront déposés... L'autoroute était déclarée d'utilité publique et pourtant le tribunal administratif a cassé cette décision », rappelle-t-il. Ce qui avait provoqué l'arrêt du chantier durant de nombreux mois.

Pour ce barreau promis par le Département depuis 2009, le tracé

L'ESSENTIEL

- **Promis depuis des années** par le conseil départemental, le barreau de raccordement tarde à voir le jour.
- **Cette voie de 3,3 km de long**, limitée à 90 km/h, est censée relier l'A304 à la N43. Coût de l'opération : au moins 24 millions d'euros, financés par le Département.
- **L'enjeu** est de réduire le trafic dans le centre carolo et à Warcq, en particulier celui des poids lourds en provenance de la Vallée.
- **Mais certains sont sceptiques.** Un collectif a lancé une pétition contre le projet. Son souhait est que les décideurs attendent de mesurer l'efficacité de l'A304 avant de construire le barreau.

« Des usagers anti se fédèrent, font circuler une pétition... C'est assez classique dans notre pays » >> Benoît Huré

est certes court, mais il ne manque pas d'obstacles. Un viaduc de 151 mètres de long surplombera la Sormonne, et un passage dominera les voies SNCF. « Techniquement, ce n'est pas si complexe, c'est administrativement que c'est compliqué », insiste le président. Avant de poursuivre : « Des usagers "anti" se fédèrent, font circuler une pétition... C'est assez classique dans notre pays. Mais une majorité silencieuse

pense le contraire. Ceux-là sont convaincus de l'utilité du barreau. » Le président compare la situation ardennaise à celle bien plus médiatique de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, dans l'Ouest du pays. « On nous annonçait le début du chantier, mais on ne sait toujours pas quand les occupants seront expulsés. »

En attendant, les véhicules qui arrivent du nord continueront de s'engouffrer avenue De-Gaulle, à Charleville-Mézières, avant de récupérer la rocade. Un jour, sans doute, ils emprunteront les 3 300 mètres de route, à deux fois une voie, qui les conduira de la Mal-Campée (Warcq) à l'autoroute A304, au niveau de l'échangeur de Chamois.

GUILLAUME DECOURT