

Résumé du dossier N&A concernant le barreau de contournement A 304 – RN 43

Le « barreau » routier, c'est :

- 18 hectares d'emprise directe, contribuant à l'artificialisation des sols ;
- 15 hectares de terres agricoles disparues, hors mesures compensatoires ;
- 11,28 hectares de zones humides, utiles à la régulation des crues, détruites,
- dont 4,46 ha qualifiées de remarquables et à enjeux forts ;
- l'atteinte à la biodiversité par destruction de nombreux habitats et de 77 espèces protégées dont 14 sur la liste rouge nationale ou régionale ;
- l'aggravation des risques de crues de la Sormonne et de la Meuse ;
- l'augmentation du trafic et des nuisances pour les quartiers de Warcq « Mal Campée », « Croix du Moulin », « Granges Pavant », et « Grande Porte » ;
- des nuisances acoustiques et paysagères définitives pour les quartiers de route de Tournes, « Croix du Moulin » et « Grange aux Bois » ;
- la destruction d'une allée « patrimoine historique naturel » (antérieure à 1739), dont 44 vénérables arbres centenaires ;
- l'atteinte à l'activité économique d'un site touristique (3 CDI concernés) ;
- l'augmentation d'émissions de polluants divers notamment particules, sources de problèmes de santé directs ;
- L'augmentation d'émission de gaz à effet de serre contribuant au dérèglement climatique (7 810 tonnes de CO₂ / an, générant un coût pour la collectivité de 929 396 €);
- 30 – 35 millions d'argent public dépensés.

Pour :

- des effets non mesurables tant que l'autoroute n'est pas en service et que des études de quantification et de déplacements sérieuses ne seront faites, mais des projections de réduction de trafic sont estimées à quelques pourcents (4 % pour la rocade!) ;
- recréer à un autre endroit une route qui existe ;
- promouvoir et subventionner les déplacements individuels et les pollutions, au lieu de veiller aux déplacements des publics fragiles (jeunes, anciens, précaires) et de développer les modes doux.

En contradiction avec les objectifs et enjeux nationaux des:

- Lois « Grenelle » 2009 et 2010
- Lois sur l'eau de 1992 et 2006
- Loi TECV relative à la Transition Energétique pour la Croissance Verte de 2015
- Loi pour la reconquête de la Biodiversité, de la Nature et des Paysages de 2016
- Projet de Programmation Pluriannuelle de l'Energie (2016)

et les textes réglementaires et d'orientations locaux qui en découlent :

- Le Plan Climat Air Energie Régional (2012) (sachant qu'il n'y a jamais eu de Plan Climat départemental)
- La Charte foncière du département des Ardennes (2013)
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique – Trame verte et bleue (2014).

Ce que nous demandons :

1. **Ne rien entreprendre avant l'ouverture de l'A 304** et la réorganisation des trafics et déplacements ;
2. Réaliser des comptages pour connaître le trafic résiduel dans le secteur mais surtout mener une **enquête déplacement** (qui se rend où pourquoi et à quels horaires), préalable à tous travaux sérieux sur la mobilité ;
3. Etudier les alternatives pour **réduire le trafic routier** et mettre en œuvre les plus pertinentes ;
4. **En toute fin**, si un barreau devait être réalisé, choisir le tracé le moins impactant.

Plan de situation du tracé actuel :

