

Avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement
au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement

Barreau de raccordement A304-RN43

Communes de Belval et Warcq – Département des Ardennes

1. Préambule

Le conseil départemental des Ardennes projette la création d'une liaison routière entre l'autoroute A304 (échangeur de Charnois) et la route nationale RN43, sur le territoire des communes de Belval et Warcq.

Le dossier présenté a été élaboré en vue de la déclaration d'utilité publique du projet. Les travaux projetés relèvent également du régime d'autorisation prévu à l'article L.214-3 du code de l'environnement. Ils sont soumis à étude d'impact en application de l'article L.122-1 du même code.

Les projets soumis à étude d'impact font l'objet d'un avis du préfet de région en sa qualité d'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement. Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il doit être joint au dossier d'enquête publique en application de l'article R.122-7 du code de l'environnement.

Le présent avis ne présume pas des avis et décisions qui seront rendus lors de l'instruction des différentes procédures auxquelles le projet peut être soumis. Le préfet des Ardennes ainsi que le directeur de l'agence régionale de santé ont été consultés lors de son élaboration.

2. Présentation du projet et du contexte

La route nationale RN43 contourne l'agglomération de Charleville-Mézières par l'ouest. Dans le secteur du projet, la future autoroute A304, en construction, suit un tracé parallèle à la RN43, au sud de la vallée de la Sormonne.

Le projet vise à relier les deux infrastructures, afin de faciliter l'accès à l'ouest et au nord de l'agglomération de Charleville-Mézières depuis l'A304 et de réduire le trafic de transit sur la RN43. Il permettra également de réorganiser et d'apaiser la circulation dans Warcq, en supprimant la liaison directe entre l'ouest du village et la RN43.

Il prévoit la construction d'une route bidirectionnelle à deux voies, d'une longueur de 3 300 mètres et d'une largeur de 7 mètres, entre l'échangeur de Charnois sur la future autoroute et un carrefour giratoire à construire, sur la RN43, au niveau du lieu-dit « la Mal Campée ». Un second carrefour giratoire sera construit à l'intersection avec la RD9, au nord de la zone d'activités économiques de Warcq. Deux ouvrages d'art sont également prévus pour le franchissement de la vallée de la Sormonne et de la voie ferrée Bâle-Calais, ainsi que des ouvrages hydrauliques pour le rétablissement de l'écoulement des eaux pluviales.



plan général des travaux (source : dossier de DUP)

3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact est complète, claire et bien illustrée. Elle est accompagnée d'un résumé non technique qui présente clairement les éléments développés dans l'étude.

La zone d'étude s'étend sur environ 960 hectares entre les villages de Belval et Warcq. Ses contours s'appuient sur les caractéristiques physiques du paysage, ce qui apparaît pertinent au regard des thématiques étudiées. Au sein de cette aire, deux fuseaux susceptibles d'accueillir le tracé du barreau routier ont plus particulièrement été étudiés.

Analyse de l'état initial de l'environnement

L'étude d'impact analyse l'état initial de toutes les composantes de l'environnement. L'étude de chaque thématique se conclut par une synthèse qui met en évidence les principaux enjeux, évoqués ci-dessous.

Milieu physique

Le projet est implanté entre les villages de Belval et Warcq, dans la vallée de la Sormonne, au relief peu marqué. Le paysage est caractérisé par la présence de terres agricoles (prairies de fauche et pâtures) et ponctué d'éléments boisés (haies, bosquets, ripisylves).

La zone d'étude est traversée d'ouest en est par la Sormonne et par l'un de ses affluents, le This. La qualité de l'eau de ces cours d'eau est globalement bonne. La zone du projet est soumise à des crues fréquentes, mais n'est pas couverte par le plan de prévention du risque inondation de la Meuse.

Deux nappes d'eau souterraines sont présentes aux environs du projet : celle des calcaires du Sinémurien et celle des alluvions de la Meuse et de la Sormonne. Toutes deux sont utilisées pour l'alimentation en eau potable et sont sensibles aux pollutions de surface. Un captage est situé à proximité du tracé du projet, dans le secteur de la Grange aux Bois.

Milieu naturel

Les fuseaux d'étude sont situés en grande partie dans des zones humides. Deux méthodes permettent de caractériser les zones humides, l'une basée sur les caractéristiques physico-chimiques des sols, l'autre sur la nature de la végétation présente. Ces deux critères ont été utilisés pour délimiter les zones humides sur la zone d'étude et pour hiérarchiser les enjeux : les zones où une végétation caractéristique des milieux humides est présente sont considérées comme représentant les enjeux les plus forts. Néanmoins, on note quelques incohérences dans les cartographies présentées : certaines prairies humides figurant sur la carte des habitats naturels n'ont pas été reprises dans la carte des zones humides délimitées selon le critère phytosociologique.

Plusieurs habitats naturels remarquables ont été inventoriés au sein de ces zones humides : prairies humides atlantiques à subatlantiques, prairies des plaines médio-européennes, aulnaies-frênaies. Les inventaires ont également montré la présence de nombreuses espèces rares ou protégées d'oiseaux, de chauve-souris, d'amphibiens et de reptiles. L'étude identifie quatre secteurs représentant des enjeux particulièrement importants en termes de patrimoine naturel : l'aval du bois de Charnois, à proximité du futur échangeur, le secteur de Gosséval, la zone boisée de la Grange aux Bois et le secteur bocager de la Croix rouge.

Le site du projet n'est inclus dans aucune zone d'inventaire scientifique ou de protection réglementaire du milieu naturel. La zone de protection spéciale (ZPS) « Plateau ardennais », vaste site Natura 2000 caractérisé par la présence de nombreuses espèces d'oiseaux remarquables, est située à environ 4 km au nord.

Milieu humain

Dans la partie ouest de la zone d'étude se trouve l'aérodrome de Belval, utilisé pour des activités de loisirs et d'affaires. La zone d'implantation du projet est traversée par la voie ferrée Bâle-Calais, ainsi que la RD309 qui permet l'accès à l'ouest de Warcq depuis la RN43. L'étude présente des données de trafic sur les routes du secteur, mais aurait pu davantage conclure sur les enjeux pour le projet. Ces données montrent, notamment, que la circulation est globalement fluide, avec une proportion de poids lourds importante, atteignant 20 % sur la RD309 en direction de la RN43. Le trafic dans la commune de Warcq est important à certaines périodes.

La zone d'activités économiques de Warcq, d'une superficie d'environ 30 ha, est située au nord du futur échangeur de Charnois. Le plan local d'urbanisme de la commune, en cours d'élaboration, en prévoit l'extension vers le nord-ouest.

Des mesures de bruit ont été réalisées afin de caractériser l'environnement sonore aux abords des zones habitées. Si le bruit mesuré à proximité des voies existantes est assez important, les habitations éloignées de ces infrastructures bénéficient de niveaux sonores plus modérés.

Effets du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation

L'étude présente les effets du projet sur les différentes composantes environnementales, ainsi que les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces effets. Les éléments les plus significatifs sont analysés ci-dessous.

Milieu physique

Le projet nécessitera d'importants déblais et remblais. Il est indiqué que les matériaux excédentaires seront stockés sur des terrains non sensibles ; il aurait été intéressant que les emplacements précis de ces dépôts soient identifiés, afin que leurs effets potentiels sur l'environnement (habitats naturels, risque inondation, paysage...) puissent être intégrés à l'étude d'impact.

Comme pour toute infrastructure routière, l'imperméabilisation du sol augmentera le ruissellement des eaux de pluie et entraînera un risque de pollution des eaux superficielles et souterraines. Pour atténuer ces effets, le projet prévoit la mise en place d'équipements de gestion des eaux pluviales, notamment deux bassins de rétention permettant d'épurer les eaux de pluie et de réguler le débit des rejets dans le milieu naturel. Le dimensionnement de ces ouvrages n'est pas présenté précisément dans l'étude d'impact ; le futur dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau devra apporter des éléments complémentaires à ce sujet, notamment les hypothèses de calcul retenues, afin de démontrer l'efficacité de ces ouvrages.

Le maître d'ouvrage a mené une étude hydraulique pour mesurer l'impact de son ouvrage en période de crue de la Sormonne et/ou de la Meuse. Cette étude tient compte de l'impact prévisionnel de la future autoroute A304. Elle montre que le remblai du barreau routier, de part et d'autre du viaduc de franchissement de la Sormonne, aura un impact localisé en période de crue avec un exhaussement de la ligne d'eau pouvant atteindre 13 cm par rapport à la situation actuelle. Cet effet n'étant sensible que dans un périmètre de quelques centaines de mètres en amont du projet, il aura peu d'incidence sur la propagation des crues en aval.

Zones humides

Le dossier identifie que le projet aura un effet significatif sur les zones humides identifiées dans l'analyse de l'état initial et les habitats naturels qu'elles abritent : 11,28 ha de zones humides situées directement dans l'emprise de l'ouvrage seront détruits, dont 4,46 ha de zones qualifiées de remarquables ou à enjeux forts. En outre, l'étude indique que la création de la route perturbera localement l'écoulement de l'eau et le fonctionnement des zones humides voisines. En particulier, l'assèchement des zones humides proches des sections en déblai du tracé est attendu ; la superficie concernée par ce phénomène aurait pu être évaluée.

À une échelle plus large, le dossier rappelle que le projet d'autoroute A304 a, lui aussi, un impact significatif sur les zones humides du secteur. Il aurait été souhaitable que l'étude du projet de barreau routier analyse plus précisément l'impact potentiel issu du cumul des effets des deux projets.

Le dossier propose des mesures destinées à compenser les impacts sur les zones humides :

- pour les zones humides principalement caractérisées par leur fonctionnalité hydrologique, la reconversion d'une parcelle labourée d'environ 3 hectares, située au lieu-dit « Buny » à proximité de l'échangeur autoroutier, en prairie, ainsi que la restauration de portions des ruisseaux du Temple et de la Bassée, afin d'améliorer la fonctionnalité hydrologique de ces milieux ;
- pour les habitats humides remarquables, l'acquisition et la gestion extensive de 1,5 hectares de prairie humide, destinées à préserver ces espaces de toute dégradation sur le long terme.

Afin de garantir la mise en œuvre et l'efficacité de ces mesures, la maîtrise foncière des terrains concernés, les modalités de gestion de ces espaces et les calendriers de mise en œuvre de ces mesures auraient pu être précisés.

Par ailleurs, la plus-value apportée par la mesure de gestion extensive d'une prairie humide mériterait d'être plus clairement mesurée. En effet, l'objectif de la compensation écologique est d'apporter une contrepartie positive aux impacts négatifs du projet. En l'occurrence, le dossier indique que la mesure proposée vise à préserver les espaces de toute dégradation future, sans montrer comment elle permettra d'y recréer la fonctionnalité écologique perdue suite au projet.

Faune, flore et milieu naturel

L'étude décrit correctement les effets du projet sur la faune : perte de domaine vital, surmortalité, perturbation des déplacements. Elle évalue l'impact de ces effets sur les différents groupes faunistiques et conclut à un impact fort sur certains insectes, amphibiens, chiroptères et oiseaux.

Plusieurs adaptations apportées au projet afin de réduire ces impacts sont présentées : modification du tracé de la route, réduction de l'emprise des installations de chantier, modification de certains ouvrages hydrauliques afin de permettre le passage de la faune. En outre, des précautions particulières sont prévues en phase chantier pour préserver les habitats naturels remarquables et réduire la mortalité de la faune. D'intéressantes mesures d'accompagnement sont également prévues afin de reconstituer des habitats favorables aux espèces les plus affectées par le projet : gestion extensive de prairies (mesure évoquée ci-dessus), création de gîtes artificiels pour les chauves-souris ou les reptiles, aménagement de mares. Ces mesures cohérentes avec les impacts du projet auraient mérité d'être davantage décrites pour permettre d'apprécier leur efficacité.

Malgré les diverses mesures proposées, l'étude identifie un impact résiduel significatif sur plusieurs espèces protégées d'insectes, d'oiseaux et de chiroptères. Aussi, le maître d'ouvrage indique qu'il déposera ultérieurement une demande de dérogation à la réglementation sur les espèces protégées afin de pouvoir réaliser son projet.

Conformément à la réglementation, l'étude d'impact comporte une évaluation des incidences Natura 2000 du projet. Celle-ci montre que, malgré la proximité de la ZPS « Plateau ardennais », la zone du projet est peu favorable aux espèces d'oiseaux caractéristiques de ce site, en raison de la proximité des zones urbanisées et de plusieurs infrastructures de transport. Le projet n'apparaît donc pas susceptible d'avoir une incidence significative sur le site Natura 2000, ni sur les populations d'oiseaux qu'il abrite.

Milieu humain

L'étude prévisionnelle de trafic montre les effets positifs du projet sur les conditions de circulation sur les routes départementales du secteur, ainsi qu'au sein des villages de Belval et Warcq. La route créée constituera une nouvelle source de bruit dans l'environnement ; néanmoins l'étude indique que les niveaux sonores prévisibles au niveau des zones habitées resteront inférieurs aux limites réglementaires. Des cartes représentent les niveaux sonores attendus aux abords de la future route ; afin d'en améliorer la lisibilité, il serait intéressant d'y mettre en évidence les habitations.

Le projet pourra avoir un impact fort sur les exploitations agricoles du secteur en prélevant des surfaces agricoles et en coupant les chemins ruraux, mais des mesures sont prévues pour limiter les emprises prélevées et pour rétablir les voies de communication (aménagement de chemins agricoles, aménagement d'ouvrages hydrauliques permettant le passage du bétail). L'étude précise qu'une procédure d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) pourra être engagée ultérieurement afin de remédier aux impacts du projet. Il aurait été intéressant que le maître d'ouvrage identifie dans son dossier les enjeux liés à un futur aménagement foncier.

Enfin, le projet ayant un impact significatif sur le paysage, des mesures sont prévues pour intégrer au mieux l'ouvrage dans son environnement, notamment par la végétalisation des abords de la route et la plantation d'arbres d'alignement. L'étude d'impact inclut quelques photomontages qui permettent d'apprécier l'effet de ces mesures. Si elles apparaissent globalement adaptées, on peut s'interroger sur la pertinence de souligner les sections en remblais par des arbres d'alignement en haut de talus ; l'ajout d'un photomontage représentant une de ces sections aurait été utile. De même, il aurait été intéressant de compléter cette partie de l'étude par une illustration du paysage tel qu'il sera perçu depuis les zones habitées du secteur.

Exposé des raisons pour lesquelles le projet a été retenu

Le dossier expose le processus de définition du tracé de la future route, qui s'est appuyé sur la comparaison de trois tracés :

- un tracé ouest suivant une droite nord-sud,
- un tracé est correspondant au tracé retenu *in fine*,
- un tracé intermédiaire, qui suit le tracé ouest dans la première partie du parcours et rejoint le tracé est ensuite.

Cette comparaison montre que le tracé ouest était le moins pénalisant pour le paysage, le milieu naturel et les zones humides. En revanche, il aurait eu une incidence plus forte sur les inondations de la vallée de la Sormonne et s'accompagnait de contraintes techniques et financières plus importantes. En effet, ce tracé traverse l'actuel aérodrome de Belval, qu'il aurait été nécessaire de fermer. Le dossier montre que l'aérodrome dispose de caractéristiques particulières (piste bitume de 1 500 m) et accueille une activité importante (8 500 mouvements par an) qui en font un équipement majeur de la région qu'il serait très difficile de supprimer ou de déplacer ; les conséquences de cette fermeture auraient pu être détaillées.

Quant au tracé intermédiaire, contournant le bois de Gosseval, il aurait permis de limiter la superficie de zone humide détruite dans ce secteur mais, en enclavant le bois entre la route et la zone d'activité de Warcq, aurait pu avoir un impact plus important sur la fonctionnalité écologique de cet espace remarquable.

IVAS

IVAS

4. Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet

Le dossier montre comment l'environnement a été pris en compte lors de la conception du projet, à travers la mise en œuvre de la séquence « éviter, réduire, compenser ».

Les mesures proposées en compensation de la destruction de zones humides et d'habitats d'espèces animales protégées apparaissent, en l'état actuel, incomplètes et devront faire l'objet d'un approfondissement. En effet, le principal objectif de la démarche de compensation, réaffirmé par le SDAGE « Rhin-Meuse », est de restaurer les fonctionnalités, notamment hydrologiques et écologiques, dégradées par un projet. Le maître d'ouvrage s'appuie sur le protocole de compensation élaboré dans le cadre du projet d'autoroute A304 afin de quantifier l'impact négatif du projet sur la fonctionnalité hydrologique des zones humides et l'impact positif des mesures de compensation proposées. Cette démarche montre que les mesures proposées à ce stade compensent 77 % de l'impact du projet.

La destruction de certains habitats humides remarquables font l'objet d'une mesure de compensation spécifique par la gestion conservatoire d'une prairie humide de 1,5 ha. L'étude identifie également quelques zones humides à enjeux forts, abritant une végétation caractéristique, mais ne montre pas clairement la façon dont la fonctionnalité écologique de ces zones a été prise en compte dans le dispositif de compensation.

On peut remarquer que la procédure de déclaration d'utilité publique intervient à un stade relativement précoce de l'élaboration du projet et vise principalement à valider le tracé général de l'ouvrage. Il est courant qu'à ce stade, l'impact du projet ne puisse être quantifié précisément et que le dispositif de compensation ne soit pas totalement finalisé. Le maître d'ouvrage précise dans l'étude d'impact que ce dispositif sera affiné lors des phases ultérieures de conception du projet.

Ainsi, il conviendra que les mesures de compensation soient complétées, afin d'atteindre un niveau de compensation égal ou supérieur à 100 % de l'impact, dans l'optique du futur dossier de demande d'autorisation au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement qui a pour objet la préservation des milieux aquatiques et des zones humides. Il convient également de noter que le nouveau SDAGE « Rhin-Meuse », défini pour la période 2016-2021, entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2016. Cette version devrait préciser les exigences en matière de compensation de la destruction de zones humides, notamment en termes de fonctionnalités. Il pourra être pertinent pour le maître d'ouvrage de s'assurer de la compatibilité de son projet avec ce nouveau SDAGE.

5. Conclusion

L'étude d'impact présentée est complète et de qualité.

Les enjeux environnementaux ont été pris en compte lors de la définition du tracé de la future route, même si la solution la plus favorable au milieu naturel s'est révélée insatisfaisante au regard des objectifs du maître d'ouvrage. Le projet intègre des mesures pertinentes de réduction et de compensation de ses impacts.

Cependant, l'autorité environnementale recommande que, dans le cadre de la constitution des futurs dossiers de demande d'autorisation au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement et de dérogation aux interdictions relatives à la protection des espèces, les mesures de compensation des impacts du projet soient précisées et, le cas échéant, complétées, afin de garantir leur efficacité et leur équivalence aux impacts.

Le PREFET de la REGION
CHAMPAGNE-ARDENNE


Jean-François SAVY