

# Projet de liaison routière de contournement de Bourgogne-Fresne et de Boult-sur-Suippe



DOSSIER DE CONCERTATION

Concertation préalable  
du 20 mai au 30 juin 2024



# SOMMAIRE

## ÉDITO

03

## LE CONTEXTE

04

## LES MAÎTRES D'OUVRAGE

05

## LA CONCERTATION

- 06 LE CADRE JURIDIQUE DE LA CONCERTATION  
LE PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION
- 07 LE CHOIX D'UNE CONCERTATION AVEC GARANT  
PRÉSENTATION DE LA CNDP
- 08 LA PLACE DU DIALOGUE AVEC LE PUBLIC DANS LE PROCESSUS  
DE DÉCISION  
LE MOT DU GARANT
- 09 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

## L'ÉTAT DES LIEUX

- 10 LE TERRITOIRE DU PROJET : UN TERRITOIRE DE BIOÉCONOMIE  
ZOOM SUR LA PLATEFORME DE BAZENCOURT-POMACLE
- 12 LA CIRCULATION ACTUELLE
- 13 PRINCIPAUX RÉSULTATS DE L'ÉTAT DU TRAFIC EXISTANT
- 15 L'ENVIRONNEMENT HUMAIN
- 16 LES PREMIÈRES AMÉLIORATIONS APPORTÉES OU SOLUTIONS
- 18 UNE ATTENTE TOUJOURS FORTE DES HABITANTS

## LE PROJET EN BREF ET SES OBJECTIFS

- 19 LE PROJET  
LES OBJECTIFS
- 20 LE PROJET DE ZONE BIOÉCONOMIE DU GRAND REIMS

## LES ENJEUX À PRENDRE EN COMPTE

- 21 L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE ET NATUREL
- 31 L'ACTIVITÉ AGRICOLE ET LA PROPRIÉTÉ FONCIÈRE
- 33 L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LE BESOIN DE MOBILITÉ
- 35 UN PROJET AU CŒUR D'ENJEUX GLOBAUX

## LES SOLUTIONS PRÉ-ÉTUDIÉES

- 37 POURQUOI UNE ROUTE ?
- 38 L'OPTION 1
- 39 LES PROJECTIONS DE TRAFICS
- 40 L'OPTION 2
- 41 L'OPTION 3
- 42 LES PRINCIPES COMMUNS D'AMÉNAGEMENT

## L'ANALYSE COMPARATIVE DES SCÉNARIOS ET LEURS INCIDENCES POTENTIELLES

- 43 LE MILIEU PHYSIQUE  
LE MILIEU NATUREL ET LA BIODIVERSITÉ  
L'ENVIRONNEMENT HUMAIN
- 44 ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER : UNE OPPORTUNITÉ POUR UN  
CHANTIER EXEMPLAIRE
- 45 L'ACTIVITÉ AGRICOLE
- 46 LE TRAFIC
- 48 LA GÉOMÉTRIE DES TRACÉS ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
- 49 TABLEAU RÉCAPITULATIF

## COÛT ET FINANCEMENT

50

## LE CALENDRIER ET LES SUITES POSSIBLES

51

## LES ANNEXES

52

# EDITO



Depuis maintenant de nombreuses années, le développement du nord-est rémois est étroitement lié à celui du pôle agro-industriel de Bazancourt-Pomacle. Ce dernier constitue un enjeu majeur et un atout indéniable pour notre territoire en matière de développement économique et de compétitivité, en favorisant l'innovation dans le domaine de la bioéconomie et la création d'emplois.

Dans cette dynamique, l'amélioration de la desserte de la zone revêt une importance capitale pour l'avenir de notre territoire. Après la mise en service de la RD20A permettant le contournement nord de la commune de Pomacle, il s'agit désormais de poursuivre la réflexion pour améliorer la liaison entre la RD74 et la RD966 et ainsi contourner les communes de Bourgogne-Fresne et Boult-sur-Suippe. En accompagnant le développement économique du nord-est de Reims, cette initiative doit permettre d'améliorer la qualité de vie des habitants en réduisant les nuisances liées au trafic routier, particulièrement marquées lors des campagnes betteravières.

Aujourd'hui, alors que nous engageons la phase de concertation préalable du public au titre du code de l'environnement pour ce projet, nous réaffirmons notre engagement à associer l'ensemble des acteurs locaux à la réflexion et à la construction de ce projet. La convention de partenariat entre la communauté urbaine du Grand Reims et le département de la Marne signée en février 2021 illustre notre volonté commune de poursuivre cette ambition. Cette concertation, conforme aux exigences légales, vise en effet à permettre un débat ouvert sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet, ainsi que sur ses enjeux socio-économiques et ses impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

Nous sommes conscients des défis environnementaux auxquels notre territoire est confronté et de l'importance de prendre en compte les préoccupations de tous les publics dans l'élaboration de ce projet. C'est pourquoi nous avons fait le choix volontaire de recourir à un garant de la Commission Nationale du Débat Public, afin d'assurer une concertation transparente et équitable.

Nos deux collectivités, la communauté urbaine du Grand Reims et le département de la Marne, travaillent main dans la main sur ce projet, dans le respect de leurs champs de compétences respectifs. Nous sommes déterminés à trouver des solutions durables qui préservent l'environnement, favorisent le développement économique de notre territoire, tout en améliorant la qualité de vie de ses habitants.

Nous invitons donc l'ensemble des citoyens et des acteurs locaux à participer activement à cette concertation préalable, en partageant leurs idées, leurs préoccupations et leurs aspirations pour l'avenir de ce territoire. Nous vous souhaitons une bonne lecture et comptons sur vos contributions pour élaborer un projet partagé et adapté aux enjeux de mobilité et de cadre de vie sur ce territoire.

Arnaud ROBINET  
Président de la communauté urbaine du Grand Reims

Jean-Marc ROZE  
Président du département de la Marne



# LE CONTEXTE

**L'activité industrielle de la plateforme de Bazancourt-Pomacle poursuit son développement. Essentiellement orienté sur la bioindustrie, le site nécessite d'être approvisionné régulièrement en matières premières agricoles (betteraves, céréales, bois). Celles-ci arrivent principalement par la route, ce qui entraîne de nombreuses nuisances dans les communes traversées. Un premier aménagement reliant la plateforme à la RD74 a permis de diminuer le trafic à Pomacle et Bazancourt, mais Auménancourt, Saint-Etienne-sur-Suipe et plus particulièrement Boulton-sur-Suipe et Bourgogne-Fresne continuent de voir passer de nombreux camions, surtout pendant les campagnes betteravières et céréalières. Le Grand Reims et le département de la Marne étudient donc la possibilité de détourner ce trafic en dehors des centres-bourgs par la création d'une liaison routière de contournement.**

La communauté urbaine du Grand Reims et le département de la Marne, maîtres d'ouvrage, ont signé une convention de partenariat sur le projet de création d'une liaison routière de contournement de Bourgogne-Fresne et de Boulton-sur-Suipe. Le Département est chargé de la réalisation des études et la Communauté urbaine de l'organisation de la concertation préalable. Cette concertation doit mener à réfléchir sur l'opportunité de la création de cette liaison routière.

Le territoire du Grand Reims regroupe 143 communes sur 1 436 km<sup>2</sup>, représentant la deuxième plus grande intercommunalité de France. Issue de la fusion en 2017 de 9 structures intercommunales, la communauté urbaine du Grand Reims s'est dotée d'un projet de territoire visant à renforcer la dynamique territoriale autour d'une volonté partagée de « continuer à se grandir ensemble ». Cela se traduit par différentes ambitions et, notamment, une nouvelle ambition économique visant à se réinventer pour devenir un grand territoire de référence avec, pour fer de lance, la bioéconomie.

Le développement de la bioéconomie constitue un axe majeur de réinvention du territoire. La bioéconomie englobe « l'ensemble des activités de production et de transformation de la biomasse qu'elle soit forestière, agricole et aquacole à des fins de production alimentaire, d'alimentation animale, de matériaux biosourcés, d'énergie ».

Forte de 5 000 établissements et plus de 8 500 emplois sur le Grand Reims, la filière s'appuie notamment sur la bioraffinerie de Bazancourt-Pomacle, qui emploie plus de 1 200 personnes sur place. Implanté de façon durable, proposant des emplois diversifiés, et œuvrant dans un secteur propice à l'innovation, le site constitue un atout pour l'attractivité du territoire.

Le projet de territoire prévoit alors naturellement que l'ambition économique, dans le domaine de la bioéconomie, s'appuie sur le « développement du Territoire d'Industrie de Bazancourt-Pomacle, pôle majeur de la bioéconomie à l'échelle régionale ».

Cela se décline opérationnellement par les objectifs suivants :

- Organiser la structuration de la plateforme pour favoriser une croissance harmonieuse et équilibrée.
- Mener une opération d'aménagement et de déploiement d'utilités permettant l'accueil de nouveaux projets créateurs de valeur.
- Développer les mobilités douces pour accéder au site.

Il est à noter, qu'au contraire de la Région Grand Est et plus généralement de la France, l'activité industrielle du Grand Reims n'a cessé de se développer ces dernières années. Cela a amené une augmentation de l'émission de gaz à effet de serre et de la consommation d'énergie sur le territoire. La transition énergétique entamée, en particulier dans le secteur de la bioindustrie, va permettre d'améliorer ces indicateurs.

La communauté urbaine du Grand Reims mène par ailleurs une ambitieuse stratégie d'évolution des mobilités. En effet, par son étendue et son caractère rural, le territoire est fortement utilisateur de la voiture. Dans le secteur du projet, l'évolution souhaitée des pratiques en matière de déplacement sera favorisée par l'augmentation de l'offre en transports en commun vers Reims, le renforcement des transports à la demande en particulier vers la plateforme industrielle, le développement du covoiturage, ainsi que par la volonté de favoriser les mobilités actives sur les axes existants. La gare SNCF de Bazancourt constitue par ailleurs un pôle d'échanges appelé à se développer.

Pour sa part, afin de soutenir l'économie, le Département de la Marne a lancé une réflexion pour révéler les opportunités et soutenir les projets incontournables au développement du département.

Il a ainsi apporté son appui à la constitution du Pôle de compétitivité Industrie et Agro-ressources (I.A.R.). Afin de promouvoir la compétitivité et la diversification de l'agriculture régionale, des actions concrètes dans le domaine des valorisations non-alimentaires des agro-ressources et biotechnologies blanches ont vu le jour. La plateforme d'innovation Bioraffinerie recherches et innovations (B.R.I.) en est un exemple. Elle regroupe différentes unités allant de l'élaboration à la mise au point de produits et process de bioraffinerie sur un site unique : l'Institut Européen de la Bioraffinerie Reims Champagne-Ardenne situé à Pomacle-Bazancourt.

Sur les routes départementales proches du site, la circulation générée par l'activité actuelle et future de la plateforme est génératrice de nuisances et de dangers dans plusieurs communes environnantes. Rendre compatibles le développement d'une activité économique industrielle et le maintien d'un cadre de vie harmonieux et sécurisé constitue donc un enjeu majeur de cette portion du territoire communautaire.

C'est dans ce cadre qu'est organisée la présente concertation pour réduire le trafic des poids lourds dans les communes de Bourgogne-Fresne et Boulton-sur-Suipe, et améliorer la desserte ouest de Bazancourt-Pomacle.

# LES MAÎTRES D'OUVRAGE

**GRAND  
REIMS**  
COMMUNAUTÉ URBAINE



Créée au 1er janvier 2017, la communauté urbaine du Grand Reims s'étend sur 1436 km<sup>2</sup> et rassemble 143 communes représentant près de 300 000 habitants. Conformément à ses statuts, la Communauté urbaine exerce de plein droit en lieu et place des communes membres, entre autres, les compétences obligatoires de développement et d'aménagement économique et d'organisation de la mobilité, de création, d'aménagement et d'entretien de la voirie, de la signalisation, des parcs et aires de stationnement et du plan de déplacements urbains.

La Communauté urbaine dispose d'un budget de 237 millions d'€ pour 2024 dont 142.6 millions d'€ dédiés aux investissements avec 47.8 millions d'€ en investissement courant, 92.2 millions d'€ en investissement projet et 2.6 millions d'€ en crédits de recapitalisation. En complément de sa démarche « d'évaluation climat du budget », le budget 2024 propose une programmation pluriannuelle des investissements verts à savoir que 50% des investissements sont dédiés à la transition écologique sur l'ensemble de budgets (sauf recapitalisation).

La part de la voirie et de l'éclairage public sur l'ensemble du territoire s'élève à 27.9 millions d'€ en investissement courant et 2.69 millions d'€ en autorisation de programme ou investissement projet.

La Communauté urbaine a adopté en juin 2021 le projet de territoire dont les priorités s'articulent autour d'un cap : devenir un territoire référent en matière de neutralité carbone et transition écologique.

Les plans d'action mis en œuvre pour la transition écologique au titre des compétences de la voirie et d'éclairage publics sont :

- Mise en conformité de son parc d'éclairage public avec la suppression des ballons fluorescents restants et modernisation avec le remplacement des sources d'éclairage public d'ancienne génération (sodium haute pression et iode métallique) par des lampes à technologie LED. Cette modernisation fait l'objet d'une programmation sur la période 2023-2028 et permettra d'abaisser la puissance installée sur l'ensemble du territoire.
- Les noues avec ou sans tranchée drainante sont privilégiées dans les projets de voirie. Elles permettent de favoriser l'infiltration sur place et limiter le ruissellement en augmentant les zones perméables. Des chaussées à structure réservoir sont aménagées, elles évitent la création de réseaux et pose de tuyaux conformément au Plan Pluie du Grand Reims.
- Le recyclage in-situ du produit de terrassement et de démolition (rabotage de chaussée, bordures béton, terre végétale) est étudié afin d'éviter au maximum le transport de matériaux sur nos projets. Lorsque les contraintes de sites le permettent, mise en œuvre de GNTr (Grave non traitée recyclée) issus de produits de démolition, mais également généralisation de l'utilisation d'ECOGRAVE (mâchefer des usines d'incinération de la collectivité).

**LE DÉPARTEMENT  
Marne**

Le département de la Marne dispose d'un budget de 587 millions d'€ pour 2024, dont 90 millions d'€ destinés aux investissements. La grande majorité de ses dépenses est consacrée à la solidarité (insertion, enfance et famille, personnes âgées, handicap), mais il a également en charge la gestion de 4 200 kilomètres de routes. Deux cents agents sont mobilisés sur les routes et un observatoire de la sécurité routière étudie les causes des accidents afin de proposer des actions d'amélioration pour la sécurité des usagers.

Pour réduire les atteintes à l'environnement dans la gestion des routes, le Département a mis en place différentes initiatives en matière de lutte contre le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre mais aussi en faveur de la biodiversité :

- Développement et maintien des haies sur les abords routiers pour lutter contre l'érosion, améliorer la lisibilité de la route, inciter à la réduction de la vitesse de circulation,

sécuriser les abords routiers, lutter contre le vent et la formation de congères.

- Pratique du fauchage raisonné sur l'ensemble du réseau routier pour favoriser la biodiversité.
- Utilisation de matériels avec un impact environnemental réduit.
- Réutilisation des matériaux issus des chantiers, des produits et déchets issus de l'activité humaine pour la construction des routes.
- Formation des agents pour un bon dosage du sel de déneigement et un calibrage annuel des épanduses.

# LA CONCERTATION

## Le cadre juridique de la concertation

La concertation préalable s'inscrit dans le cadre des dispositions prévues à l'article L.121-17 du Code environnement. L'information et la participation des citoyens sur un projet pouvant avoir une incidence sur l'environnement est en effet obligatoire.

La concertation associe, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les usagers, les associations locales et toute autre personne souhaitant s'y intéresser.

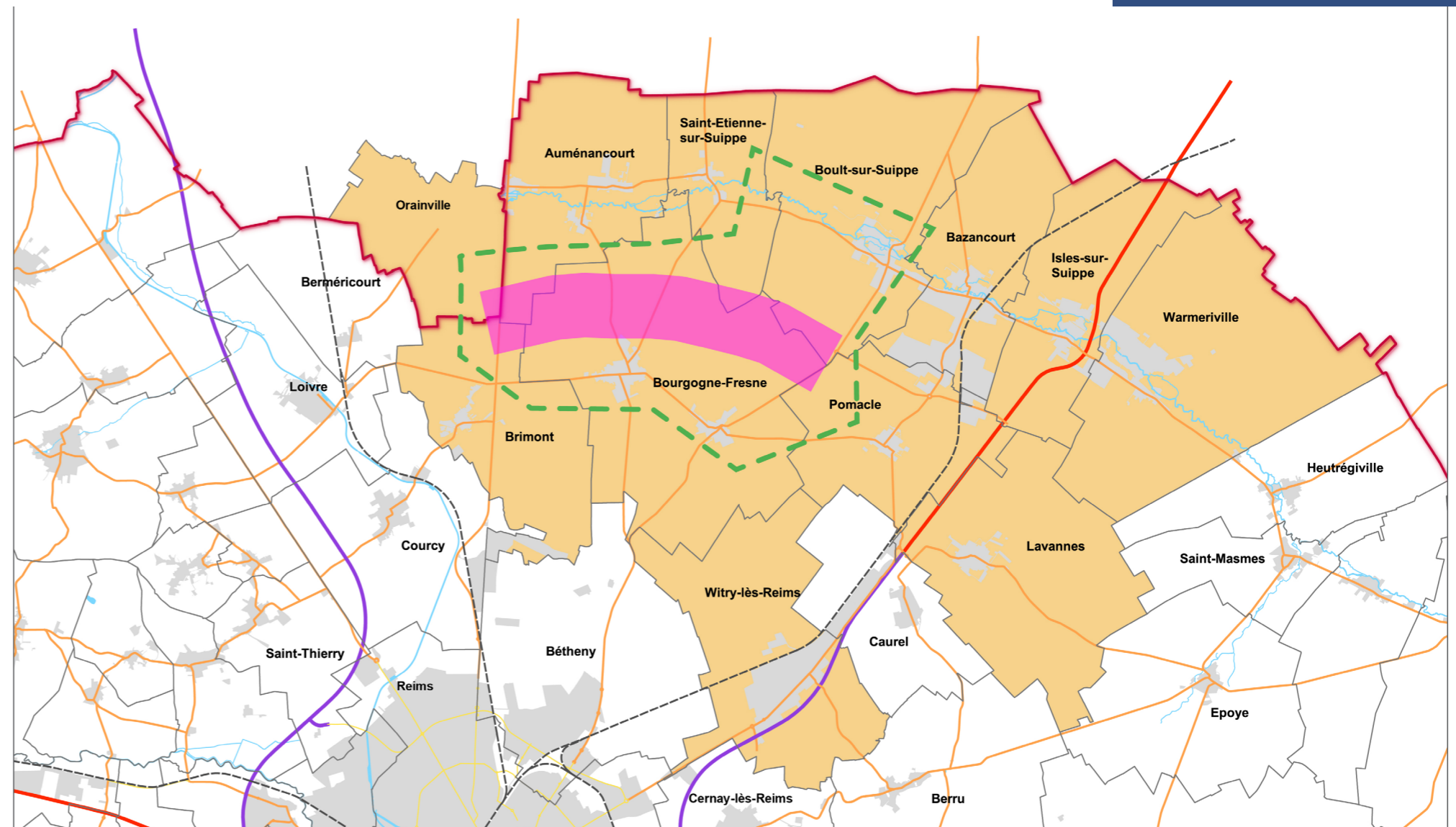
La concertation préalable est une démarche de dialogue et d'information qui vise à instituer un échange avec le public en amont de la phase de conception d'un projet, de manière à l'associer à son élaboration. Elle permet de présenter les enjeux et les objectifs d'un projet, de répondre aux questions posées et de recueillir les avis et propositions du public et des acteurs du territoire.

Conformément à l'article L. 121-15-1 du Code de l'environnement, la concertation préalable doit permettre de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives, y compris de l'absence de mise en œuvre du projet ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

## Le périmètre de la concertation

12 communes sont concernées : Auménancourt, Bazancourt, Boulton-sur-Suippe, Bourgogne-Fresne, Brimont, Isles-sur-Suippe, Lavannes, Orainville (Aisne), Pomacle, Saint-Etienne-sur-Suippe, Warmerville et Witry-lès-Reims.



N  
0 0,5 1 1,5 2 2,5 km  
Réalisation : PSU - SRIG - mars 2024  
Origine des données : Mission Projets Transversaux

■ Périmètre de la concertation ■ CUGR  
--- Périmètre privilégié de réflexion ■ Principe de la liaison routière

GRAND  
REIMS  
COMMUNAUTÉ URBAINE

## Le choix d'une concertation avec garant

Afin de mener la concertation dans les meilleures conditions, au regard des enjeux du projet, le département de la Marne et la communauté urbaine du Grand Reims ont décidé, lors d'un comité de pilotage de mars 2023, de solliciter auprès de la Commission nationale du débat public (CNDP) la nomination d'un garant pour accompagner cette étape. Monsieur Jean-Luc Renaud, professeur de droit, a été désigné garant par une décision de la CNDP n° 2023/50/liaison RD74-RD966/1 du 3 mai 2023.

## Présentation de la CNDP

La Commission nationale du débat public est une autorité administrative indépendante dont le rôle est de faire respecter les procédures de démocratie participative prévues par la loi ou promues de manière volontaire par les pouvoirs publics et d'assurer leur correcte mise en place.

Sa mission est d'informer les citoyens des démarches initiées et de faire en sorte que leur point de vue soit pris en compte, c'est-à-dire reçoive une réponse, qu'elle soit positive ou négative, de la part du maître d'ouvrage. Son action vise donc à ce que chacun puisse s'exprimer sur l'opportunité même du projet, ses caractéristiques et ses impacts.

La CNDP veille, en particulier, à ce que l'information donnée par le responsable du projet soit accessible, complète et compréhensible.

## Les 6 principes directeurs de la CNDP



**INDEPENDANCE**  
vis-à-vis de toutes les parties prenantes



**NEUTRALITÉ**  
par rapport au projet



**TRANSPARENCE**  
sur son travail et dans son exigence vis-à-vis du responsable du projet



**ARGUMENTATION**  
approche qualitative des contributions et non quantitative



**EGALITE DE TRAITEMENT**  
toutes les contributions ont le même poids peu importe leur auteur



**INCLUSION**  
aller à la rencontre de tous les publics

## La place du dialogue avec le public dans le processus de décision

La concertation préalable constitue un premier temps d'échange sur le projet de liaison routière de contournement de Bourgogne-Fresne et de Boulton-sur-Suippe.

Au-delà de cette concertation, et si le projet devait être retenu, le département de la Marne et le Grand Reims prévoient de poursuivre le dialogue avec le public jusqu'à la tenue d'une éventuelle enquête publique.



### Le mot du garant

Madame, Monsieur,

Le conseil départemental de la Marne et la communauté urbaine du Grand Reims, porteurs du projet, ont saisi volontairement la Commission nationale du débat public (CNDP) afin qu'elle les accompagne dans la préparation et le déroulement de la concertation préalable relative au projet de liaison routière RD74/RD966, de contournement de Bourgogne-Fresne et de Boulton-sur-Suippe.

La CNDP, autorité administrative indépendante veillant à la mise en œuvre de la participation du public aux projets et décisions ayant un impact sur l'environnement, m'a désigné comme garant de la concertation qui s'engage.

Je suis chargé de veiller à la sincérité et au bon déroulement de la concertation préalable, en portant un regard critique sur la transparence et la clarté de l'information du public, en permettant l'expression de tous, l'écoute mutuelle et l'argumentation de chaque intervention ou prise de position.

La CNDP est attachée notamment à ce que le maximum de personnes aient connaissance du projet, aient accès aux informations, puissent poser des questions et recevoir des réponses de la part des maîtres d'ouvrage, donner son avis et faire ses suggestions, selon des formes diverses, allant du site internet à la réunion publique, en passant par des ateliers thématiques ou des rencontres mobiles de proximité, afin de permettre la participation de tous.

Indépendant du maître d'ouvrage et neutre vis-à-vis du projet, j'ai un rôle à la fois d'incitateur auprès des maîtres d'ouvrage et de facilitateur pour l'expression du public, qui peut me saisir si besoin concernant le déroulement de la procédure

de concertation préalable, soit à mon adresse internet mentionnée ci-dessous, soit par courrier adressé à mon attention à la Commission nationale du débat public<sup>1</sup>.

À la fin de la concertation, je dresserai un bilan qui reviendra sur les modalités de la concertation mises en œuvre et fera la synthèse des échanges intervenus. Ce bilan, dont les maîtres d'ouvrage devront rendre public les enseignements qu'ils en tirent et leur décision de poursuivre ou non le projet, sera rendu public à la fois par la CNDP et par les maîtres d'ouvrage du projet et figurera, si le projet est poursuivi, dans le dossier d'enquête publique.

Bien cordialement,

Le Garant

Jean-Luc RENAUD

*Jean-Luc RENAUD est urbaniste et professeur de droit public spécialisé en droit de l'urbanisme et de l'environnement. Il dispose d'une expérience de plusieurs décennies au sein des collectivités territoriales dans les domaines de l'aménagement durable du territoire, du développement local et des politiques urbaines. Il a été, récemment, garant de la concertation de projets de construction d'établissements pénitentiaires ou de méga-usines dans le domaine de la batterie électrique.*

[jean-luc.renaud@garant-cndp.fr](mailto:jean-luc.renaud@garant-cndp.fr)

<sup>1</sup> Commission Nationale du Débat Public, Concertation Déviation Nord de Reims, 244 Boulevard Saint-Germain, 75007 PARIS



# Les modalités de la concertation

La concertation préalable se déroule du 20 mai au 30 juin 2024 inclus.  
Plusieurs moyens d'information et d'expression sont à votre disposition.

## Pour vous informer

- Le présent dossier disponible dans les mairies de Bourgogne-Fresne, Bazancourt, Orainville, Boulton-sur-Suippe, Auménancourt, Brimont, Pomacle, Saint-Étienne-sur-Suippe, Witry-les-Reims, Lavannes, Isles-sur-Suippe, Warmeriville et au siège de l'hôtel de la communauté urbaine du Grand Reims (3 rue Eugène Desteuque, 51100 Reims).
- Le site internet dédié à la concertation sur le projet [concertationdeviation.grandreims.fr](http://concertationdeviation.grandreims.fr), accessible également à partir des sites internet du conseil départemental de la Marne [marne.fr](http://marne.fr) et de la CUGR [www.grandreims.fr](http://www.grandreims.fr)  
Outre les informations du présent document, ce site rassemble tous les autres documents utiles à la concertation préalable, produits avant ou après celle-ci, comme les comptes rendus des réunions.
- Un résumé du dossier disponible dans les mairies et sur le site.

## Pour vous exprimer

- Les rencontres publiques qui permettront de recueillir les avis, remarques et points de vue.
- Le formulaire sur le site internet dédié à la concertation sur le projet pour déposer une contribution : [concertationdeviation.grandreims.fr](http://concertationdeviation.grandreims.fr)
- Les registres d'expression disponibles dans les mairies avec le dossier de concertation.
- Les ateliers thématiques.

## L'agenda

### > LES RENCONTRES DE PROXIMITÉ

- 20 mai à la brocante de Bourgogne-Fresne (10h-16h)
- 29 mai devant le Carrefour Contact de Bazancourt (matin)
- 21 juin au marché de Bazancourt (matin)

### > LES PERMANENCES EN MAIRIE

- 3 juin à Boulton-sur-Suippe (10h-12h30)
- 10 juin à Orainville (11h-13h)
- 18 juin à Bourgogne-Fresne (10h-12h)

### > LES ATELIERS THÉMATIQUES

- 4 juin, thématique agricole à Auménancourt (10h30-12h30, sur invitation)
- 10 juin, thématique entreprises à Pomacle (15h-17h, sur invitation)
- 18 juin, atelier co-construction à Saint-Étienne-sur-Suippe (18h30-20h30, inscription sur le site internet ou par téléphone au 06 72 15 31 19).  
Nombre de places limité.

### > LES VISITES TERRAIN

(inscription sur le site internet ou par téléphone au 06 72 15 31 19)

- 20 juin, à 15h et à 18h. Nombre de places limité.

### > LES RÉUNIONS PUBLIQUES

- 28 mai à 18h30 au gymnase de Bourgogne-Fresne
- 25 juin à 18h30 à la salle des fêtes de Boulton-sur-Suippe



# L'ÉTAT DES LIEUX

## Le territoire du projet : un territoire de bioéconomie

La région Grand Est déploie une stratégie régionale visant à faire de son territoire un « leader européen de la bioéconomie ». En s'appuyant sur ses atouts - filières d'excellence, 50% du territoire consacré à l'agriculture, un tissu industriel fort dont la bioraffinerie de Bazancourt-Pomacle, des centres de recherche et d'innovation nombreux et performants - elle inscrit le développement de cette filière dans sa stratégie de développement économique, d'innovation et d'internationalisation.

Comme cela a été évoqué précédemment, cette stratégie régionale trouve un fort écho dans les orientations et actions du département de la Marne et de la communauté urbaine du Grand Reims.

Le présent projet a pour principal objectif de délester les communes traversées par le flux de trafic poids lourds desservant ce site industriel et provenant de l'ouest par la RD20

et la RD30 : Bourgogne-Fresne (RD30) et Auménancourt, Saint-Etienne-sur-Suipe et Boulton-sur-Suipe (RD20 et RD74).

Ce trafic de poids lourds est continu durant l'année. Il devient très important en période de campagne betteravière, avec des valeurs de trafic de plus du double, notamment sur la commune de Bourgogne-Fresne.

Enfin, ce projet de déviation fait suite à une première phase de travaux qui a consisté en la création d'une route reliant la RD74 à la RD31, permettant de délester du trafic poids lourds les communes de Pomacle (RD30) et Bazancourt (RD20). Les communes de Bourgogne-Fresne et Boulton-sur-Suipe restent fort impactées, notamment en période de campagnes.

### Zoom sur la plateforme de Bazancourt-Pomacle

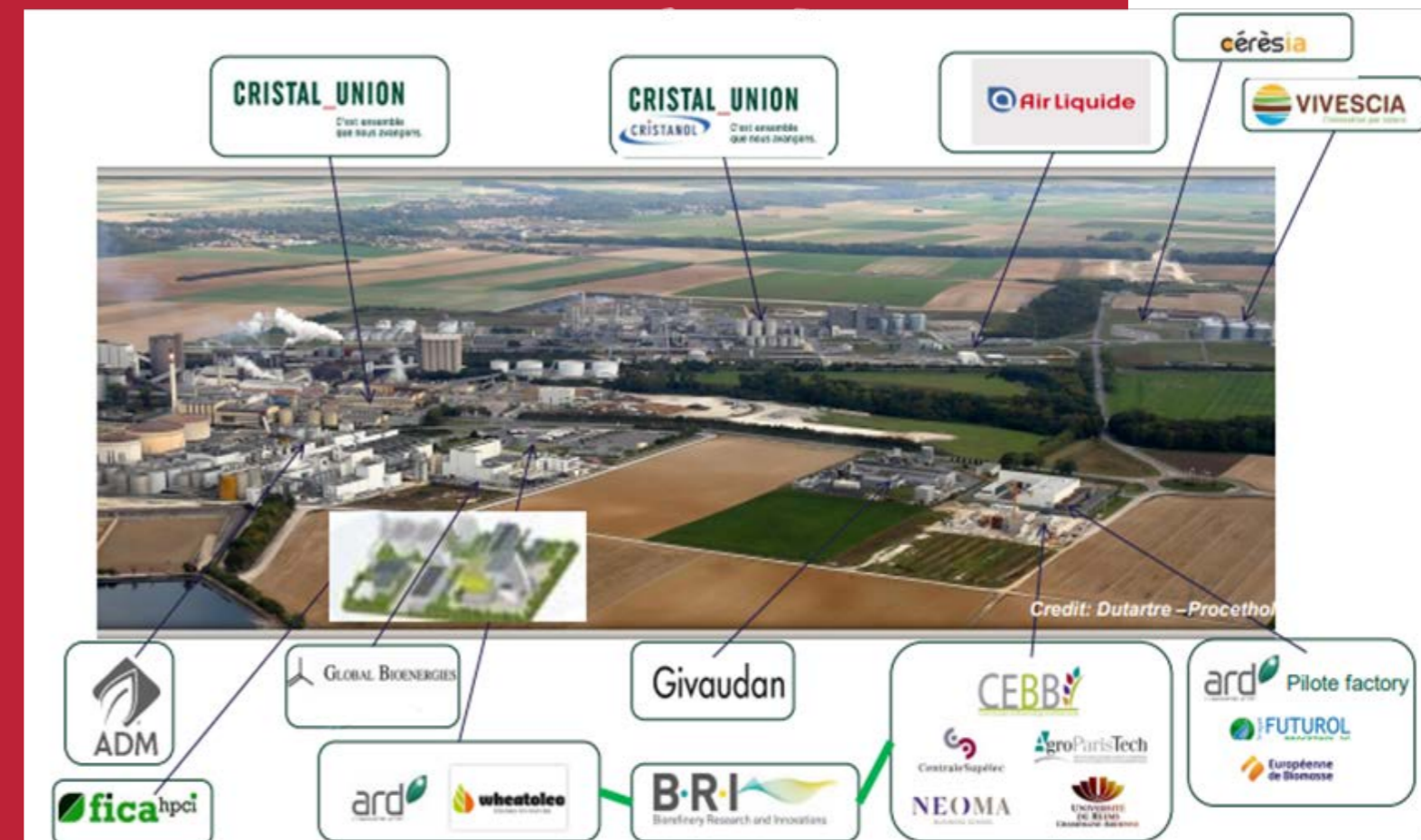
Ce pôle traite environ 4 millions de tonnes de matières agricoles par an (principalement betteraves et céréales).

Le site dispose d'une desserte ferroviaire, peu utilisée en raison de contraintes d'exploitation fortes.

La desserte poids lourds du pôle se fait suivant deux axes bien identifiés :

- à l'est par l'A34-RN51 et la RD20A, pour les flux venant de l'est,
- à l'ouest par la RD30 et la RD20 pour le trafic poids lourds venant de l'ouest et de l'Aisne par la RD966.

- Un site industriel dynamique, labellisé « Territoire d'industrie » depuis le 22 novembre 2018
- 260 hectares
- 15 entreprises
- 1 300 emplois directs
- Plus de 1 000 emplois indirects
- 200 chercheurs au sein du pool de recherche



La bioéconomie s'inscrit dans le projet de territoire du Grand Reims. Elle est l'un des axes prioritaires de la stratégie de développement économique et de « décarbonation ». Elle s'articule avec des stratégies régionales telles que le SRDEII\* et les orientations du SRADDET\*\* mais aussi les stratégies nationales et européennes. Sur notre territoire, elle s'appuie sur le développement unique de la plateforme agro-industrielle de Bazancourt-Pomacle.

A travers cette bioraffinerie, le Grand Reims est reconnu comme un acteur important et historique de la bioéconomie régionale. Il se doit de capitaliser sur cet avantage compétitif en poursuivant une stratégie ambitieuse de développement, de recherche, d'innovation et de transfert dans ce domaine, et ce, à l'échelle du territoire dans son ensemble.

Historiquement bâti par des acteurs coopératifs locaux, le site de la bioraffinerie de Bazancourt-Pomacle s'est développé pendant plus de 50 ans sur un modèle d'entente et de partage de services et de fluides entre les acteurs. L'extension progressive des sites de production et de recherche s'est opérée au fil des années, par ajouts successifs de nouveaux bâtiments ou équipements techniques avec l'impulsion des collectivités territoriales de l'époque et du Département.

De nouveaux acteurs se sont intégrés récemment à cette plateforme, soit par rachat d'entités existantes, soit par implantation de nouvelles activités, et ils ne sont ni issus du milieu coopératif, ni nécessairement d'origine locale.

Ainsi, le site de la bioraffinerie s'étend à ce jour sur plus de 200 ha, sur lesquels gravite un grand nombre d'entreprises, de scientifiques et d'acteurs constituant un écosystème incomparable et dynamique, fédéré autour d'une chaîne de valeur complète : la bioéconomie. Ce sont 2 200 emplois directs et indirects, et un pool de recherche et de transfert de technologie unique en France :

- La première industrie, installée dès 1953, est la sucrerie de Bazancourt qui appartient aujourd'hui au groupe coopératif Cristal Union. Celui-ci exploite également la distillerie Cristanol, construite à partir de 2006, qui produit du bioéthanol et des alcools à partir de céréales et de betteraves.
- Une glucoiserie-amidonnerie ADM-Chamtor a été construite en 1992. Elle a été rachetée par le groupe américain ADM en 2017.
- Les silos de stockage de céréales, construits par la coopérative Vivescia en 2009, permettent d'alimenter entre autres la distillerie Cristanol et la glucoiserie ADM-Chamtor.
- Air Liquide a installé en 2010 une unité de récupération de gaz carbonique issu des fermentations de Cristanol.
- De nouvelles structures sont en plein essor autour de l'énergie, de la cosmétique, de la pharmacie, en utilisant la biotechnologie, le fractionnement du végétal et la chimie verte...
- La société Givaudan, présente depuis 2014, (ex Soliance), conçoit, fabrique et com-

mercialise des actifs cosmétiques en s'approvisionnant pour ses matières premières (alcool, sucre et gluten) au sein de la bioraffinerie (Cristanol, Cristal Union et ADM-Chamtor) ou plus récemment de l'installation industrielle FICA HPCI.

- FICA HPCI, installation de cogénération base biomasse et de production d'un biocombustible (HPCI ® black pellet).

Adossé aux industriels, un vivier d'activités en Recherche et Développement est présent sur le site :

- ARD, société de recherche et de prestations de service dans les biotechnologies, elle contribue à l'innovation et à la mise à l'échelle de procédés innovants. Cette mise à l'échelle permet les transferts de technologie jusqu'à la phase industrielle, avec la mise sur le marché des produits correspondants.
- Le démonstrateur d'ARD BioDémon.
- Le CEBB (Centre Européen de Biotechnologie et Bioéconomie)

Ainsi, l'offre du complexe agro-industriel couvre l'ensemble des neuf niveaux de l'échelle de maturité technologique ou TRL (Technology Readiness Level).

Un autre atout majeur de la plateforme est d'accueillir en son sein un campus universitaire installé au CEBB qui compte près de 100 chercheurs d'AgroParisTech, de Néoma Business School, de CentraleSupélec, de l'Université de Reims Champagne Ardenne (URCA).

## Définition de la bioéconomie au niveau européen et français

C'est l'économie de la biomasse ou encore l'économie du carbone renouvelable. C'est-à-dire celle du carbone qui est absorbé par les plantes sous forme de CO<sub>2</sub> pour être transformé en matière végétale par photosynthèse, en utilisant l'énergie du soleil.

En d'autres termes, la bioéconomie c'est la production de biomasse (agricole, forestière, aquacole), la transformation de cette biomasse et sa valorisation en alimentation humaine et animale, en biomolécules, biomatériaux et bioénergies et qui, à terme, remplacera tout ou en partie le pétrosourcé.

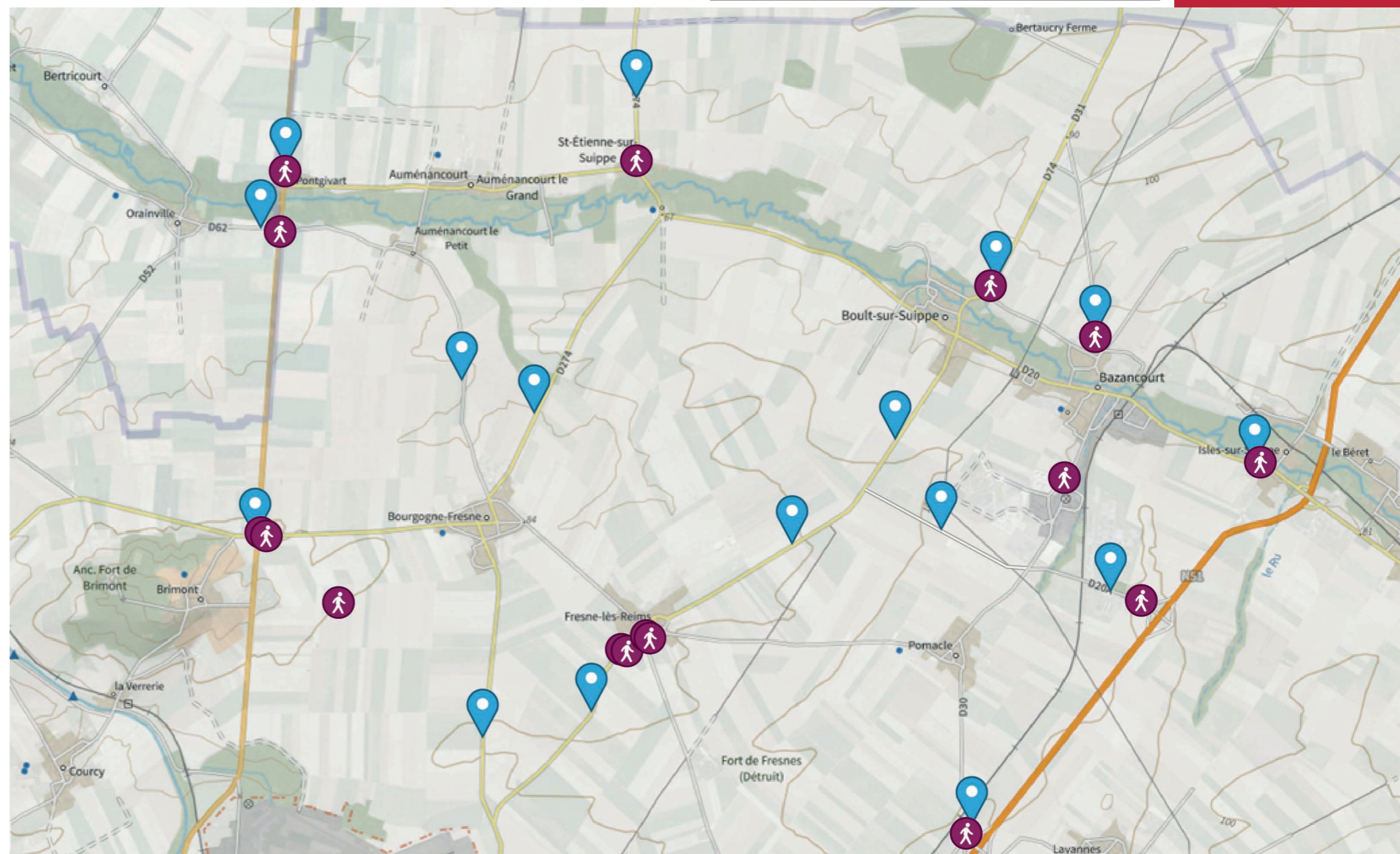
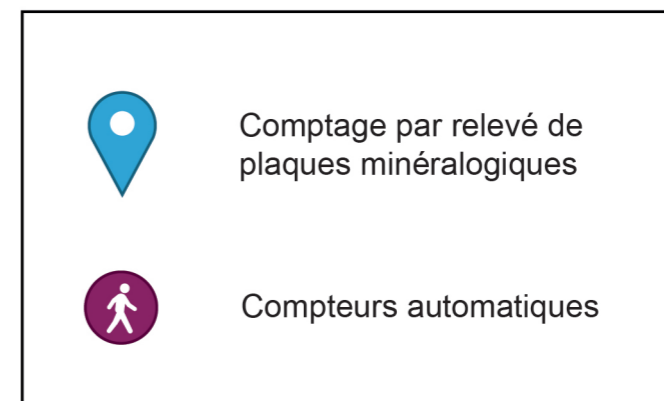
\*SRDEII : Schéma régional de développement économique d'innovation et d'internationalisation

\*\*SRADDET : Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

## La circulation actuelle

Parmi les études préalables menées par les collectivités, un bureau d'études spécialisé a effectué une étude de trafic basée sur :

- La mise en place de 18 points de comptages routiers ceinturant la zone d'étude, réalisés sur 3 périodes et permettant la distinction des véhicules légers (VL) et poids lourds (PL) :
  - Période 1 : du samedi 3 au lundi 12 juillet 2021
  - Période 2 : du mardi 28 septembre au jeudi 07 octobre 2021
  - Période 3 : du mercredi 17 au vendredi 26 novembre 2021 - Cette période correspond à la campagne betteravière.
- La réalisation d'enquête de circulation consistant à déterminer les mouvements Origine/Destination par relevé de plaques minéralogiques sur 2 plages de 1 heure et demie sur un jour type de semaine en période 1 et en période 3 :
  - Période de Pointe du Matin (PPM) de 7h30 à 9h
  - Période de Pointe du Soir (PPS) de 17h30 à 19h



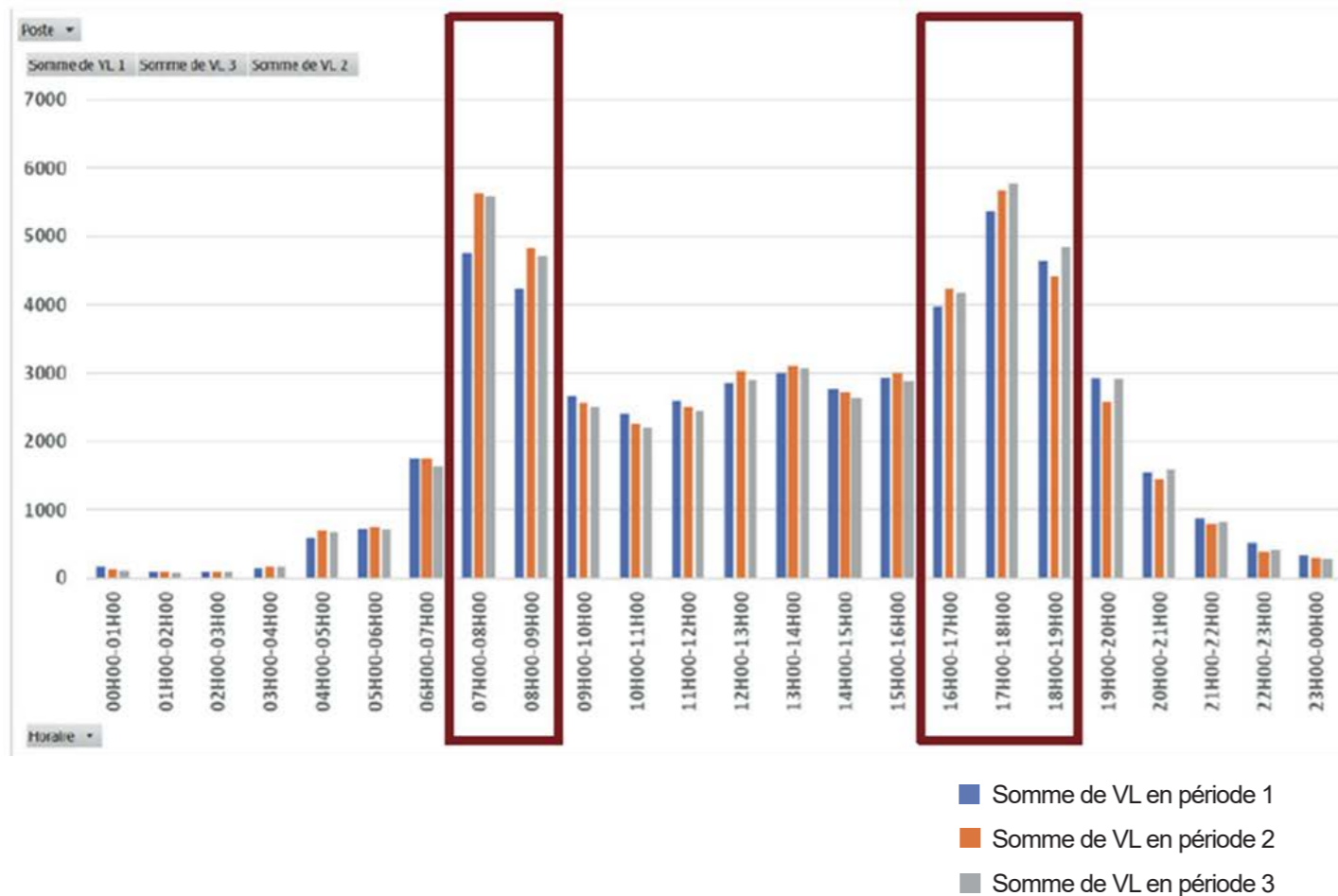
Carte des points de comptage

**Le Grand Reims a mené une nouvelle campagne de comptages en 2022 qui a donné des résultats de trafic similaires.**

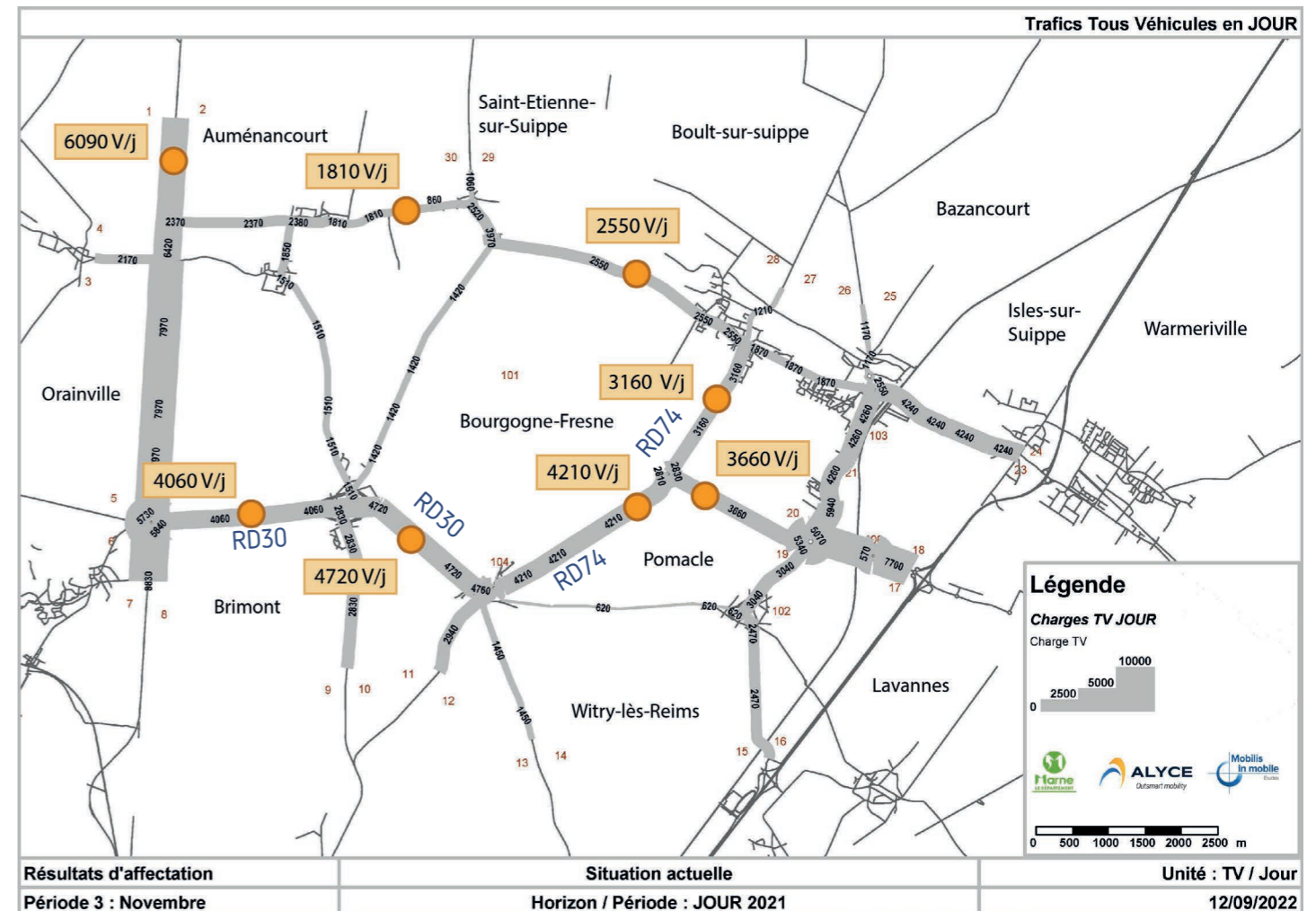
# Principaux résultats de l'état du trafic existant

## Répartition horaire du trafic véhicules légers (VL) pour les 3 périodes

Répartition horaire des trafics VL cumulés dans le périmètre d'étude, constatés les jours ouvrés de chaque période enquêtée.



## Trafic tous véhicules Période 3 (2021)



Le trafic des véhicules légers est relativement constant quelle que soit la période de l'année.

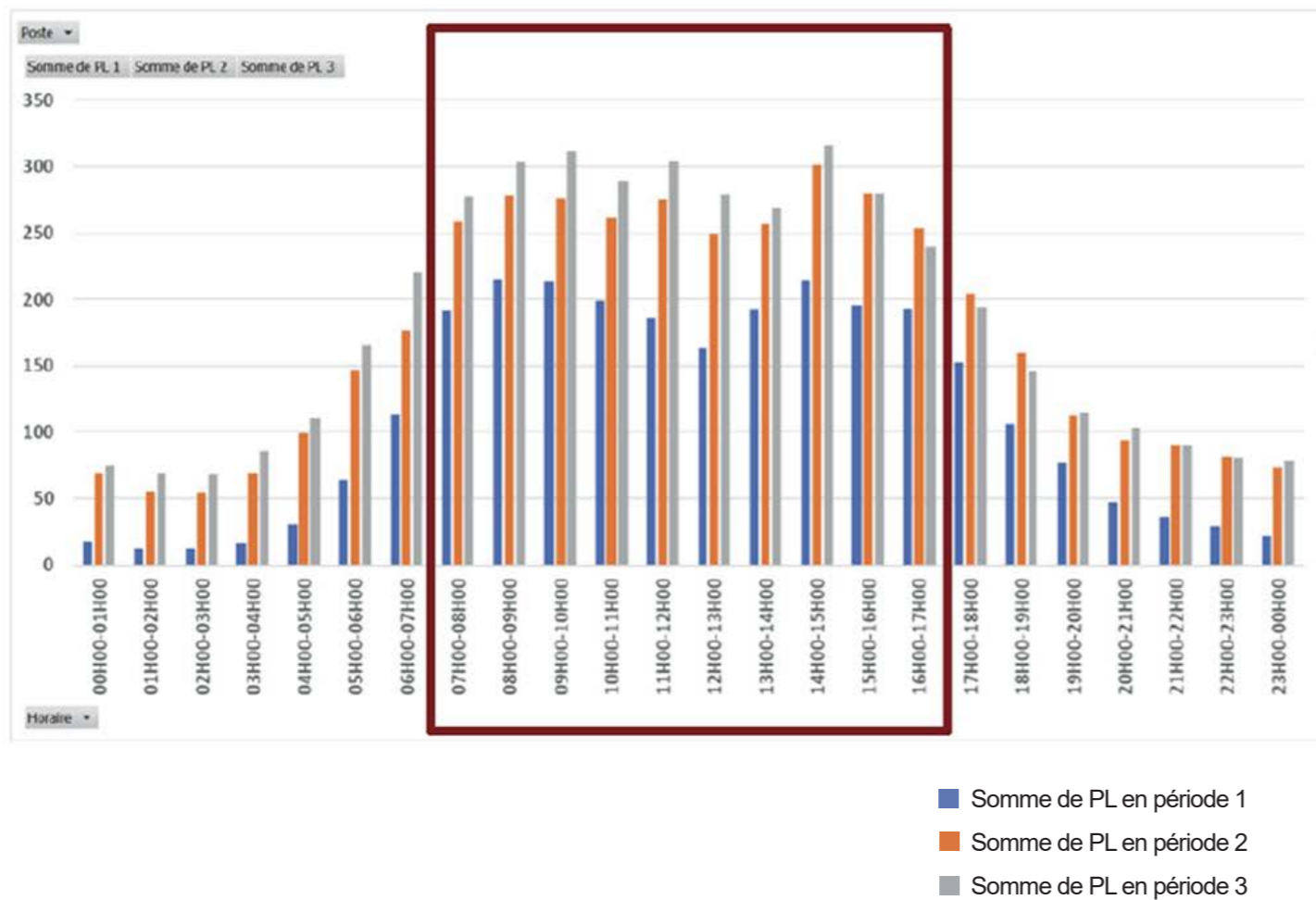
Les heures de pointe sont marquées, quelle que soit la période enquêtée, avec plus de 5 000 véhicules légers principalement en périodes 2 et 3 :

- Période de pointe du matin entre 7 et 9 heures
- Période de pointe du soir entre 16 et 19 heures

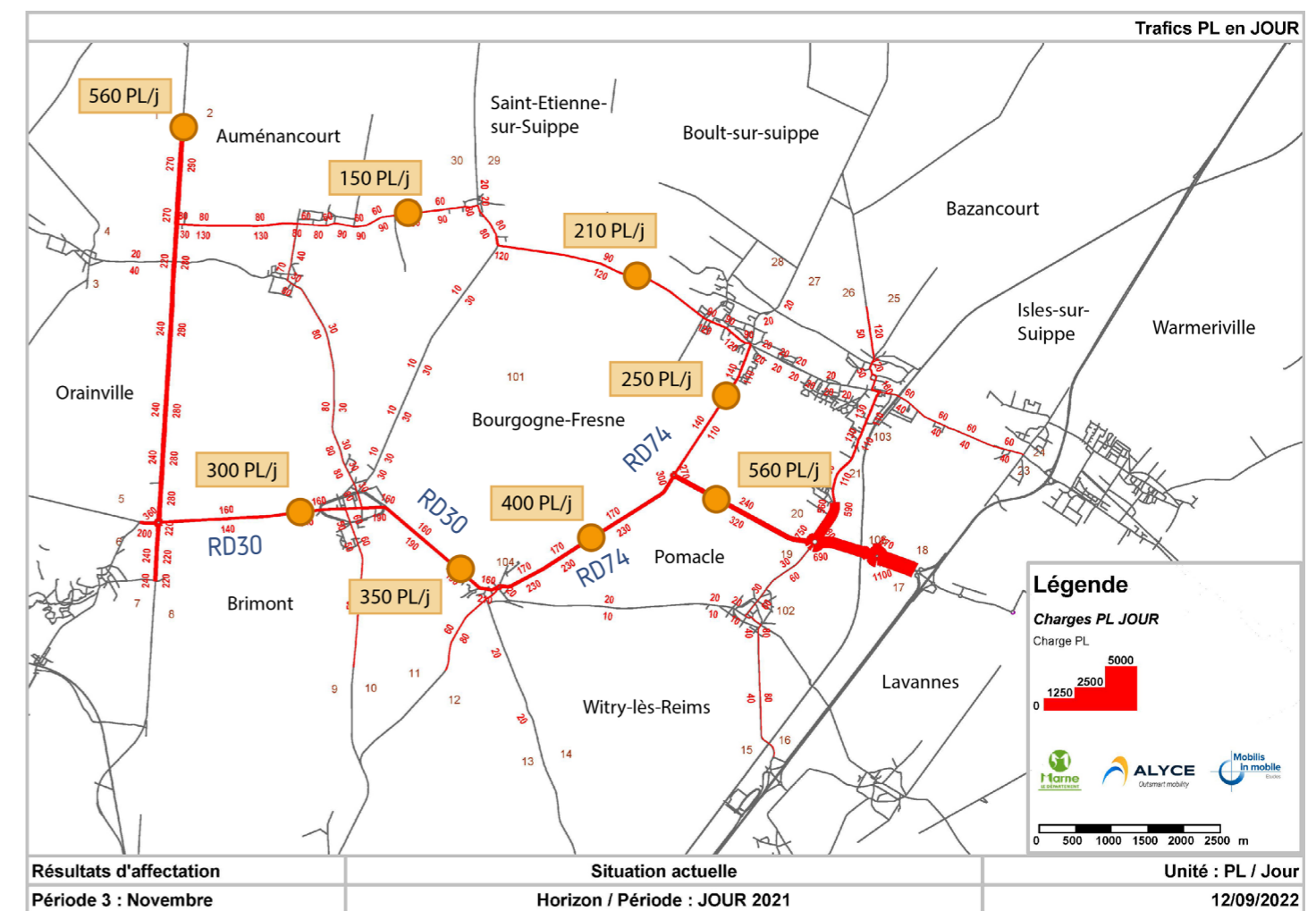
Le trafic est particulièrement important sur les RD30 et RD74 en direction et en provenance de la nouvelle RD20A.

## Répartition horaire du trafic poids lourds (PL) pour les 3 périodes

Répartition horaire des trafics PL cumulés dans le périmètre d'étude, constatés les jours ouvrés de chaque période enquêtée



## Trafic PL Période 3 (2021)



Pour le trafic PL, on constate :

- Des niveaux de trafic relativement faibles en période 1 et particulièrement forts en période 3.
- Des niveaux de trafic relativement stables sur la journée entre 7 et 17 heures.
- Le trafic nocturne reste présent en périodes 2 et 3 : l'activité industrielle nécessite un approvisionnement constant et régulier.

En période 3, la grande majorité des poids lourds transite par l'est de la plateforme, qui n'est pas concerné par le projet.

La nouvelle route a visiblement redistribué la circulation à l'ouest : Pomacle et Bazancourt ont un trafic réduit, alors que la RD30 et la RD74 supportent un trafic élevé.

En complément des données de trafic, l'accidentalité recensée au cours des 10 dernières années est la suivante (accidents corporels) :



Depuis 2013, un seul accident grave s'est déroulé en zone urbaine. L'accidentalité est relativement faible.

Certaines traversées de village (notamment les RD30 Bourgoigne et RD30 Fresne-lès-Reims) présentent un bâti de front avec la route (avec parfois des sections étroites) pouvant présenter une difficulté de cohabitation entre les poids lourds en transit et les usages locaux.

## L'environnement humain

### L'acoustique

Un suivi régulier de l'ambiance sonore dans les communes de Boult-sur-Suipe et Bourgoigne-Fresne a permis de constater qu'en moyenne annuelle, aucune habitation ne supportait de bruit supérieur aux normes.

Néanmoins, pendant la campagne betteravière, 8 bâtiments pâtissent d'un niveau sonore supérieur aux normes, et 23 s'approchent des valeurs limites.

### La qualité de l'air

La qualité de l'air est mesurée par Atmo Grand Est, dans le cadre d'un partenariat avec le Grand Reims, et par la DREAL Grand Est pour certaines molécules spécifiques aux industries. La station de mesure d'Atmo Grand Est est située à Betheny et ne permet donc pas d'identifier les émissions spécifiques aux transports dans le secteur du projet. L'un des principaux enjeux des industries présentes est de diminuer leurs émissions de gaz à effet de serre sur site.

### La configuration des communes traversées

L'espace disponible entre les bâtis est souvent insuffisant pour que deux véhicules se croisent. Cela peut nécessiter pour l'un d'entre eux d'emprunter le trottoir, générant de l'insécurité et une dégradation prématurée des enrobés. Ponctuellement, des façades peuvent être frôlées par des poids lourds.

La commune de Boult-sur-Suipe compte 1 800 habitants. 92% des personnes ayant un emploi l'exercent en dehors de la commune, et 90% utilisent un véhicule automobile pour s'y rendre. Frontalière avec les Ardennes, elle est traversée par la RD74 du nord au sud et par la RD20 d'est en ouest. Ainsi, elle est au cœur des problématiques de mobilités et de transport routier. Par ailleurs, 86% de sa surface est occupée par des terres agricoles.

Bourgoigne-Fresne, commune nouvelle créée en 2017, abrite une trentaine d'exploitations agricoles. Elle est traversée par la RD30 qui rejoint la RD966. A partir de Fresne-lès-Reims, la RD74 remonte vers Boult-sur-Suipe et l'embranchement à la nouvelle RD20A. Ses 1 450 habitants bénéficient de la présence de commerces de proximité.

La commune de Saint-Etienne-sur-Suipe abrite environ 350 habitants. 90 % de sa surface est occupée par des terres agricoles. Comme ses voisines Auménancourt et Boult-sur-Suipe, elle est traversée par la RD20 qui relie la RD966 à la plateforme industrielle.

A Auménancourt, qui regroupe depuis 1967 trois anciens villages, les 1 100 habitants bénéficient également d'un paysage essentiellement rural. Sa limite ouest accueille la RD966.

## Les premières améliorations apportées ou solutions

### La création d'un premier tronçon de contournement

En 2011, le Syndicat Mixte du Nord Rémois (SMNR) a été créé, dans l'objectif d'assurer la cohérence des grands aménagements au nord de Reims, et notamment l'amélioration de la desserte ouest du pôle de compétitivité industries-agro-ressources (IAR) par la création de nouvelles voies : le contournement de Pomacle (liaison RD31 - RD74), le contournement de Fresne-lès-Reims et le contournement de Bourgogne.

Le Département et les EPCI, auxquels la Communauté urbaine s'est substituée à partir de 2017, étaient notamment membres du SMNR, qui a porté, de 2012 à 2014, des études de faisabilité sur l'ensemble de ces contournements.

En 2014, une présentation du tracé envisagé est effectuée aux communes concernées. Elle aboutit aux conclusions suivantes :

- phase 1 contournement nord de Pomacle : consensus - validation du tracé ;
- phase 2 contournement de Fresne-lès-Reims et phase 3 contournement de Bourgogne : pas de consensus sur les tracés proposés.

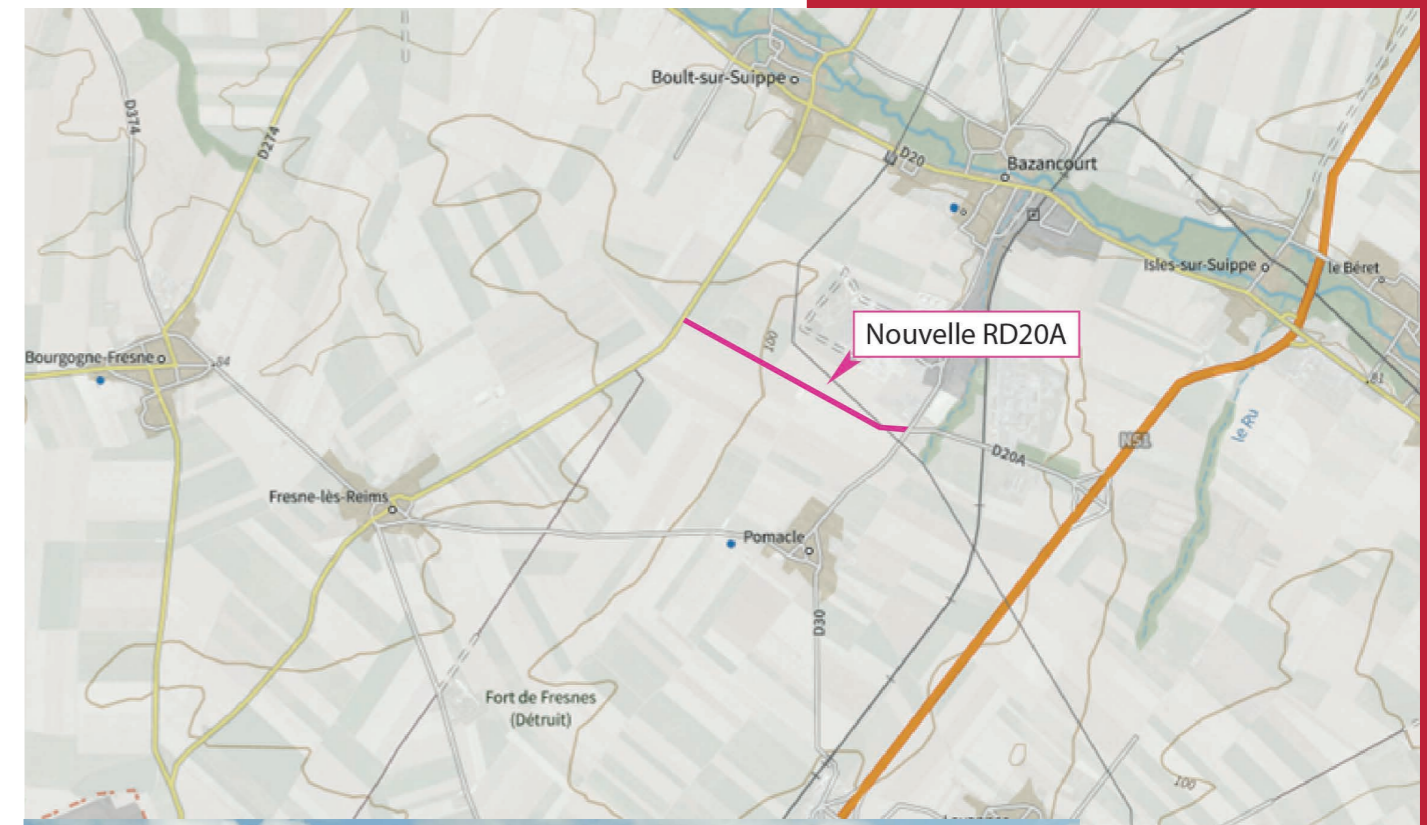
Cette absence de consensus s'est notamment exprimée à l'occasion d'une réunion d'information à Fresne-lès-Reims le 12 juin 2014. En effet, les tracés proposés ont été rejetés, notamment en raison de leur fort impact sur un parcellaire agricole récemment remembré.

Il a alors été décidé de procéder à la phase 1 du projet : études techniques, procédures réglementaires, réalisation des travaux.

Cette section a été mise en service en 2019 et le SMNR dissous en 2020. Cette opération a permis de réduire le trafic poids lourds en traversée de sections de Bazancourt et Pomacle. Ainsi, sur la RD31 (rue Lefevre) à Pomacle, le trafic était d'environ 185 PL/j en moyenne (trois périodes de comptage : mars, juillet et novembre 2011) ; il est tombé à 70 PL/j en moyenne (deux périodes de comptage : septembre et novembre 2021) après la mise en service de la déviation.

La création de ce nouvel axe n'a pas permis de diminuer les trafics sur d'autres communes, en particulier Boulton-sur-Suippe et Bourgogne-Fresne, voire les a augmentés par un effet report.

La Communauté urbaine et le Département ont signé une convention de partenariat le 1er février 2021, portant sur les études préliminaires et la concertation locale du contournement de Bourgogne-Fresne (liaison RD74 - RD966), ces deux communes ayant fusionné au 1er janvier 2017, et de Boulton-sur-Suippe.





## La signature d'une première charte betteravière

### La charte « Qualité de vie des riverains pendant la campagne betteravière »

Fruit d'un dialogue entre tous les acteurs concernés par les questions liées à la circulation des poids lourds alimentant la plateforme, et en particulier la sucrerie, cette charte a été signée pour maîtriser les conséquences de la traversée des communes par ces véhicules. Elle s'intègre dans la politique de développement durable de l'activité agro-industrielle du Grand Reims.

Dans celle-ci, les différents acteurs s'engagent à mener plusieurs actions.

- > Les engagements des sucreries Cristal Union
  - Sensibilisation des entreprises de transport au respect de la présente charte
  - Préparation et adaptation des matériels de transport afin de réduire les nuisances sonores
  - Mise en place d'un suivi des remarques des riverains
- > Les engagements des entreprises de transport
  - Respect de la réglementation
  - Utilisation de véhicules adaptés et maintenance
  - Formation des personnels
- > Les engagements des organisations agricoles
  - Appui à la démarche
- > Les engagements des communes
  - Dialogue de proximité avec les habitants
- > Les engagements du Conseil départemental
  - Étude d'un itinéraire de contournement
- > Les engagements du Grand Reims
  - Entretien de la voirie (en particulier plaques métalliques et revêtements acoustiques), sur son périmètre de compétence
  - Évaluation et gestion du bruit, en particulier les « points noirs du bruit »
- > Les engagements des signataires
  - Mise en place et réunion au moins annuelle d'une commission de suivi de la charte

Afin de diminuer le trafic des camions et d'améliorer la productivité de ses installations, la sucrerie Cristal Union a par ailleurs engagé plusieurs initiatives : déterrage systématique des betteraves avant leur transport vers l'usine permettant d'économiser environ 10% de trajets, utilisation de camions de 44 tonnes depuis 2006, soit une augmentation de 10% de l'emport des camions... Une réflexion est désormais menée pour augmenter le tonnage autorisé à 48 tonnes.

Ces mesures s'avèrent néanmoins insuffisantes, en particulier lors des périodes de circulation intense.

**Une nouvelle charte est en cours de rédaction.** Elle tiendra compte du retour d'expérience de la charte actuelle, et de l'évolution de la structure du trafic (augmentation du trafic de céréales et de bois en particulier).

## L'amélioration de la voirie routière

A Boulton-sur-Suippe, le remplacement de la couche de roulement par des enrobés acoustiques en 2023 dans la rue de Saint Roch, ainsi qu'une diminution de la vitesse moyenne enregistrée, ont permis de diminuer de 6,0 dB(A) le niveau sonore entre 2020 et 2023.

Le Département va poursuivre les travaux d'enrobés acoustiques sur les autres routes départementales de la commune dans les prochaines années.

La pose de chicanes rue de la Libération à Bourgogne permet également de ralentir les véhicules.

## La limitation du transport de matières dangereuses

Les communes concernées par le projet se sont concertées et ont pris dès 2022 des arrêtés d'interdiction de transit des véhicules transportant des matières dangereuses, en particulier les produits inflammables et explosifs.

## Une attente toujours forte des habitants

L'attente des habitants de Boult-sur-Suippe s'est trouvée renforcée à la mise en exploitation de la nouvelle RD20A qui relie la RD74 à la plateforme industrielle.

Dès 2019, un collectif, devenu depuis association, s'est constitué et a milité pour la création de la deuxième phase du contournement. Un effet « report » de circulation sur la RD74 a été constaté, et les nuisances se sont aggravées. L'association a mené de nombreuses actions de sensibilisation auprès des élus locaux et des industriels, au

travers de pétitions et de rencontres. Elle a été rejointe par l'association citoyenne de défense de la nature et des personnes contre les pollutions et les nuisances, basée à Bourgogne-Fresne. Elle constate également que la limitation de vitesse à 30 km/h est rarement respectée, ce qui augmente encore les nuisances.



# LE PROJET EN BREF ET SES OBJECTIFS

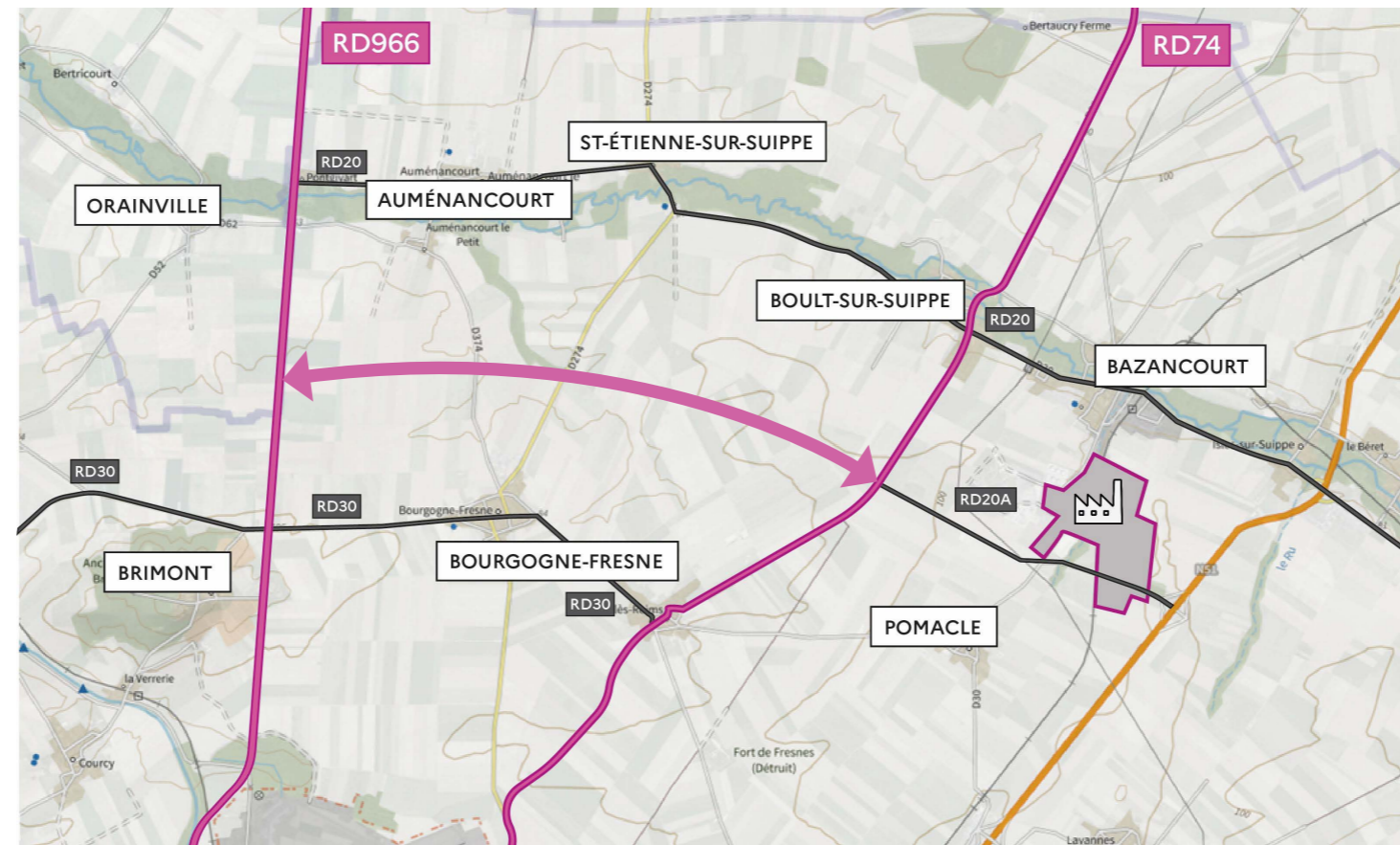
## Le projet

Il s'agit de relier, par une voirie adaptée à la circulation des poids lourds, la RD966 à la RD74, menant à la plateforme industrielle, en évitant les centres-bourgs des communes.

Plusieurs scénarios ont été élaborés à partir de ce principe.

## Les objectifs

- **Réduire le trafic dans les traversées de villages** des RD20, RD30 et RD74 : Auménancourt, Boult-sur-Suipe, Bourgogne-Fresne, Saint-Etienne-sur-Suipe.
- **Améliorer les conditions d'accessibilité** de la plateforme industrielle de Bazancourt-Pomacle en prenant en compte les contraintes liées à l'artificialisation des sols.
- **Améliorer la sécurité.**
- **Réduire les nuisances** pour les riverains, en particulier sonores.
- **Développer les mobilités douces** : opportunité.



**Longueur du tracé**  
entre 6 et 7,7 Km



**Coût prévisionnel**  
entre 13,3 et 15,4 M€



**Date prévisionnelle de réalisation**  
2030



**Emprise foncière**  
environ 24 ha  
dont une partie non artificialisée



**Estimation de la baisse de trafic des poids lourds dans les communes**  
entre 45 et 55%  
selon les scénarios

## Le projet de Zone Bioéconomie du Grand Reims

Afin de renforcer l'attractivité du territoire pas la bioéconomie, la communauté urbaine du Grand Reims envisage la création d'une ZAC dédiée à cette filière, en proximité immédiate de la plateforme industrielle.

Situé sur les communes de Boult-sur-Suippe, Bazancourt et Pomacle, ce projet d'aménagement de près de 75 hectares, vise à optimiser le fonctionnement du site avec la mise en commun de ressources, de services et de moyens technologiques en favorisant la coopération économique et scientifique et dans une logique d'économie circulaire.

Élément clé d'atteinte des objectifs du Grand Reims en matière de bioéconomie, ce projet consolide le pôle agro-ressources existant qui est attractif pour de nouvelles entreprises souhaitant valoriser la biomasse et s'appuyer sur les productions du territoire et sur les coproduits des entreprises déjà présentes.

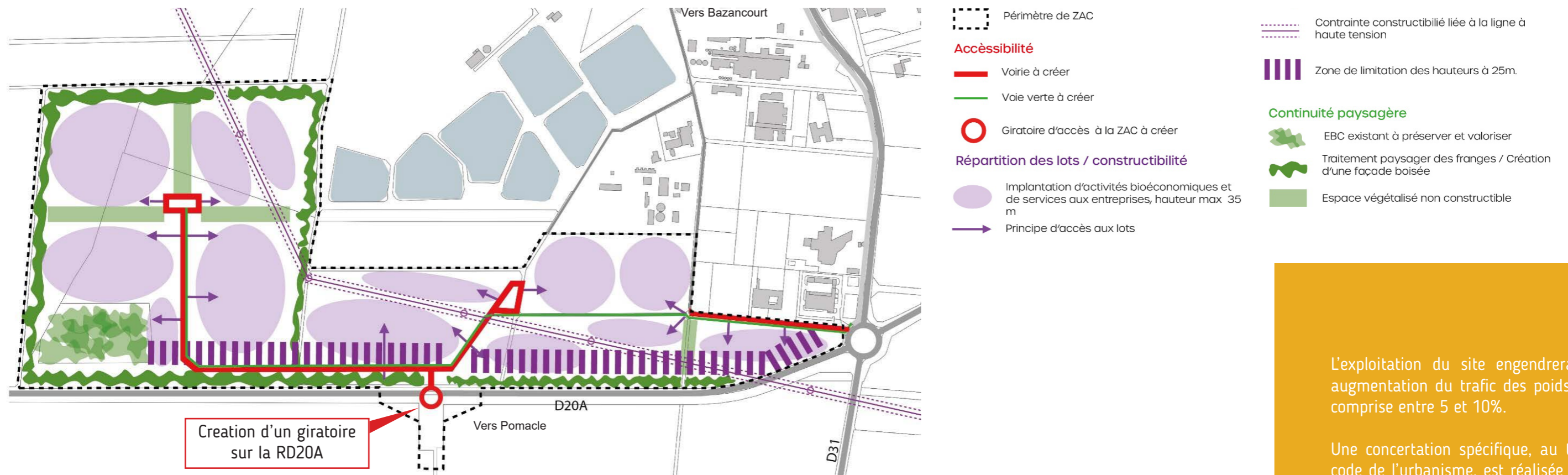
Afin de maîtriser le développement et les activités sur la ZAC, des procédures strictes d'implantation, impliquant les communes et la collectivité seront mises en œuvre.

### Un équipement au service du territoire du Grand Reims

La ZAC Bioéconomie a l'ambition d'être emblématique pour le Grand Reims et son territoire au titre de sa stratégie énergie et bas-carbone, tant à l'échelle de l'espace public que des constructions privées. La conception du projet vise à limiter les impacts énergétiques et écologiques, en particulier suivant les ambitions suivantes :

- Une approche low-tech : privilégier la sobriété dans les choix d'aménagement.
- Un projet bas-carbone : définir des solutions d'aménagement et de construction qui soient vertueuses en termes d'émissions carbone en phase de création et d'exploitation.
- Une stratégie énergétique à l'échelle du pôle bioéconomie qui contribue à sa résilience, son attractivité et son exemplarité.
- Une stratégie de desserte et de mobilité : projet de liaison routière (déviation), modes doux, transports en commun.

#### ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



L'exploitation du site engendrerait une augmentation du trafic des poids lourds comprise entre 5 et 10%.

Une concertation spécifique, au titre du code de l'urbanisme, est réalisée pour la création de cette ZAC.

# LES ENJEUX À PRENDRE EN COMPTE

La conception du projet de liaison routière doit prendre en compte l'environnement dans lequel il s'inscrit. On entend par environnement l'ensemble des composantes du territoire dans et autour du périmètre d'étude du projet.

## L'environnement physique et naturel

### Le milieu physique

> La topographie

Les terrains du périmètre d'étude sont situés dans un contexte légèrement vallonné et présentent différentes pentes et variations altimétriques : leur altitude est comprise entre 120 m et 70 m.

Une étude topographique du périmètre d'étude a été réalisée par photogrammétrie (technique permettant de déterminer les dimensions et les volumes des objets à partir de mesures effectuées sur des photographies).



> La géologie

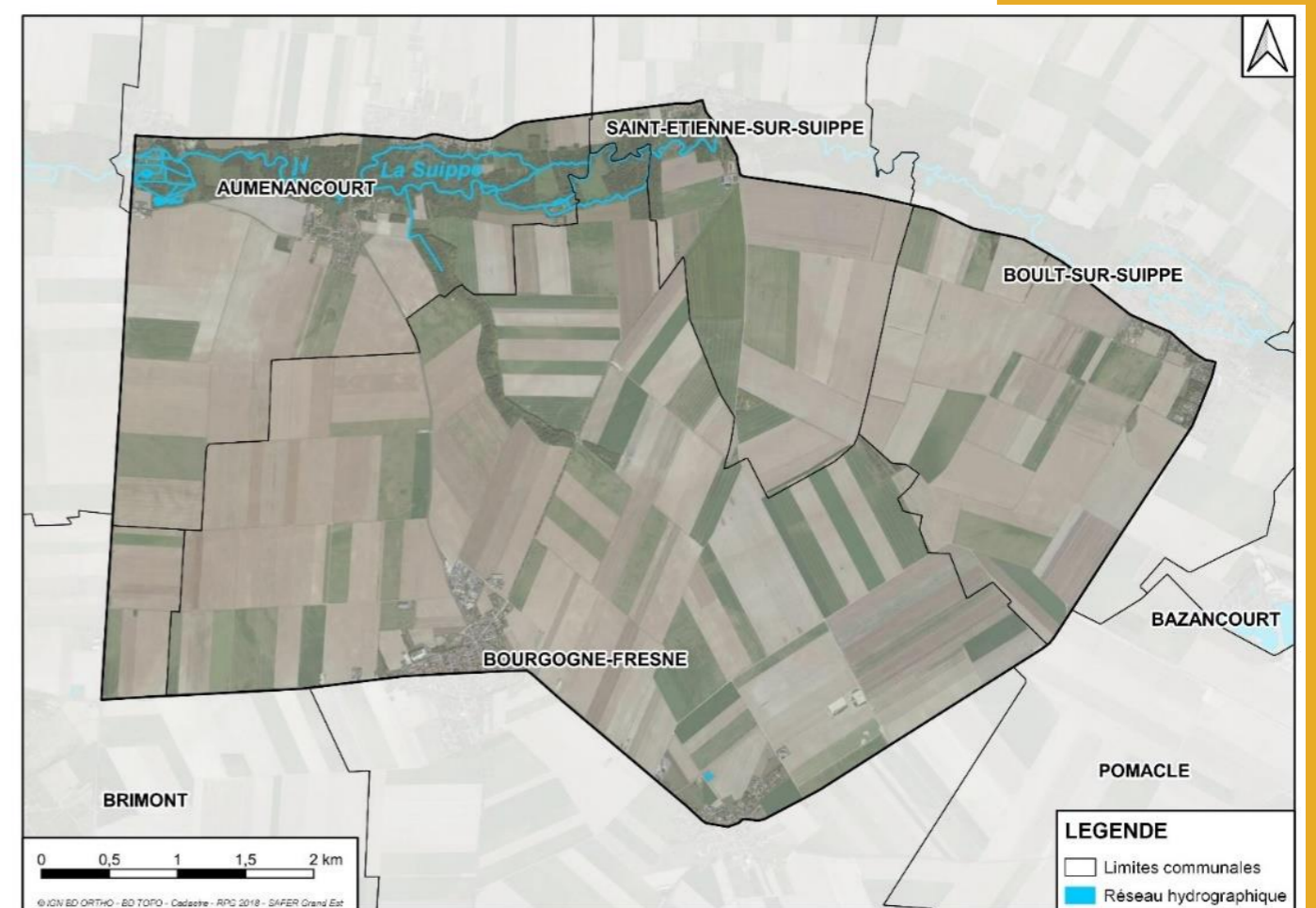
D'après les cartes géologiques, les terrains sont composés des formations suivantes :

- de la terre végétale sur 30 à 40 cm d'épaisseur,
- une couverture superficielle composée de matériaux limoneux-craeux ou grave-luches,
- de la craie.

Une étude géotechnique par réalisation de sondages et essais, sera réalisée en phase d'études détaillées (dites études Projet) afin de confirmer les hypothèses de nature de sol.

> Le réseau hydrographique

Le seul réseau hydrographique est celui de la Suiippe, au nord du périmètre d'étude, le long de la RD20.



> Le paysage

Les parcelles agricoles de taille importante ainsi que le relief en pentes douces procurent des perspectives paysagères larges.

Seul le corridor boisé qui démarre à Auménancourt-le-Petit, en connexion avec la vallée de la Suipe, et se poursuit sur la commune de Bourgogne-Fresne jusqu'à traverser la RD274, vient constituer un rideau paysager.



## Le milieu naturel

> Les milieux naturels remarquables

(Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique Z.N.I.E.F.F, zone NATURA 2000...).

Aucune Z.N.I.E.F.F et zone NATURA 2000 n'est située dans le périmètre d'étude.

La Z.N.I.E.F.F la plus proche est distante de moins d'un kilomètre au plus près des limites de l'aire d'étude. Située dans le département de l'Aisne, elle correspond à la vallée de la Suippe.

Un ruban linéaire de boisements inondables denses ombrage fortement le cours d'eau. En conséquence, la végétation aquatique est clairsemée, voire absente. Les marais développés dans son cours aval reposent sur la craie recouverte par une couche d'alluvions argileuse et surtout tourbeuse.

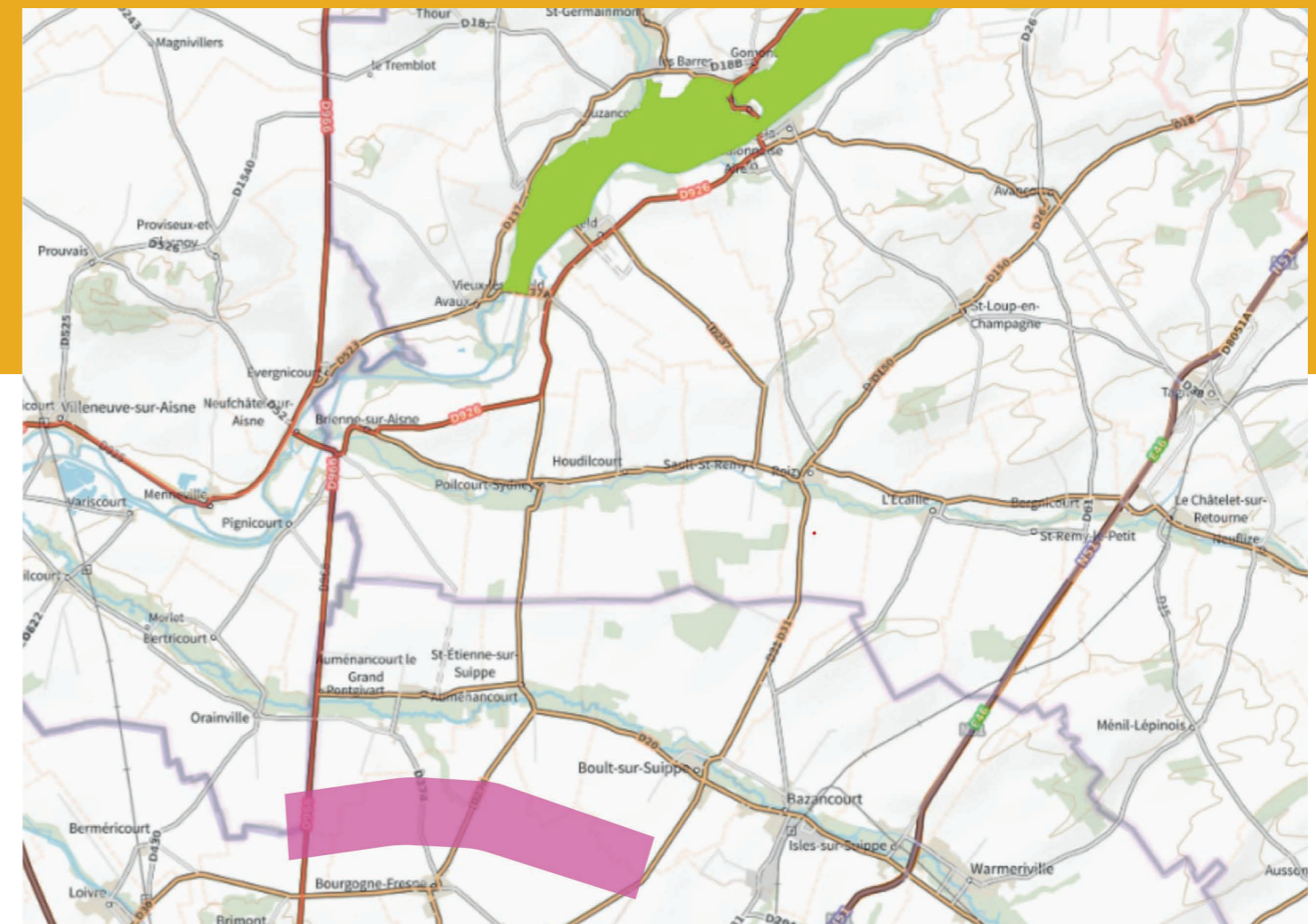
Le marais présente une complexité d'habitats marécageux à humides remarquable. Situé au sein de

l'openfield champenois, il a des fonctions importantes en tant que corridor écologique, rétention des eaux de surfaces et d'habitat pour la faune et la flore des zones humides (marais tourbeux, zones inondables).

Plusieurs espèces d'intérêt sont connues, notamment le Lépidure (*Lepidurus apus*), rare crustacé branchiopode, et le Sénéçon des marais (*Senecio paludosus*), plante protégée par la loi en Picardie.


Les terrains du périmètre d'étude ne sont concernés par aucun statut de protection (arrêté de biotope, réserve naturelle, réserve naturelle volontaire, espace naturel sensible...).

Le seul corridor écologique proche est la vallée de la Suippe, matérialisé par la trame des milieux humides et boisés (trame verte et bleue).



Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Z.N.I.E.F.F)

 Z.N.I.E.F.F 1  
 Z.N.I.E.F.F 2

 Périmètre d'étude

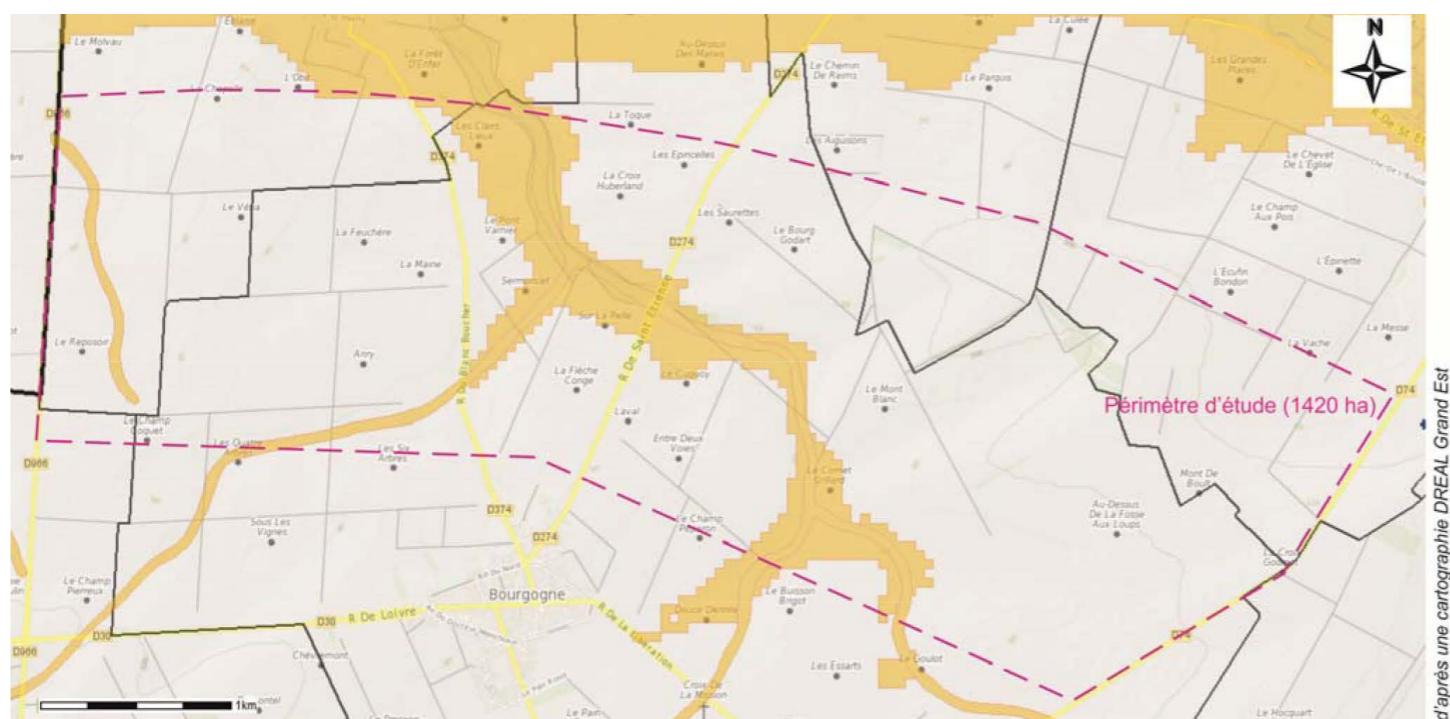
 Zone Natura 2000

Zone NATURA 2000

> Les zones humides

Les zones humides sont définies et protégées par le droit français. L'arrêté ministériel du 24 juin 2008, modifié par l'arrêté du 1er octobre 2009, explicite les critères techniques pour caractériser et délimiter des zones humides réglementaires sur le terrain, en établissant la liste des types de sols et de plantes caractéristiques.

Afin de vérifier la potentialité de présence de zones humides dans le périmètre d'étude, un bureau d'études a réalisé un diagnostic lors de trois campagnes de terrain en juin, août et septembre 2021. A partir d'une carte identifiant les zones à dominante humide (en jaune sur la carte ci-dessous), 46 points d'échantillonnage pédologiques et 11 placettes floristiques (inventaires) ont été effectués et ont permis de conclure qu'il n'y a pas d'enjeux notables se rapportant à la problématique « zone humide » dans le périmètre d'étude.

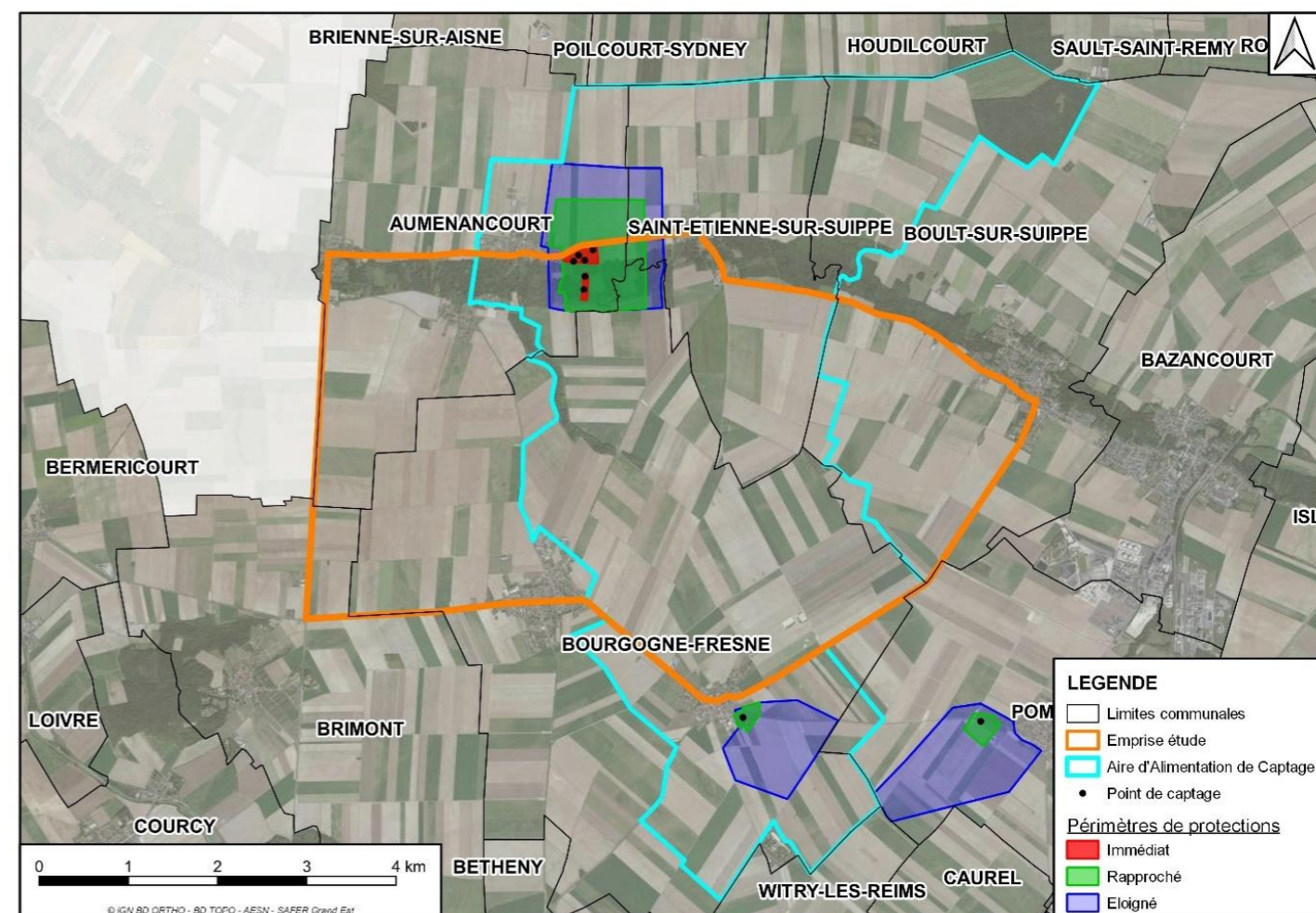


Localisation de l'aire d'étude par rapport aux zones à dominante humide

> Périmètre de protection des zones de captage

L'aire d'alimentation de captage d'Auménancourt représente environ 60% de la surface totale de la zone d'étude. Elle se situe sur les communes d'Auménancourt, de Boulton-sur-Suippe, de Bourgogne-Fresne, d'Houdilcourt, de Poilcourt-Sydney, de Pomacle, de Saint-Etienne-sur-Suippe, de Sault-Saint-Remy et de Witry-lès-Reims.

Les périmètres de protection au sein de l'emprise d'étude se situent sur la commune d'Auménancourt en bordure de la RD20 où l'on dénombre six points de captage.





> La faune et la flore

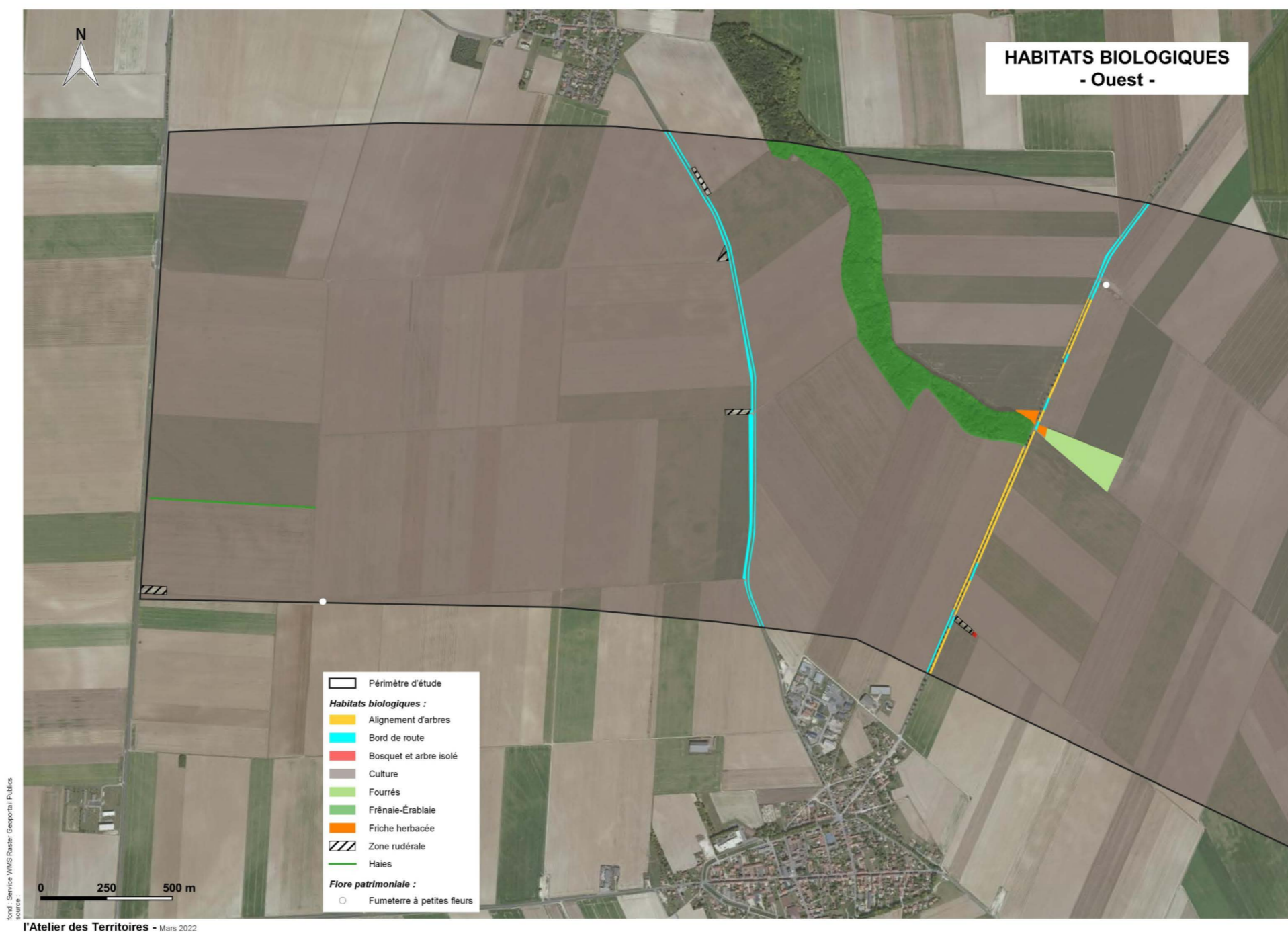
Un bureau d'études a procédé à une collecte de données bibliographiques et à une prospection de terrain afin de déterminer les enjeux de biodiversité liés aux habitats, aux espèces et aux fonctionnalités écologiques du secteur d'étude.

Au total, 16 passages sur site ont été effectués durant la phase d'inventaires, s'étalant d'avril 2021 à février 2022.

La zone d'étude est essentiellement composée de cultures (céréales, colza, betteraves...).

Les marges de végétation spontanée sont rares en bordure. Un boisement de frênes et d'érables est présent sur quelques kilomètres au centre de la zone (fond de vallon). Des plantations d'arbres et d'arbustes et quelques bosquets sont présents en limite de certaines cultures mais leur présence demeure marginale. Les bords de route et les marges de certaines cultures présentent une végétation herbacée aux espèces communes.

En ce qui concerne la flore, les milieux observés sont peu favorables à l'accueil d'espèces protégées. Toutefois deux espèces patrimoniales ont été observées : la Dauphinelle consoude et la Fumeterre à petites fleurs. Aucune espèce exotique envahissante n'a été recensée.





l'Atelier des Territoires - Mars 2022

Concernant la faune, le périmètre d'étude présente des enjeux importants avec de nombreuses espèces protégées individuellement, ainsi que leur habitat, réparties au sein des différents milieux en présence.

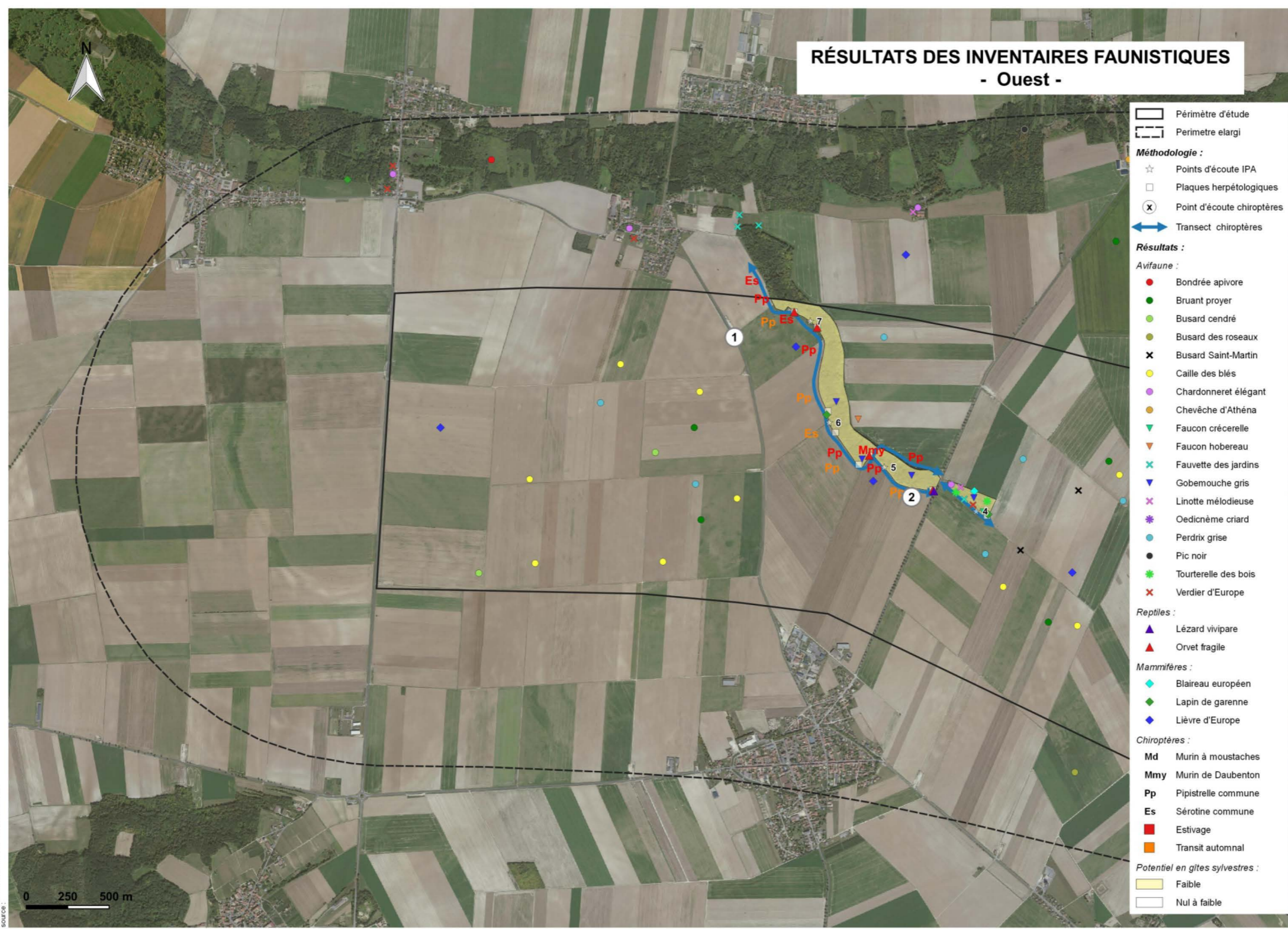
Par exemple, 76 espèces d'oiseaux ont été inventoriées, dont 56 sont protégées.

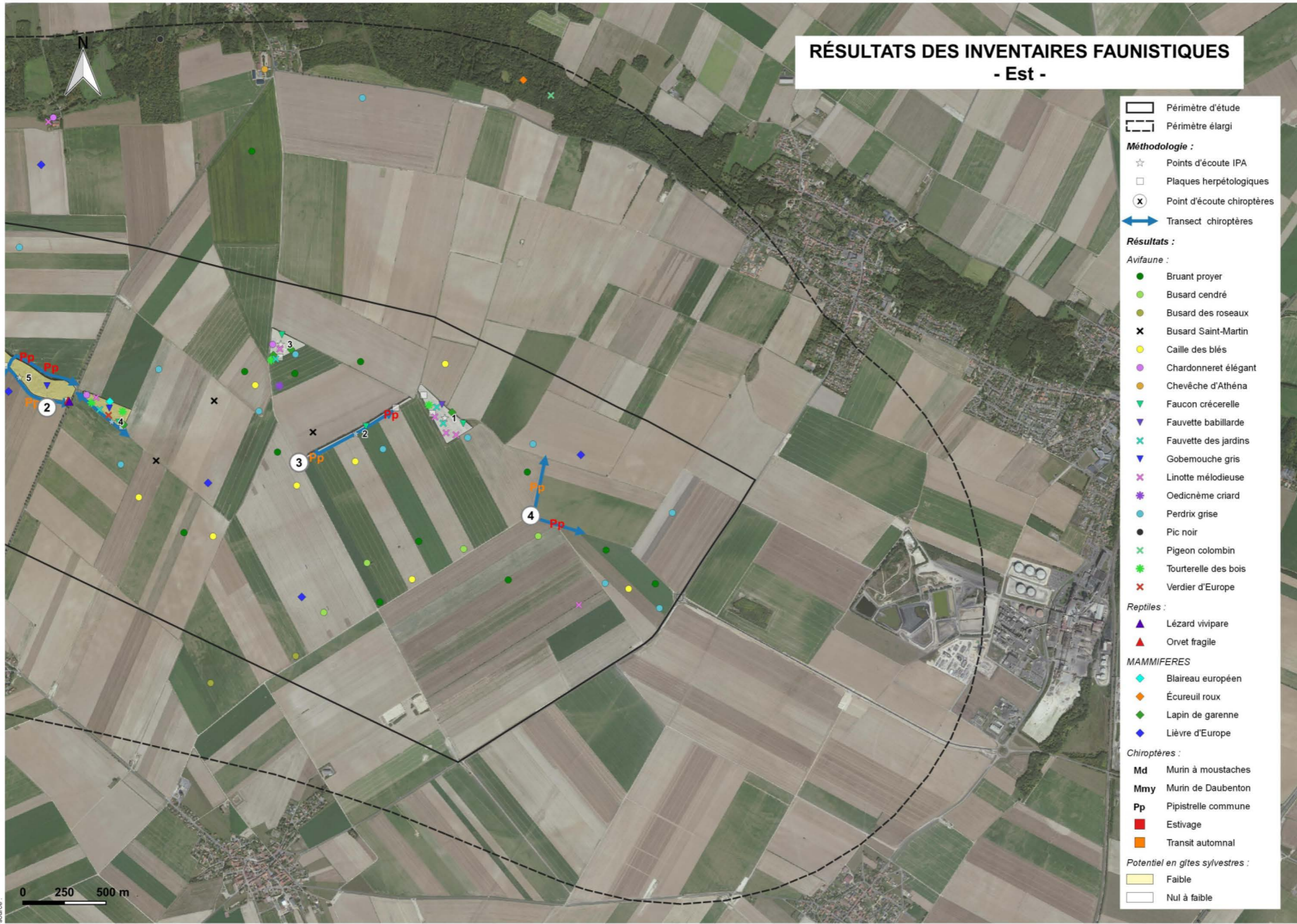
*Espèces d'oiseaux remarquables recensées au sein de l'aire d'étude*

Statut	Nombre d'espèces	Espèces
Annexe I de la Directive européenne « Oiseaux »	4	Busard des roseaux, Busard cendré, Busard Saint-Martin, Cédicnème criard
Espèces en liste rouge nationale (VU)	4	Tourterelle des bois, Verdier d'Europe, Chardonneret élégant, Linotte mélodieuse
Espèces quasi menacées au niveau national (NT)	6	Busard des roseaux, Busard cendré, Faucon crécerelle, Alouette des champs, Fauvette des jardins, Gobemouche gris
Espèces sur liste rouge en Champagne-Ardenne (E : en danger ; V : vulnérable ; R : rare)	4	Busard des roseaux, Busard cendré, Busard Saint-Martin, Cédicnème criard
Espèces sur liste orange en Champagne-Ardenne (AS : à surveiller ; AP : à préciser)	9	Faucon crécerelle, Perdrix grise, Caille des blés, Tourterelle des bois, Alouette des champs, Fauvette babillarde, Gobemouche gris, Bruant proyer

Dans les zones boisées et demi-boisées, on retrouve de l'avifaune (oiseaux), des chiroptères (chauves-souris), l'Écureuil roux, l'Orvet fragile, le Lézard vivipare.

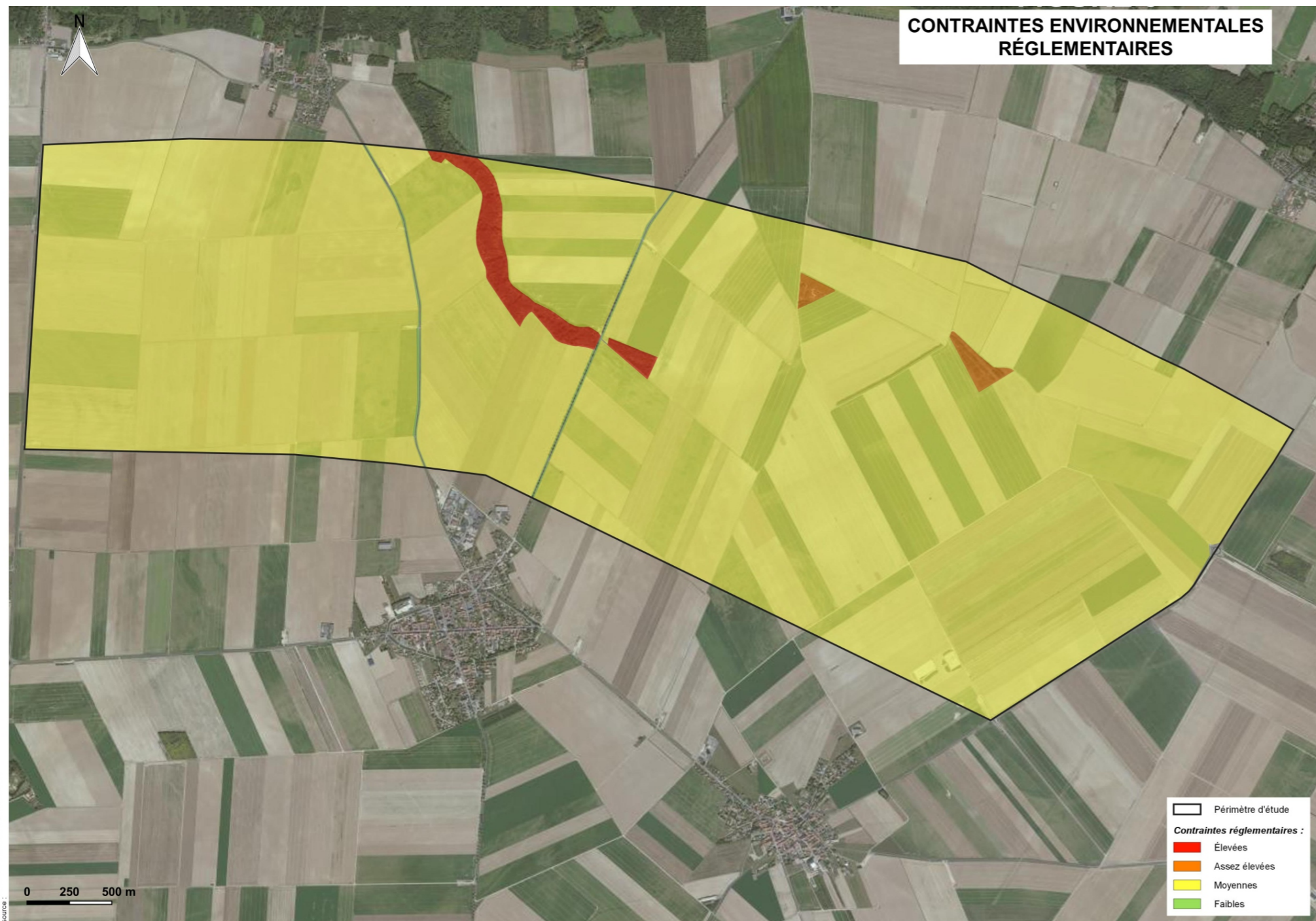
Dans les zones couvertes de cultures, quelques espèces d'oiseaux nichant au sol ont été repérées : Busard cendré, Busard Saint-Martin, Busard des roseaux, Œdicnème criard, Bruant proyer, Bergeronnette printanière.





fond: Service WMS Raster Geoportail Publics  
source

3975\_nuiv\_LRD66RD66\_HabitsBoz



fond : Service WMS Raster Geoportail Publics  
source :

3879\_muni\_R0068RD068\_Contraintes\_egr

l'Atelier des Territoires - Mai 2022

L'ensemble de la zone d'étude présente donc des enjeux assez élevés : les espèces présentes dans les cultures sont peu diversifiées mais patrimoniales et vulnérables ; les espèces présentes dans les boisements sont plus diverses et parfois protégées.

Sur la base de l'étude, on peut identifier le boisement principal du fond de vallon avec de fortes contraintes (nombreuses espèces protégées : oiseaux, reptiles, mammifères (...)) et populations importantes).

Les deux bosquets isolés peuvent être placés en contraintes assez élevées (nombreuses espèces d'oiseaux protégées).

Les cultures abritent des espèces d'oiseaux protégées mais en diversité et en abondance moindre que dans les zones boisées et arbustives (busards...).

Les contraintes environnementales y sont donc jugées plutôt moyennes.

## L'activité agricole et la propriété foncière

Dans le cadre des études préliminaires, les porteurs du projet ont confié à la Chambre d'agriculture et la SAFER (Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural) une étude portant sur le volet foncier et sur le volet exploitations agricoles. Ses conclusions ont été rendues en novembre 2022.

Répartie sur cinq communes, l'aire d'étude couvre près de 2 600 ha, dont plus de 2 500 ha de Surface Agricole Utile (SAU).

### Observations des exploitants agricoles sur le projet

Au moment de l'enquête, les agriculteurs ont eu l'occasion de partager leurs observations relatives au projet de liaison routière. En cas de décision de réalisation de celle-ci, les demandes suivantes ont été exprimées :

- la mise en place d'une « réelle » concertation des exploitations agricoles et des propriétaires ruraux, contrairement à celle menée en 2014 ;
- une écoute de l'expérience des acteurs agricoles présents dans l'aire d'étude ;
- un appui sur les réseaux de routes et chemins agricoles existants pour définir un tracé routier le moins impactant possible pour l'activité agricole ;
- l'évitement d'une emprise démesurée pour la liaison routière ;
- une imperméabilisation des sols limitée au seul besoin de circulation routière ;
- une réflexion sur d'autres alternatives à la création d'une liaison routière pour réguler le trafic des poids lourds dans les villages (horaires, itinéraires de délestage, ...) ;
- une discussion avec les acteurs agricoles de la pertinence de chemins d'exploitation latéraux à l'ouvrage routier.



### L'aménagement foncier agricole

Il est recensé sur l'emprise d'étude 330 comptes de propriété, soit environ 240 propriétaires répartis sur cinq communes. Un état des lieux de ce parcellaire a été réalisé sous forme cartographique.

Concernant le volet exploitations, 63 exploitations agricoles ont été identifiées comme valorisant un ou plusieurs îlots de culture. Ces exploitations ont été enquêtées par la Chambre d'agriculture, par le biais de questionnaires et de permanences.

Par ailleurs, des rencontres ont eu lieu avec les présidents des six associations foncières de remembrement (AFR) recensées sur le périmètre d'étude.

L'enquête a fait ressortir une très grande variabilité de la SAU valorisée par chaque exploitation agricole (entre 1 et 278 ha).

Les principales productions présentes dans l'aire d'étude, couvrant 85% de la SAU, sont :

- les céréales et oléoprotéagineux (blé, orges de printemps et d'hiver),
- la betterave sucrière, valorisée à la sucrerie de Bazancourt (groupe Cristal Union),
- la luzerne, implantée pour une durée de trois ans.

S'ajoutent également la pomme de terre (nécessitant d'être irriguée), le chanvre, ainsi que des productions légumières (d'importance surfacique faible mais aux enjeux économiques forts).

Par ailleurs, un important réseau de canalisations a été développé par le groupe Cristal Union, évacuant principalement les eaux de lavage de la sucrerie, qui sont épandues sur les îlots de culture voisins.

Dans l'aire d'étude, l'ensemble des communes a été concerné par au moins un remembrement depuis les années 1950. Chaque remembrement a généré la création d'une AFR, chargée de réaliser les travaux connexes (création de chemins d'exploitation et d'aires de dépôt de récolte, travaux hydrauliques, ...) puis d'entretenir ce patrimoine commun à l'ensemble des propriétaires et de leurs ayants-droits, et les exploitants agricoles présents dans le périmètre du remembrement.









Au travers des AFR et de leurs membres propriétaires, les exploitants agricoles ont réalisé de lourds investissements financiers pour permettre ces remembrements, en particulier les travaux connexes.

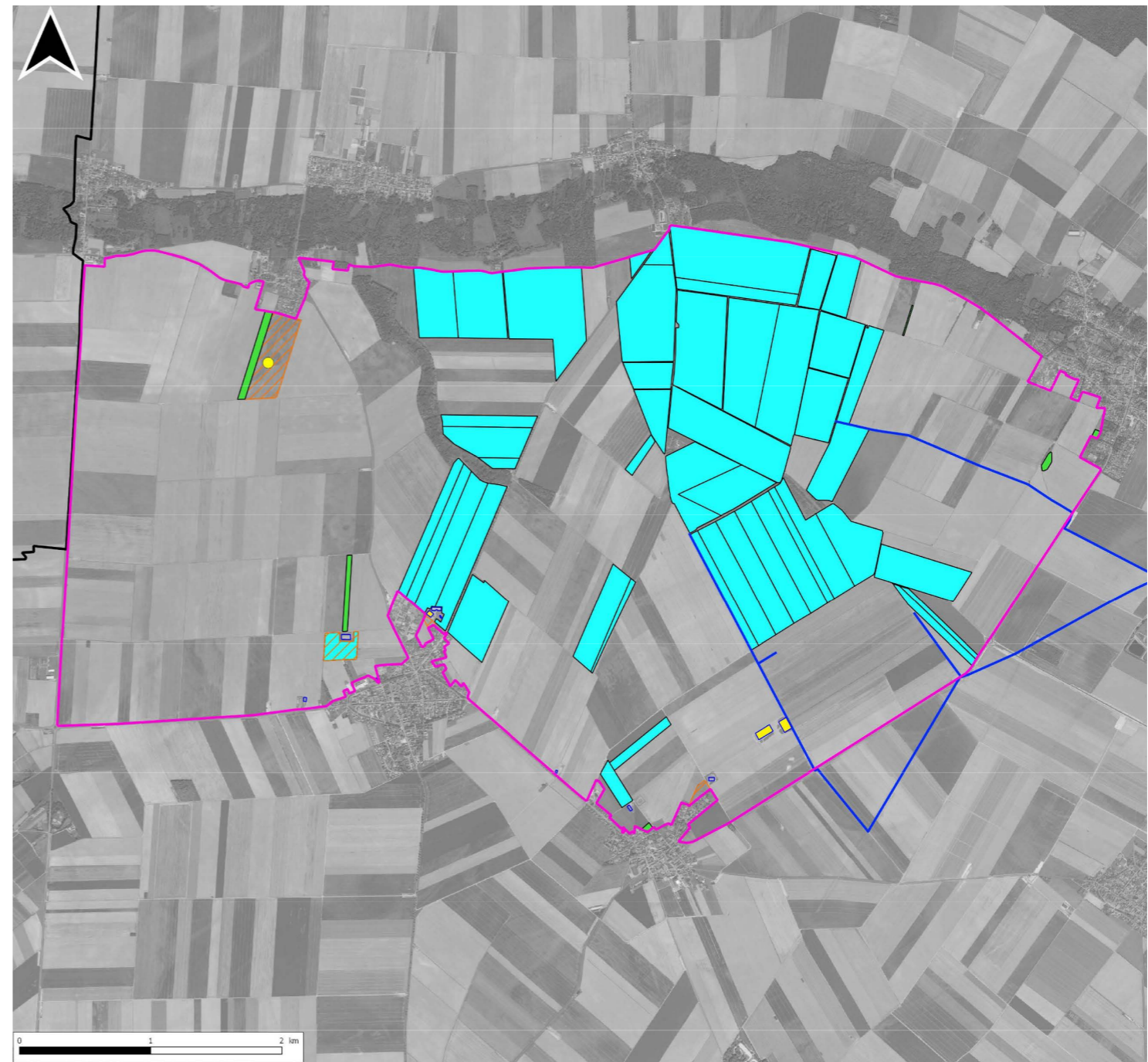
Au 1er janvier 2006, la réglementation relative à l'aménagement foncier rural a été profondément modifiée. Ainsi, le remembrement a disparu au profit de l'Aménagement Foncier, Agricole, Forestier et Environnemental (AFAFE). Depuis cette date, aucune opération d'AFAFE n'a été lancée dans l'aire d'étude.

### Carte des spécificités agricoles

L'enquête auprès des exploitants agricoles a permis d'identifier des investissements agricoles importants et des spécificités, recensés sur cette carte :

#### Légende :

- |  |  |
|--|--|
|  Périmètre étude                    |  Parcelle irriguée                    |
|  Projet de forage irrigation        |  Parcelle en maraîchage ou asperges   |
|  Projet de construction de bâtiment |  Parcelle en certification HVE ou AB  |
|  Bâtiment existant                  |  Réseau de canalisation Cristal Union |





# L'aménagement du territoire et le besoin de mobilité

## L'urbanisation

Le SCoT\* du Grand Reims, approuvé le 17 décembre 2016, s'applique sur le périmètre d'étude. Le Conseil communautaire de la communauté urbaine du Grand Reims a prescrit la révision du SCoT, par délibération du 31 mars 2022.

Les cinq communes identifiées dans le périmètre d'étude ne sont pas toutes régies par les mêmes documents d'urbanisme :

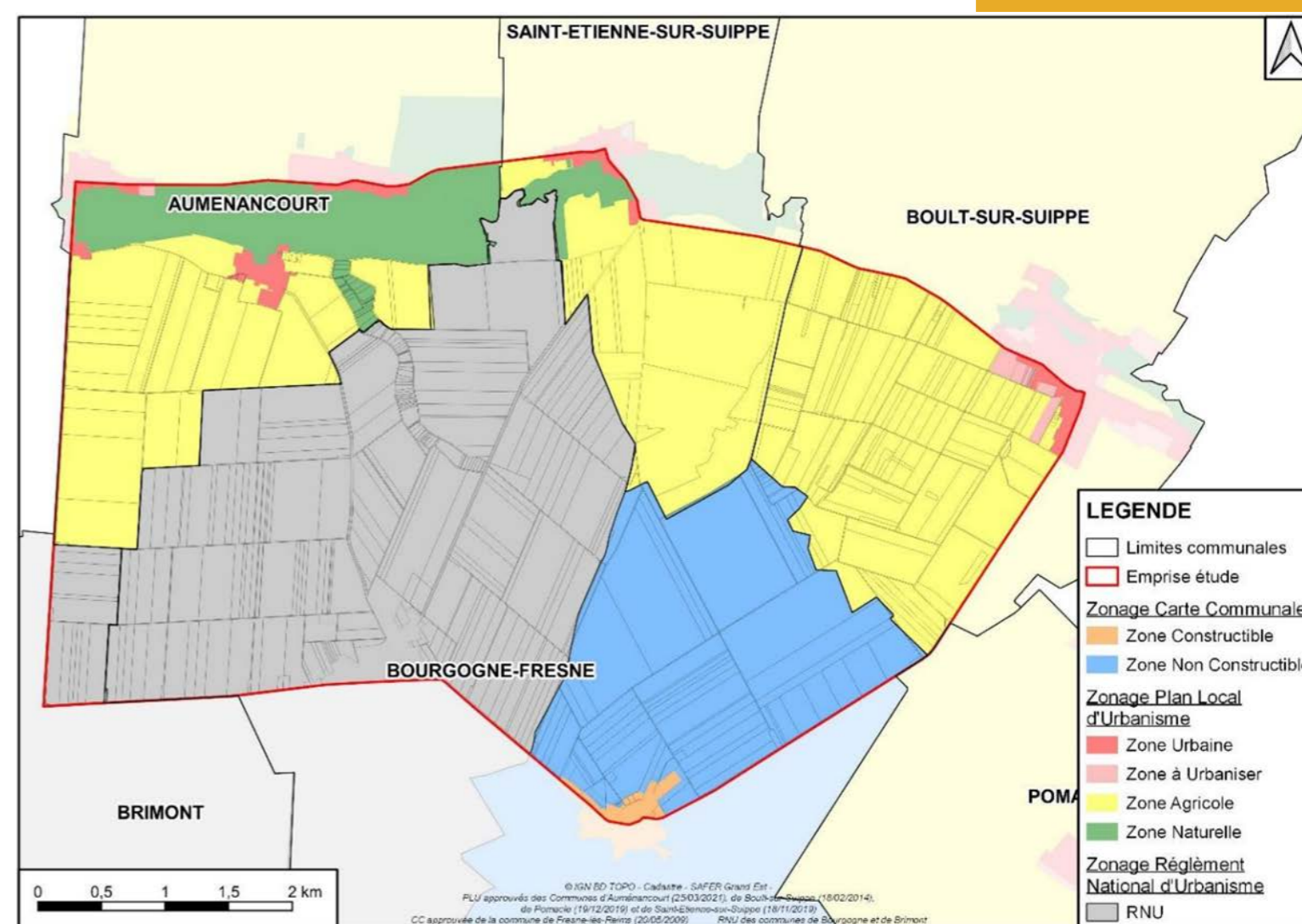
- Auménancourt, Saint-Etienne-sur-Suipe, Boulton-sur-Suipe disposent d'un PLU (Plan Local d'Urbanisme).
- Brimont est conduite par le Règlement National d'Urbanisme (PLU en cours d'élaboration).
- Bourgogne-Fresne a un statut spécifique : c'est une commune dite « nouvelle » née de la fusion des communes de Bourgogne et de Fresne-lès-Reims en 2017. La compétence en urbanisme relève de la Communauté urbaine, et donc un PLU unique n'était pas envisageable dans la mesure où il aurait dilguenté un PLU à l'échelle du Grand-Reims. Aussi, la commune nouvelle de Bourgogne-Fresne a été contrainte de réaliser deux PLU pour chacune des deux anciennes communes. Ces PLU n'ont pas été approuvés et une délibération a été prise en juin 2021 pour redémarrer les procédures. Provisoirement, Bourgogne est soumise au RNU\*\* et la carte communale de Fresne-lès-Reims s'applique. Une enquête publique a eu lieu du 2 janvier au 3 février 2024 pour les deux PLU.

Le périmètre d'étude inclut essentiellement des terres agricoles classées en zone « Agricole » pour les trois communes dotées d'un PLU et en zone « Non-constructible » concernant la carte communale de Fresne-lès-Reims. Au nord-ouest du périmètre, sur les communes d'Auménancourt et de Saint-Etienne-sur-Suipe, un corridor boisé qui suit le cours de La Suipe est classé en zone « Naturelle » avec un branchement qui descend sur la commune de Bourgogne-Fresne. On trouve également plusieurs îlots classés en zones « Urbaine » ou « À urbaniser » sur les trois communes pourvues d'un PLU.

\*SCoT :Schéma de cohérence territoriale

\*\* RNU : Règlement national d'urbanisme

Situation au regard des documents d'urbanisme :



La grande couronne nord-est reste centrée vers Reims et sa première couronne, qui constituent les premiers objectifs de déplacement. La place de la voiture (71%) y est globalement plus importante qu'ailleurs au détriment des modes actifs. La distance moyenne parcourue par jour est supérieure à 39 kilomètres, représentant un temps de trajet de 35 minutes.

Concernant les entreprises de la plateforme industrielle, elles estiment que leur accessibilité en voiture ou en moto est très correcte. Cependant, les transports en commun sont considérés comme un point noir, alors que l'accès via les mobilités actives est jugé médiocre. Ces éléments constituent des freins à l'embauche : l'accessibilité est regardée attentivement par les candidats.

Au vu de cette analyse, Grand Reims Mobilité déploie une offre variée visant à augmenter

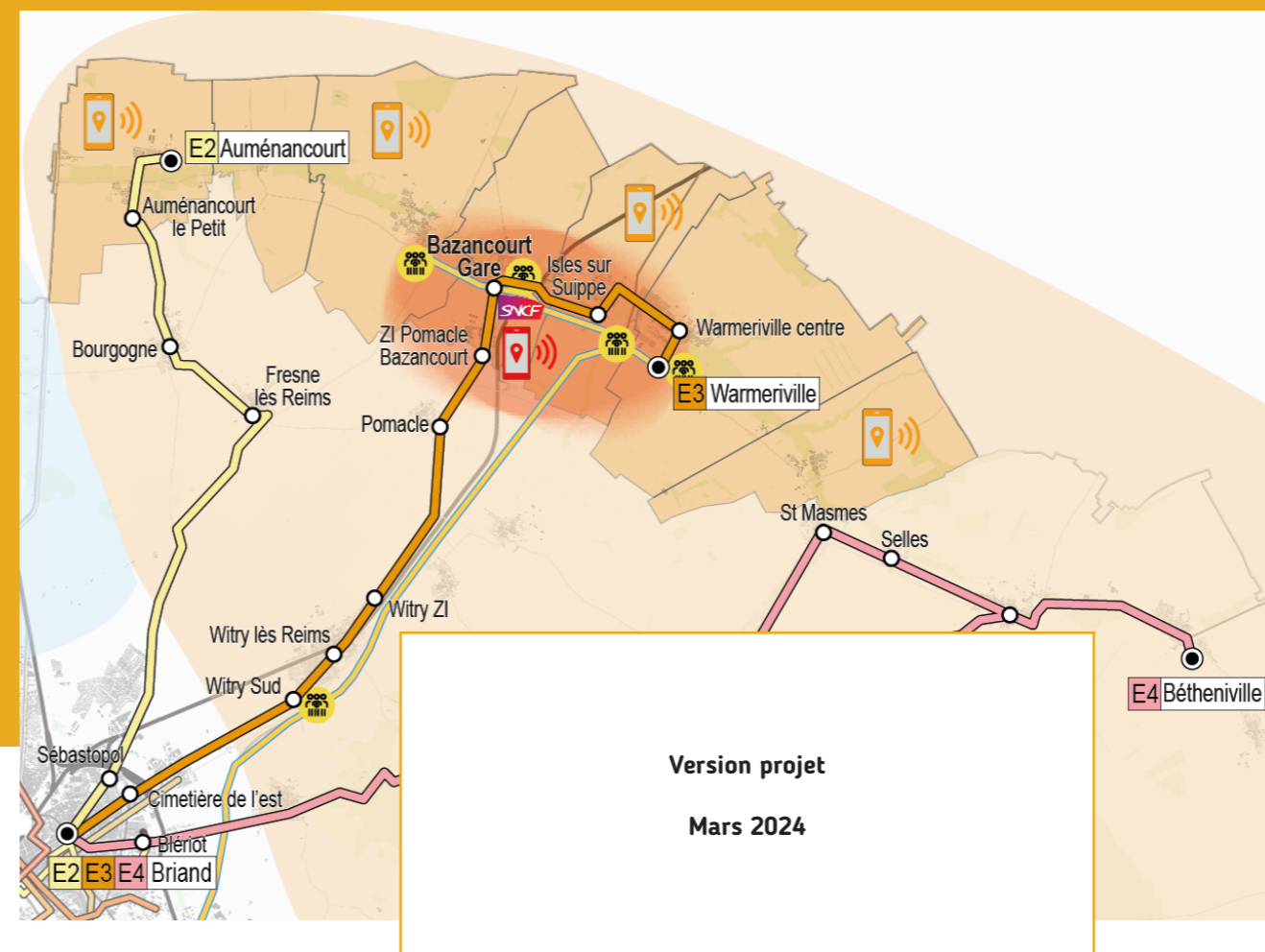
la part des transports en commun et du covoiturage. Cette offre doit contribuer à remplir un des objectifs du PCAET\* « Augmenter la part modale des transports en commun dans les déplacements sur le Grand Reims à 13 % en 2030 contre 9 % en 2021 ».

Il faut également prendre en compte l'objectif « Augmenter la part modale du vélo dans les déplacements sur le Grand Reims à 7 % en 2030 contre 3 % en 2021 ». En libérant certaines routes de la circulation de poids lourds, le projet donne l'opportunité d'étudier la mise en place d'aménagements favorables au développement du vélo, y compris vers la plateforme industrielle.

\*PCAET : Plan climat-air-énergie territorial

## LA NOUVELLE OFFRE DE MOBILITÉ DE LA VALLÉE DE LA SUIPPE (en projet)

- **2 Lignes Express vers l'arrêt Cathédrale**
  - Express 2 : Depuis Auménancourt et desservant Bourgogne et Fresne
  - Express 3 : Depuis Warmeriville et desservant la zone agro-industrielle de Bazancourt-Pomacle, Pomacle et Witry lès Reims
- 1 départ environ toutes les heures de 6h45 à 20h
- **2 zones TAD**
  - TAD de Proximité : Déplacements internes à la zone ou en rabattement sur les lignes Express 2, 3, 4. Réservation jusqu'à 30 minutes avant le départ, avec voyage possible de 6h30 à 20h30
  - TAD de la Zone Industrielle de Pomacle-Bazancourt, en correspondance avec le TER en gare de Bazancourt.
- **2 lignes de covoiturage**  
Permettant de rejoindre Reims Jean Jaurès et Reims Farman depuis Witry lès Reims.



## Un projet au cœur d'enjeux globaux

Le projet de création d'une liaison routière entre la RD74 et la RD966 dans le nord de Reims s'inscrit dans un contexte marqué par des enjeux globaux cruciaux pour la planète. La crise climatique, la perte de biodiversité et la nécessité d'une transition vers une économie plus durable sont autant de défis qui nécessitent une action urgente et concertée.

Dans ce contexte, la mise en œuvre du projet devra tenir compte de ces enjeux majeurs : lutte contre le changement climatique, gestion responsable des ressources naturelles et des matériaux utilisés dans le cadre du projet, réduction au maximum de l'empreinte environnementale du projet en limitant l'artificialisation des sols et en préservant les espaces naturels et les terres agricoles. La concertation préalable constitue une opportunité précieuse pour débattre de ces questions et pour construire ensemble un projet respectueux de l'environnement et des générations futures.

### **Enjeux climatiques et énergétiques : la contribution du projet**

Le changement climatique et la transition énergétique sont des défis majeurs auxquels sont confrontés non seulement notre pays, mais également l'ensemble de l'Union européenne. Dans ce contexte, les efforts visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à promouvoir des modes de transport durables sont devenus des priorités absolues.

En France, la récente adoption de la loi climat marque une étape importante dans la lutte contre le changement climatique, en fixant des objectifs ambitieux de réduction des émissions de CO2 et en encourageant la transition vers une économie plus verte et plus durable. De même, au niveau européen, les nouvelles ambitions en matière de transition énergétique soulignent l'importance de repenser nos infrastructures et nos modes de transport pour les rendre plus respectueux de l'environnement.

Dans ce contexte, notre projet doit prendre en compte ces enjeux en recherchant à optimiser les flux de circulation et en contribuant à la réduction des émissions de CO2 et à la promotion de modes de transport plus durables. La question de la consommation de matériaux et de l'utilisation de matériaux plus écologiques est également cruciale dans la perspective de la transition vers une économie circulaire et respectueuse de l'environnement. Il pourra être envisagé de choisir des modes de construction plus durables et d'opter pour des matériaux à faible empreinte carbone, tout en veillant à minimiser les impacts sur les ressources naturelles et sur l'environnement.

### **Gestion responsable de l'artificialisation : un impératif pour le projet**

L'un des enjeux majeurs soulevés par les parties prenantes, notamment les agriculteurs locaux, pourrait concerner l'impact du projet sur l'artificialisation du territoire. Il est indéniable que l'emprise foncière utilisée pour la première partie de la déviation déjà mise en service a été importante, mais se justifiait pour des raisons environnementales liées à la gestion des eaux pluviales avec la création de noues larges permettant les infiltrations.

Cependant, il est impératif de reconnaître que cette consommation d'espace peut avoir des conséquences sur l'activité agricole, la biodiversité et le paysage local. Dans cette optique, le nouveau projet devra s'efforcer de limiter cette artificialisation. En outre, il devra désormais répondre aux nouvelles obligations liées au Zéro Artificialisation Nette, qui vise à compenser toute artificialisation des sols par une restauration équivalente d'espaces naturels. Cette obligation renforce la nécessité de trouver des solutions alternatives pour réduire l'impact du projet sur les terres agricoles et les espaces naturels. Il devient ainsi crucial d'explorer des options qui permettent de concilier les impératifs de développement routier avec la préservation des écosystèmes locaux.

La recherche de la meilleure intégration du projet dans son environnement, en limitant au maximum l'empreinte foncière et en préservant les équilibres écologiques, sera au cœur de la réflexion et de la concertation préalable.

Les échanges avec les parties prenantes, notamment les agriculteurs et les acteurs locaux, sont essentiels pour identifier les solutions les plus appropriées et garantir la durabilité du projet dans le respect des enjeux environnementaux et socio-économiques du territoire. Le cas échéant, une étude au titre de la compensation agricole sera mise en œuvre.

## Passage aux 48 tonnes : un équilibre entre contraintes et opportunités

L'expérimentation du passage aux 48 tonnes, initiée par la sucrerie Cristal Union présente sur le site de Bazancourt-Pomacle, représente un défi supplémentaire en matière d'impact sur les infrastructures routières et sur l'environnement. Cette évolution suscite légitimement des interrogations quant à ses implications sur la sécurité routière, la préservation des routes et des ouvrages d'art, ainsi que sur les émissions de polluants atmosphériques.

Cependant, il convient de nuancer cet impact en considérant les potentiels avantages qu'elle offre. En effet, l'augmentation de la capacité de transport des poids lourds peut contribuer à limiter le nombre de véhicules circulant sur les routes, réduisant ainsi les nuisances liées à la circulation, telles que le bruit et la congestion. Par conséquent, le passage au 48 tonnes pourrait conduire à une diminution globale des émissions de gaz à effet de serre et à une amélioration de la qualité de l'air, en réduisant le nombre de trajets nécessaires pour transporter une même quantité de marchandises.

Dans cette perspective, le projet de liaison routière devra intégrer cette évolution en anticipant les besoins en termes d'infrastructures adaptées et en prévoyant les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et la durabilité des routes, tout en veillant à minimiser les impacts sur l'environnement et sur la qualité de vie des riverains. La concertation préalable permet d'échanger et de débattre de ces questions avec l'ensemble des parties prenantes, dans le but de construire ensemble une solution équilibrée et respectueuse de l'environnement.

## L'avenir du transport routier

Le transport routier représente plus de 80% du transport de fret en France. Cette part largement majoritaire devrait se maintenir sur le long terme, même si l'utilisation du chemin de fer et du transport fluvial, en particulier pour les transports massifiés, devrait progresser.

Le transport de fret routier représente 10% des émissions de gaz à effet de serre (GES), à comparer à 20% pour le transport routier des personnes, par exemple. Cependant, il représente également 99% des émissions de GES du transport de marchandises, le 1% restant étant partagé par le fer et le fluvial.

Pour diminuer son empreinte environnementale et assurer son avenir, le transport routier dispose de plusieurs axes d'amélioration :

- Faire évoluer son mode de propulsion, par l'utilisation renforcée de biocarburants, d'hydrogène ou de motorisation électrique, dont les premières commercialisations ont débuté au début de la décennie. Le poids maximum autorisé des poids lourds de 44 tonnes permet de supporter le poids de piles à combustible ou de batteries. Le développement de ce type de camions permettrait de diminuer les émissions de GES, ainsi que les nuisances sonores des moteurs.
- Développer les « méga-camions ». L'utilisation de véhicules jusqu'à 60 tonnes a été autorisée récemment par l'Europe. Le texte prévoit d'autoriser automatiquement entre états voisins consentants, qui les acceptent déjà sur leur territoire, la circulation de ces géants mesurant jusqu'à 25 mètres. Ce n'est pas le cas de la France qui se dit, pour l'instant, opposée à cette circulation. Il convient en effet de tenir compte de la géométrie des routes françaises qui comprennent de nombreux ronds-points par exemple. On peut ainsi supposer que leur circulation serait limitée à certaines voies si leur développement était finalement envisagé. Les promoteurs de ce mode de transport mettent en avant une diminution de 25% de l'émission de GES par tonne transportée qui peut s'expliquer par un rapport « charge utile/poids à vide » plus favorable.

Sources : « étude prospective 204-2060 des transports et des mobilités » réalisée par le CGEDD et France Stratégie.

# LES SOLUTIONS PRÉ-ÉTUDIÉES

## Pourquoi une route ?

Le projet de création d'une liaison routière de contournement de Bourgogne-Fresne et de Boulton-sur-Suippe a fait l'objet d'une première phase d'études dites préliminaires. Elles visent à définir les caractéristiques principales du projet au regard des objectifs poursuivis et des principales contraintes existantes.

## Les solutions alternatives

Préalablement à l'étude d'un projet d'aménagement d'une voie nouvelle, des alternatives sont présentées ci-dessous :

> La mise en place d'une bande porteuse desservant la sucrerie depuis une ou plusieurs zones de stockage de betteraves :

Cette solution présente des impacts en terme paysager, d'emprise foncière, d'investissement et d'entretien. Elle pourrait consister à relier, via une bande porteuse, une plateforme de stockage en bordure de la RD966 jusqu'à la sucrerie, sur une longueur d'une dizaine de kilomètres environ. Cette solution ne serait pas portée par une collectivité. Elle resterait à approfondir avec les industriels pour avoir des compléments (faisabilité, coût...). On remarquera qu'une telle installation serait capable de gérer les flux de betteraves provenant de l'ouest et entrant dans la sucrerie, mais pas les flux sortants (produits finis, pulpe, écume...), ni les transports d'autres matières qui ne sont pas destinées à la sucrerie.



Les études préliminaires sont aussi l'occasion d'examiner plusieurs solutions pour atteindre les objectifs visés en tenant compte des enjeux locaux.

Les études préliminaires ont permis de définir différentes options de tracé et une première évaluation de leurs implications, aussi bien en termes de coûts, de complexité technique, d'effets sur le parcellaire agricole et sur l'environnement.

> Le renforcement des chemins d'association foncière et leur utilisation par les transporteurs lors de la campagne betteravière :

Cette solution consisterait en un renforcement structurel et la mise hors gel des chemins (d'Association Foncière ou communaux) existants, permettant ainsi de recevoir le trafic poids lourds durant la campagne betteravière. La largeur roulable ainsi aménagée pourrait être soit de 4 m (largeur chemin existant), avec la création d'aires de croisement, ou portée à 6 m, via des acquisitions foncières. Cette solution présente des inconvénients, telle qu'une gestion des conflits d'usage entre engins agricoles, poids lourds, et potentiellement usagers non autorisés, mais également des contraintes juridiques (domanialité, pouvoirs de police, gestion et entretien, viabilité hivernale...). Le coût estimé pour cette solution, sur un linéaire de 9 km, est de 7 M€ TTC.

**Ces solutions alternatives ne sont pas davantage développées dans le présent dossier, qui présente des principes d'aménagement de type voie nouvelle, mais restent dans le champ de la concertation.**

> Une utilisation renforcée du chemin de fer :

Un barreau ferroviaire permet de raccorder l'usine Cristal Union au réseau ferré. Son utilisation reste néanmoins soumise à de fortes contraintes d'exploitation. Cette solution apporte également une contrainte de chargement et de livraison en un seul point, contrairement à la route.

## L'option 1

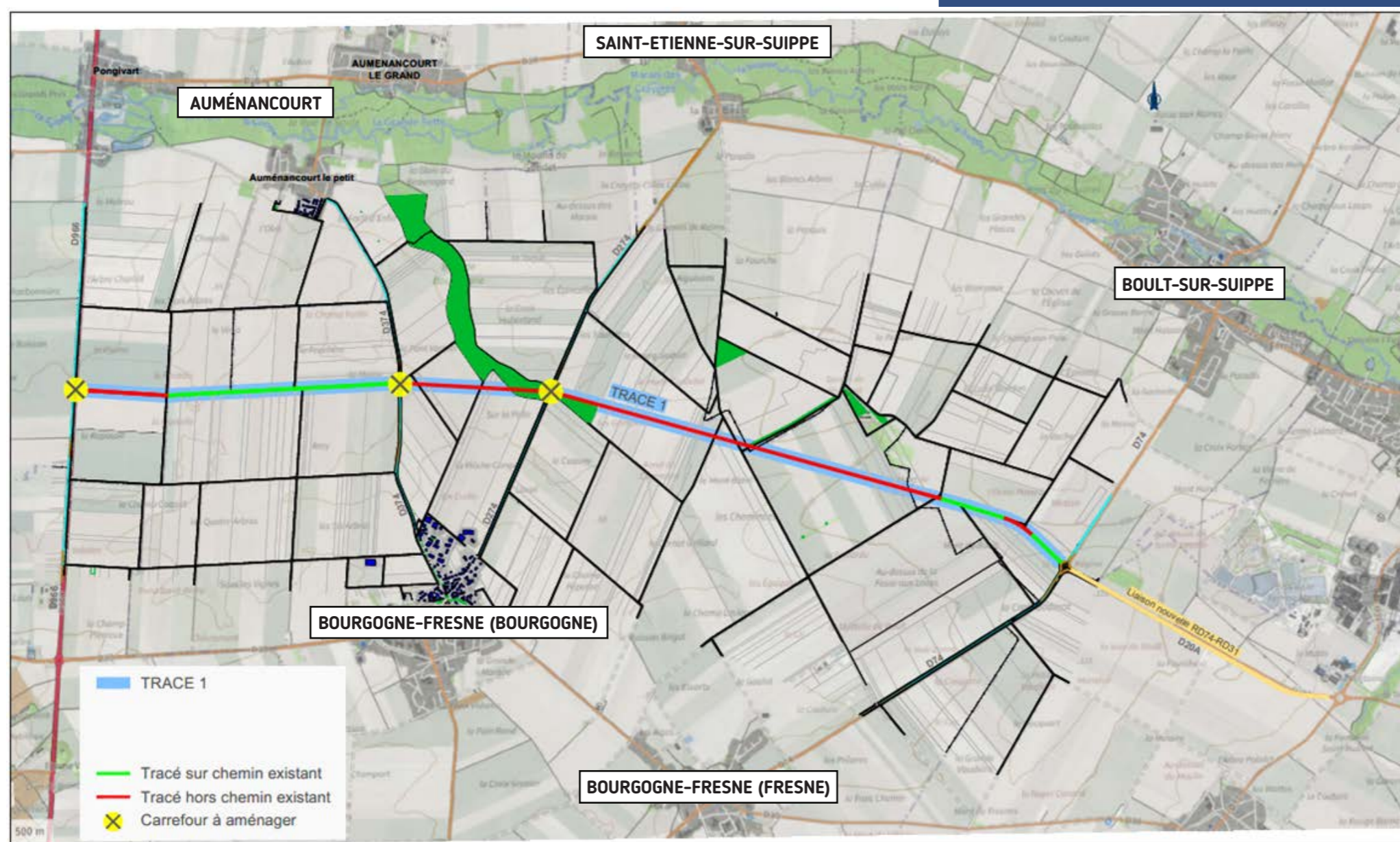
Il s'agit d'un tracé direct entre le giratoire existant sur la RD74 et la RD966. Il comporte peu de virages et se raccorde au giratoire créé lors de la construction de la RD20A prolongée.

Il nécessite la création de 3 carrefours et n'optimise pas le parcellaire agricole, en particulier en utilisant peu les chemins existants.

Par son positionnement sur la RD966 à mi-chemin entre Auménancourt et Brimont, il est attractif pour les transporteurs et minimise fortement les nuisances pour les habitants des villages.

## L'option zéro projet

Également appelée option de référence, cette option consiste à ne pas créer de nouvelle route (= absence de projet). Elle est analysée dans les tableaux multicritères, ce qui contribue à étudier l'opportunité du projet.



## Les projections de trafics

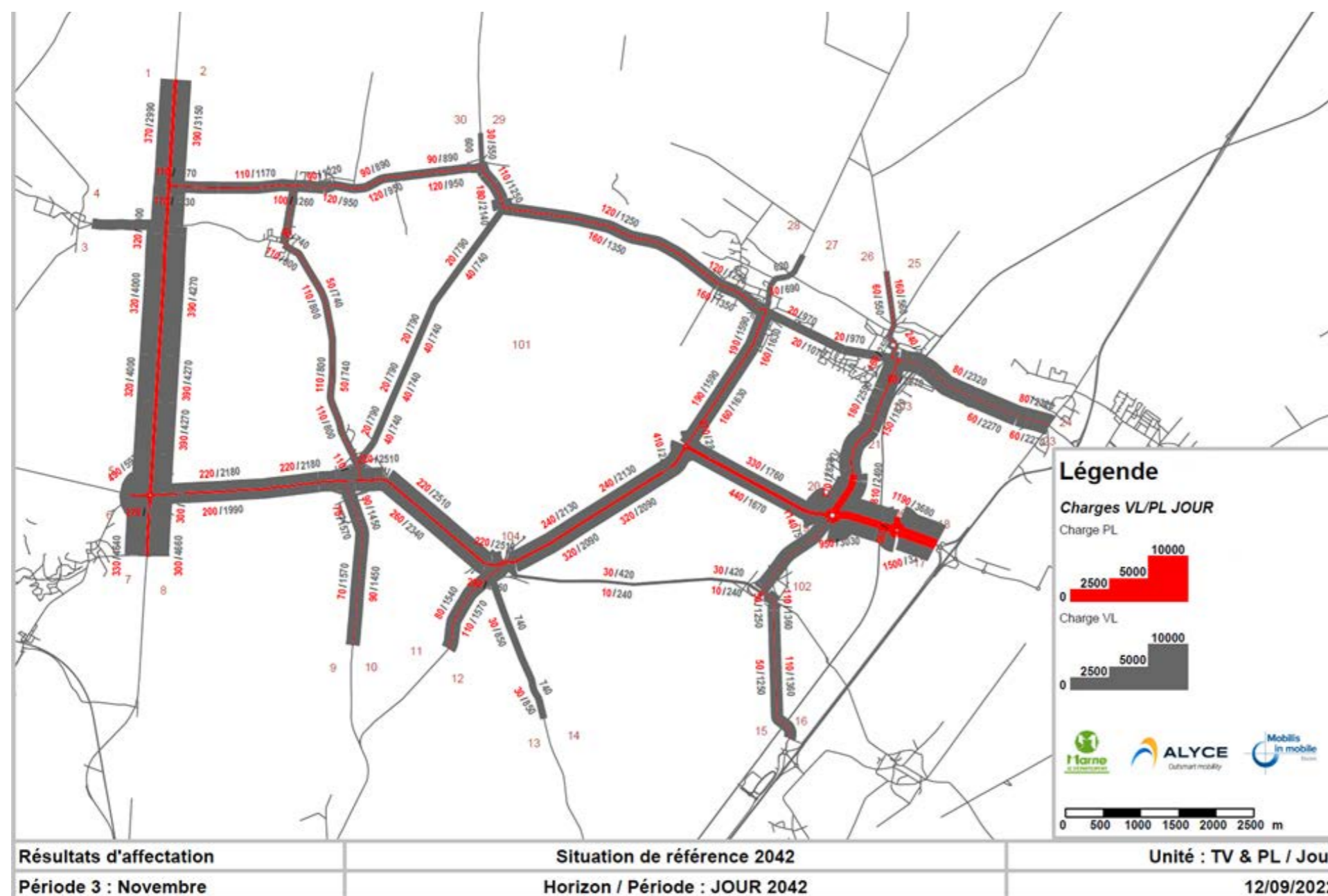
L'étude de trafic a consisté en une simulation de l'état du trafic à différents horizons : 2027 et 2042.

Les hypothèses de croissance de trafic prises en compte sont celles du scénario AME « Avec Mesures Existantes » de la Stratégie Bas-Carbone (SNBC), soit +0.5 % /an pour les flux véhicules légers et +1.5 % /an pour les flux poids lourds.

Dans ces conditions, le trafic à l'horizon 2042 aura augmenté de +11 % pour les véhicules légers et de +36 % pour les poids lourds.

Ces projections ne prennent pas en compte les effets de la création de la ZAC.

### Trafic prévisionnel véhicules légers et poids lourds Période 3 (2042)

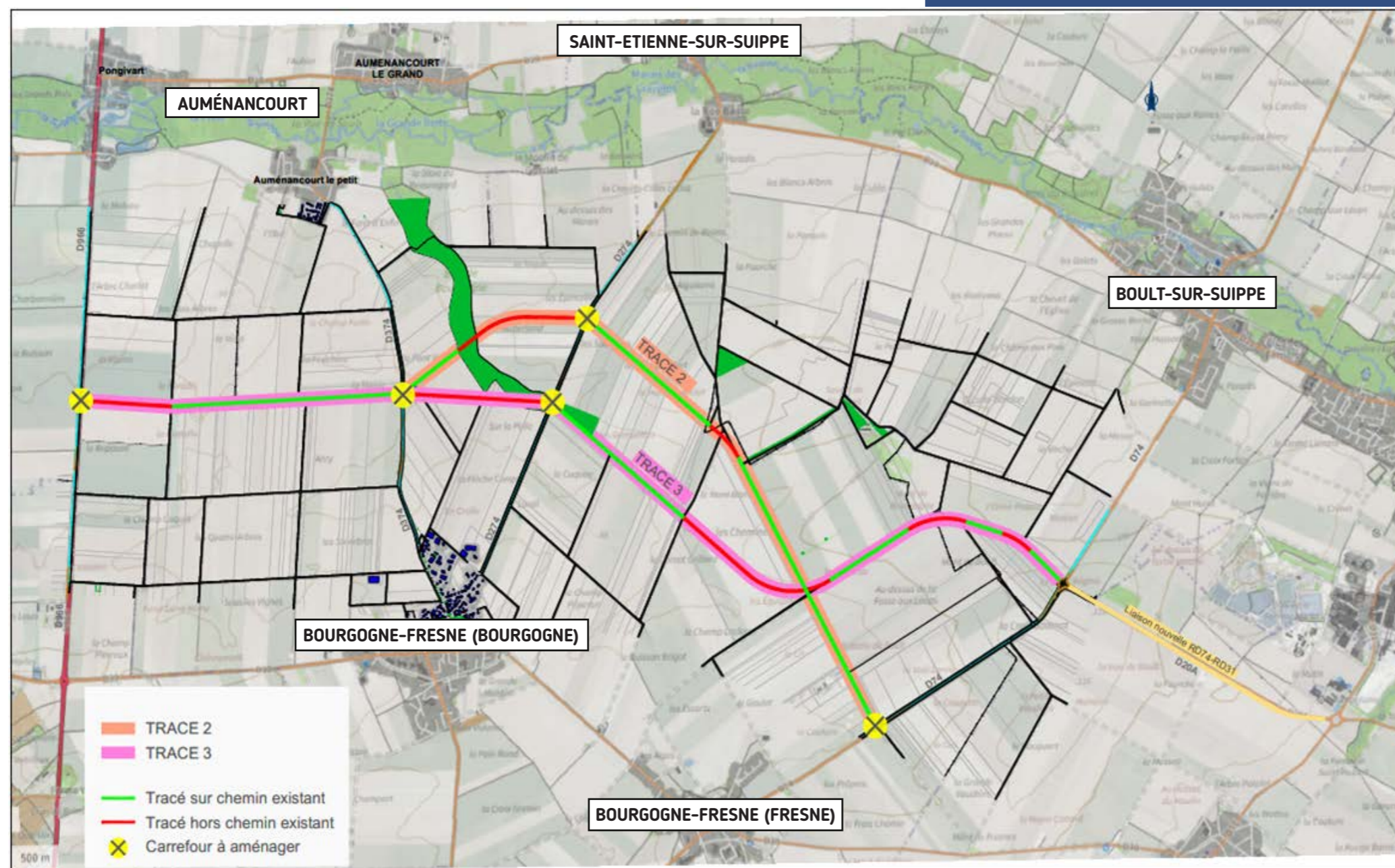


## L'option 2

Elle est composée de deux sous variantes de tracés s'appuyant sur le réseau de chemins agricoles existants, ce qui permet de limiter l'impact sur les parcelles agricoles. En contrepartie, le tracé est plus long et sinueux que dans l'option 1.

**Le tracé 2** : tracé intégrant la création d'un nouveau giratoire sur la RD74, empruntant en partie des chemins d'association foncière, traversant le bois, puis rejoignant la RD966.

**Le tracé 3** : tracé depuis le giratoire existant sur la RD74, empruntant en partie des chemins d'association foncière, longeant le bois par le sud, jusqu'à la RD966.

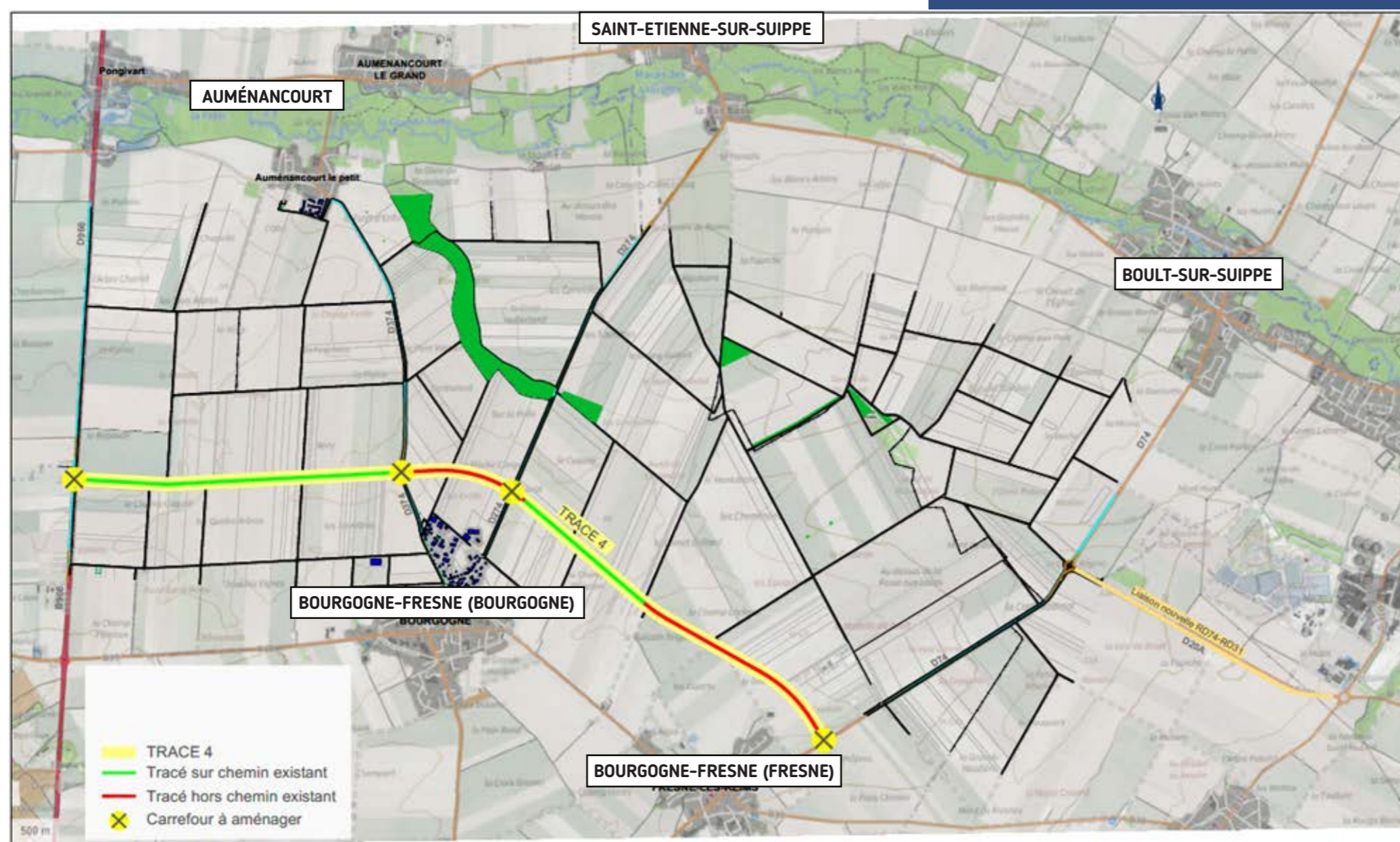




## L'option 3

**Le tracé court - tracé 4** : tracé utilisant la RD74, intégrant la création d'un nouveau giratoire sur cette RD74, et empruntant en partie des chemins d'association foncière pour rejoindre la RD966.

Cette option se rapproche de Bourgogne-Fresne, et son raccordement à la RD966 est relativement au sud, ce qui peut limiter son intérêt pour les transporteurs venant du nord et transitant actuellement par Auménancourt, Saint-Etienne-sur-Suipe et Boul-sur-Suipe.



### A noter

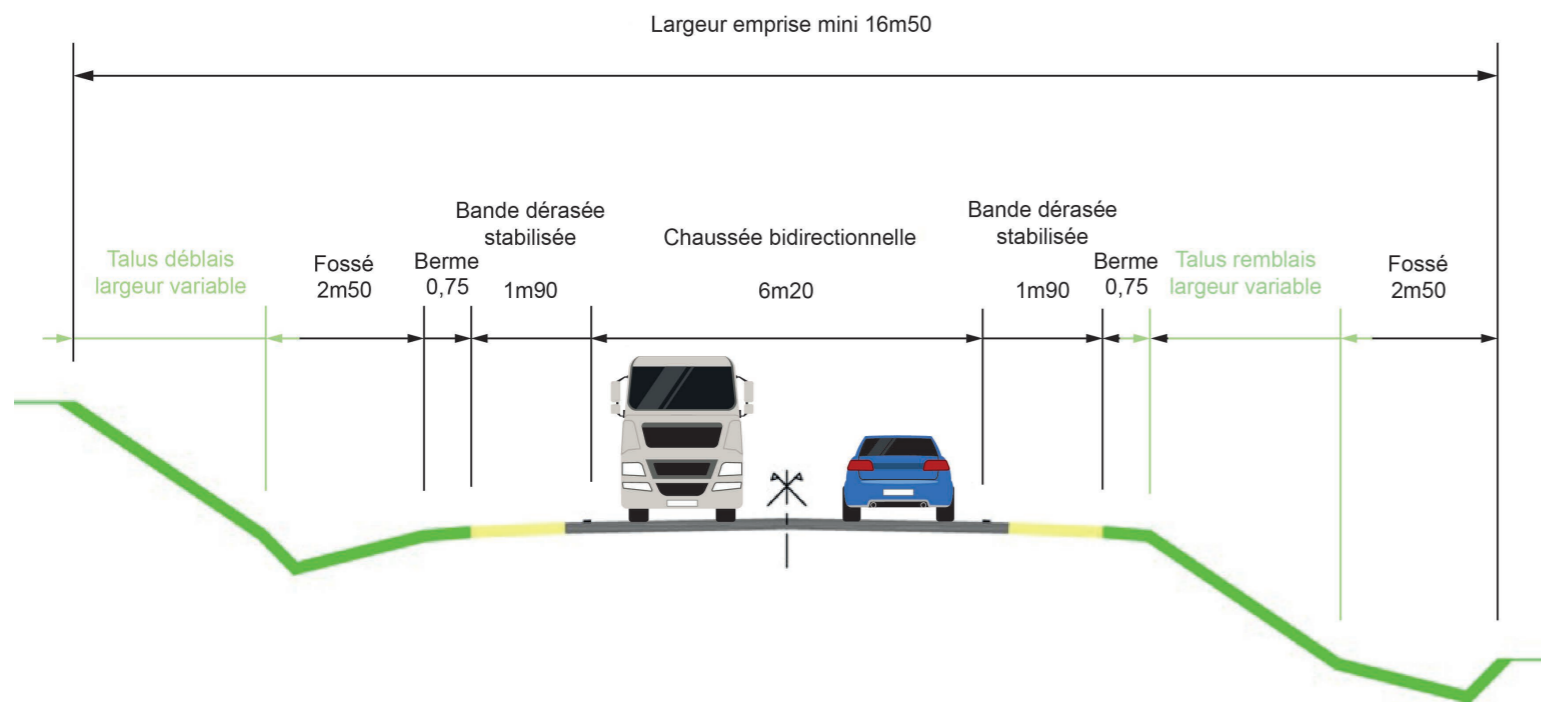
Lors de la concertation précédente, une proposition consistant à contourner Bourgogne et Fresne par deux petits contournements distincts se raccordant à la route actuelle avait été émise. Son étude détaillée n'a pas été mise en œuvre en raison de la complexité de gestion des parcelles agricoles que cela aurait engendré et d'une diminution des nuisances jugée insuffisante.

## Les principes communs d'aménagement

### Le profil en travers

Le projet doit permettre la circulation sécurisée du flux de poids-lourds recensé dans l'étude de trafic. Le profil de la liaison routière projetée serait ainsi le suivant : une route bidirectionnelle, à 2 fois 1 voie, d'une largeur de 6.20 m, avec de chaque côté une bande dérasée stabilisée de 1.90 m, une berme (accotement non stabilisé) de 0.75 m de large et un fossé large de 2.50 m.

Des itinéraires cyclables pourraient être mise en place, passant à travers les villages pour lesquels le trafic poids lourds serait atténué.



### La gestion de l'eau

La gestion de l'eau est règlementée par les articles L211-1 et suivants du code de l'environnement, qui visent à préserver la ressource en eau et à en favoriser une gestion équilibrée. Le projet doit également respecter les orientations en termes de gestion des eaux pluviales du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie. Enfin, le Département s'appuie sur la note de doctrine « la gestion des eaux pluviales en région Grand Est » rédigée par le Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Grand Est. Le principe général à privilégier est l'infiltration au plus près du lieu du projet, en restituant l'eau au milieu hydraulique superficiel.

A ce stade des études, le projet prévoit la collecte et l'infiltration des eaux de ruissellement grâce à des fossés latéraux enherbés menant, si besoin, à des bassins d'eaux pluviales.

La création de routes en déblais ou en remblais est par ailleurs susceptible de perturber les conditions d'écoulement des eaux de surface (bassin versants). Les études à venir devront également permettre de définir précisément les ouvrages (buses, drainages) à mettre en place pour garantir un bon écoulement des eaux superficielles.

### Les réseaux

Tous les réseaux existants aériens ou enterrés (eau, électricité, télécom...) interceptés par le tracé du projet seront rétablis.

### Les carrefours

La future liaison routière intercepte plusieurs infrastructures routières existantes et en particulier les routes départementales n° 966, 374, 274 et 74.

A ce stade du projet, il est privilégié l'aménagement de carrefours giratoires à ces intersections. Ce type d'aménagement permet de sécuriser les intersections en incitant les usagers à ralentir à leur approche, tout en maintenant une bonne fluidité de circulation, y compris pour les voies secondaires.

# L'ANALYSE COMPARATIVE DES SCÉNARIOS ET LEURS INCIDENCES POTENTIELLES

L'analyse globale compare l'ensemble des tracés évoqués précédemment, mais également l'option consistant à ne pas créer de nouvelle route (= absence de projet).

## Le milieu physique

### La topographie, la géologie, le réseau hydrographique

A ce stade des études et considérant le niveau faible des enjeux relevant de la topographie, de la géologie et du réseau hydrographique, ces paramètres ne sont pas pris en compte dans l'analyse comparative des variantes de tracés.

## Le milieu naturel et la biodiversité

L'analyse comparative de l'impact environnemental, établie par le bureau d'études environnement, fait ressortir les points suivants :

- La variante la moins impactante est le tracé 4 avec un impact qualifié de faible à moyen. Les principaux impacts attendus sont sur les espèces d'oiseaux de milieux ouverts avec les effets, bien que limités, de l'aménagement foncier potentiel. Il pourrait en effet conduire à un appauvrissement des milieux par agrandissement des parcelles, homogénéisation des habitats et réduction des surfaces enherbées ainsi que par les risques de collision de ces espèces à la mise en service de la route. Aucune destruction d'habitats boisés ou de continuités écologiques ne sera en revanche avérée pour ce tracé.
- Le tracé 2 présente un impact global qualifié de moyen. Il présente l'avantage de réutiliser en grande partie les chemins existants ce qui devrait conduire à des aménagements fonciers limités. En revanche, le tracé traverse une zone boisée ce qui devrait altérer la continuité écologique, détruire une partie des habitats utilisables par la faune (avifaune, mammifères principalement) et engendrer des risques de collision pour cette faune inféodée aux milieux fermés, en plus de ceux subsistant pour les espèces d'oiseaux typiques de cultures, pour les parties du tracé en milieu ouvert.
- Le tracé 3 présente un impact global jugé assez fort. En plus de détruire des zones boisées sur des surfaces assez importantes, habitats propices à la faune, sa longueur et sa faible réutilisation des chemins existants pourraient conduire à des aménagements fonciers conséquents, pouvant entraîner des modifications dans la composition des habitats de l'avifaune inféodée aux milieux ouverts (appauvrissement des milieux, perte de l'hétérogénéité actuellement propice aux espèces). Des risques de collision sont également à noter pour les espèces des milieux boisés et des milieux ouverts.

- Le tracé 1 présente les mêmes inconvénients que le tracé 3 avec des effets accentués (plus forte surface à déboiser, plus faible réutilisation de chemins agricoles existants pouvant entraîner des modifications majeures pour les habitats de l'avifaune des milieux ouverts). Son impact global peut être qualifié de fort.

## L'environnement humain

Afin de juger l'impact des différents tracés, il a été pris en compte de façon globale l'impact sur la santé humaine (nuisance sonore et pollution de l'air) et les paysages (proximité des habitations).



## Éviter, Réduire, Compenser : une opportunité pour un chantier exemplaire

Si les travaux sont réalisés, et quel que soit le scénario retenu, la doctrine « Éviter, Réduire, Compenser » sera mise en œuvre.

A ce stade des études, on peut citer les exemples suivants :

### Éviter

- Adapter la période des défrichements et travaux pour éviter les périodes de nidification, de reproduction, et éventuellement d'hivernage.
- Vérifier l'absence de chiroptères sur le tracé retenu, et s'ils sont présents, adapter les méthodes pour leur donner l'opportunité de se déplacer.
- Confirmer l'absence de zone humide par des sondages complémentaires sur le tracé retenu.

### Réduire

- Limiter l'emprise des travaux au strict nécessaire par des barrières physiques.
- Être vigilant pour ne pas importer de plante invasive (par les engins ou des apports de terre par exemple).
- Pour limiter les risques de collision avec la faune en phase d'exploitation, la conception de la route pourra comprendre des merlons ou des haies hautes, et éviter des passages en remblais. Un entretien régulier et une vitesse limitée pourraient compléter ce dispositif.

### Compenser

- Si des habitats favorable à certaines faunes sensibles sont affectés par le projet, il est possible de recréer des habitats semblables à proximité, au travers d'acquisitions foncières et/ou de conventions avec les agriculteurs.
- Des actions de sauvegarde des nichées de busards, dont la présence est probable sur le territoire du projet, peuvent également être envisagées.

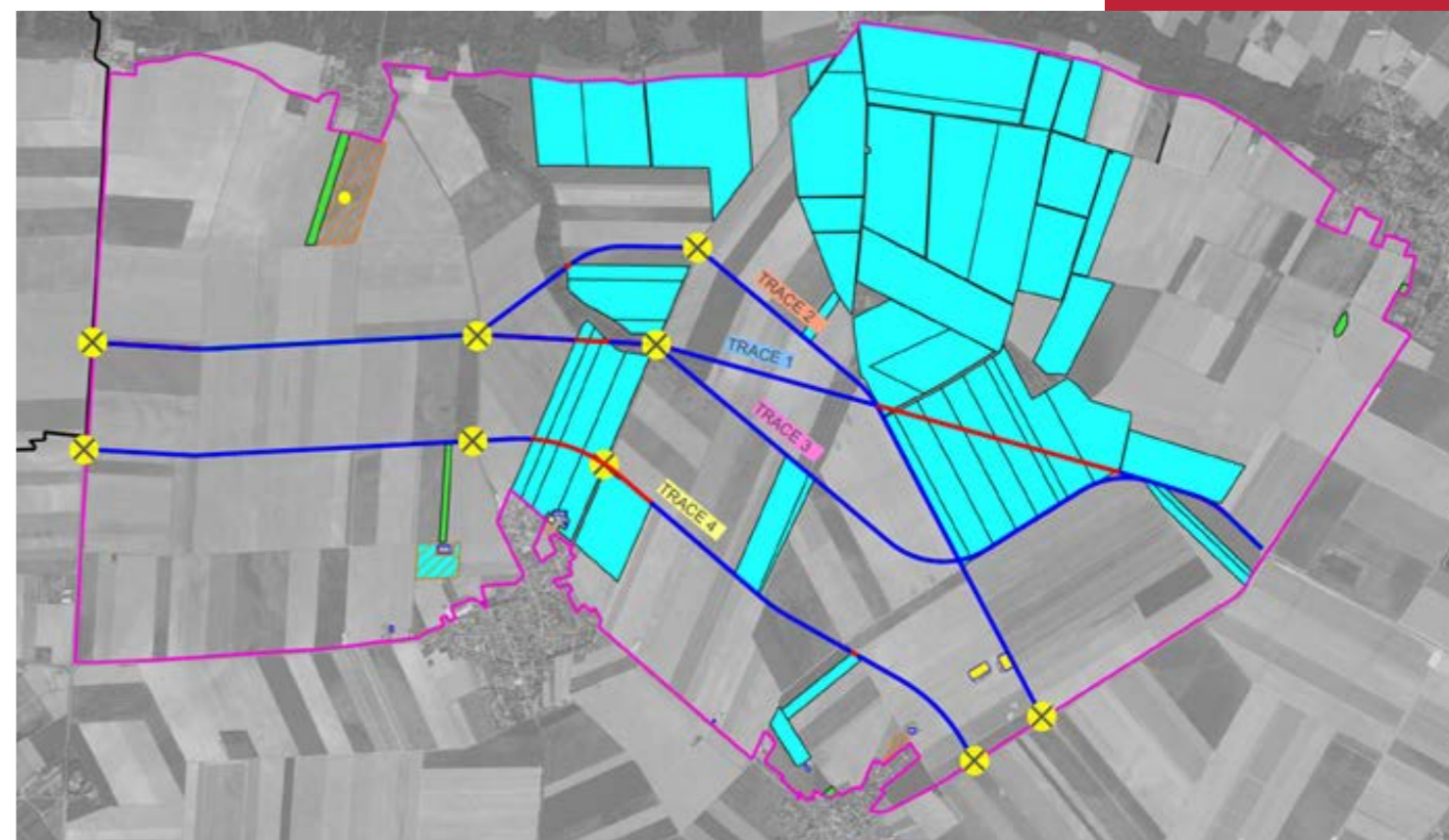
Enfin, tant pendant la période de travaux qu'après la mise en exploitation, des suivis écologiques sont envisagés.



## L'activité agricole

Afin de juger de l'impact des différents tracés sur l'activité agricole, il a été pris en compte les sous-critères suivants :

- le linéaire du tracé, considérant que plus le linéaire est grand plus la surface agricole sera impactée ;
- le linéaire de chemin emprunté et réciproquement le linéaire de tracé hors chemin agricole existant, considérant que plus le tracé emprunte de cheminement agricole moins il déstructure le parcellaire ;
- le linéaire de tracé impactant les spécificités agricoles telles que recensées sur la carte correspondante.



	Absence de projet	Tracé 1 <i>Tracé direct</i>	Tracé 2	Tracé 3	Tracé 4 <i>Tracé court</i>
Linéaire de tracé (m)	0	7220	7300	7700	6000
Linéaire de tracé hors chemins agricoles (m)	0	4820	1930	3615	2550
Linéaire de tracé sur chemins existants (m)	0	2400	5370	4085	3450
Linéaire de tracé impactant les zones de spécificités agricoles (m)	0	1705	45	205	865
<b>Analyse Globale</b>					

	Très satisfaisant
	Satisfaisant
	Peu satisfaisant
	Insatisfaisant

## Le trafic

L'étude de trafic a consisté également en une simulation de l'état du trafic à différents horizons et selon les différents scénarios de tracés.

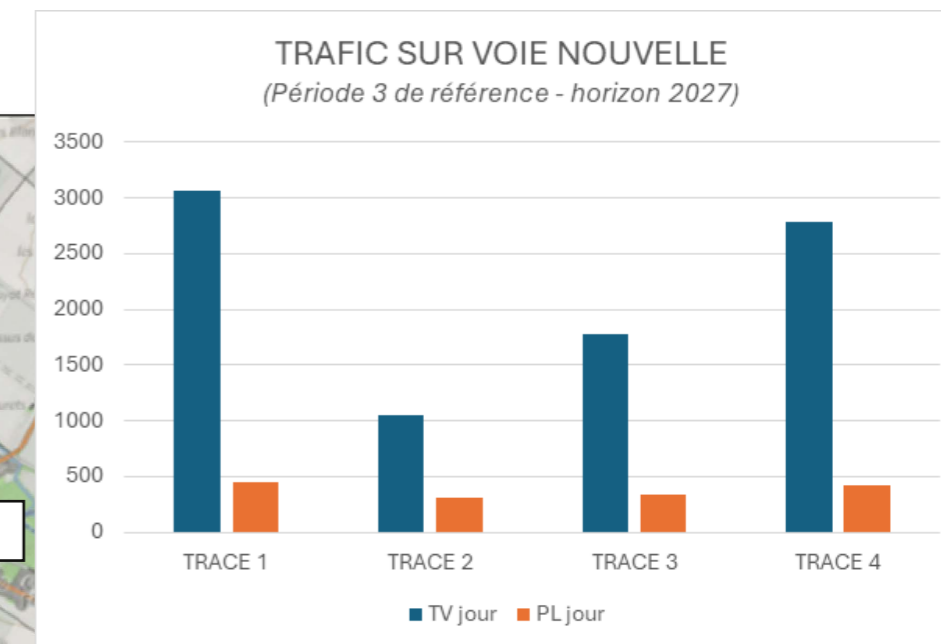
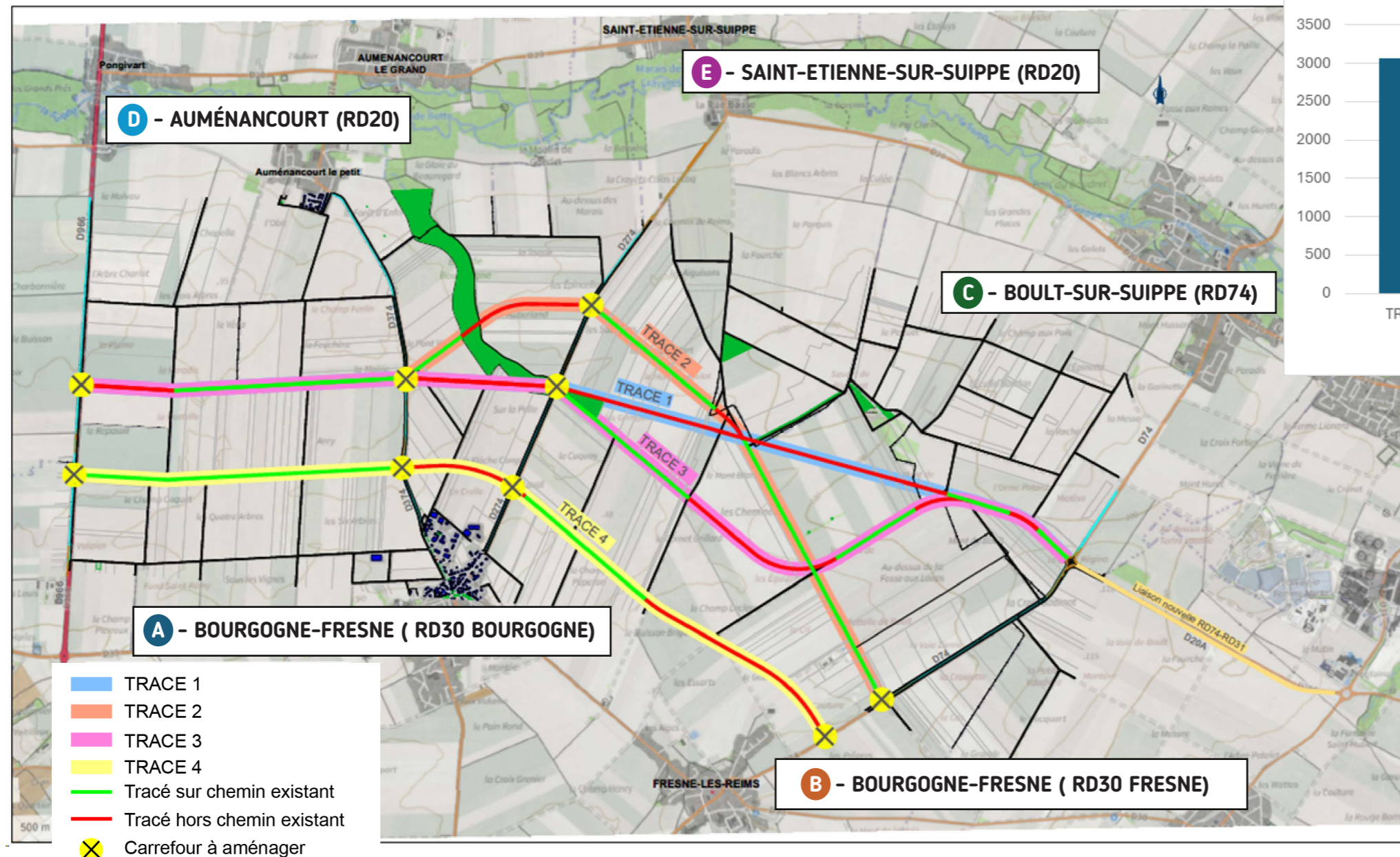
Horizons étudiés : horizon 2027 (considéré comme date de mise en service) et horizon 2042 (date de mise en service +15ans).

Hypothèses d'évolution du trafic : les hypothèses de croissance de trafic prises en compte sont celles du scénario AME (Avec Mesures Existantes) de la Stratégie Bas-Carbone (SNBC), soit +0.5%/an pour les flux VL et +1.5%/an pour les flux PL.

Dans ces conditions, le trafic à l'horizon 2027 aura augmenté de +3.0% pour les VL et +9.3% pour les PL et de +11% pour les VL et +36.7% pour les PL à l'horizon 2042.

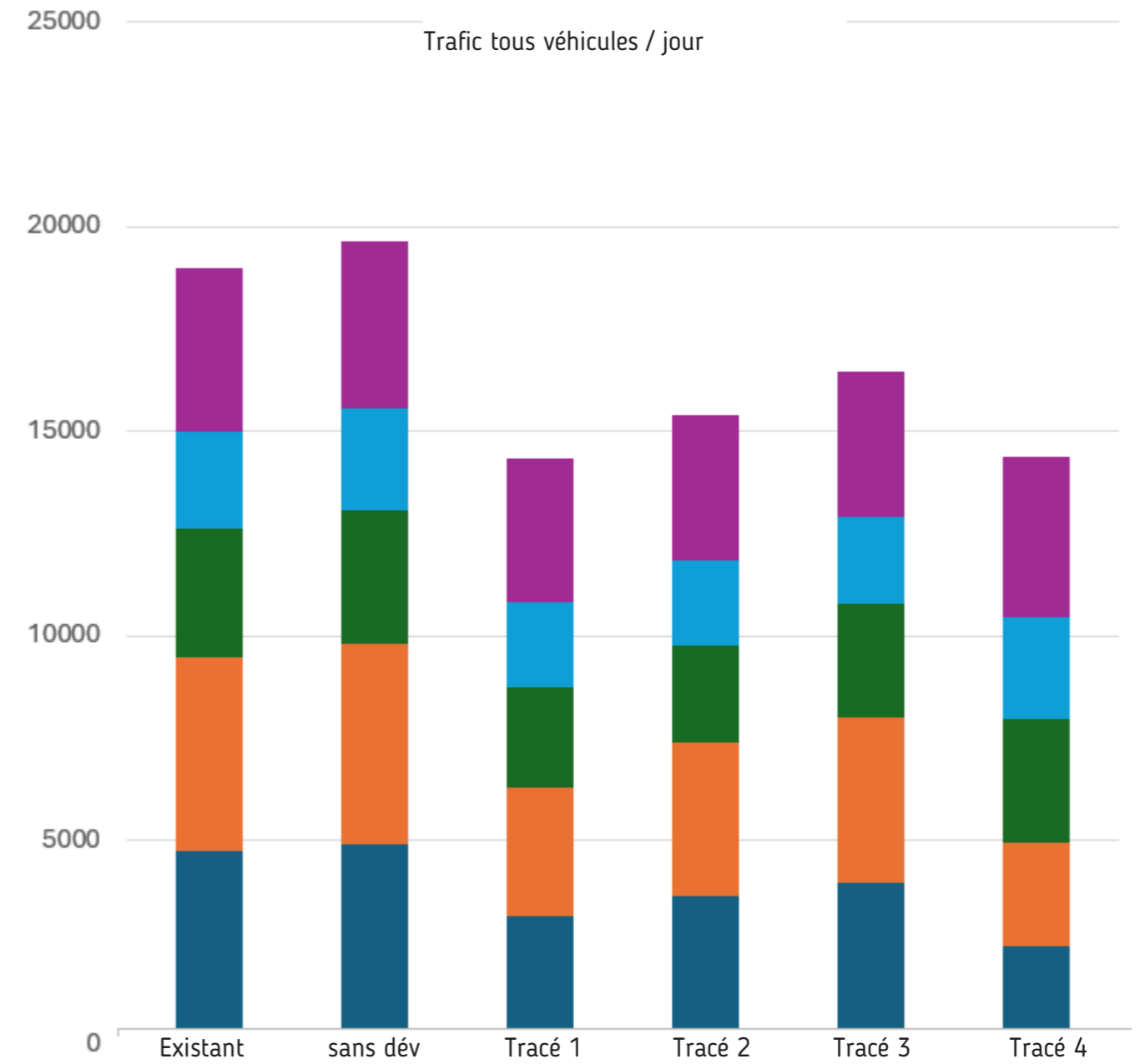
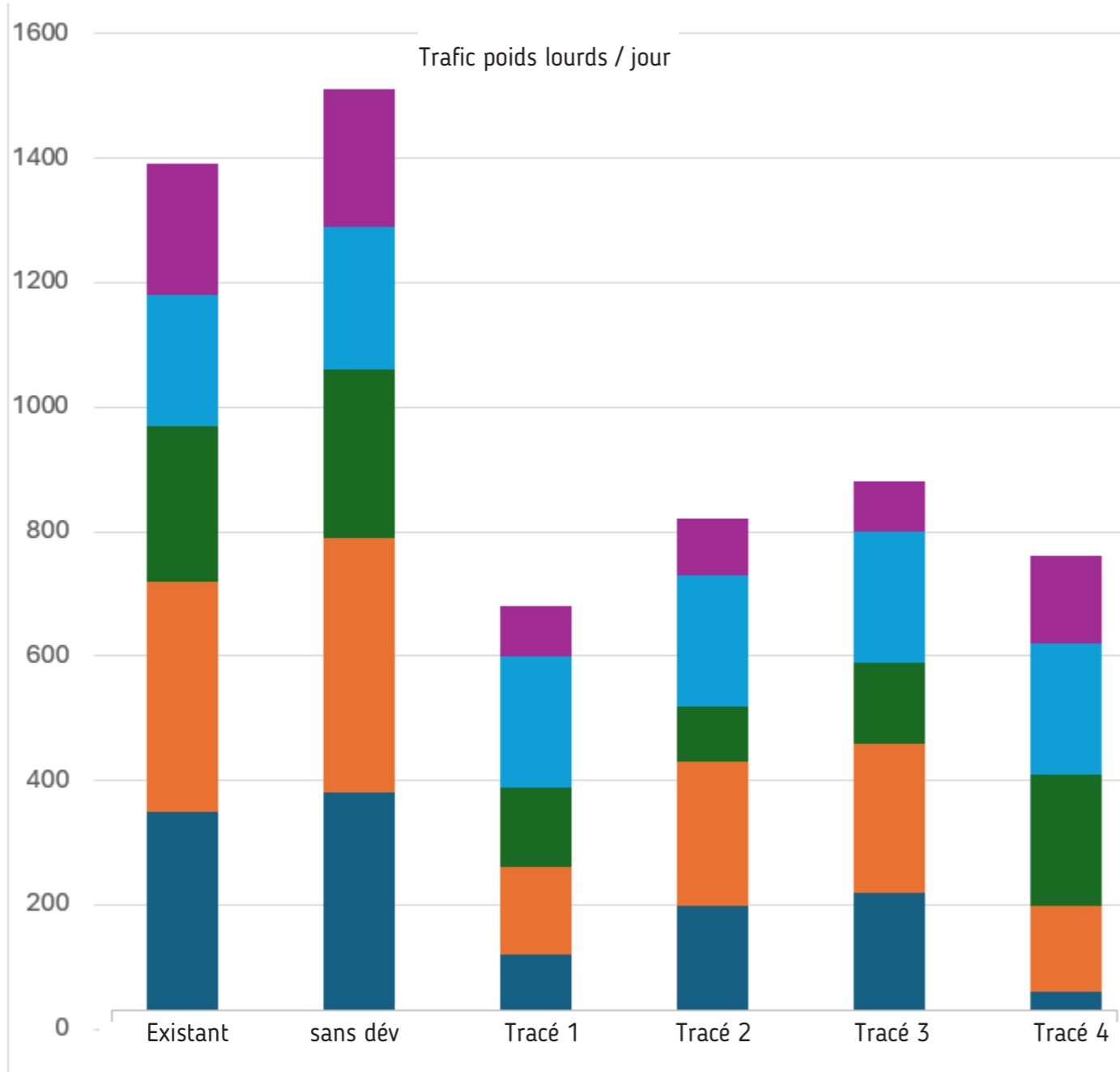
### Principaux résultats des simulations de trafic :

1. Comparaison du trafic prévisionnel sur la voie nouvelle



2. Comparaison des trafics résiduels à l'horizon 2027 selon le trafic de référence de la période 3

Les graphiques ci-dessous estiment le trafic cumulé sur les 5 communes en l'absence de projet et pour chacun des scénarios.



Globalement, les tracés 1 et 4 présentent les niveaux de trafic les plus importants sur la voie nouvelle et, par conséquent, un trafic résiduel dans les communes relativement plus réduit. Il est à noter également que le trafic résiduel des poids lourds, pour l'ensemble des tracés 1 à 4, serait davantage diminué avec la mise en place de limitation de tonnage en travers des villages, contraignant les poids lourds à emprunter la nouvelle liaison.

- E - Saint-Etienne sur Suippe (RD 20)
- C - Boulton-sur-Suippe (RD 74)
- A - Bourgogne-Fresne (RD 30 Bourgogne)

- D - Auménancourt (RD 20)
- B - Bourgogne-Fresne (RD 30 Fresne)

## La géométrie des tracés et la sécurité routière

Afin de juger de l'impact des différents tracés sur la sécurité routière, il a été pris en compte les sous-critères suivants :

- le nombre de carrefours ;
- la géométrie du tracé en plan ;
- les traversées de village.

	Absence de projet	Tracé 1 Tracé direct	Tracé 2	Tracé 3	Tracé 4 Tracé court
<b>Nb de carrefours</b>	Carrefours existants	3	4	3	4
<b>Tracé en plan</b>	Tracé existant	Rectiligne	Légèrement sinueux	Sinueux	Légèrement sinueux
<b>Traversée de village</b>	Oui	Non	Non	Non	Non
<b>Analyse Globale</b>					

	Très satisfaisant
	Satisfaisant
	Peu satisfaisant
	Insatisfaisant



## Tableau récapitulatif

	Absence de projet	Tracé 1 Tracé direct	Tracé 2	Tracé 3	Tracé 4 Tracé court
Trafic		Trafic résiduel dans les communes le plus faible (estimation)			Trafic résiduel dans les communes le plus faible (estimation)
Enjeux environnementaux		Longue traversée de la zone boisée entraînant une destruction d'habitats (avifaune et mammifères)  Aménagements fonciers importants modifiant l'habitat de l'avifaune des milieux	Traversée de la zone boisée entraînant une destruction d'habitats (avifaune et mammifères)	Traversée de la zone boisée entraînant une destruction d'habitats (avifaune et mammifères)  Aménagements fonciers conséquents amenant des appauvrissements et une homogénéisation des milieux	Effet sur les espèces d'oiseaux de milieux ouverts  Appauvrissement des milieux par agrandissement des parcelles  Pas d'impact sur les continuités écologiques
Activité agricole (Linéaire du tracé en mètres)	Linéaire total : 0 dont Chemins existants : 0 Hors existants : 0 Zones de spécificité : 0	Linéaire total : 7220 dont Chemins existants : 2400 Hors existants : 4820 Zones de spécificité : 1705	Linéaire total : 7300 dont Chemins existants : 5370 Hors existants : 1930 Zones de spécificité : 45	Linéaire total : 7700 dont Chemins existants : 4085 Hors existants : 3615 Zones de spécificité : 205	Linéaire total : 6000 dont Chemins existants : 3450 Hors existants : 2550 Zones de spécificité : 865
Géométrie Sécurité routière	Carrefours existants Tracé existant Traversée de villages	3 carrefours Tracé rectiligne Pas de traversée de village	4 carrefours Tracé légèrement sinueux Pas de traversée de village	3 carrefours Tracé sinueux Pas de traversée de village	4 carrefours Tracé légèrement sinueux Pas de traversée de village
Cadre de vie	Traversée de villages				Tracé le plus proche d'habitations
Coût des travaux (M€)	Coût induit par les sécurisations et réfections des traversées de villages	14,38	15,36	15,15	13,28

	Très satisfaisant
	Satisfaisant
	Peu satisfaisant
	Insatisfaisant

# COÛT ET FINANCEMENT

## Coût des travaux

Le coût des travaux s'établit ainsi entre 13 et 15,4 millions d'euros.

Le financement de l'infrastructure n'est, pour l'heure, pas encore arrêté.

## Cofinancement de l'infrastructure

Tout comme une convention de partenariat a été établie pour mener les études préliminaires au projet et aboutir à cette concertation, en cas de réalisation, les collectivités devront s'entendre et conventionner sur des modalités de cofinancement de l'infrastructure.

En prolongement de la RD20A, cette déviation aurait vocation à rejoindre le patrimoine routier départemental. La mise en service de l'infrastructure serait alors accompagnée d'une rétrocession des actuels linéaires des voies départementales existantes traversant les centres-bourgs dans le patrimoine routier communautaire.

Le Département deviendrait ainsi gestionnaire de l'infrastructure nouvelle et la Communauté urbaine des voies actuelles qui lui seraient rétrocédées.



# LE CALENDRIER ET LES SUITES POSSIBLES

A l'issue de la concertation préalable, le garant établira son bilan de la concertation.

Le département de la Marne et la communauté urbaine du Grand Reims rendront publics les enseignements motivés qu'ils tirent de la concertation préalable et leurs conséquences pour le projet. En particulier, ils décideront de l'opportunité du projet et de la ou des options de tracé à approfondir dans le cadre des prochaines phases d'études.

2021  
2023

2024  
mai-juin

2025  
1<sup>er</sup> trimestre

2025  
2<sup>e</sup> trimestre

2025  
2026

2028  
2030

Mise en  
service

Etudes  
préliminaires

Concertation préalable

Etudes techniques  
avant-projet  
Projet de Déclaration  
d'utilité publique et  
d'autorisation  
environnementale

Enquête publique  
Déclaration d'utilité  
publique  
Autorisation  
environnementale

Adoption du projet  
définitif

Réalisation des  
travaux

Des études complémentaires au présent dossier sont disponibles sur le site de la concertation [concertationdeviation.grandreims.fr](https://concertationdeviation.grandreims.fr) ou au siège de la communauté urbaine du Grand Reims  
3 Rue Eugène Desteuque - 51100 Reims

# LES ANNEXES

## Annexes consultables sur le site internet du projet

[concertationdeviation.grandreims.fr](http://concertationdeviation.grandreims.fr)

1. Projet de territoire du Grand Reims
2. SCoT de la Région de Reims
  - Evaluation 2016>2022
3. Enquête mobilité
  - Résultats approfondis
4. Etude de trafic
  - Desserte Ouest Pole IAR
5. Rapport de mesures acoustiques
  - Mesures acoustiques de bruit routier après remplacement de la couche de roulement - RD74/rue Saint-Roch - Boulton-sur-Suippe
6. Charte Développement durable de l'activité agro-industrielle du Grand Reims
  - Qualité de vie des riverains pendant la campagne betteravière
7. Diagnostic des enjeux environnementaux zones humides et faune-flore-habitats
8. Diagnostic agricole
  - Volet foncier
  - Rapport Volet exploitation
  - Annexes Volet exploitation







+ D'INFO

