



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) d'Haudrecy (08)**

**n°Ae : 2016-125**

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 22 février 2017, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement foncier agricole et forestier d'Haudrecy (08).*

*Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Christian Barthod, Marc Clément, Sophie Fonquernie, Thierry Galibert, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Mauricette Steinfeldier.*

*En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

*Étaient absents ou excusés : Barbara Bour-Desprez, François Duval, François-Régis Orizet, Gabriel Ullmann, Eric Vindimian.*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par le président du Conseil départemental des Ardennes, le dossier ayant été reçu complet le 12 décembre 2016.*

*Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.*

*Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 14 décembre 2016 :*

- le préfet de département des Ardennes,*
- la ministre chargée de la santé.*

*En outre, sur proposition du rapporteur, l'Ae a consulté la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Grand Est.*

*Sur le rapport de Maxime Gérardin, et après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.*

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.**

**La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).**

---

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

L'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) d'Haudrecy, dans le département des Ardennes, est induit par la construction de l'autoroute A 304. Il porte sur un périmètre de 362 hectares excluant l'emprise de l'autoroute. Il ne prévoit pas de bouleversement majeur de ce périmètre à vocation principalement herbagère, mais réduit significativement le nombre de parcelles cadastrales et augmente la taille des îlots d'exploitation.

Les travaux connexes à l'AFAF consistent principalement en des créations de chemins empierrés, pour desservir l'ensemble des parcelles, et en des plantations de haies visant à compenser les arrachages susceptibles d'intervenir ultérieurement, quand des propriétaires se voient affectés des parcelles comportant des haies en leur milieu.

Selon l'Ae, les principaux enjeux environnementaux de cet AFAF sont le maintien de la trame bocagère – voire son renforcement, dans certaines parties du périmètre –, et le maintien des milieux humides.

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité, tout particulièrement en ce qui concerne l'identification des sensibilités environnementales.

L'Ae recommande en revanche de reprendre le raisonnement présenté quant aux compensations de haies, qui présente des défauts.

Elle recommande également au maître d'ouvrage de l'autoroute, qui connaît actuellement des difficultés de réalisation de nature géotechnique, de vérifier *a posteriori* si les consommations de milieux auront excédé ses prévisions initiales, ceci pour pouvoir engager, le cas échéant, des mesures compensatoires supplémentaires.

Les autres recommandations de l'Ae sont détaillées dans l'avis ci-après.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte du projet et programme de rattachement

L'itinéraire routier de Charleville-Mézières à Charleroi (Belgique) fait l'objet d'un projet de transformation en itinéraire autoroutier. Sur sa partie française, cela se traduit par le projet d'autoroute A 304, déclarée d'utilité publique en 2007 et en cours de réalisation sous maîtrise d'ouvrage de l'État (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL)). Ce tronçon autoroutier de 31 km en tracé neuf relie l'A 34, au sud de Charleville-Mézières, à la déviation déjà réalisée de Rocroi et de Gué-d'Hossus, laquelle aboutit à la frontière belge.



Figure 1 : Situation du projet A304. Image tirée du site internet du conseil départemental.

La réalisation de l'autoroute entraîne un prélèvement foncier et une coupure des territoires, perturbant, entre autres, les conditions d'exercice de l'activité agricole et forestière. Dans ces conditions, le code rural et de la pêche maritime fait obligation<sup>2</sup> au maître d'ouvrage de l'infrastructure linéaire créée de remédier aux dommages induits par sa création en participant financièrement à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF).

<sup>2</sup> Article L. 123-24.

La démarche est placée sous la responsabilité du président du conseil départemental des Ardennes. La réalisation de cinq<sup>3</sup> AFAF liés à l'A 304 a été décidée. Le présent AFAF porte sur la commune d'Haudrecy, située à une dizaine de kilomètres à l'ouest de Charleville-Mézières avec des extensions sur sept autres communes.

## 1.2 Le périmètre

Le périmètre d'AFAF, arrêté le 16 octobre 2010, couvre 362 hectares<sup>4</sup>. Il s'agit d'un périmètre excluant<sup>5</sup> l'emprise de l'autoroute. Il comprend essentiellement des surfaces en herbe, et n'a pas fait l'objet, à l'exception de certaines de ses extensions sur les communes voisines, d'aménagement foncier antérieur.

La réalisation de l'autoroute rencontre actuellement des difficultés géotechniques dans sa traversée du périmètre du présent AFAF, qui perturbent fortement les travaux.

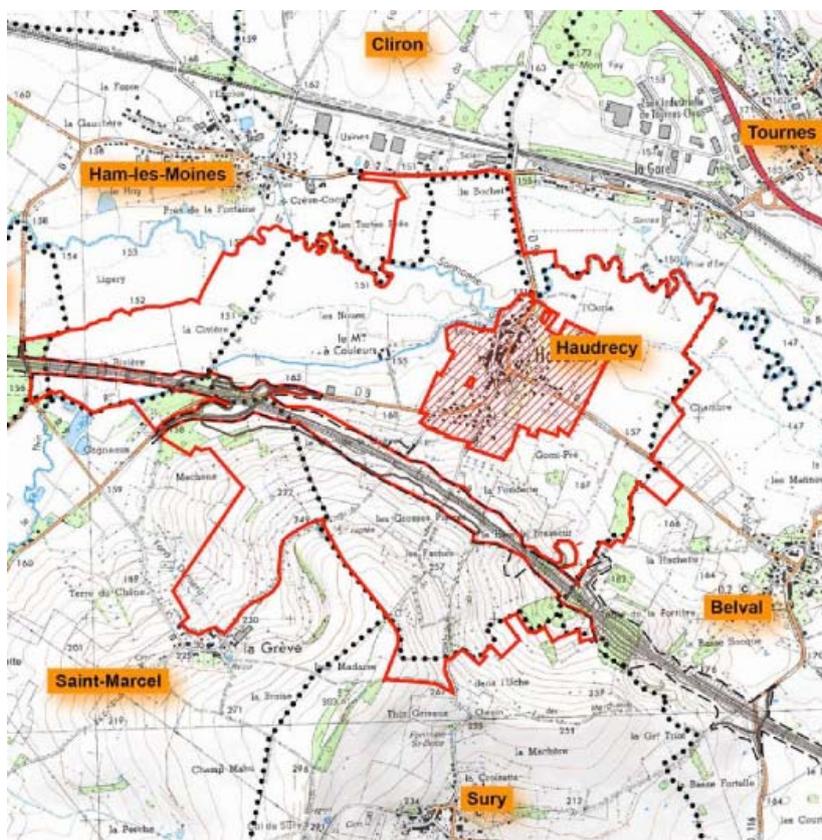


Figure n° 2 : Périmètre de l'AFAF, image tirée du dossier.

<sup>3</sup> L'AFAF de Rocroi et Bourg-Fidèle, au nord du tracé, a fait l'objet de l'avis de l'Ae n°2016-17 du 16 mars 2016 : [http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/160316\\_-\\_AFAF\\_de\\_Rocroi\\_08\\_-\\_delibere\\_cle231379.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/160316_-_AFAF_de_Rocroi_08_-_delibere_cle231379.pdf)

Les AFAF de Murtin-et-Bogny, Sormone, et Rémyilly-les-Pothées, d'une part, et du Châtelêt-sur-Sormonne et Murtin-et-Boigny, d'autre part, ont fait l'objet des avis de l'Ae n°2016-58 et -59, le 5 octobre 2016 : [http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/161005\\_-\\_AFAF\\_Murtin\\_et\\_Bogny\\_etc\\_08\\_-\\_delibere\\_cle27bf15.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/161005_-_AFAF_Murtin_et_Bogny_etc_08_-_delibere_cle27bf15.pdf)

<sup>4</sup> Dont une partie seulement est considérée comme perturbée par l'infrastructure. Le maître d'ouvrage routier ne prend en charge le traitement que de la partie du « périmètre perturbé » qu'il reconnaît effectivement comme tel.

<sup>5</sup> Aménagement foncier avec inclusion d'emprise : l'emprise de l'ouvrage public est incluse dans le périmètre d'aménagement foncier. Un prélèvement de 5% maximum est opéré sur toutes les propriétés comprises dans le périmètre (proportionnellement aux apports de chacun), ce qui permet d'acquérir la surface nécessaire à la réalisation du grand ouvrage public. Les prélèvements sont indemnisés. Les réserves foncières constituées par la SAFER viennent réduire (voire annuler) ces prélèvements.

Aménagement foncier avec exclusion d'emprise : l'emprise de l'ouvrage public est exclue du périmètre d'aménagement foncier. Les propriétaires situés sous l'emprise sont donc expropriés (par voie amiable ou judiciaire). La restructuration se fait de part et d'autre de l'ouvrage dans le périmètre perturbé par l'ouvrage.

### ***1.3 Arrêtés préfectoraux fixant les prescriptions***

L'arrêté préfectoral fixant les prescriptions environnementales applicables à l'AFAF a été pris le 25 février 2011.

Il prévoit le maintien :

- des zones humides,
- des prairies situées dans des lits majeurs de cours d'eau (en les attribuant à des éleveurs),
- du caractère inondable des zones qui le sont,
- des mares,
- des vergers,
- des espaces boisés, des haies et des talus, qui peuvent toutefois, mais « *de manière exceptionnelle* » et sous réserve de compensation, être supprimés.

Ces éléments sont classés par l'arrêté comme d' « *intérêt majeur* » ou d' « *intérêt supérieur* » (avec alors des conséquences procédurales en cas de destruction), sur la base de l'étude d'aménagement.

L'arrêté préconise notamment la création d'emprises publiques le long des cours d'eau, la préservation des ripisylves<sup>6</sup> et la création des bandes enherbées.

Il proscrit en outre tout aménagement susceptible de favoriser le ruissellement ou d'aggraver les effets des écoulements.

### ***1.4 Projet d'aménagement et travaux connexes***

Le projet d'aménagement simplifie le parcellaire, en divisant par 3 le nombre de parcelles cadastrales, et par 2 le nombre d'îlots d'exploitation. Les travaux connexes consistent principalement en la création de chemins empierrés, permettant de desservir directement des parcelles qui étaient isolées et imposaient des passages par les parcelles d'autres propriétaires et exploitants. Les trajets entre le village et les parcelles ne sont cependant pas toujours raccourcis, dans la mesure où l'autoroute coupe des chemins préexistants.

Les superficies moyennes des parcelles cadastrales, avant et après aménagement, portées dans l'étude d'impact, apparaissent erronées.

***L'Ae recommande de corriger les superficies moyennes de parcelles portées dans l'étude d'impact.***

Le coût total des travaux connexes est estimé à 177 000 € HT.

### ***1.5 Procédures relatives au projet***

Comme toute opération d'aménagement foncier agricole et forestier et tous travaux connexes, le projet fait l'objet d'une étude d'impact<sup>7</sup>. Il fera l'objet d'une enquête publique au titre du code de

<sup>6</sup> La forêt riveraine, rivulaire ou ripisylve (étymologiquement du latin ripa, « rive » et sylva, « forêt ») est l'ensemble des formations boisées, buissonnantes et herbacées présentes sur les rives d'un cours d'eau, la notion de rive désignant l'étendue du lit majeur du cours d'eau non submergée à l'étiage.

<sup>7</sup> Rubrique 49° du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

l'environnement<sup>8</sup>, dont le contenu du dossier est fixé à l'article R. 123-10 du code rural et de la pêche maritime.

Du fait du peu de travaux connexes, aucune procédure spécifique (espèces protégées, loi sur l'eau, etc.) n'est envisagée. Il est cependant à signaler que certaines créations de chemins empierrés sont localisées en zones humides (voir analyse ci-après, § 2.2.3).

L'étude d'impact vaut évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000<sup>9</sup>, conformément à l'article R. 414-22 du code de l'environnement. Elle conclut à l'absence d'incidences significatives, ce qui n'appelle pas de remarques de l'Ae.

## ***1.6 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae***

Selon l'Ae, les principaux enjeux environnementaux de cet AFAF sont le maintien de la trame bocagère et des espèces sensibles qu'elle abrite – voire le renforcement de cette trame, dans certaines parties du périmètre –, et le maintien des milieux humides.

## **2 Analyse de l'étude d'impact**

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité, tout particulièrement en ce qui concerne l'état initial, et est clairement présentée. Le raisonnement proposé quant aux destructions et replantations de haies présente cependant des défauts (voir ci-après, § 2.2.3).

### ***2.1 Analyse de l'état initial***

L'état initial des milieux naturels est majoritairement fondé sur les investigations menées par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), en tant que maître d'ouvrage du projet d'autoroute : seuls 46 hectares du périmètre d'AFAF n'avaient pas été couverts par les inventaires réalisés préalablement à la dérogation aux interdictions « espèces protégées »<sup>10</sup> de l'autoroute. Etant donnée la faible ampleur des travaux connexes prévus, ce choix, qui n'empêche pas la bonne identification des milieux naturels et des sensibilités en présence, n'appelle pas de remarques de l'Ae.

L'étude d'impact note à juste titre l'eutrophisation « *bien marquée* » des milieux naturels du périmètre, du fait des pratiques agricoles. Elle identifie néanmoins quatre groupements végétaux plus remarquables, chaque fois à proximité des cours d'eau qui traversent le périmètre.

Concernant les espèces présentes, l'état initial met en avant la présence avérée ou potentielle de différentes espèces patrimoniales d'oiseaux (Pie-grièche écorcheur, Hypolaïs polyglotte, etc.) ; du Castor, qui se reproduit à nouveau dans les cours d'eau du secteur ; et de différentes espèces protégées de mammifères, dont notamment des chiroptères.

---

<sup>8</sup> Articles L. 123-1 et suivants.

<sup>9</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

<sup>10</sup> L.411-2 4° du code de l'environnement

Une station d'une plante peu fréquente dans le secteur (*Persicaria bistorta*) a en outre été repérée.

Certaines cartes qui illustrent le dossier fourni à l'Ae comportent des erreurs de dénomination des cours d'eau, les noms de certains étant attribués à d'autres. Ce point devra être corrigé pour l'enquête publique.

Une carte représente les zones humides diagnostiquées, sans toutefois que le texte de l'étude n'explique les investigations réalisées.

***L'Ae recommande de compléter l'état initial des milieux naturels, en expliquant la démarche retenue pour le diagnostic des zones humides.***

Sur les autres thématiques, l'état initial, bien conçu, n'appelle pas de remarques de l'Ae.

## ***2.2 Analyse des impacts, et mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées***

### **2.2.1 Zones humides**

Une partie des chemins à créer (670 mètres) sont sur des emprises de zones humides, identifiées par sondage pédologique. L'étude considère que l'impact est « *pratiquement nul* », car « *l'empierrement ne modifiera pas le caractère hydrologique de ces sols* ». En tout état de cause, la majorité de ces impacts sont déjà effectifs, puisque le maître d'ouvrage autoroutier a réalisé par anticipation le principal chemin concerné. Ce chemin est manifestement plus large que ce qui était anticipé par l'étude d'impact (« *largeur de 4 mètres* »), cela s'expliquant peut-être par les difficultés rencontrées pour la construction de l'autoroute dans ce secteur. Il apparaît en tout cas nécessaire de vérifier la correspondance entre les impacts prévus de l'autoroute, en fonction desquels ont été définies les mesures compensatoires que le maître d'ouvrage autoroutier est tenu de réaliser, et ses impacts effectifs.

***L'Ae recommande à la DREAL, en tant que maître d'ouvrage de l'autoroute, de vérifier, dès que le problème géotechnique rencontré sera en passe d'être résolu, la correspondance entre les consommations de milieux prévues sur la commune d'Haudrecy et les consommations effectives, et d'engager, le cas échéant, des mesures compensatoires supplémentaires.***

### **2.2.2 Cours d'eau**

La préconisation de l'arrêté préfectoral, de créer des « *emprises publiques le long des cours d'eau* », n'a pas été suivie.

***L'Ae recommande d'expliquer pourquoi la préconisation de créer des emprises publiques le long des cours d'eau n'a pas été suivie.***

La desserte de parcelles situées entre plusieurs cours d'eau suppose la création d'un petit pont (désigné comme un « ponceau ») sur le cours d'eau « le Thin ». L'étude d'impact semble considérer que cet aménagement n'aura pas d'impact sur le cours d'eau, au motif qu'il sera posé sur ses berges, sans réduire le lit mineur. Selon l'Ae, il conviendrait de considérer un impact, certes faible, sur le milieu aquatique (artificialisation de quelques mètres de berge, etc.) et sur le fonctionnement hydraulique du cours d'eau, et de rechercher des mesures de réduction ou de

compensation adaptées. À titre d'exemple, il pourrait être pertinent de prendre des mesures pour assurer que les manoeuvres des engins agricoles, au nord du pont, ne dégraderont pas les berges, et pour limiter le risque lié à la modification des débordements qui pourraient être causés par la création d'un obstacle en travers.

***L'Ae recommande de rechercher des mesures de réduction ou de compensation pour accompagner la création du ponceau sur le Thin.***

### 2.2.3 Réseau de haies

L'étude explique bien, sur un exemple concret, comment le dessin des parcelles a été adapté pour reprendre au maximum les tracés des haies existantes. Certaines haies se retrouveront cependant à des endroits sans rapport avec le nouveau parcellaire. Les travaux connexes ne prévoient pas leur arrachage. Les arrachages possibles, à l'initiative des propriétaires, sont recensés par l'étude d'impact, qui en déduit un risque de suppression d'un linéaire de haies de 2,8 km, compensé par la plantation de 2,1 km.

Le recensement des haies potentiellement détruites est fait « à dire d'expert » par le cabinet réalisant l'étude d'impact, en fonction notamment de ses échanges avec les exploitants. Il est présenté comme une enveloppe majorante des arrachages probables.

L'examen des différents plans fait apparaître qu'une partie des haies plantées, dans le secteur sud-est du périmètre, se superposent avec des haies existantes. Dans un cas au moins, la plantation correspond au déplacement d'une haie existante (par exemple, pour élargir un chemin), mais cette haie existante devrait alors être comptabilisée comme détruite, ce qui n'est pas fait. D'après les échanges entre le rapporteur et le maître d'ouvrage, le linéaire de haies plantées est surestimé (ou, dans le cas susmentionné, le linéaire de haies arrachées est sous-estimé) de 500 mètres environ.

Il est donc nécessaire de reprendre le raisonnement sur les arrachages et plantations de haies, en justifiant mieux le caractère proportionné des plantations prévues. Selon l'Ae, le boisement linéaire réalisé pour masquer l'autoroute depuis le village ne devra pas être comptabilisée dans ce raisonnement, sa position le long de l'autoroute l'empêchant de remplir une bonne part des fonctions écologiques des haies.

***L'Ae recommande de reprendre le raisonnement justifiant le caractère suffisant des plantations de haies proposées, et le cas échéant de prévoir des plantations supplémentaires.***

L'étude d'impact prévoit que les haies repérées par l'étude d'aménagement comme d'intérêt « supérieur » ou « majeur », ainsi que celles plantées au titre de la compensation, soient classées par arrêté préfectoral, au titre de l'article R.126-3 du code rural. Selon l'Ae, cette mesure est tout à fait pertinente.

## 2.3 Suivi des mesures et de leurs effets

L'étude d'impact prévoit un suivi « *des effets indirects ou induits, découlant des décisions individuelles pouvant ne pas être automatiquement convergentes avec l'esprit dudit projet* » (haies, bosquets, arbres isolés et zones humides), et des mesures compensatoires.

Un bilan des impacts et mesures, qui sera transmis à la DDT, est prévu 5 ans après la clôture de l'opération. Si lors des travaux, des impacts sur l'environnement non prévus dans l'étude d'impact sont mis en évidence, de nouvelles mesures complémentaires pourront être mises en œuvre. L'engagement du conseil départemental sur ce point devra être confirmé.

*L'Ae recommande au conseil départemental de s'engager sur les mesures à prendre dans le cas où le suivi ferait apparaître des écarts, notamment en termes de linéaire de haies.*

## ***2.4 Appréciation des impacts du programme***

L'impact cumulé de l'AFAF avec les travaux autoroutiers est présenté, les autres périmètres d'AFAF liés à la même infrastructure étant éloignés du secteur.

L'étude d'impact vérifie que les impacts, de fait très limités au regard de l'importance des impacts de l'autoroute, ne conduisent pas à augmenter ces derniers. Elle présente les mesures compensatoires prévues pour l'autoroute. Ce chapitre ne conclut pas formellement quant à leur cohérence avec le projet d'AFAF. Toutefois la localisation précise des parcelles attribuées à l'État pour la mise en œuvre des mesures compensatoires de l'autoroute, intégrées dans les projets, est présentée.

## ***2.5 Résumé non technique***

Le résumé non technique est bien proportionné, et n'appelle pas de remarques de l'Ae.