

ENQUÊTE PUBLIQUE
sur la demande d'une AUTORISATION UNIQUE
pour les travaux, les aménagements et les mesures compensatoires associées
au titre de la « Loi sur l'eau », des « défrichements » et de la « dérogation espèces protégées »,
pour le projet d'achèvement de l'itinéraire de randonnée en bord de Meuse, secteur de la boucle de Chooz,
Rubriques n° 2150-A et 3310-D

Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête n° 2017-488 du 12 octobre 2017

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 6 novembre 2017 au mardi 5 décembre 2017 inclus soit pendant une durée de 30 jours consécutifs.

PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE
et
MÉMOIRE EN RÉPONSE
des observations écrites enregistrées dans les registres d'enquêtes,
dans les courriers reçus par voie postale, par voie électronique et des observations orales

Article R123-18 du Code de l'Environnement :

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

Toutes les remarques écrites émises lors de l'enquête publique sont retranscrites ci-dessous, après synthèse.

(Une copie des courriers originaux versés au registre d'enquête publique ainsi qu'une copie de toutes les annexes, accompagnent le présent procès-verbal)

NOTA : Lors de la transcription des observations, lettres, ou courriels vers ce procès-verbal de synthèse, la commission d'enquête a fait le choix de ne pas modifier la syntaxe ou l'orthographe originales des écrits.

(...) parties des observations jugées utiles à l'argumentation, étudiées mais non-reprises dans le présent procès-verbal qui est un document de synthèse.

OBSERVATIONS PORTÉES SUR LE REGISTRE D'ENQUÊTE DE HAM-SUR MEUSE

Résumé de l'observation	N° Doc joint	Réponses du Maître d'ouvrage
<p>H.1 - Observation de Monsieur Marc-Henri LIGONECHE le 16-11-2017 Achever la voie verte, ou TRANSARDENNE est un projet nécessaire, d'une part pour la sécurité de tous et d'autre part la poursuite de la philosophie d'un itinéraire choisi le long de la Meuse. Il est d'autant plus essentiel, ici, qu'il permet de connecter le réseau belge, le RAVeL, à Givet à cette liaison inter départementale. En cela la poursuite du tracé sur le tracé d'origine garanti son attractivité pour le tourisme international et le développement d'activités économiques adaptées. Les visiteurs néerlandais et belges, friands de ce tourisme en vélo, trouveront l'esprit nature affiché dès le départ. D'autant que toutes les mesures minimisant son impact sont prises en compte en vertu d'un tourisme vert ou nature. Cet achèvement constitue un véritable atout pour notre territoire et son rayonnement.</p>		Dont acte.
<p>H.2 - Observation de Monsieur Christian VAN TRICHT, propriétaire des parcelles cadastrées Section B n°273 et Section B n° 279 respectivement pour douze ares zéro deux centiares et sept ares vingt-trois centiares signale : Une emprise du projet sur la voirie située sur le terrain sans en avoir été averti préalablement.</p>		Les acquisitions foncières nécessaires à l'emprise du projet sont prises en charge par la Communauté de Communes « Ardenne-Rives de Meuse », qui sera informée de la réclamation.
<p>H.3 - Courrier de Monsieur et Madame Daniel VAN TRICHT-STEVAUX, demeurant 112 Campagne du Bout à HAM-SUR-MEUSE. <i>Monsieur le commissaire-enquêteur, nous vous remercions de votre accueil en mairie de CHOOZ, le 6 novembre 2017 ainsi que vos explications et conseils.</i></p> <p>H.3-1 Nous avons oublié de vous soumettre un problème relatif à la hauteur de la piste qui pourrait être surélevée et de ce fait, nous ne saurions plus sortir de notre propriété. Merci d'en tenir compte.</p> <p>H.3-2 A votre demande, nous nous permettons de vous rappeler brièvement les quelques points qui avaient été abordés, soit : que la route soit uniquement réservée aux riverains et aux cyclistes avec une limitation importante pour les voitures et interdite aux quads.</p>	1-2	<p>H.3-1 - Le niveau fini de la voie de roulement sera celui de la voie existante. Elle ne sera donc pas surélevée et les conditions d'accès aux parcelles riveraines ne seront pas aggravées.</p> <p>H.3-2 - Les véhicules à moteur seront toujours autorisés à circuler sur le chemin rural jusqu'à la dernière habitation après laquelle une barrière anti-véhicules sera installée. La vitesse sera limitée à 30 Km/h et le stationnement sera interdit sur l'emprise du chemin comme sur l'ensemble de la voie verte.</p>

<p>H.4 - Observation de Monsieur Jean-Claude JACQUEMART, maire de HAM-SUR-MEUSE. Suis particulièrement favorable au nouveau tracé de la voie verte entre Ham-sur-Meuse et Chooz.</p>		Dont acte.
--	--	------------

OBSERVATIONS PORTÉES SUR LE REGISTRE D'ENQUÊTE DE CHOOZ

Résumé de l'observation	N° Doc joint	Réponses du Maître d'ouvrage
<p>C.1 - Courrier recommandé avec accusé de réception de Monsieur Christian VAN TRICHT demeurant 108, rue de l'église 08600 HAM-SUR-MEUSE Suite à notre entrevue du 17 novembre dernier, je souhaite vous faire part de mon questionnement en tant que riverain de terrain de la future voie verte. En effet, je suis propriétaire de l'habitation située au 108 rue de l'église à Ham-sur-Meuse et celle-ci est entourée d'un terrain bordant de part et d'autre la future voie verte sur les parcelles cadastrées section B numéro 273 et 274 au lieudit "La Batarde". C. 1-1 - Pouvez-vous me dire s'il y aura une emprise supérieure à l'actuel chemin (± 2,60m) et dans l'affirmation pour quelle raison n'en ai-je pas été avisé. C. 1-2 - Qu'en sera-t-il de la garantie d'accessibilité pour moi-même, ma famille et amis ? C. 1-3 - Qu'en sera-t-il également des livraisons de marchandises et matériaux ?</p>	1-1	<p>C. 1-1 - La bande de roulement sera aménagée dans l'emprise existante et ne sera pas plus large que la voie existante.</p> <p>C. 1-2 et C. 1-3 - Les véhicules à moteur seront toujours autorisés à circuler sur le chemin rural jusqu'à la dernière habitation après laquelle une barrière anti-véhicules sera installée. La vitesse sera limitée à 30 Km/h et le stationnement sera interdit sur l'emprise du chemin comme sur l'ensemble de la voie verte.</p>
<p>C.2 – Observation de Monsieur Michel MAUCORT demeurant à GIVET. Enfin la voie verte va "peut-être" se terminer de façon sécurisée pour éviter la circulation le long de la route départementale très dangereuse. Enfin les cyclistes vont pouvoir partir de Givet pour aller à Charleville et au-delà.</p>		Dont acte.

<p>C.3 – Observation de Monsieur Farouk BOUDGHASSEM, conseiller municipal à GIVET. Projet nécessaire dans la continuité de ce qui est réalisé. La sécurité des usagers de la voie verte sera désormais assurée.</p>		<p>Dont acte.</p>
<p>C.4 – Observation de Monsieur Claude WALLENDORFF, conseiller départemental du canton de Givet. C.4 -1 - Je suis très favorable à ce projet qui permettra de terminer la voie verte entre Charleville-Mézières et Givet en supprimant le chaînon manquant entre Chooz et Ham-sur-Meuse. C.4 -2 - Ce tracé n'a pu être réalisé là à l'origine par suite des réticences du CNPE d'EDF de le voir utiliser. Depuis, ces réticences ont été levées. C.4 -3 - Actuellement, les cyclistes doivent circuler sur les routes départementales entre Ham-sur-Meuse et Chooz, ce qui est dangereux. Deux accidents, dont un mortel. le présent projet supprimera ce problème, qui fait que de nombreux usagers font demi-tour devant ce problème. Il aura un impact important sur l'économie touristique de la pointe de Givet. En effet, la voie verte est l'un des principaux sites touristiques des Ardennes.</p>		<p>Dont acte.</p>
<p>C.5 – Observation de Monsieur Claude WALLENDORFF, conseiller départemental du canton de Givet. J'affirme que le CNPE de Chooz a donné son accord voici quelques années pour le passage de ce chemin dans la boucle de Chooz. J'en fournirai la preuve écrite.</p>		<p>Dont acte.</p>
<p>C.6 – Observation de Monsieur Sylvain BAUMEL, demeurant à CHOOZ. C.6 -1 - Au-delà de l'aspect récréatif, de loisir, sportif, ludique,... la voie verte est aussi utile pour assurer des déplacements domicile-travail, domicile-commerces et services. C'est ce que je fais, mais ne suis pas le seul, nous sommes de plus en plus nombreux à nous y croiser les matins et fin d'après-midi.</p>		<p>C.6 -1, C.6 -2 et C.6 -3 - La voie verte Trans-Ardennes a également pour objectif d'améliorer la sécurité des randonneurs en supprimant au maximum les secteurs empruntant le réseau routier et d'offrir des itinéraires spécifiques et alternatifs pour les déplacements non motorisés</p>

<p>C.6 -2 - Vue le développement des transports alternatifs à l'automobile individuelle comme, par exemple, le vélo à assistance électrique, la voie verte participe à une prise de conscience sur la mobilité. Elle en est un moyen anticipatif évident.</p> <p>C.6 -3 - Il est fondamental de pouvoir circuler de nos jours sur des voies réservées aux modes de transports alternatifs à l'automobile en sécurité, loin des flux de pollutions. La réflexion faite en Wallonie sur la réouverture des chemins vicinaux participe à cette alternative. La voie verte par son absence de dénivelé, en zone vallonnée, est un atout en ce sens.</p> <p>C.6 -4 - D'un point de vue sensible et non-scientifique, pour rouler sur la voie verte, notamment de nuit, je peux témoigner que très nombreux sont les animaux que l'on y rencontre. Ceux-ci présentent même un certain risque. J'ai déjà roulé sur quelques-uns.</p> <p>C.6 -5 - Je propose que soit tirées des tronçons existants quelques leçons quand à la tenue du sous-sol afin d'assurer la pérennité du revêtement, les autorisations d'accès (trop de véhicules à moteur), l'entretien (voie sale à certaines périodes), la protection des arbres bordants des attaques des castors.</p> <p>C.6 -6 - Que soit rendue obligatoire des informations claires les jours de chasse en zone boisée traversée.</p> <p>C.6 -7 - Que soient mis en œuvre les moyens de s'approcher du CNPE sans surveillance renforcée. Donc, oui à ce tronçon manquant.</p>		<p>C.6 -4 – Dont acte.</p> <p>C.6 -5 - L'objectif du Conseil départemental vise à optimiser le niveau de services et d'équipements de la voie verte en partenariat avec l'ensemble des collectivités locales et établissements dont le territoire est traversé par la voie verte. La circulation et le stationnement sur l'itinéraire sont strictement interdits pour tous les types de véhicules motorisés (voitures, quads, motocyclettes, scooters...).</p> <p>Par exception, les véhicules de service, d'entretien et de secours ainsi que ceux des riverains, ne disposant d'aucun autre accès à leur propriété, ne sont pas concernés par cette interdiction. Le pouvoir de police est exercé par le Préfet des Ardennes et il peut, à ce titre, délivrer des autorisations temporaires d'accès pour par exemple des travaux ponctuels ou des manifestations sur la voie verte.</p> <p>C.6 -6 - Une information sera donnée sur les jours de chasse par le biais de panneaux d'information installés sur le tracé en lien avec les Communes et les sociétés de chasse.</p> <p>C.6 -7 - Le tracé retenu a reçu l'avis favorable du CNPE.</p>
<p>C.7 - Courrier de Madame Catherine HUTEREAU demeurant à 52, Route de Bon Secours à GIVET. Faut-il vraiment prolonger la Voie Verte le long de la boucle de Chooz ?</p> <p>C.7 -1 - Il semble évident, de prime abord, que c'est toujours une bonne chose de favoriser le vélo par rapport à la voiture et de construire des pistes cyclables : on devrait ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre, moins contribuer au réchauffement climatique, moins polluer et mieux préserver la biodiversité.</p>	<p>2-1 Courrier 3-1 Extrait de carte IGN</p>	<p>C.7 -1 et C.7 - 2 – Dont acte.</p>

J'ai donc, comme beaucoup je pense, accueilli favorablement ce projet de raccorder Chooz à Ham sur Meuse, en prolongeant la voie verte de 7 km le long de la boucle de Chooz, sur la rive droite de la Meuse.

C.7 - 2 - Seulement les choses ne sont pas toujours ce qu'elles paraissent être au premier regard : en y réfléchissant, je les vois autrement. Il est intéressant de construire des pistes cyclables si celles-ci permettent aux usagers de faire plus facilement et sans danger leurs déplacements à vélo, les incitant ainsi à préférer le vélo à la voiture, comme on le voit si couramment et à si grande échelle au Danemark, en Suède, au Pays Bas ou en Allemagne. L'impact positif sur l'environnement est alors réel.

C.7 - 3 - Mais dans le cas de la boucle de Chooz, la Voie verte ne servira pas à aller quelque part, puisqu'on fera 7 km pour aller de Chooz à Ham au lieu de 2 ou 3 actuellement, en traversant la Meuse. Par exemple, de courageuses personnes qui font Givet-Vireux à vélo (j'en connais) ne souhaiteront vraisemblablement pas rajouter 4 km à leur parcours ! (8 km aller-retour) Cette voie ne pourrait donc avoir qu'un intérêt touristique ou de loisir. Qui serait susceptible de l'emprunter ?

C.7 - 4 - Les vrais sportifs avec des vélos performants qui font par exemple Charleville-Givet n'ont aucun problème avec le tracé actuel, même s'il y a une petite côte. Au contraire, il permet justement de rompre un peu la monotonie de la piste en traversant deux ponts originaux et un joli village.

- Les personnes peu sportives, les familles avec de jeunes enfants ont largement de quoi se promener sur le parcours Givet-Chooz (10 km aller-retour).

C.7 - 5 - Il reste les amoureux de la nature, sensibles à la beauté sauvage et préservée de cette boucle, pour l'instant quasi-inaccessible. Mais eux, justement, ne souhaitent pas cette prolongation, à cause des dégradations et nuisances qu'elle entraînera nécessairement, que ce soit pour la construction de la voie, pour son entretien ou en raison de sa fréquentation. Eux, parce qu'ils sont conscients de la valeur et de l'importance des espèces rares, fragilisées par nos habitudes, préconiseraient plutôt un petit sentier pédestre et sinueux, qui ne nécessiterait de sacrifier aucun arbre et sur lequel on pourrait marcher au plus près de la nature, sans rien dégrader ; ou, comme le disait la devise des

C.7 - 3 et C.7 - 4 – La vocation de la voie verte n'est pas d'offrir uniquement des itinéraires alternatifs et spécifiques pour les déplacements non motorisés locaux. Son objectif est également d'offrir une offre intéressante pour le tourisme de randonnée. La voie verte s'inscrit ainsi dans l'itinéraire européen « La Meuse à Vélo » en cours de labellisation Eurovélo. Par ailleurs, les aménagements de sécurisation aménagés sur le tracé actuel de la voie verte seront maintenus offrant une alternative et même une boucle entre Givet et Ham sur Meuse.

C.7 - 5 – Le tracé retenu long de 7,4 kilomètres remplacera l'itinéraire actuel long de 3,4 km qui emprunte pour partie une route départementale à forte fréquentation (voie d'accès au CNPE). Il sera aménagé majoritairement sur des chemins existants déjà recouverts en enrobé ou simplement empierrés. Seuls 1 085 ml du tracé, ne présentent aucune infrastructure existante (15 % du linéaire). De plus, la largeur de la voie a été volontairement réduite à 2,5 m au lieu des 3 m habituellement mis en place, afin de réduire les impacts sur les milieux naturels.

Par ailleurs, le Conseil National de la Protection de la Nature a reconnu « la bonne qualité du dossier » et noté que « la séquence Eviter-Reduire-Compenser était respectée » et que « les inventaires étaient corrects et permettaient de se rendre compte des enjeux ».

<p>Indiens d'Amérique, « sans peser sur la Terre ».</p> <p>C.7 - 6 - Maintenant, si l'on tient vraiment à éviter toute interruption sur la voie verte, il y aurait une alternative qui coûterait certainement beaucoup moins cher à la collectivité (le projet actuel coûte près de 2 millions) et serait sans commune mesure beaucoup moins destructrice au niveau biodiversité, puisqu'elle épargnerait la belle boucle de Chooz.</p> <p>La voici : pourquoi ne pas, après avoir franchi le pont de Petit-Chooz, redescendre la Meuse en rive gauche le long de la petite route (existante ! !) qui devient une voie de halage et rejoindre l'écluse du canal ? De là il faudrait réaliser la jonction, courte (!) pour rejoindre la petite route qui redescend à Ham-sur-Meuse ... Certes une petite côte pour les cyclistes et probablement une expropriation de quelques terrains (agricoles notamment) mais l'impact serait beaucoup moins important !</p> <p>C.7 - 7 - Et, de plus, cela permettrait aux cyclistes de voir un ouvrage d'art assez exceptionnel : un canal-tunnel pour le passage des péniches, donc culturellement une très belle étape !</p>		<p>C.7 - 6 – L'objectif du projet est de respecter au maximum les critères définissant une voie verte, à savoir notamment un aménagement en site propre réservé à la circulation non motorisée. Ce n'est pas le cas avec le tracé évoqué par le réclamant, long d'environ 4,3 km, et qui emprunte en grande partie le réseau routier (3,4 km) comprenant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une voie ouverte à la circulation automobile et qui constitue une alternative pour rejoindre Givet en évitant la RD46a très fréquentée. Cette voie est de plus très étroite et permet tout juste un croisement de deux véhicules légers, - un tronçon de la RD46a, voie d'accès au village de Chooz et au CNPE, - la RD46b qui présente une pente assez importante en virage et sur laquelle des accidents graves, impliquant des utilisateurs de la voie verte, ont malheureusement déjà été constatés. <p>Le tracé proposé à l'enquête a pour objectif d'éviter ces tronçons fortement empruntés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - RD46a : 3 192 véhicules par jour en 2012 dont 3,54 % de poids lourds, - RD46b : 1992 véhicules par jour en 2012 dont 3,01 % de poids lourds. <p>De plus, le tracé évoqué par le réclamant nécessite la réalisation d'un tronçon en site propre d'environ 900 ml débouchant à angle droit sur la RD 46a par une pente très importante et très courte (cf photo jointe en annexe). Cette situation pose d'importants problèmes de sécurité facilement compréhensibles.</p> <p>Par ailleurs, ce tronçon en site propre nécessitera des acquisitions sur des parcelles agricoles. Enfin, il longe des haies, ce qui ne serait pas sans incidence sur le milieu naturel car les haies représentent généralement un réservoir de biodiversité d'intérêt, notamment pour l'avifaune.</p> <p>C.7 - 7 –Voies Navigables de France devra au préalable donner un avis favorable pour la visite de ce tunnel fluvial au regard notamment des normes de sécurité.</p>
<p>C.8 – Observation de Monsieur Michel COLLY</p> <p>Ce texte est écrit au nom du CENCA, de la SHNA, de NATURE et AVENIR et de ReNArd. Un dossier informatique et une impression papier ont été fournis au commissaire enquêteur.</p>		

<p>C.8 - 1 - Ce qui nous préoccupe le plus, c'est la phase réalisation des travaux. Va-t-on utiliser du petit matériel, comment vont être gérés les déchets terreux. D'après les préconisations du CNPN, la surveillance écologique des travaux est obligatoire. Qui va s'en charger, il serait bon qu'une réunion avant travaux se fasse entre le Conseil Départemental, des référents environnementaux, et surtout l'entreprise sélectionnée.</p> <p>C.8 - 2 - Un petit soucis quand même, le déboisement est déjà en cours avant même le début de l'enquête et le délai légal qui s'en suit.</p> <p>C.8 - 3 - Ce peut-être une très belle réalisation, mais la qualité des travaux doit être irréprochable et surtout protéger l'écrin de verdure. L'entretien immédiat de cette voie devra être réfléchi pour ne pas se transformer en une pelouse artificielle. Au nom des associations mentionnées ci-dessus</p>		<p>C.8 - 1 - Préalablement au démarrage des travaux, le Conseil départemental s'assurera les services d'un écologue dont les missions seront notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'accompagner les entreprises pour la préparation du chantier, - de veiller au respect des mesures d'évitement et de réduction proposées en phase chantier - de suivre la mise en œuvre des mesures compensatoires. <p>De plus, les mesures d'évitement et de réduction préconisées en phase chantier seront intégrées au Dossier de Consultation des Entreprises pour la réalisation des travaux.</p> <p>C.8 - 2 - Le Conseil départemental n'a pas commencé les travaux. Si des travaux ont été entrepris sur le secteur, ils ne sont pas du fait du Conseil départemental et n'entrent pas dans le cadre du présent projet.</p> <p>C.8 - 3 - Une attention particulière sera portée à l'entretien sur le tronçon en secteur boisé. L'écologue sera à même de préciser le contenu et la fréquence des futurs travaux d'entretien.</p>
<p>C.9 – Lettre déposée par Monsieur Michel COLLY de la part des associations SHNA, de Nature et Avenir, du ReNard et du CENCA.</p> <p>Suite à une visite sur site le 17 novembre 2017 de l'itinéraire projeté pour l'achèvement de l'itinéraire de randonnée en bord de Meuse, des représentants de la SHNA, de Nature et Avenir, du ReNard et du CENCA suggèrent quelques préconisations quant à la réalisation des travaux :</p> <p>C.9 - 1 - Secteur 1 : l'itinéraire quitte le bord de Meuse pour passer en forêt : présence d'un double alignement de Chênes : attention à limiter l'emprise travaux pour ne couper que le strict nécessaire.</p> <p>C.9 - 2 - Secteur 2 : la zone humide est évitée mais attention à la largeur d'emprise travaux car la talus Ouest, constitué en partie par un ancien mur de pierres, présente des habitats intéressants pour la petite faune (site d'hibernation notamment).Toujours sur le talus Ouest, les arbres de gros diamètres ne présentant aucun risque de chute seraient à maintenir sur pied.</p> <p>C.9 - 3 - Secteur 3 : talus Ouest présentant de nombreux pieds de Polystic, à maintenir autant que possible en réduisant l'emprise travaux.</p>	<p>4-1 Lettre</p>	<p>C.9 - 1, C.9 - 2 et C.9 - 3 – Le tracé retenu long de 7,4 kilomètres remplacera l'itinéraire actuel long de 3,4 km qui emprunte pour partie une route départementale à forte fréquentation (voie d'accès au CNPE). Il sera aménagé majoritairement sur des chemins existants déjà recouverts en enrobé ou simplement empierrés. Seuls 1 085 ml du tracé ne présentent aucune infrastructure existante (15 % du linéaire). De plus, la largeur de la voie a été volontairement réduite à 2,5 m au lieu des 3 m habituellement mis en place, afin de réduire les impacts sur les milieux naturels. Les éléments de reliefs ne seront pas impactés.</p> <p>Sur ce dernier tronçon, l'emprise acquise s'étend sur 10 ml, soit plus que la largeur de la voie. Ceci a pour objectif de limiter au strict minimum le défrichement en privilégiant le contournement d'arbres en faisant sinuer le tracé au lieu d'aménager un itinéraire rectiligne nécessitant une coupe à blanc sur une largeur d'emprise moindre. Préalablement au démarrage des travaux, le Conseil départemental s'assurera les services d'un écologue dont les missions seront notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'accompagner les entreprises pour la préparation du chantier,

Secteur 4 : Érablaie de pente : à maintenir autant que possible en réduisant l'emprise travaux.

C.9 - 4 - Secteur 5 : Premier passage busé à maintenir pour la Salamandre tachetée. Possibilité de créer des mares en contre bas, en compensation des ornières existantes sur le chemin qui seront détruites pour ce projet. Quelques mètres plus loin, le chemin existant traverse à gué un petit ru favorable à la reproduction de la Salamandre tachetée. Il faudrait prévoir un passage busé pour assurer la continuité écologique de ce petit ru et la traversée, sous la future Voie Verte, de la Salamandre tachetée.

Quelques remarques :

C.9 - 5 - Des habitats de très grand intérêt biologique se trouvent dans cette boucle, et en particulier une érablaie-tillaie de ravin avec une énorme population de Polystic à soies et, dans la partie calcaire, de la langue-de-cerf. C'est là qu'on y trouve notamment une très grosse station de la rare pezize rouge hivernale : *Sarcoscypha jurana*. Énormément de vieux arbres et de bois mort se situent dans cette boucle de Chooz et constituent un paradis pour les champignons saprophytes lignicoles, notamment. Ce coin très sauvage, vu l'accessibilité très réduite, est un havre de paix pour la faune (castor, grand cormoran, martin-pêcheur, héron cendré, pics...).

C.9 - 6 - Bien entendu nous sommes favorables à cette transardennaise qui est une magnifique réalisation pour un grand nombre de cyclistes et autres usagers, mais aussi pour les personnes à mobilité réduite, touristes, promeneurs et naturalistes.

C.9 - 7 - Si ce projet devait avoir lieu il faudrait à tout prix éviter d'entailler l'érablaie-tillaie de ravin et éviter de faire des coupes rases dans la vieille forêt alluviale/colluviale, riche en bois mort, non seulement pour la biodiversité qu'elle héberge mais aussi parce qu'un changement microclimatique dommageable au niveau de l'érablaie-tillaie pourrait avoir lieu si de nombreux arbres venaient à y être coupés. Et si coupe d'arbres devait vraiment avoir lieu, il faudrait à notre avis imposer de les laisser pourrir au sol sur place.

C.9 - 8 - Le gros problème ce sont les dégâts qui seront provoqués par les engins qui vont réaliser les travaux. Il faudrait utiliser des engins de petit gabarit et surveiller leur façon de travailler car certaines entreprises se

- de veiller au respect des mesures d'évitement et de réduction proposées en phase chantier

- de suivre la mise en œuvre des mesures compensatoires.

Après les travaux, l'emprise restante (non utilisée) ne sera pas aménagée, hors mesures compensatoires en faveur du milieu naturel.

C.9 - 4 – Tous les écoulements et rus seront maintenus et busés sous l'emprise de la voie. Les busages seront mis en place de manière à assurer la continuité écologique, sous le contrôle de l'écologie.

Concernant la salamandre tachetée, le conseil départemental respectera les prescriptions du CNPN de « créer au moins 10 milieux aquatiques, dont cinq de 25 m² » dans la mesure où les disponibilités foncières le permettront.

C.9 - 5 – Dont acte. – Le Conseil départemental prend acte des informations données et les transmettra à l'écologie.

C.9 - 6 – Dont acte.

C.9 – 7, C.9 – 8 et C.9 – 12 – Le Conseil départemental mettra en place les mesures d'évitement et de réduction suivantes :

- Utiliser les chemins et routes préexistants,
- Utiliser les aires d'arrêt et de stationnement existantes et hors des secteurs à fort enjeu écologique ; Ne pas installer d'éclairage sur les nouvelles portions de l'itinéraire de randonnée,
- Choisir l'itinéraire le moins préjudiciable aux secteurs à enjeux écologiques significatifs,
- Réduire la largeur de la voie à 2,5 m,
- Ne pas réaliser les travaux de dégagement pendant la phase de reproduction des espèces de la faune vertébrée,
- Ne pas réaliser les travaux de nuit,
- Prévoir des zones étanches pour l'entretien des engins de chantier hors des zones à enjeux écologique significatifs,
- Informer le personnel du chantier des consignes spécifiques contre la création de zones pièges,
- Ne pas circuler ni entreposer sur les espaces semi-naturels non détruits,
- Baliser les stations des habitats de la faune remarquable aux abords du projet,

soucient assez peu de l'environnement. En particulier il faut éviter de faire proliférer la Balsamine de l'Himalaya et la Renouée du Japon.

C.9 - 9 - Les conséquences des abattages et l'entretien qui sera réalisé le long du tracé ne sont pas pris en compte. Le tracé de la voie verte n'est en effet pas considéré comme un territoire écologique à part entière mais comme une voie d'accès à des "milieux externes". Tout le monde peut facilement s'en apercevoir en parcourant le tracé de la voie actuelle avec le fauchage systématique des talus au plus ras possible réalisé au printemps et en début d'été et ce sur des largeurs qui sont sans rapport avec d'éventuels problèmes de sécurité. Pire, encore, on a mis en place localement, un fauchage réalisé avec une tondeuse tirée par un cheval, histoire de donner une teinte écologique à ces fauches. Cheval ou pas, le résultat ne change guère. Ironie de l'affaire, l'utilisation du cheval rend accessible le fauchage dans les secteurs les plus humides et instables pour les engins motorisés et permet de faucher là où on ne le faisait pas avant.

C.9 - 10 - Il faudra préserver le plus possible les vieux arbres de l'Erablaie-Tillaie, La question de la sécurité n'est pas recevable : coupe t'on tous les arbres en forêt sur une largeur de 10 m pour éviter que le long d'un sentier forestier, d'un GR, au cas où une branche vienne à tomber sur un promeneur ?

C.9 - 11 - Il y aurait hypocrisie à expliquer que ces aménagements s'inscrivent dans un projet écologique comme voudrait le montrer le terme "voie verte" s'il ne s'agit que d'une structure touristique qui constitue une cicatrice supplémentaire au sein des habitats où elle est installée avec comme corrélat, les impacts et nuisances qu'elle génère automatiquement sur la faune et la flore.

C.9 - 12 - Il faudra absolument tenir compte des conditions exigées par le CNPN et en particulier de la phrase : "Il ne saurait être question d'abattre un seul arbre à cavités accueillant des oiseaux ou chiroptères remarquables". *Des photos de Sarcoscypha jurana Pezize écarlate sont jointes en fin de lettre.*

- Réduire l'impact lié aux véhicules de chantier en limitant le nombre d'engins, la vitesse de déplacement à 30 km/h et en sensibilisant le personnel,
- Contourner systématiquement les arbres à trous de pic,
- Maitriser le ravinement de matériaux de décapage ou de construction en dehors de l'itinéraire de randonnée,
- Limiter l'abattage des arbres avec types de cavités, réaliser ces travaux hors des périodes sensibles,
- Gérer de manière différenciée les habitats (bandes herbacées et friches) situées en bord de l'itinéraire de randonnée,
- Limiter la vitesse de déplacement des véhicules motorisés à 30 km/h,
- Contrôler l'accès aux véhicules à moteur sur les milieux boisés à enjeux écologiques significatifs,
- Mettre en place un programme de veille au niveau des espèces exotiques envahissantes en phase exploitation.

Ces mesures d'évitement et de réduction en phase chantier seront intégrées au Dossier de Consultation des Entreprises pour la réalisation des travaux.

L'écologue veillera au respect de ces mesures par les entreprises.

C.9 - 9 et C.9 - 10 - Sur ce dernier tronçon, l'emprise acquise s'étend sur 10 ml, soit plus que la largeur de la voie. Ceci a pour objectif de limiter au strict minimum le défrichement en privilégiant le contournement d'arbres en faisant sinuer le tracé au lieu d'aménager un itinéraire rectiligne nécessitant une coupe à blanc sur une largeur d'emprise moindre. Après les travaux, l'emprise restante (non utilisée) ne sera pas aménagée, hors mesures compensatoires en faveur du milieu naturel. Une attention particulière sera portée à l'entretien sur le tronçon en secteur boisé. L'écologue sera à même de préciser le contenu et la fréquence des futurs travaux d'entretien.

C.9 - 11 - Concept plus large que celui de piste cyclable, la voie verte est un axe de circulation ouvert à tous les moyens de locomotion non motorisés, défini par l'article R 110-2 du Code de la route. Elle est ouverte aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et aux cavaliers,

	<p>dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. Elle doit être accessible au plus grand nombre, sans grande exigence physique particulière, et sécurisée en conséquence.</p>
<p>C.10 – Observation de Monsieur Bernard CLESSE, Cercles des Naturalistes de Belgique</p> <p>C.10 - 1 - Je suis personnellement très favorable au vélo et à la réalisation existante</p> <p>C.10 - 2 - mais je crains les dégradations dans les habitats prioritaires Natura 2000 de la boucle de Chooz (érablaie-tillaie de ravin, aulnaie-saulaie alluviale).</p> <p>C.10 - 3 - La forêt sénescence, l'abondance de bois mort et la diversité de niches écologiques font du site un site exceptionnel riche en champignons rares, plantes, oiseaux...</p> <p>C.10 - 4 - Je propose une alternative empruntant la rive gauche de la Meuse jusqu'à l'écluse du tunnel-canal, avec un tronçon à réaliser. Pour un moindre coût et un impact écologique bien moindre.</p>	<p>C.10 - 1 – Dont acte.</p> <p>C.10 - 2 et C.10 - 3 - Le Conseil départemental mettra en place les mesures d'évitement et de réduction suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utiliser les chemins et routes préexistants, - Utiliser les aires d'arrêt et de stationnement existantes et hors des secteurs à fort enjeu écologique ; Ne pas installer d'éclairage sur les nouvelles portions de l'itinéraire de randonnée, - Choisir l'itinéraire le moins préjudiciable aux secteurs à enjeux écologiques significatifs, - Réduire la largeur de la voie à 2,5 m, - Ne pas réaliser les travaux de dégagement pendant la phase de reproduction des espèces de la faune vertebrée, - Ne pas réaliser les travaux de nuit, - Prévoir des zones étanches pour l'entretien des engins de chantier hors des zones à enjeux écologique significatifs, - Informer le personnel du chantier des consignes spécifiques contre la création de zones pièges, - Ne pas circuler ni entreposer sur les espaces semi-naturels non détruits, - Baliser les stations des habitats de la faune remarquable aux abords du projet, - Réduire l'impact lié aux véhicules de chantier en limitant le nombre d'engins, la vitesse de déplacement à 30 km/h et en sensibilisant le personnel, - Contourner systématiquement les arbres à trous de pic, - Maitriser le ravinement de matériaux de décapage ou de construction en dehors de l'itinéraire de randonnée, - Limiter l'abattage des arbres avec types de cavités, réaliser ces travaux hors des périodes sensibles, - Gérer de manière différenciée les habitats (bandes herbacées et friches) situées en bord de l'itinéraire de randonnée, - Limiter la vitesse de déplacement des véhicules motorisés à 30 km/h, - Contrôler l'accès aux véhicules à moteur sur les milieux boisés à enjeux

	<p>écologiques significatifs,</p> <ul style="list-style-type: none">- Mettre en place un programme de veille au niveau des espèces exotiques envahissantes en phase exploitation. <p>Ces mesures d'évitement et de réduction en phase chantier seront intégrées au Dossier de Consultation des Entreprises pour la réalisation des travaux.</p> <p>L'écologue veillera au respect de ces mesures par les entreprises.</p> <p>L'emprise acquise en dehors des secteurs où un chemin existe déjà s'étend sur 10 ml, soit plus que la largeur de la voie. Ceci a pour objectif de limiter au strict minimum le défrichement en privilégiant le contournement d'arbres en faisant sinuer le tracé au lieu d'aménager un itinéraire rectiligne nécessitant une coupe à blanc sur une largeur d'emprise moindre. Après les travaux, l'emprise restante (non utilisée) ne sera pas aménagée, hors mesures compensatoires en faveur du milieu naturel. Une attention particulière sera portée à l'entretien sur le tronçon en secteur boisé. L'écologue sera à même de préciser le contenu et la fréquence des futurs travaux d'entretien.</p> <p>C.10 - 4 - L'objectif du projet est de respecter au maximum les critères définissant une voie verte, à savoir notamment un aménagement en site propre réservé à la circulation non motorisée. Ce n'est pas le cas avec le tracé évoqué par le réclamant, long d'environ 4,3 km, et qui emprunte en grande partie le réseau routier (3,4 km) comprenant :</p> <ul style="list-style-type: none">- une voie ouverte à la circulation automobile et qui constitue une alternative pour rejoindre Givet en évitant la RD46a très fréquentée. Cette voie est de plus très étroite et permet tout juste un croisement de deux véhicules légers,- un tronçon de la RD46a, voie d'accès au village de Chooz et au CNPE,- la RD46b qui présente une pente assez importante en virage et sur laquelle des accidents graves, impliquant des utilisateurs de la voie verte, ont malheureusement déjà été constatés. <p>Le tracé proposé à l'enquête a pour objectif d'éviter ces tronçons fortement empruntés :</p> <ul style="list-style-type: none">- RD46a : 3 192 véhicules par jour en 2012 dont 3,54 % de poids lourds,
--	--

		<p>- RD46b : 1992 véhicules par jour en 2012 dont 3,01 % de poids lourds.</p> <p>De plus, le tracé évoqué par le réclamant nécessite la réalisation d'un tronçon en site propre d'environ 900 ml débouchant à angle droit sur la RD 46a par une pente très importante et très courte (cf photo jointe en annexe). Cette situation pose d'importants problèmes de sécurité facilement compréhensibles.</p> <p>Par ailleurs, ce tronçon en site propre nécessitera des acquisitions sur des parcelles agricoles. Enfin, il longe des haies, ce qui ne serait pas sans incidence sur le milieu naturel car les haies représentent généralement un réservoir de biodiversité d'intérêt, notamment pour l'avifaune.</p>
<p>C.11 – Lettre déposée par Monsieur Bernard CLESSE, Société royale Cercles des Naturalistes de Belgique Association sans but lucratif – Société fondée en 1957. RAPPORT BIOLOGIQUE RELATIF À LA BOUCLE DE CHOOZ - PROJET DE PROLONGATION DE LA VOIE VERTE CYCLABLE, par Bernard CLESSE, Assistant de Direction.</p> <p>C.11 - 1 - Objectifs du présent rapport Connaissant bien le site visé depuis de nombreuses années sur les plans ornithologique, botanique et fongique, il nous semblait opportun d'apporter notre éclairage sur les impacts écologiques que pourraient avoir ce projet. Par ailleurs, nous sommes très favorables à la voie verte existante, celle-ci est une magnifique réalisation, fréquentée par un nombre croissant de cyclistes et autres usagers, locaux ou touristes de passage, mais aussi par des personnes à mobilité réduite, des familles, de simples promeneurs et des amoureux de la nature.</p> <p>C.11 - 2 - Description du site au niveau biodiversité Le site visé par le projet de prolongation de la voie verte cyclable s'inscrit en rive droite de la Meuse, entre Ham-sur-Meuse et Chooz, dans une zone de très grande quiétude où les visiteurs semblent aussi rares ... que certaines espèces sauvages locales.</p>	<p>5-1 Lettre</p>	<p>C.11 - 1 – Dont acte.</p> <p>C.11 - 2 – Le Conseil départemental s'assurera les services d'un écologue à qui il transmettra les informations. Le tracé retenu long de 7,4 kilomètres remplacera l'itinéraire actuel long de 3,4 km qui emprunte pour partie une route départementale à forte fréquentation (voie d'accès au CNPE). Il sera aménagé majoritairement sur des chemins existants déjà recouverts en enrobé ou simplement empierrés. Seuls 1 085 ml du tracé ne présentent aucune infrastructure existante (15 % du linéaire). De plus, la largeur de la voie a été volontairement réduite à 2,5 m au lieu des 3 m habituellement mis en place, afin de réduire les impacts sur les milieux naturels. Les éléments de reliefs ne seront pas impactés.</p> <p>Sur ce dernier tronçon, l'emprise acquise s'étend sur 10 ml, soit plus que la largeur de la voie. Ceci a pour objectif de limiter au strict minimum le défrichement en privilégiant le contournement d'arbres en faisant sinuer le tracé au lieu d'aménager un itinéraire rectiligne nécessitant une coupe à blanc sur une largeur d'emprise moindre. Après les travaux, l'emprise restante (non utilisée) ne sera pas aménagée, hors mesures compensatoires en faveur du milieu naturel.</p>

Des habitats Natura 2000 de très haut intérêt biologique y sont présents (en gras les habitats prioritaires) :

- * Forêts alluviales à *Alnus glutinosa* et *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)
- * Forêts mixtes à *Quercus robur*, *Ulmus laevis*, *Ulmus minor*, *Fraxinus excelsior*, riveraines des grands fleuves (*Ulmion minoris*)
- * Forêts de pentes, éboulis ou ravins du Tilio-Acerion

Dès lors, déjà sur le principe, on pourrait s'étonner d'un tel projet en un tel endroit... Que ce soit dans l'érablaie-tillaie de ravin ou dans la forêt alluviale, l'âge et la taille de certains arbres sénescents ainsi que l'abondance de bois mort sont des éléments qui, à eux seuls, mériteraient pour l'ensemble du site un statut fort de réserve naturelle. En outre, l'extrême rareté des forêts anciennes en Europe et particulièrement en France et en Belgique plaide vraiment en faveur d'une conservation intégrale (et donc intacte!) de la forêt ancienne de la boucle de Chooz.

La complexité géologique locale (roches schisto-gréseuses affleurant par endroits, avec l'un ou l'autre passage calcaire et de nombreuses zones d'éboulis), la Meuse (dont les berges sont encore naturelles : autre élément de grand intérêt !) dont l'action érosive a permis au cours du temps la mise en place de petites terrasses alluviales en escaliers, la présence de ruisselets ravinant fortement le versant escarpé et s'étalant ensuite sur la banquette alluviale (à l'origine d'une aulnaie marécageuse par endroits)... expliquent la présence de nombreuses niches écologiques favorables aux mammifères, oiseaux, batraciens, insectes, fougères, bryophytes, lichens et champignons.

Liste des espèces fongiques observées (en gras les espèces de grand intérêt)

Armillaria sp., *Bactridium flavum* (sur vieux tronc de *Salix alba* au sol), *Badhamia utricularis*,

Balsamia polysperma (sous *Corylus avellana*),

Calycina citrina, *Chlorociboria aeruginascens*, *Chondrostereum purpureum* (sur vieux tronc de *Salix alba* au sol), *Cylindrobasidium evolvens*, *Daedala quercina*, *Daedaleopsis confragosa* (sur vieux tronc de *Salix alba* au sol), *Daedaleopsis tricolor* (sur tronc de *Prunus avium* au sol), *Exidia glandulosa*, *Exidiopsis effusa* (sur *Corylus avellana*), *Fomitopsis pinicola* (sur *Alnus glutinosa* !), *Galerina marginata*, *Ganoderma applanatum* (sur vieux tronc de *Salix alba* au sol), *Gymnopus fusipes*, *Hemimycena*

tortuosa,
Holwaya mucida (sur tronc pourri de *Salix caprea*),
(**Hydnobolites cerebriformis** très probable mais à confirmer),
Hymenochaete corrugata, *Hymenochaete rubiginosa*,
Hymenogaster luteus (sous *Corylus avellana*),
Hymenoscyphus conscriptus (sur tronc pourri de *Salix caprea*), *Inocybe geophylla*
var. *violacea*, *Isaria farinosa*, *Kretzschmaria deusta* (sur partie morte d'un tronc de
Fraxinus excelsior), *Lyomyces sambuci*, *Melogramma bulliardii*,
Meotatomyces dissimulans (sur litière de feuillus en forêt alluviale),
Merulius tremellosus (sur vieux tronc de *Salix alba* au sol), *Mycena cf. filopes*,
Mycena cf. vitilis,
Mycena clavularis (sur vieux tronc de *Salix caprea* au sol),
Mycena erubescens, *Mycena olida*,
Mycena polyadelpha (abondant dans la litière de feuilles pourries de *Quercus*),
Mycena pseudocorticola (sur vieux tronc de *Salix alba* au sol), *Myxarium nucleatum*,
Panellus stipticus, *Peniophora incarnata*, *Phellinus igniarius* (sur vieux tronc de *Salix*
alba au sol), *Phlebia radiata*,
Phleogena faginea (sur vieux tronc mort de *Salix alba* au sol et sur tronc vivant de
Quercus),
Piptoporus betulinus, *Pleurotus ostreatus* (sur vieux tronc de *Salix alba* au sol),
Plicaturopsis crispa, *Psathyrella lacrymabunda*, *Sarcomyxa serotina*,
Sarcoscypha jurana (sur branches pourries de *Tilia platyphyllos* en érablaie-tillaie de
ravin),
Schizopora flavipora (sur vieux tronc mort *Carpinus betulus* au sol),
Schizopora paradoxa, *Stereum hirsutum*, *Stereum ochraceoflavum*, *Stereum*
rugosum, *Stereum*
subtomentosum, *Trametes gibbosa*, *Trametes hirsuta*, *Trametes versicolor*,
Vuilleminia coryli (sur tronc mort de *Corylus avellana*),
Xylaria longipes (sur vieux tronc mort d'*Acer pseudoplatanus* et de *Carpinus betulus*
au sol), *Xylaria polymorpha*...

Cette liste est bien entendu très incomplète et il est certain qu'un recensement plus poussé confirmerait encore davantage le très grand intérêt du site pour la fonge.

C.11 - 3 - Notes sur d'autres intérêts du site au niveau biodiversité

Au niveau botanique, on retiendra particulièrement la station exceptionnellement abondante du rare polystic à soies (*Polystichum setiferum*) en érablaie-tillaie de ravin. Cette fougère pouvant être abondante dans ses stations est très peu représentée dans cette région

C.11 - 3 – Le Conseil départemental s'assurera les services d'un écologue à qui il transmettra les informations.

ardennaise comme dans la région belge voisine, par ailleurs. L'autre polystic qui est relativement rare également, le polystic à aiguillons (*Polystichum aculeatum*), a été repéré en bordure du chemin forestier venant de Ham-sur-Meuse, la station risque fort de disparaître si le projet aboutit.

La forêt développée sur colluvions en bas de pente montre de belles populations de grande fétuque (*Festuca altissima*). À la faveur de bancs de roches plus calcaires, de belles stations de langue-de-cerf (*Asplenium scolopendrium*) et de mercuriale vivace (*Mercurialis perennis*) prennent place dans l'érablaie-tillaie de ravin tandis que l'ail des ours (*Allium ursinum*) apparaît dans la zone de contact colluvions-alluvions.

L'abondance du bois mort dans le site offre de nombreux gîtes pour les insectes xylophages et des prédateurs lucifuges tels que les carabes par exemple.

Les vieux arbres du site sont fréquentés par les pics dont les peu fréquents pic mar (*Dendrocopos medius*) et pic épeichette (*Dendrocopos minor*) mais aussi le pic vert (*Picus viridis*) et le pic noir (*Dryocopus martius*). Les arbres de bords de Meuse servent de perchoirs et de postes d'affût pour le grand cormoran (*Phalacrocorax carbo*), le héron cendré (*Ardea cinerea*), le martin-pêcheur d'Europe (*Alcedo atthis*) et, lors de ses haltes migratoires régulières, pour l'impressionnant balbuzard pêcheur (*Pandion haliaetus*). Le chevalier guignette (*Actitis hypoleucos*) est aussi un visiteur très régulier des pieds de berges de la Meuse.

Bien entendu, la présence de ces oiseaux protégés est à mettre en relation avec la très grande quiétude qui règne dans cette boucle de la Meuse.

Au niveau mammifères, le castor européen (*Castor fiber*) est bien présent de même que les grands ongulés (sanglier, chevreuil) mais il est vraisemblable, vu les nombreux vieux arbres riches en cavités, que le site est occupé par différentes espèces de chauves-souris dont l'inventaire reste à faire cependant. Historiquement, les berges dans cette boucle de la Meuse ont hébergé la loutre d'Europe (*Lutra lutra*). Bien que très vraisemblablement disparue de cette région depuis belle lurette, le site reste tout à fait accueillant pour cette rarissime espèce. Là aussi, une quiétude du site mise à mal serait un obstacle à la réapparition du mammifère.

C.11 - 4 - Le tracé retenu long de 7,4 kilomètres remplacera l'itinéraire actuel long de 3,4 km qui emprunte pour partie une route départementale à forte fréquentation (voie d'accès au CNPE). Il sera aménagé majoritairement sur des chemins existants déjà recouverts en enrobé ou simplement empierrés. Seuls 1 085 ml du tracé ne présentent aucune infrastructure existante (15 % du linéaire). De plus, la largeur de la voie a été volontairement réduite à 2,5 m au lieu des 3 m habituellement mis en place, afin de réduire les impacts sur les milieux naturels.

Par ailleurs, le Conseil National de la Protection de la Nature a reconnu « la bonne qualité du dossier » et noté que « la séquence Eviter-Reduire-Compenser était respectée » et que « les inventaires étaient corrects et permettaient de se rendre compte des enjeux ».

Le Conseil départemental mettra en place les mesures d'évitement et de réduction suivantes :

- Utiliser les chemins et routes préexistants,
- Utiliser les aires d'arrêt et de stationnement existantes et hors des secteurs à fort enjeu écologique ; Ne pas installer d'éclairage sur les nouvelles portions de l'itinéraire de randonnée,
- Choisir l'itinéraire le moins préjudiciable aux secteurs à enjeux écologiques significatifs,
- Réduire la largeur de la voie à 2,5 m,
- Ne pas réaliser les travaux de dégagement pendant la phase de reproduction des espèces de la faune vertebrée,
- Ne pas réaliser les travaux de nuit,
- Prévoir des zones étanches pour l'entretien des engins de chantier hors des zones à enjeux écologique significatifs,
- Informer le personnel du chantier des consignes spécifiques contre la création de zones pièges,
- Ne pas circuler ni entreposer sur les espaces semi-naturels non détruits,
- Baliser les stations des habitats de la faune remarquable aux abords du projet,
- Réduire l'impact lié aux véhicules de chantier en limitant le nombre d'engins, la vitesse de déplacement à 30 km/h et en sensibilisant le personnel,
- Contourner systématiquement les arbres à trous de pic,

Enfin, signalons la présence de nombreuses salamandres dans les ruisselets dévalant des ravins ainsi que dans les zones où l'eau stagne plus sur la banquette alluviale occupée alors par une aulnaie marécageuse.

C.11 - 4 - Craintes si le projet aboutit

- * disparition ou diminution drastique de la quiétude favorable aux mammifères et oiseaux, dont certaines espèces rares,
- * atteinte à des habitats prioritaires Natura 2000 et à un habitat rarissime dans toute l'Europe : la forêt sénescence,
- * coupe d'arbres sénescents, éventuellement riches en cavités propices aux chauves-souris et oiseaux cavernicoles, se trouvant sur l'itinéraire de la piste cyclable et coupe préventive des vieux arbres en bordure immédiate de la voie et qui menaceront tôt ou tard la sécurité des usagers (n.b. : si le projet devait malheureusement aboutir, il faudrait exiger de laisser sur place tout arbre abattu, en prenant soin de couper les branches côté sol, et de le laisser ainsi se coloniser par de nombreux insectes xylophages et champignons saprophytes lignicoles),
- * bouleversement dommageable des conditions climatiques (par une trouée permanente et donc un ensoleillement néfaste) affectant directement l'érablaie-tillaie de ravin (association végétale caractérisée par un ombrage important et une assez forte humidité atmosphérique).

C.11 - 5 - Alternatives au projet

Le lecteur l'aura compris, le projet tel que présenté apporte bien des inquiétudes au niveau conservation de la nature, respect des espèces protégées et des habitats menacés à l'échelle européenne. Sans compter l'aspect financier bien sûr.

Dès lors, nous avons mené une réflexion sur les alternatives crédibles au projet et deux solutions beaucoup moins onéreuses et beaucoup moins dommageables au niveau environnemental sont proposées ci-dessous :

a) pourquoi ne pas, après avoir franchi le pont de Petit-Chooz, redescendre la Meuse en rive gauche le long de la petite route (existante !!) qui devient une voie de halage et rejoindre l'écluse du canal-tunnel ? De là il faudrait réaliser la jonction, courte (!) pour rejoindre la petite route qui redescend à Ham-sur-Meuse ... Certes une petite côte pour les cyclistes et probablement une expropriation de quelques terrains (agricoles notamment) mais l'impact serait beaucoup moins important ! Et, de plus,

- Maitriser le ravinement de matériaux de décapage ou de construction en dehors de l'itinéraire de randonnée,
- Limiter l'abattage des arbres avec types de cavités, réaliser ces travaux hors des périodes sensibles,
- Gérer de manière différenciée les habitats (bandes herbacées et friches) situées en bord de l'itinéraire de randonnée,
- Limiter la vitesse de déplacement des véhicules motorisés à 30 km/h,
- Contrôler l'accès aux véhicules à moteur sur les milieux boisés à enjeux écologiques significatifs,
- Mettre en place un programme de veille au niveau des espèces exotiques envahissantes en phase exploitation.

Ces mesures d'évitement et de réduction en phase chantier seront intégrées au Dossier de Consultation des Entreprises pour la réalisation des travaux.

L'écologue veillera au respect de ces mesures par les entreprises sera à même de préciser le contenu et la fréquence des futurs travaux d'entretien.

C.11 - 5 - L'objectif du projet est de respecter au maximum les critères définissant une voie verte, à savoir notamment un aménagement en site propre réservé à la circulation non motorisée. Ce n'est pas le cas avec le tracé évoqué par le réclamant, long d'environ 4,3 km, et qui emprunte en grande partie le réseau routier (3,4 km) comprenant :

- une voie ouverte à la circulation automobile et qui constitue une alternative pour rejoindre Givet en évitant la RD46a très fréquentée. Cette voie est de plus très étroite et permet tout juste un croisement de deux véhicules légers,
- un tronçon de la RD46a, voie d'accès au village de Chooz et au CNPE,
- la RD46b qui présente une pente assez importante en virage et sur laquelle des accidents graves, impliquant des utilisateurs de la voie verte, ont malheureusement déjà été constatés.

Le tracé proposé à l'enquête a pour objectif d'éviter ces tronçons fortement empruntés :

- RD46a : 3 192 véhicules par jour en 2012 dont 3,54 % de poids lourds,

<p>cela permettrait aux cyclistes de découvrir un ouvrage d'art assez exceptionnel : un canal-tunnel pour le passage des péniches, donc culturellement une très belle étape ! (voir extraits de carte/photo aérienne ci-après)</p> <p>b) on pourrait également garder le tracé actuel de la voie verte mais en aménageant et sécurisant sérieusement la piste cyclable le long de la route qui remonte du village de Chooz vers celle qui redescend vers Ham-sur-Meuse et qui est empruntée par un nombre très important de véhicules (essentiellement ceux du personnel de la Centrale EDF).</p>		<p>- RD46b : 1992 véhicules par jour en 2012 dont 3,01 % de poids lourds.</p> <p>De plus, le tracé évoqué par le réclamant nécessite la réalisation d'un tronçon en site propre d'environ 900 ml débouchant à angle droit sur la RD 46a par une pente très importante et très courte (cf photo jointe en annexe). Cette situation pose d'importants problèmes de sécurité facilement compréhensibles.</p> <p>Par ailleurs, ce tronçon en site propre nécessitera des acquisitions sur des parcelles agricoles. Enfin, il longe des haies, ce qui ne serait pas sans incidence sur le milieu naturel car les haies représentent généralement un réservoir de biodiversité d'intérêt, notamment pour l'avifaune.</p>
<p>C.12 – Observation de Monsieur Joël DUJEUX, conseiller municipal à Givet.</p> <p>C.12 - 1 - Évidemment je suis très favorable à la réalisation du tracé de l'enquête publique.</p> <p>C.12 - 2 - D'autre part je souhaite la constitution d'un groupe de travail pour valoriser la biodiversité existante...Comme proposé dans le dossier d'observations.</p>		<p>C.12 - 1 – Dont acte.</p> <p>C.12 - 2 - La constitution d'un tel groupe pourra être étudiée en partenariat avec l'ensemble des collectivités locales et établissements dont le territoire est traversé par la voie verte.</p>
<p>C.13 – Lettre déposée par Monsieur Joël DUJEUX, conseiller municipal à Givet.</p> <p>C.13 - 1 - Nous soutenons et agissons depuis près de 10 ans, pour l'achèvement de l'itinéraire de randonnée en bord de Meuse entre Chooz et Ham sur Meuse (voie verte)!</p> <p>Nos arguments entendus par le Conseil Départemental !</p> <p>C.13 - 2 - Actuellement, en arrivant à Chooz, la voie verte quitte le bord de Meuse « au pont en arc » pour rejoindre Ham-sur-Meuse, en empruntant la RD46, sur une portion de 3 km peu confortable, à forte dénivelée, sans qualité touristique et avec un trafic routier relativement important par la desserte de Chooz et du site de la centrale nucléaire.</p> <p>Le projet du président du conseil départemental des Ardennes, reprend le trajet initial de la voie verte. Elle ne passerait plus par la RD46 mais, longerait la Meuse, en rive droite, sur 7 km le long de la boucle de Chooz.</p>	<p>6-1 Lettre</p> <p>7-1 Courrier</p>	<p>C.13 - 1, C.13 - 2 et C.13 - 3 – Dont acte.</p>

C.13 - 3 - Concernant le tracé de l'actuelle enquête publique :
Oui, l'ensemble des usagers de la VV sont impatients d'utiliser le nouveau tracé !
Oui, il est enfin sécurisé et adapté à l'ensemble des usagers !
Oui, il permet d'éviter notamment d'emprunter une route Départementale (RD 46) avec le danger que cela représente..
Oui, il est cohérent avec l'image de la voie verte, en bord de Meuse !
C.13 - 4 - De plus, sur cette boucle de Chooz, au regard des propositions, nous pourrions faire un espace ludique et pédagogique d'information, pour la préservation et la valorisation de la biodiversité.
Il faut donc fédérer l'ensemble des acteurs et des associations en mode groupe de travail avec le PNRA. Le cadre du programme Leader est une piste.
Ci-dessous, mon courrier argumentaire du 16 février 2015 à Monsieur le Président du Conseil Général.

C.13 - 4 - La constitution d'un tel groupe pourra être étudiée en partenariat avec l'ensemble des collectivités locales et établissements dont le territoire est traversé par la voie verte.

OBSERVATIONS PORTÉES SUR L'ADRESSE COURRIEL : ddt-enq-chooz-voieverte@ardennes.gouv.fr

Résumé de l'observation	N° Doc joint	Réponses du Maître d'ouvrage
<p>1.Courriel reçu le 5 décembre à 14h02 de Monsieur Jean-Paul Davesne, secrétaire de Nature et Avenir Voici en pièce jointe le texte que nous lui portons à 15h30 au commissaire enquêteur.</p> <p>1.Courriel – 1 - Nous regrettons qu'il n'y ait pas eu de réunion publique d'information ni d'article de presse. Notre réaction est tardive car nous avons été prévenus tardivement par un riverain.</p> <p>1. Courriel – 2 - Nous constatons que les travaux sont déjà commencés.</p> <p>1.Courriel – 3 - Nous rappelons que le CNPN demande un accompagnement écologique du chantier et nous proposons notre aide pour cet accompagnement écologique. Pour les associations environnementales ardennaises Jean Paul Davesne <i>Le courrier joint est le même que celui déposé par Monsieur Michel COLLY.</i></p>	<p>1-3</p>	<p>1.Courriel – 1 - La présente consultation a pour objectif de présenter le projet au public et d'en recueillir les avis et observations. La présente enquête diligentée par le Préfet des Ardennes a fait l'objet d'une information auprès du public conforme au Code de l'Environnement.</p> <p>. Courriel – 2 - Le Conseil départemental n'a pas commencé les travaux. Si des travaux ont été entrepris sur le secteur, ils ne sont pas du fait du Conseil départemental et n'entrent pas dans le cadre du présent projet.</p> <p>1.Courriel – 3 - Préalablement au démarrage des travaux, le Conseil départemental s'assurera les services d'un écologue dont les missions seront notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'accompagner les entreprises pour la préparation du chantier, - de veiller au respect des mesures d'évitement et de réduction proposées en phase chantier - de suivre la mise en œuvre des mesures compensatoires.
<p>2.Courriel reçu le 5 décembre à 15h56 de Madame GONZALEZ Marie Laure, CHARGÉ D'AFFAIRES Foncières Senior - EDF - DAIP – DPNT –</p> <p>Après consultation du dossier d'enquête publique relatif au projet d'achèvement de l'itinéraire de randonnée en bord de Meuse, le long de la boucle de Chooz, nous vous prions de trouver ci-dessous nos remarques.</p> <p>2.Courriel – 1 - Maîtrise foncière - page 21 du Résumé non technique Le dossier ne mentionne pas les parcelles EDF impactées par le projet. D'après le plan matérialisant le tracé de l'itinéraire, celui-ci passera entre la berge de la Meuse et la clôture du CNPE de CHOOZ A - Tronçon n° 2 (Centrale EDF en cours de démantèlement). Il conviendra de déterminer précisément la domanialité des emprises concernées (domaine public fluvial et domaine privé EDF) avant de pouvoir contractualiser entre les parties concernées (VOIES NAVIGABLES DE FRANCE/EDF/CONSEIL DEPARTEMENTAL DES ARDENNES).</p> <p>2.Courriel – 2 - Proximité des berges - Sécurisation des usagers - Page 21 du Résumé non technique.</p>	<p>2-3</p>	<p>2.Courriel – 1 - Deux parcelles appartenant à EDF sont impactées par le projet (C 155 et C 243). Une convention d'occupation devra être signée avec EDF.</p> <p>Le chemin évoqué entre la clôture du CNPE de CHOOZ A et la Meuse est situé sur le Domaine Public Fluvial de Voies Navigables de France avec qui a été signée une convention de superposition de gestion pour l'aménagement et l'entretien de la voie verte. Un avenant à cette convention sera passé pour les tronçons du Domaine Public Fluvial concernés par le présent projet.</p> <p>Le tracé retenu reprend par ailleurs celui d'un sentier VTT (le n°25) de la Communauté de Communes « Ardenne-Rives de Meuse » faisant déjà l'objet d'un conventionnement avec EDF depuis 2014.</p> <p>2.Courriel – 2 - Le projet prévoit la mise en place de glissières de sécurité ou de garde-corps sur la partie longeant la clôture du CNPE de CHOOZ A et la voie verte se limitera à l'emprise du chemin existant.</p>

La future voie verte empruntant la voie existante le long de la clôture du CNPE de Chooz A, la mise en place de glissières de sécurité seraient nécessaires en raison de la proximité de la berge de la Meuse ainsi qu'une signalétique appropriée informant les usagers des risques encourus.

Afin de ne pas affecter les clôtures sécurisées du site de Chooz A, il conviendra de veiller à ce que la voie verte emprunte l'itinéraire du chemin existant, tout en respectant les distances minimales fixées entre la berge et l'itinéraire (environ 6,5 m selon topographie du site).

2.Courriel – 3 - Organisation générale du chantier - Article 2.4.1. du Résumé non technique, page 21 et page 24 de l'étude d'impact

IMPORTANT : AVANT LE DÉMARRAGE DES TRAVAUX, DANS LE BUT DE SE COORDONNER AVEC LE DÉROULEMENT DU CHANTIER ET COMMUNIQUER NOTAMMENT SUR LES TRAVAUX ENGAGÉS, IL CONVIENDRA DE CONTACTER :

* LE CHEF DE STRUCTURE DÉCONSTRUCTION DE CHOOZ A AU NUMÉRO DE TÉLÉPHONE SUIVANT : 03/24/36/34/22

* LA PROTECTION DE SITE AU NUMÉRO DE TÉLÉPHONE SUIVANT : 03/24/36/30/00 ;

2.Courriel – 4 - Concernant la problématique des réseaux présents sur la zone du projet, UN REPÉRAGE EN COMMUN SERA NÉCESSAIRE PRÉALABLEMENT AU DÉMARRAGE DES TRAVAUX.

Une DT/DICT sera également à nous adresser pour la consultation relative à la présence éventuelle des réseaux sur les terrains EDF impactés par le projet.

Nous vous remercions pour la prise en compte de nos remarques, essentielles pour la sécurité des usagers ainsi qu'au maintien de la sûreté de nos installations.

2.Courriel – 3 - Le Conseil départemental prend note des informations et prendra contact, préalablement au démarrage des travaux, avec la personne et le service désignés.

2.Courriel – 4 - Une DT/DICT sera adressé au CNPE.

Fait à Charleville-Mézières, le 13 décembre 2017

Le commissaire enquêteur
Jean-Paul GRASMUCK



Conseil départemental des Ardennes
Par Monsieur Gonda