

Direction Départementale de l'Équipement des Ardennes

**Prolongement de l'A 34
entre Charleville-Mézières
et la frontière belge :
le cahier des charges**

SOMMAIRE

1. LES FINALITES POURSUIVIES PAR LE PROJET

Créer un axe nord-sud alternatif à l'A 1 et à l'A 31.....	3
Rouvrir un espace culturel et économique ardennais entre la France et la Belgique.....	3
Garantir une accessibilité satisfaisante à l'agglomération de Charleville-Mézières.....	4
Favoriser les échanges Est-Ouest.....	4
Participer à la réduction des principaux flux de transit de poids lourds en ville.....	4
Réduire l'insécurité routière.....	4
Favoriser le développement économique et la création d'emploi par une desserte efficace des pôles d'activités.....	4
Limiter les nuisances et mettre en scène les activités des sites traversés aux abords de Charleville-Mézières.....	5

2. L'APPROCHE MULTIMODALE DU PROJET

Assumer l'importance du trafic de transit poids lourds longue distance.....	5
Renforcer les rééquilibrages multimodaux à toutes les échelles de territoire.....	6
Relever localement des défis modaux en matière de transport de marchandises.....	6
Faire émerger de nouveaux comportements en matière de déplacements.....	7

3. LES GRANDS ENJEUX D'AMENAGEMENT ET DE PROTECTION

Protéger et valoriser la forêt et les milieux naturels.....	7
Respecter le caractère des sites.....	8
Lutter contre les nuisances sonores.....	8
Maîtriser le développement urbain dans ses relations avec l'autoroute.....	9
Rendre attractif le cadre de vie et de travail.....	9

4. LES MODALITES DE CONDUITE DU PROJET

S'informer et communiquer sur tous les projets associés.....	10
Intégrer dans l'action les documents d'orientation des politiques publiques.....	10
Etablir la SPAD en collaboration avec les structures intercommunales.....	11
Intégrer le projet de Parc Naturel Régional dans l'ensemble des projets.....	11
Agir en faveur des échanges modaux.....	12
Poursuivre un dialogue permanent.....	12

Au terme de neuf réunions d'information, d'échanges et de débats organisées entre le 23 octobre et le 22 décembre 2000, et en application de la circulaire n° 92-71 du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures, le présent document a été établi et constitue le cahier des charges nécessaire à l'élaboration du projet de prolongement de l'A 34 entre Charleville-Mézières et la frontière belge.

Les études à venir doivent respecter les finalités ci-dessous indiquées afin d'aboutir à une définition partagée des meilleurs projets possibles. Ces finalités et ces fonctions forment le socle de l'aménagement et fixent les conditions de son adaptation aux exigences profondes des concitoyens.

1. LES FINALITÉS POURSUIVIES PAR LE PROJET

☞ Créer un axe nord-sud alternatif à l'A 1 et à l'A 31

Le prolongement de l'A 34 jusqu'à la frontière belge et la continuité autoroutière assurée ensuite par la Belgique répondent à un double objectif européen et national :

- créer un itinéraire alternatif aux autoroutes A 1 et A 6, actuellement saturées pour les échanges Bruxelles-Charleroi-Nord de l'Europe/Paris-Sud-Est de la France.
- à un moindre titre participer au délestage de l'autoroute A 31, elle aussi saturée pour les échanges Europe du Nord / Lyon - façade méditerranéenne.

Cette fonction première de grand transit s'inscrit dans la logique de conception des schémas de services collectifs. En effet, ceux-ci donnent la priorité aux projets permettant de tirer profit des réseaux existants. C'est clairement le cas du prolongement de l'A 34 qui est intégré dans les propositions gouvernementales relatives au schéma de services collectifs "transport" rendues publiques pendant le déroulement des débats. Ce projet offrira une liaison autoroutière structurante nord-sud, au "prix" seulement d'une trentaine de kilomètres supplémentaires par rapport à la situation prévue à l'issue du XII^{ème} Plan (achèvement de la liaison Reims-Charleville).

Cette fonction a été approuvée par l'ensemble des participants aux débats. Elle exige de veiller particulièrement aux conditions de sécurité, en raison notamment du volume de trafic poids lourds attendu. Les caractéristiques de l'infrastructure et ses modalités d'exploitation devront correspondre à un niveau de service adapté à ce trafic, de même qu'à l'objectif général d'attractivité du nouvel axe en termes de fiabilité de temps de parcours.

Ces conditions et cet objectif impliquent de porter une attention particulière aux points d'échanges avec les voies locales.

☞ Rouvrir un espace culturel et économique ardennais entre la France et la Belgique

La réalisation de l'autoroute A 34 entre Charleville-Mézières et la frontière de la Belgique permet de créer une liaison qui va se poursuivre sur le territoire belge, avec des caractéristiques également autoroutières, par la E 420. L'A 34 reconstitue les anciennes voies d'échanges (sous l'époque romaine, puis pendant tout le haut moyen âge et jusqu'à Napoléon) qui ont garanti aux Ardennes une unité culturelle, économique, linguistique pendant plusieurs siècles. Les travaux projetés permettront de rouvrir un espace culturel commun entre les Ardennes françaises et la Wallonie, et d'en finir avec des "effets frontière" durables malgré l'appartenance des deux régions concernées à la communauté européenne. Des opportunités de coopération pourront se concrétiser entre les bassins culturels et

économiques de Charleville-Mézières et de Charleroi. Avec ses 500 000 habitants, Charleroi constitue la plus importante agglomération à une heure de route de Charleville-Mézières et de "l'arc industriel" des Ardennes.

Au-delà du lien physique que l'autoroute matérialisera, une dimension psychologique pourrait produire une prise de conscience – et une prise de confiance – des atouts des territoires ardennais.

☞ **Garantir une accessibilité satisfaisante à l'agglomération de Charleville-Mézières**

Outre le point d'entrée actuel au sud du chef lieu, le prolongement de l'A 34 vers la Belgique doit permettre de garantir une accessibilité à l'ouest de l'agglomération faisant l'objet de forts enjeux de développement, notamment en assurant une relation avec le projet de liaison nord, entre la RN 43 et la RD 1, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général. Le projet A 34 fait clairement le choix de favoriser l'accessibilité à l'agglomération sans pour autant constituer un projet urbain. Il doit donc éviter la multiplication des points d'échanges pour éviter l'utilisation de l'autoroute comme une rocade de desserte locale, en contradiction avec sa vocation vis à vis du trafic de transit.

☞ **Favoriser les échanges est-ouest**

Dans la logique des échanges des bassins de vie de Charleville-Mézières et de Sedan – et du développement de l'activité dans cette conurbation – un dispositif d'échange entre le prolongement de l'A 34 et l'A 203 assurera une continuité est-ouest.

☞ **Participer à la réduction des principaux flux de transit de poids lourds en ville**

Le prolongement de l'A 34 doit remplir une fonction combinée avec les autres projets locaux structurants afin de réduire, dans la traversée actuelle de Charleville-Mézières, les flux de transit de poids lourds est-ouest et nord-sud. Cette fonction touche à la fois à des questions de sécurité routière urbaine, d'économie de temps passé dans les embouteillages, et d'environnement (réduction des nuisances sonores et des émissions de polluants atmosphériques).

☞ **Réduire l'insécurité routière**

La réduction de l'insécurité routière constitue une finalité du projet.

L'influence bénéfique du projet portera, en particulier, sur l'itinéraire entre Charleville-Mézières et Tremblois-les-Rocroi (RN 43) où les taux d'accidents sont sensiblement supérieurs aux moyennes nationale ou régionale, et où des zones d'accumulation d'accidents sont d'ores et déjà identifiées. En captant une partie des trafics actuels, l'A 34 garantira une meilleure qualité globale des déplacements, en termes de sécurité comme en termes de confort. Ce bilan positif sera en outre consolidé grâce à des aménagements sur la RN 43, à définir en fonction des nouveaux usages, et dont certains sont déjà programmés au titre du Plan Régional d'Aménagement de Sécurité (Contrat de Plan 2000 - 2006).

☞ **Favoriser le développement économique et la création d'emploi par une desserte efficace des pôles d'activités**

Le prolongement de l'A 34 doit permettre de positionner les Ardennes sur un axe Nord-Sud international et, bien articulé avec les réseaux locaux, d'assurer une desserte efficace des pôles d'activités et des pôles touristiques du nord du département des Ardennes. Une grande partie de l'activité industrielle – activité traditionnelle des Ardennes – peut ainsi bénéficier d'un axe majeur de transport routier.

Les pôles identifiés par les acteurs locaux comme étant destinés à tirer le plus grand bénéfice économique et social du prolongement de l'autoroute sont :

- les sites industriels des vallées de la Meuse et de la Semoy :
 - le site de Givet, en s'appuyant sur l'axe Philippeville–Beauraing
 - la vallée entre Revin et Givet, en s'appuyant sur les axes RN 51 et RD 988
 - les sites de Nouzonville, Monthermé et Hautes-Rivières, à partir du projet départemental de liaison de contournement Nord de l'agglomération
 - les sites à l'amont de Charleville-Mézières desservis par l'autoroute A 203

Au total, le prolongement de l'A 34 devrait permettre de relier – à distance – l'ensemble de la zone économique constituée des vallées industrielles de la Meuse et de la Semoy par environ cinq axes privilégiés (dont un franco-belge, vers Philippeville). Il convient de préciser que l'adaptation de ces cinq axes à ces objectifs de desserte a d'ores et déjà été en partie réalisée ou engagée par leurs maîtres d'ouvrage.

- la ZI de Tournes et le site de Regniowez
- le Parc naturel régional et son potentiel touristique (le site de Rocroi, la forêt ardennaise, le lac des Vieilles Forges, la vallée de la Meuse, ...)
- l'aéroport de Tournes-Belval.

☞ Limiter les nuisances et mettre en scène les activités des sites traversés aux abords de Charleville–Mézières

Le passage de l'autoroute A 34 maintiendra une certaine distance physique avec les zones urbanisées – présentes et futures – de l'agglomération, d'une part pour éviter de générer des nuisances sonores nouvelles et importantes en passant près des secteurs très habités, d'autre part afin d'éviter de créer un paysage de banlieue banalisé. Le paysage urbain et les accès à la ville, dont la qualité a jusqu'à présent été préservée, pourront ainsi être mis en scène et valorisés. Les différents paysages gagneront à être clairement identifiés comme les signes extérieurs de la diversité des activités du territoire traversé. Les voies de raccordement devront recevoir un traitement en harmonie avec cette finalité de valorisation des paysages, qu'ils soient naturels, habités ou industriels.

2. L'APPROCHE MULTIMODALE DU PROJET

☞ Assumer l'importance du trafic de transit poids lourds longue distance

Lors des réunions de concertation sur l'approche multimodale du projet d'A 34, les acteurs ont pris en considération la vocation première du projet de prolongement de l'A 34 vers la Belgique : accueillir le trafic de transit longue distance, notamment poids lourds, en alternative aux axes Nord-Sud A 1/A 6 et à un degré moindre A 31.

Ce report grand transit est évalué environ à 10 000 véhicules/jour en hypothèse basse (2015), et à 13 000 véhicules/jour en hypothèse haute, dont respectivement environ 30 à 40 % de poids lourds. Globalement, il représenterait entre 40 et 65 % du trafic total supporté par la nouvelle infrastructure, suivant les tronçons et les hypothèses de tracé considérés. Ces chiffres seront affinés au stade des études APS. La vocation "transit" indéniable du projet, implique des choix précis en matière de conception, d'aménagements de sécurité, d'exploitation et d'aires de repos. Les données

environnementales et urbaines de la zone d'étude laissent par ailleurs envisager un traitement acceptable des nuisances générées dans le cadre de la réglementation.

☞ Renforcer les rééquilibrages multimodaux à toutes les échelles de territoire

Les propositions d'actions de l'Etat formulées dans le cadre des schémas multimodaux de services collectifs de transports affichent en priorité une volonté de rééquilibrage intermodal, avec en particulier un objectif de doublement du fret ferroviaire dans les dix ans. Elles retiennent le prolongement de l'A 34 et en montrent le rôle dans le dispositif de renforcement de l'intermodalité. Ce rôle se mesure à l'échelle nationale et européenne, et non pas à la seule échelle du territoire desservi directement par l'autoroute en projet.

Il répond bien sûr à l'objectif de maintenir une fluidité des grands axes internationaux et à celui d'améliorer la sécurité des transports. Il consiste à redéployer, au côté d'actions sur d'autres modes, les trafics drainés par deux grands corridors Nord-Sud aujourd'hui congestionnés : les autoroutes A 1/A 6 et le corridor Mosellan.

- L'autoroute A 1 (puis A 6). En temps de parcours, l'itinéraire alternatif par A 34 s'avère compétitif. Dans une conception de développement durable, l'A 34 ne porte pas seule cet objectif de désaturation mais sa contribution « laisse la place » notamment à un projet de canal Seine Nord à grand gabarit.
- Le corridor Mosellan. De même, c'est dans le cadre d'une vision globale qu'A 34 contribuera, avec des projets de renforcement du fret ferroviaire, mais aussi avec des actions sur la voie navigable de la Moselle canalisée, à l'objectif de fluidité du sillon Mosellan.

☞ Relever localement des défis modaux en matière de transport de marchandises

Aux complémentarités intermodales à l'échelle nationale et européenne, dans les relations Nord-Sud, s'ajoute la possibilité au niveau local de développer des actions combinées avec d'autres modes de transport. Ces opportunités, déjà identifiées lors des réflexions préalables, ont été réaffirmées lors des débats. C'est le cas, par exemple, pour :

- **Le port de Givet.** Grâce à l'A 34, le port de Givet disposera d'une accessibilité renforcée via Fumay en direction du sud et, via Philippeville, en direction du nord et de l'ouest. Il pourra d'autant mieux exploiter ce nouvel atout que le projet de passage à un gabarit de 1350 tonnes (contre 300 tonnes aujourd'hui) sur la Meuse, entre Givet et la frontière, lui offre de nouvelles perspectives dans le cadre d'une mise en réseau avec le port de Namur.

Le dispositif d'échanges entre l'A 34 et la RN 51 à Rocroi revêt à cet égard une importance particulière, ainsi que les conditions d'exploitation de la RN 51 (amélioration des temps de parcours et renforcement de la sécurité). Le rôle économique de cet axe local a déjà été mis en évidence en ce qui concerne l'irrigation des activités industrielles de la vallée de la Meuse.

- **La relation avec l'artère Nord-Est de fret ferroviaire.**

Avec le prolongement de A 34 vers la Belgique – connecté avec l'A 203 entre Charleville-Mézières et Sedan – le département des Ardennes sera à la croisée de deux axes majeurs de

transport de fret, l'un orienté nord-ouest/sud-est avec l'artère ferroviaire dite "Nord-Est", l'autre orienté nord-sud avec l'autoroute. Cette situation est porteuse de synergies potentielles entre les deux modes aux abords de la conurbation Charleville-Mézières-Sedan.

L'artère ferroviaire, appelée également par certains participants aux débats "axe Glasgow-Bâle", n'irrigue pourtant aujourd'hui que très faiblement le département des Ardennes et la région Champagne-Ardenne au profit de ses extrémités ouest (Nord, Pas-de-Calais) et est (Lorraine et Alsace). L'A 34, en offrant de nouvelles perspectives de développement, pourrait "tirer" le développement du fret ferroviaire sur cet axe essentiel et peu concurrencé par d'autres modes de transport massifié.

Il reste à valider ces opportunités au niveau local par des études complémentaires appropriées qui se développeront de manière autonome.

☞ **Faire émerger de nouveaux comportements en matière de déplacements**

Le projet de prolongement de l'autoroute A 34 est susceptible de favoriser l'émergence de nouveaux comportements en matière de déplacements.

Aux niveaux régional et local, l'analyse globale des déplacements porte sur les trois échelles que constituent : le réseau Charleroi-Charleville-Mézières-Reims, la Vallée de la Meuse Givet-Charleville-Mézières-Sedan et enfin l'agglomération de Charleville-Mézières.

Cette analyse des déplacements dans l'agglomération carolomacérienne démontre une pratique très développée – et très répandue dans les villes de taille semblable – des déplacements individuels en automobile. L'arrivée de l'autoroute pourrait renforcer cette tendance alors même qu'elle ne serait pas souhaitée au titre des politiques de développement de l'agglomération.

Pour ces raisons, il apparaît une nouvelle fois préférable que le projet sépare assez nettement les fonctions d'écoulement du trafic de transit longue distance et les fonctions d'écoulement du trafic local. L'A 34, en "libérant" des capacités, aussi bien en dissociant les flux qu'en soulageant les voiries existantes, offre alors l'occasion d'un développement de modes de transports plus collectifs, ou plus doux (deux roues, par exemple), et donc plus "économiques" pour l'environnement.

Toujours à un échelon local mais avec des ambitions plus larges, la question de la performance de l'accessibilité à la gare voyageurs SNCF de Charleville-Mézières, depuis l'A 34, doit être posée avec l'arrivée du TGV Est.

3. LES GRANDS ENJEUX D'AMENAGEMENT ET DE PROTECTION

☞ **Protéger et valoriser la forêt et les milieux naturels**

Le patrimoine forestier ardennais a acquis au cours des siècles une dimension culturelle et symbolique que l'autoroute doit prendre en considération. Le massif ardennais et sa forêt, c'est une "image" des Ardennes et une réalité que les acteurs locaux entendent utiliser dans leur communication touristique lorsque l'infrastructure sera en service.

Pour les mêmes raisons, la faune et la flore qu'elle abrite devront être protégées, notamment dans la traversée du massif. S'agissant de la grande faune, les cerfs, particulièrement sensibles aux effets de coupure, retiendront l'attention avec l'objectif de conserver les circulations nécessaires.

Dans le domaine des milieux naturels en général, le plateau de Rocroi et ses "rièzes" (milieux humides), ainsi que la vallée de la Sormonne et ses vallons affluents, présentent des caractéristiques originales : la richesse des milieux humides (enjeu identifié également par le SDAGE) et la complexité des écosystèmes justifient des efforts de protection particuliers. Il en est de même pour la ressource en eau dans la zone concernée.

☞ **Respecter le caractère des sites**

L'analyse paysagère de l'aire d'étude fait ressortir une bonne lisibilité du territoire et de l'organisation des activités humaines entre eau, forêt, terres agricoles et pôles d'urbanisation inscrits dans leur site. Certains lieux ont par ailleurs conservé une certaine "intimité", comme le site vallonné par la Sormonne à Murtin-Bogny ou celui du village de Châtelet-sur-Sormonne, mentionnés par les participants aux débats. L'autoroute devra préserver des distances avec ces éléments de façon à faciliter la lecture des paysages et respecter l'organisation des lieux. La mise à distance reste souvent la meilleure solution pour préserver le charme sauvage de certains lieux, l'aménagement d'itinéraires de découverte étant le moyen le plus approprié pour faire connaître ce patrimoine. De ce point de vue, il sera mis à profit l'expérience acquise ces dernières années dans le cadre de la politique du 1 % Paysage et Développement qui a permis de valoriser le paysage dans toutes ses dimensions culturelles, économiques et touristiques.

Le site singulier de Rocroi est particulièrement identifié.

Dans la zone d'étude, le paysage révèle souvent des "oppositions franches" : paysage agricole et paysage forestier, paysage rural et paysage urbain, paysage ancien et paysage moderne. Ces contrastes méritent d'être mis en valeur, voire mis en scène.

☞ **Lutter contre les nuisances sonores**

La protection contre les nuisances sonores fait partie des préoccupations qui se sont fortement et clairement exprimées au cours des débats. Certes, la réalisation de l'autoroute modifiera les niveaux actuels de nuisances mais les impacts (amélioration ou dégradation) dépendront des tracés et des mesures prises.

Le bruit fait partie des critères majeurs qui conduiront à hiérarchiser puis à choisir entre les différentes options de tracés. Ces questions feront l'objet d'engagements précis, dans le cadre de la procédure d'enquête publique, et consignés dans "le cahier des engagements de l'Etat".

- La protection contre le bruit fait partie des obligations légales du maître d'ouvrage. Les niveaux de bruit seront identifiés et quantifiés et les dispositifs de protection seront dimensionnés en conséquence.
- La concertation sur les tracés permettra d'apporter les réponses précises, d'ensemble ou ponctuelles aux interrogations soulevées.

☞ Maîtriser le développement urbain dans ses relations avec l'autoroute

Actuellement, l'agglomération carolomacérienne apparaît comme bien "calée dans son site". Avec ses entrées de ville encore marquées, elle a su se préserver des phénomènes d'urbanisation linéaire qui "étirent" la ville le long des axes routiers. Une telle urbanisation, typique d'un mode de développement non maîtrisé aux abords des villes modernes, qui mélange habitat, activités industrielles ou artisanales, zones commerciales produit des effets très dévalorisants. L'autoroute doit au contraire aider la ville à développer une image urbaine attractive. Tous les moyens seront donc recherchés concernant directement ou indirectement le projet lui-même (tracés, profil en long, mesures paysagères d'accompagnement, documents de planification urbaine) afin de mettre en scène la ville et un paysage urbain de qualité.

Au stade actuel des réflexions, les principales conditions identifiées pour atteindre cet objectif de valorisation sont les suivantes :

- préserver une certaine mise à distance physique de l'agglomération et de ses secteurs de développements futurs (habitat, zones d'activités). Cette mise à distance par rapport aux zones à forte densité de population, outre ses effets paysagers, réduit les excès de "l'étalement urbain".
- favoriser, là où les autres considérations environnementales le permettent, des passages en surplomb qui ouvrent des fenêtres sur la ville et sa périphérie, et par conséquent sur la richesse de ses activités.
- conserver ou prévoir des espaces de respiration (ou de transition) entre les différentes composantes du développement (entre certains pôles urbanisés et l'agglomération, entre zones d'habitat et secteurs industrialisés, par exemple), garantissant par la même occasion un cadre de vie agréable pour les riverains et favorisant le maintien des entreprises.
- promouvoir une politique de maîtrise de l'offre foncière et de structuration des types d'activités pour les zones d'activités, en s'appuyant sur un principe de consolidation des sites existants.
- concevoir des dispositifs d'échanges avec l'autoroute limités strictement aux besoins d'accessibilité à l'agglomération. Un consensus s'est dégagé lors des débats pour assurer cette desserte à partir de deux dispositifs complets, l'un à la rencontre de l'A 34 actuelle (afin d'accéder au sud du chef lieu et, au-delà vers Sedan), l'autre situé sur le prolongement de l'A 34 vers la Belgique afin d'assurer à la fois un accès à l'agglomération par l'Ouest et un bouclage fonctionnel avec la liaison nord (RN 43 - RD 1), programmée sous maîtrise d'ouvrage départementale.

☞ Rendre attractif le cadre de vie et de travail

L'amélioration et la valorisation du cadre de vie sont apparues comme essentielles au cours des débats. Aujourd'hui, un cadre de vie agréable "fidélise" les populations existantes mais il doit aller plus loin : il doit séduire les entreprises et les emplois en fixant durablement les activités et les personnes, cadres ou employés.

Les aménagements autour du projet devront donc valoriser le cadre de vie, en particulier le cadre naturel. Le projet doit veiller à irriguer et non pas à drainer les activités : sa séduction devrait donc reposer sur un bon équilibre entre le développement économique et le respect du patrimoine naturel.

De ce point de vue, les principes d'urbanisation à l'ouest de Charleville-Mézières - dans leurs relations avec l'autoroute - décrits précédemment répondent aussi à cet objectif. Pour les autres sites traversés, essentiellement à dominante rurale, outre le respect de leur organisation ou de leur intimité, le projet de territoire est appelé à s'organiser autour de quelques pôles structurants (Rocroi, Rimogne, Renwez ...).

L'opportunité de créer un "village-étape" dans la cité historique de Rocroi mérite d'être étudiée : ce serait l'occasion de développer un tourisme d'étape, sur le site et vers l'arrière pays, et de renforcer la dimension patrimoniale de l'itinéraire.

4. LES MODALITES DE CONDUITE DU PROJET

☞ S'informer et communiquer sur tous les projets associés

La forte volonté exprimée par les élus et les responsables économiques de voir aboutir ce projet dans les meilleurs délais impose de maintenir des liens étroits avec eux et de développer des actions d'information et de communication. Ces échanges s'imposent d'autant plus que de nombreux projets sont associés au prolongement de l'A 34 jusqu'à la frontière belge, ou influencés par ce projet et réciproquement. Il s'agit localement de projets routiers, comme la réalisation de la Liaison Nord, sous maîtrise d'ouvrage du département, ou de projets de développements de zones comme celle de Regniowez ou celle de Tournes, pour ne citer qu'elles, ou de projets de territoire en cours comme la création d'un Parc Naturel Régional du Nord des Ardennes.

En dehors des phases formalisées de concertation, notamment au titre de la procédure de déclaration d'utilité publique, le Maître d'ouvrage s'attachera donc à développer les échanges pour recueillir des avis et des opinions, ou exprimer des points de vue.

A cette fin, il sera notamment fait appel aux nouvelles technologies de l'information en direction des institutionnels mais également du grand public.

☞ Intégrer dans l'action les documents d'orientation des politiques publiques

Plusieurs documents d'orientation des politiques publiques vont influencer l'élaboration du projet de prolongement de l'A 34 jusqu'à la Belgique :

- **Les schémas de services collectifs à l'échelon national.** Ces documents d'orientation de portée nationale précisent les stratégies et les actions à mener pour l'aménagement et le développement durable du territoire, dans une perspective à vingt ans, en prenant en compte les projets d'aménagement de l'espace communautaire européen. Ces schémas de services collectifs touchent aux domaines de l'enseignement et de la recherche, de la culture, des services sanitaires, de l'information et de la communication, du transport de voyageurs et de marchandises, de l'énergie, des espaces naturels et ruraux, et du sport. Le mode d'élaboration des schémas de services collectifs, les débats auxquels ils ont donné lieu et donnent encore lieu, les demandes de la société qu'ils expriment, donnent à tout

projet inscrit des lignes de force que les concepteurs futurs prendront comme références. Le souci du développement durable fait, par exemple, partie de ces lignes de force.

- **Le schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT).** Ce document d'orientation de portée régionale fixe les orientations, à moyen terme, du développement durable du territoire régional. Il porte notamment sur les grands équipements, les infrastructures et tous les services d'intérêt général touchant à l'économie, aux territoires urbains ou ruraux, ou à la protection et la mise en valeur de l'environnement, des sites et des paysages. Il ressort du débat la nécessité de prendre en compte, vis-à-vis du SRADT Champagne-Ardenne, les parties qui concernent plus particulièrement la "métropolisation, le développement économique local et l'organisation multimodale des transports".
- **Le projet territorial de l'Etat (PTE).** Ce document d'orientation, élaboré par les services de l'Etat dans le département, sous l'autorité du préfet, définit les objectifs et priorités pour l'action locale des services de l'Etat. L'A 34, avec ses implications dans les domaines les plus variés, fait partie des projets pour lesquels des actions interministérielles peuvent trouver à s'exprimer avec efficacité.

☞ **Etablir la SPAD en collaboration avec les structures intercommunales**

En application de la circulaire 92-71 déjà évoquée, les potentialités créées par l'infrastructure seront identifiées et intégrées dans une synthèse des perspectives d'aménagement et de développement faisant apparaître les orientations en matière de développement, de protection et de mise en valeur des territoires (SPAD).

L'aire d'étude qui a été présentée lors du débat couvre un territoire sur lequel deux grandes structures intercommunales existent. Le syndicat "Rièzes et Sarts" occupe l'essentiel des zones rurales à l'ouest et au nord-ouest du chef-lieu, tandis que le syndicat intercommunal de l'agglomération de Charleville-Mézières (SDIAC), institué pour la révision du schéma directeur de l'agglomération carolomacérienne, intervient sur le territoire sous influence urbaine du chef lieu. La synthèse des perspectives d'aménagement et de développement (SPAD) qui doit être élaborée dans la continuité du débat sera conçue en coopération étroite avec ces deux syndicats, en relation bien sûr avec les autres collectivités intéressées (Région, Département, Communes).

☞ **Intégrer le projet de Parc Naturel Régional dans l'ensemble des projets**

Le projet de Parc Naturel Régional, à l'état d'étude, devra être pris en considération au fur et à mesure de l'avancement des réflexions. En effet, le Parc naturel régional offre des chances importantes de développement économique pour le département et pour l'ensemble de la zone frontalière – et l'autoroute peut être un support de promotion du PNR. Le PNR peut, à l'évidence, enrichir la perception générale du territoire traversé : image de forêt de qualité, activités artisanales ou technologiques "haut de gamme"...

☞ Agir en faveur des échanges modaux

La promotion des modes de transport par la voie fluviale ou par le fer, dans une logique multimodale, a mobilisé l'esprit des acteurs des débats. La question de la desserte de la gare de Charleville-Mézières depuis l'A 34 dans la perspective de l'arrivée du TGV, la possibilité de mieux profiter des retombées de la ligne ferroviaire de fret Nord-Est, les aménagements sur la Meuse à partir de Givet : autant de sujets à prendre en compte, dans les études liées directement à l'autoroute ou menées parallèlement (SPAD) ou de manière plus autonome (révision du Schéma Directeur de Charleville-Mézières, projet de PNR, suite de l'étude relative à la logistique dans les Ardennes menée par la C.C.I. ...).

☞ Poursuivre un dialogue permanent

Le projet de prolongement de l'A 34 présente, comme tout projet d'infrastructure important, de forts enjeux économiques et environnementaux. Dans le cadre du débat, ces grands enjeux ont été identifiés. Afin d'aboutir au projet le plus satisfaisant, les services de l'Etat maintiendront le dialogue engagé à l'occasion de cette première concertation notamment par des coopérations avec les associations. Les rencontres avec le milieu associatif doivent se poursuivre pour répondre à la demande d'une information complète et constante qu'il exprime.



Telles sont les prescriptions et orientations retenues pour l'élaboration du projet. Le Préfet des Ardennes, Direction Départementale de l'Équipement poursuivra les études et les réflexions en s'en inspirant.

Le principe du péage a été repoussé par un grand nombre d'acteurs locaux, mais certaines positions plus nuancées se sont exprimées en sa faveur, en mettant en avant un planning de réalisation qui serait plus favorable. Les études d'APS s'attacheront à approfondir les modalités possibles d'une telle solution de péage, en considérant les fonctions assignées à l'aménagement, ainsi que ses bilans avantages et inconvénients.

Approuvé par le Ministre de L'Équipement
des Transports et du Logement
(Lettre du 13 avril 2001 – Le Directeur des Routes par délégation)