

Pièce E – Etude d'impact

I. Résumé non technique de l'étude d'impact

SOMMAIRE

1.	LE PROGRAMME	59
2.	ETUDE DES VARIANTES DE PASSAGE ENTRE CHARLEVILLE-MEZIERES ET ROCROI.....	59
3.	DÉFINITION DE LA SOLUTION PROPOSÉE	60
	3.1 ETAT INITIAL.....	60
	3.2 COMPARAISON DES VARIANTES.....	60
4.	PRÉSENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUÊTE, DE SES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT ET DES MESURES D'INSERTION ENVISAGÉES.....	61
	4.1 PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU PROJET.....	61
	4.2 DESCRIPTION DÉTAILLÉE DU PROJET, IMPACTS ET MESURES	61
	4.2.1 Qualité de l'air	61
	4.2.2 Relief et géotechnique	61
	4.2.3 Eaux	61
	4.2.4 Milieu naturel	62
	4.2.5 Agriculture	62
	4.2.6 Sylviculture	62
	4.2.7 Urbanisation existante et urbanisme	62
	4.2.8 Le paysage et le patrimoine	62
	4.2.9 Les effets sur la santé	62
	4.2.10 Les coûts collectifs	62
	4.2.11 Estimation du coût des mesures	62
	4.2.12 Méthodes d'études	62

1. LE PROGRAMME

Le programme retenu comprend la liaison Reims – Charleville-Mézières – frontière belge à Gué d'Hossus, ainsi que le barreau de raccordement au projet de contournement Nord-Ouest de Charleville-Mézières étudié par le département. Il est prolongé en Belgique par la liaison Couvin-Charleroi.

Cet itinéraire de plus de 120 kilomètres de longueur est en partie inscrit au réseau routier transeuropéen, sous la dénomination E420.

Le programme contourne aussi les agglomérations de Reims, Witry-lès-Reims, Isle-sur-Suippe, Châtelet-sur-Retourne, Tagnon, Rethel, Charleville Mézières, Rocroi.

Plusieurs vallées sont franchies et notamment celles de la Suippe, la Retourne, l'Aisne, la Vence, la Sormonne, l'Audry, le Thin.

Le plateau des Ardennes est couvert d'une forêt présentant une forte homogénéité et un intérêt faunistique et floristique important.

L'aménagement qui compose le programme présente différentes phases et différents types de projets. Il correspond à un aménagement de type mixte, avec des sections aménagées sur place et des sections en tracé neuf. Ce programme présente des impacts potentiels variables d'un secteur à l'autre, les principaux points difficiles étant :

- ☛ le franchissement des principales vallées pour des aspects de protection des eaux, de protection de la faune et de la flore, de protection des paysages et de préservation de l'écoulement des crues,
- ☛ la proximité des secteurs urbanisés pour les aménagements sur place entre Reims et Charleville-Mézières et entre Rocroi et la frontière belge.

2. ETUDE DES VARIANTES DE PASSAGE ENTRE CHARLEVILLE-MEZIERES ET ROCROI

Trois grandes familles de variantes larges de 1km ont été explorées :

- ☛ la famille des variantes Nord qui ceinture l'agglomération de Charleville-Mézières à l'Ouest,
- ☛ la famille des variantes Sud qui s'inscrivent au Sud de la vallée de la Sormonne,
- ☛ la famille des variantes intermédiaires dont les tracés s'intercalent entre les variantes Nord et Sud.

Il a été procédé à la comparaison multicritère de toutes ces variantes au regard des impacts environnementaux et humains, ainsi que des contraintes techniques et financières. Cette comparaison fait ressortir, dans chaque famille, une variante préférable aux autres.

Compte tenu du bilan de la consultation de Juin 2003 et de l'analyse multicritère des variantes, le fuseau de passage SV3 a été retenu.

C'est à l'intérieur de ce fuseau que plusieurs variantes de tracé ont été comparées avant d'aboutir au projet présenté à l'enquête.

3. DÉFINITION DE LA SOLUTION PROPOSÉE

3.1 ETAT INITIAL

Le climat du fuseau d'étude (SV3) est caractéristique d'une zone de transition entre les influences continentales et océaniques.

Elles favorisent un hiver long et des précipitations importantes, mais assez bien réparties au cours de l'année.

La qualité de l'air du fuseau d'étude est globalement bonne, hormis au droit des plus gros axes routiers (A34, RN43).

Le fuseau est à cheval sur deux grandes unités géomorphologiques : au Sud des terrains sédimentaires du bassin parisien, au Nord le massif cambrien de Rocroi. Les enjeux géologiques et géotechniques se concentrent au Sud du fuseau au niveau des marnes du Toarcien. Les différentes formations géologiques rencontrées constituent des réservoirs aquifères de productivité très variable. Les principales nappes utilisées pour l'alimentation en eau potable sont celles des alluvions anciennes, au niveau des cours d'eau, et celle des calcaires au niveau de Tremblois-lès-Rocroi.

Le réseau des eaux superficielles est presque entièrement compris dans le bassin versant de la Sormonne, principal cours d'eau traversé par le fuseau.

De nombreux autres cours d'eau sillonnent le territoire d'étude dont les plus importants sont l'Audry et le Thin, tous deux affluents de la Sormonne. Globalement, la qualité des cours d'eau est bonne.

Les milieux naturels rencontrés sont variés et marqués par la présence de formations singulières de fort intérêt (prairies humides associées à un contexte bocager, ripisylves ou grandes forêts ardennaises...) et d'espèces sensibles ou protégées. Le fuseau d'étude passe à proximité du site Natura 2000 « étangs de la Passée » et recoupe plusieurs écosystèmes favorables à l'accueil des chauves-souris, des cigognes, des battraciens... autant d'espèces protégées par la réglementation française voire communautaire.

Les milieux les plus sensibles sont les vallées et abords du ruisseau du Thin, de Clefay, du ruisseau du Thin, de la rivière de l'Audry, de la rivière de la Sormonne et la forêt des Potées.

Le fuseau traverse un secteur à caractère rural affirmé où dominent les activités agricoles et sylvicoles. Le système de production agricole dominant est l'élevage et les principaux bois exploités sont le bois de Charnois, le bois de la Haye et la forêt domaniale des Potées.

Les deux pôles urbains principaux du fuseau d'études sont Charleville-Mézières au Sud et Rocroi au Nord.

Entre ces deux pôles, l'urbanisation est composée d'un chapelet de petits bourgs, de lieux-dits et de fermes isolées. L'habitat est relativement groupé autour des villages, qui sont connectés entre eux par un réseau de voirie dense. Les principaux axes routiers qui traversent le fuseau sont la RN 43, la RN 51 et l'A 34 à l'extrémité Sud du fuseau. Les réseaux non routiers sont également représentés (voie ferrée Charleville-Mézières – Hirson, grands réseaux d'électricité et de gaz). Hormis au droit des principaux axes routiers, l'ambiance sonore est globalement modérée.

Entre Charleville-Mézières et Rocroi, les paysages traversés reflètent le contexte géologique avec l'unité du bassin parisien vallonnée et occupée par des pâtures, le socle des Ardennes, recouvert d'une végétation dense puis le plateau de Rocroi qui présente un bocage humide.

Ce paysage est ponctué d'éléments patrimoniaux révélateurs de la richesse locale. De nombreuses zones archéologiques reconnues s'étendent entre la vallée de la Vence et la forêt domaniale des Potées, indiquant notamment des signes d'occupation paléolithique, néolithique ou gallo-romaine.

3.2 COMPARAISON DES VARIANTES

Dans le cadre de la concertation avec les partenaires locaux, l'itinéraire a été découpé en cinq sections faisant l'objet de différentes variantes de tracé localisées, à l'exception de la section Vallée de la Sormonne – Rocroi, où le tracé s'est imposé par lui-même.

Les tracés initialement proposés ont été adaptés pour tenir compte des remarques émises lors de la concertation et déboucher sur :

- deux grandes options de tracé sur la majeure partie du fuseau : variantes Est et Ouest,
- quatre options de tracés au niveau des villages de Belval / Haudrecy : en bas de versant ou en haut de la butte.

4. PRÉSENTATION DU PROJET SOUIS A L'ENQUÊTE, DE SES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT ET DES MESURES D'INSERTION ENVISAGÉES

4.1 PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU PROJET

La comparaison des impacts sur l'environnement des variantes a montré que les options de tracé les plus proches des villages devraient être écartées. Ainsi, les variantes basses au niveau de Belval / Haudrecy n'ont pas été retenues.

De plus, un passage plutôt à l'Ouest a été retenu afin d'éviter les secteurs les plus sensibles sur le plan écologique et les secteurs de fortes contraintes de relief.

A l'issue d'une dernière phase de concertation locale menée fin 2004, une solution de compromis correspondant à une amélioration des options choisies a été retenue.

Le projet présenté à l'enquête est le prolongement de l'autoroute A 34 sur une longueur d'environ 30 km. Son origine se situe au niveau de la section d'A 34 existante sur la commune de Saint-Pierre-sur-Vence. Son extrémité se trouve au niveau du raccordement entre la section d'A 34 projetée et la déviation de Rocroi.

Le profil en travers du projet comprend deux chaussées de 7 mètres de largeur, soit une plate-forme de 25 mètres minimum, séparées par un terre-plein central de 3 mètres et ceinturées par deux bandes d'arrêt d'urgence de 3 mètres.

Le projet, entièrement en tracé neuf, est aménagé de 3 diffuseurs et d'un nœud autoroutier, assurant les échanges avec les axes majeurs tels que A 34, RN 43 et RN 51.

4.2 DESCRIPTION DÉTAILLÉE DU PROJET, IMPACTS ET MESURES

4.2.1 Qualité de l'air

A l'horizon 2020, les effets du projet sur la qualité de l'air sont positifs grâce à un délestage d'axes routiers actuellement chargés et densément peuplés. A proximité du projet lui-même, les objectifs de qualité de l'air sont respectés pour l'ensemble des polluants réglementés.

4.2.2 Relief et géotechnique

Les secteurs instables traversés par le projet feront l'objet de mesures géotechniques permettant d'assurer la stabilité de terrains alentours et des ouvrages. Les dépôts de matériaux se feront sur des sites peu sensibles au plan de l'environnement.

4.2.3 Eaux

Le projet traverse de nombreux cours d'eau qu'il y a lieu de protéger contre tout risque de pollutions. De plus, les eaux superficielles sont, en plusieurs points, en relation avec les eaux souterraines qui circulent dans les alluvions et qui sont captées pour l'alimentation en eau potable. Deux captages d'eau souterraine et leurs périmètres de protections sont implantés à l'intérieur du fuseau d'étude, au niveau de Tremblois-lès-Rocroi.

Outre les risques de pollutions des eaux, le projet est également susceptible de modifier les écoulements et d'aggraver, par exemple, les phénomènes d'inondation.

Pour éviter tout risque de pollution, les eaux de ruissellement de la chaussée seront recueillies et traitées avant rejet dans le milieu naturel.

Les ouvrages sous l'Autoroute seront suffisamment dimensionnés pour laisser passer sans encombre les crues centennales.

Enfin diverses mesures seront prises pendant le chantier : pas de stationnement d'engins de chantier dans les zones sensibles,.....

4.2.4 Milieu naturel

Le projet entraîne un effet d'emprise sur des zones de grand intérêt écologique au niveau des vallées et des ripisylves de Cléfay, de Marbay, du Thin et des étangs de Cagneaux, de l'Audry, de la Sormone, du vallon de Mondigny et de la forêt domaniale des Potées.

De plus, le projet crée un effet de coupure vis-à-vis des déplacements des batraciens, chauve-souris, oiseaux et grande faune, sur l'ensemble de l'itinéraire.

Le projet traverse la Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) qui couvre tout le massif ardennais et qui est proposée en classement NATURA 2000.

Le projet passe à proximité de l'étang de la Passée, site Natura 2000 (c'est-à-dire protégé au niveau européen).

Les mesures mises en œuvre sont diverses : restitution de milieux équivalents pour les boisements et pour les mares ; emprise limitée pendant les travaux ; création de passages pour la faune pour limiter l'effet de coupure ; plantation de haies pour orienter les vols d'oiseaux et de chauves-souris afin d'éviter les risques de collisions ; création de nichoirs pour les oiseaux.

Les études d'incidence sur le site Natura 2000 de l'étang de la Passée et sur la ZICO du massif ardennais sont jointes au présent dossier.

4.2.5 Agriculture

L'impact agricole se traduit par une consommation de terrains voués à la pratique de l'élevage tout au long du tracé de l'autoroute. Les impacts seront réduits ou compensés par le versement d'indemnités, la desserte des parcelles enclavées et, au besoin, par la réalisation d'aménagements fonciers.

4.2.6 Sylviculture

Le projet crée un effet d'emprise sur plusieurs bois et notamment sur le bois de Charnois, le bois de la Haye et la forêt domaniale des Potées.

Les impacts sylvicoles seront réduits par des indemnités et un rétablissement des dessertes forestières.

4.2.7 Urbanisation existante et urbanisme

Le projet nécessite la démolition d'un corps de ferme au lieu-dit La Chattoire à la Francheville.

Le projet, qui n'est pas forcément inscrit dans les documents d'urbanisme des communes traversées, modifie les objectifs et les caractéristiques d'utilisation du sol de ces documents. De plus, il modifie l'environnement immédiat de certains secteurs, notamment par la dégradation du contexte acoustique (augmentation du bruit).

Les mesures consistent à indemniser les propriétaires des bâtiments qui seront acquis par le Maître d'Ouvrage. Celui-ci veillera également à protéger les bâtiments pour lesquels le bruit dépasse les seuils réglementaires, ainsi qu'à rendre compatible les documents d'urbanisme réglementaires des communes concernées.

4.2.8 Le paysage et le patrimoine

Du point de vue paysager, les principaux points délicats sont les vallées du bois de Charnois, les coteaux de Belval / Haudrecy et le plateau de Rocroi.

Cinq zones à fort potentiel archéologique sont franchies par le projet entre la vallée de la Vence et la forêt des Potées.

Les mesures d'intégration ou d'accompagnement paysager du projet concernent à la fois la mise en œuvre de modelés et la création de plantations.

Les interventions archéologiques seront réalisées sous l'égide de la Direction Régionale des Affaires Culturelles.

4.2.9 Les effets sur la santé

Les effets du projet sur la santé, de natures diverses, apparaissent globalement limités.

Concernant le bruit, le projet respectera les objectifs acoustiques fixés par la réglementation et qui ont été déterminés, pour ne pas avoir d'effet significatif sur la santé notamment pour ne pas perturber le sommeil la nuit.

Le trafic supplémentaire est susceptible d'induire une légère augmentation des excès de risques de cancer (moins d'un cas supplémentaire de cancer pour une exposition de 10 ans de la population de l'aire d'étude ardennaise). En revanche, le projet permet d'améliorer la situation sanitaire en traversée de l'agglomération de Charleville-Mézières pour un certain nombre de polluants. Et à l'échelle nationale, il réduit les risques sanitaires en déchargeant A1 et A31 qui traversent des zones densément peuplées.

4.2.10 Les coûts collectifs

La mise en œuvre du projet s'accompagnera, à l'horizon 2020, d'une augmentation de l'ordre de 5 % des coûts collectifs sur l'aire d'étude, mais avec des gains simultanés sur A1, A2 et A31.

Le secteur urbain de Charleville-Mézières voit ses coûts légèrement diminuer.

4.2.11 Estimation du coût des mesures

Le coût global des mesures pour supprimer, réduire ou compenser les impacts négatifs du projet sur l'environnement s'élève à environ 19,35 millions d'euros HT.

4.2.12 Méthodes d'études

Les méthodes d'études et d'évaluation ont comporté des analyses bibliographiques et documentaires, des investigations de terrain et l'application de modèles de simulations ou de calculs.