

Compte-rendu de la réunion de la réunion publique du 20 mai 2024 à Bourgogne-Fresne

Concertation publique sur le projet de liaison routière de contournement de
Bourgogne-Fresne et Boulton-sur-Suippe.

Informations pratiques

Intervenants à la tribune

- Monsieur Nicolas Habare, maire de Bourgogne-Fresne
- Monsieur Alain Toullec, 1^{er} vice-président de la Communauté urbaine
- Monsieur Eric Kariger, conseiller départemental du canton de Bourgogne-Fresne
- Monsieur Christophe Mahuet, conseiller communautaire délégué aux relations avec le Conseil de développement et la société civile et maire d'Auménancourt
- Madame Alice Diers, directrice générale adjointe, Pôle Territoires, Communauté urbaine du Grand Reims
- Monsieur Bertrand Delacotte, chef du service Maîtrise d'ouvrage et mobilités, Direction des routes départementales, Département de la Marne
- Monsieur Christophe Legand, chef du service ingénierie routière, Direction des routes départementales, Département de la Marne
- Monsieur Stéphane Duhazé, directeur des routes départementales

Était également présent :

- Monsieur Jean-Luc Renaud, garant de la Commission nationale du débat public

Animation de la réunion

- Jean-Yves Deruyter, MD Conseil et associés

Public : 73 personnes

Durée : 2H30, de 18H45 à 21H15

Mots d'accueil

Monsieur Habare, maire de Bourgogne-Fresne accueille le public et présente les intervenants de la tribune. Il salue la concertation engagée, très importante selon lui dans le cadre d'un projet structurant comme celui de la liaison routière afin d'ouvrir les discussions, trouver des compromis, éviter les conflits et aboutir au meilleur projet de territoire, sous le regard avisé du garant de la CNDP, Monsieur Renaud.

Monsieur Toullec, 1^{er} vice-président de la Communauté urbaine, remercie à son tour les parties en présence. Il présente le projet soumis à la concertation comme un projet attendu depuis 30 ans par une grande partie de la population du territoire. Et comme un projet coûteux et complexe. Le Grand Reims, qui n'a pas la compétence des routes départementales, a choisi de s'investir dans ce projet de contournement au côté du Département, par sa volonté d'apaiser le territoire et ce, dès sa création en 2017. Des avancées ont pu être constatées dans ce dossier avec la réalisation d'un premier tronçon de contournement ouvert à la circulation en 2019, la RD20A,

pour contourner les communes de Bazancourt et Pomacle. Cependant, ce contournement a entraîné un report de trafic de poids lourds vers les communes de Bourgogne-Fresne et Boulton-sur-Suippe, d'où le projet présenté à la concertation maintenant. Monsieur Toullec présente le projet de contournement comme particulièrement conséquent : 8 kilomètres de voie nouvelle, 3 carrefours à aménager, une emprise foncière d'environ 24 ha, un montant estimé de l'opération à hauteur d'environ 13 M€. En 2021, la Communauté urbaine a signé une convention de partenariat avec le Département pour lancer et financer des études pour la création d'une liaison de contournement des deux communes, chacune des collectivités a investi 250 000 euros à cette fin. Des études ont été menées pour pouvoir déterminer les tracés possibles : étude topographique, enjeux environnementaux, études de trafic, enjeux agricoles. Aujourd'hui s'engage la phase de concertation publique préalable afin de juger de l'opportunité de continuer la « contournante » initiée en 2019. La Communauté urbaine et le Département réaffirment ainsi leur engagement à associer tous les acteurs locaux à la réflexion et à la construction du projet. Le recours volontaire à un garant de la CNDP appuie leur volonté d'une concertation transparente et équitable. Cette concertation, conforme aux exigences légales du code de l'environnement, vise à un débat ouvert sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet ainsi que ses enjeux socio-économiques et ses impacts sur l'aménagement et l'environnement du territoire. A l'issue de la concertation, le garant fera son bilan et les maîtres d'ouvrage décideront de l'opportunité du projet. Si le projet se concrétise, les deux collectivités le financent à 50/50.

Monsieur Kariger, conseiller départemental du canton de Bourgogne-Fresne, remercie toutes les personnes ayant répondu à l'invitation de cette réunion. Il excuse l'absence de Monsieur Roze, président du Département, qui soutient entièrement le projet comme le nouveau président du Grand Reims. Il précise que ce projet n'est pas seulement un projet d'aménagement routier mais est aussi un projet pour porter le développement économique du territoire. Il indique que la zone industrielle de Bazancourt-Pomacle vient d'être reconnue comme une zone prioritaire clé en main au niveau national. Monsieur Kariger ne doute pas que tous les élus, associations ou citoyens soient convaincus, dans un principe de responsabilité, que le développement économique est nécessaire à la vitalité de nos territoires, mais évidemment pas à n'importe quel prix. Il se rappelle avoir récupéré le dossier de contournement en 2002, qui datait de 1997 déjà, avec une zone industrielle qui n'était pas encore autant développée et une proposition de déviation totalement différente de celle proposée aujourd'hui. Il retrace l'aménagement routier du territoire avec l'arrivée de l'A34 à l'est de Bourgogne et les 4 bretelles de sorties venues irriguer l'est du canton. Le Département a investi dans un premier aménagement, le rond-point des Sohettes, entre la RD31 et la RD20A auquel est venue se greffer ensuite la nouvelle RD20A pour contourner et protéger une partie des communes. D'autres aménagements structurants ont été réalisés plus à l'ouest par le Département (le rond-point de Brimont par exemple) et permettent un trafic plus sécurisé. Une nouvelle étape s'annonce aujourd'hui pour les communes restant à protéger avec la concertation engagée et le dialogue qu'elle induit avec la population. Monsieur Kariger se réjouit de ces nouvelles méthodes de travail qui obligent à s'écouter et à trouver des solutions ensemble. Il remercie par avance le public de son indulgence, de sa bienveillance, de son esprit critique et salue, lui aussi, la présence du garant de la CNDP qui retranscrira la concertation et les avis émis avec tout le recul nécessaire. Il souhaite enfin une bonne concertation à tous.

Monsieur Renaud, garant nommé par la CNDP, remercie le public de venir faire vivre la démocratie participative, d'exercer leur droit constitutionnel (inscrit dans la charte de l'environnement) à la participation du public. Il remercie ensuite les maîtres d'ouvrage pour l'organisation et le pilotage des différents événements de la concertation.

Un film est diffusé pour expliquer la fonction et le rôle de la CNDP.

Le garant précise qu'il est bien question d'une concertation préalable dans le cas du projet présenté aujourd'hui et non d'un débat public ; cette nomenclature est liée au code de l'environnement et s'adapte selon les dimensions, notamment financières, des projets.

Le garant revient ensuite sur les 6 principes directeurs de la CNDP :

- L'indépendance. Le garant est totalement indépendant vis à vis du projet, des maîtres d'ouvrage et de toute autre acteur. Cette indépendance est également financière, le garant ne perçoit aucun argent des maîtres d'ouvrage.
- La neutralité. Le garant explique que la concertation préalable intervient en amont du projet. On y débat de l'opportunité de celui-ci et de comment le réaliser le cas échéant, avec un garant, s'il est saisi. Si le projet se poursuit, il y aura une enquête publique avec cette fois, un commissaire enquêteur. La différence entre les deux fonctions est que le garant n'émettra jamais d'avis sur le projet au contraire du commissaire enquêteur qui devra rendre un avis favorable, défavorable ou autre sur le projet. La neutralité est donc absolue pour le garant.
- La transparence. La saisine de la CNDP par les maîtres d'ouvrage, la lettre de mission de la CNDP au garant sont publiques, le bilan le sera également, publiés tous sur le site de la CNDP et de la Communauté urbaine.
- L'argumentation. L'attention est portée à la qualité de l'argumentaire développé par les différentes parties prenantes. La qualité est plus importante que la quantité des arguments. Tous les arguments peuvent être entendus (dans la limite de leur légalité).
- L'égalité de traitement. Peu importe la voix, elle est égale à une voix.
- L'inclusion. Le maximum de personnes doit pouvoir s'exprimer. On doit éviter la fracture numérique, aller vers les habitants, aller vers le public (stands, permanences, ateliers, visites de terrain pour cette concertation), pour que chacun puisse s'exprimer simplement et librement.

Monsieur Mahuet, maire d'Auménancourt, présent plus particulièrement en tant que conseiller communautaire délégué au conseil de développement étendu à la société civile, explique son rôle, nouveau à la Communauté urbaine. Celui-ci est d'accompagner et faciliter les échanges pour constituer des passerelles à l'intérieur de l'intercommunalité. Car si le Grand Reims est un assemblage de 143 communes, avec des élus qui pilotent des transferts de compétences, « on ne peut faire communauté sans vous ». En tant qu'habitant, usager des services publics, clients des entreprises du territoire, la population doit pouvoir s'exprimer et donner son avis sur les projets tel que celui présenté aujourd'hui, et au-delà, des questions très matérielles, se retrouver autour de valeurs, d'émotions et d'un sentiment d'appartenance. Monsieur Mahuet exprime son plaisir à accompagner la concertation qui débute, remercie le public présent, l'encourage à intervenir et salue l'engagement des services.

Monsieur Deruyter, du cabinet MD Conseil et associés, présente le déroulé de la suite de la réunion et les modalités des temps d'échange prévus. Il précise que la réunion est enregistrée à des fins de restitution fidèle.

Un temps d'échange est proposé sur le processus de concertation, le public n'a pas de questions à ce stade de la réunion.

Le territoire du projet et les enjeux

Les techniciens du Département et de la Communauté urbaine présentent conjointement les constats effectués :

- le territoire, agricole et tourné vers la bioéconomie,
- le trafic selon les périodes,
- les communes au profil routier inadapté aux poids lourds,
- l'impact sur la vie des riverains et sur l'activité transport,
- les mesures déjà prises : création d'un premier tronçon de contournement (RD20A), une charte « qualité de vie des riverains pendant la campagne betteravière », l'amélioration de la voirie routière, la limitation du transport des matières dangereuses

La création d'une nouvelle liaison de contournement présente des enjeux plus ou moins importants pour le territoire. Ces enjeux ont été étudiés par des cabinets d'études dont les résultats sont présentés :

- L'environnement physique du projet : de grandes parcelles agricoles et un réseau hydrographique limité à la zone de la vallée de la Suippe.
- Les enjeux environnementaux : pas de Z.N.I.E.F.F ou de zone NATURA 2000 sur le périmètre
- Les enjeux agricoles avec des investissements agricoles importants et des spécificités sur le territoire du projet.
- Le projet de création de ZAC
- Pas de zones humides identifiés à ce stade
- Des enjeux plus globaux : enjeux climatiques et énergétiques, artificialisation responsable, passage aux 48 tonnes.

Temps d'échange

Q1 Un habitant de Fresne s'interroge sur la situation géographique exacte de la future ZAC sur la carte qui a été présentée (page 25 du diaporama).

Madame Diers indique qu'elle se situerait à partir du rond-point dit des drapeaux, le long de la nouvelle route RD20A. Sur la carte, le périmètre est indiqué par des pointillés noirs, en continuité directe du pôle agro industriel de Bazancourt-Pomacle.

Q2 Un participant, ancien médecin résidant à Bourgogne, indique que l'étude ATMO qui avait été faite dans la traversée des villages n'a pas été prise en compte dans l'analyse du territoire. Cette étude, réalisée sur 3 ans et sortie en 2018, a démontré que les zones de traversée des villages du territoire avaient exactement le même type de pollution, en PM10, c'est à dire en microparticules, que l'avenue de Champagne à Reims. Il a été constaté aussi des pics et, notamment, un pic de dangerosité au-dessus de 80 microgrammes. Cette pollution n'est pas visible mais, les professionnels de la santé s'interrogent depuis longtemps sur sa dangerosité parce qu'ils rencontrent beaucoup de gens avec des problèmes respiratoires. Même si aucune étude scientifique n'a été faite pour le prouver, le médecin estime extrêmement important de tenir compte de cette pollution pour la santé de la population.

Q3 Un habitant d'Auménancourt, remarque que les études de flux ont été réalisées sur le département de la Marne uniquement alors que la RD966 relie l'Aisne et la Marne, et qu'énormément de camions venant de l'Aisne transitent par la D30. De même, il pointe une autre route importante, (ou l'a été, du moins), celle qui longe la vallée de la Suippe en passant par

Orainville. Par ailleurs, il constate que, dans l'étude présentée, le trafic VL et poids lourds le plus important concerne la traversée d'une partie de la commune d'Auménancourt, au niveau de Pontgivart et qu'aucune déviation n'est prévue à ce niveau, même si elle est difficile à envisager de toutes façons à cause des sols marécageux.

Q4 Un habitant de Boulton sur Suippe, qui s'adresse en particulier à M. Mahuet, concernant la charte qu'on nommait jusque-là « charte betteravière » et qu'il appelle à nommer désormais la « charte des pondéreux ». Selon lui, cela permettrait d'impliquer tout le monde, tous les acteurs de la plaque de Bazancourt-Pomacle, sans montrer du doigt en permanence la sucrerie, qui, même si elle a sa part de responsabilité dans le trafic, n'est pas la seule.

Monsieur Mahuet explique qu'une nouvelle charte est en cours de rédaction et elle s'appellera effectivement la charte des pondéreux.

Q5 Un habitant de Bourgogne-Fresne souhaite étayer le sujet de l'amélioration de la voirie. Il signale qu'il y a de nombreuses plaques de fonte dans le bas, dans la partie basse de la rue de la Libération dans sa commune et qu'il estime peu coûteux de les remettre à niveau. Notamment au niveau du 77 rue de la Libération qui est à trois cm en creux. Il indique que, nuit et jour, les camions, surtout vides, n'arrêtent pas de sauter et que c'est une nuisance importante, en plus de la pollution.

Monsieur Habare explique que la réfection de la route de la vallée a été faite par le Département. Malheureusement, après quelques mois d'utilisation, cette route, n'ayant pas de fond, s'est dégradée il y a trois ans. Une chaussée dégradée, déformée, génère du bruit. Il indique qu'il y a des problèmes avec les tampons des eaux usées, qui ont été renforcés mais ne tiennent pas le choc par rapport au trafic. Le Département devrait finir les travaux dans le haut de la commune, mais le calendrier n'est pas connu. En revanche, la commune a programmé la réfection du bas de Bourgogne, de la mairie jusqu'à la sortie de Fresne, avec notamment la création de vrais trottoirs. Aujourd'hui en effet, l'absence de trottoirs sur cette partie de RD30 rend compliqué le cheminement des usagers. Il est prévu des espaces de stationnement sécurisés pour pouvoir s'arrêter dans les commerces. Le maire indique que des personnes n'osent pas aller dans les commerces aujourd'hui parce que les trottoirs ne sont pas adaptés ou même stationner à cause du danger que représente le trafic. Ces problèmes sont bien identifiés par la municipalité. Celle-ci a saisi le Département en juillet 2020 pour un projet de traverse. Des études ont été engagées et sont maintenant terminées. Monsieur le Maire explique qu'il a rencontré Monsieur Jean-Marc Rose, président du Département au mois d'avril et que ce dernier a compris la nécessité d'effectuer ces travaux d'aménagement, dans les meilleurs délais, sans attendre la création de la déviation. Il souligne l'enjeu du bruit, avec un nombre accru de plaintes cette année, à cause des nids de poule qui occasionnent du bruit qui empêche les riverains de dormir. Il existe aussi des problèmes de projections d'eau puisque les nids de poule accumulent l'eau en voirie que les poids lourds projettent sur les façades à leur passage. Des moisissures apparaissent à cause de la capillarité des murs en pierre. Il espère que, malgré ses budgets contraints, le Département accompagnera la réfection complète de cette partie de rue. Si cette réfection prenait du retard, il indique que la municipalité prendra des mesures pour interdire la circulation de nuit des poids lourds, pour raisons de santé.

Q6 Une habitante de Bourgogne demande si le trafic, pendant la réfection de cette route, sera reporté sur les promenades.

Le maire de Bourgogne-Fresne explique que c'est le Département qui se chargera du plan de circulation mais que le trafic ne pourra pas être dévié sur les promenades car elles ne sont pas du tout adaptées à supporter un tel trafic.

Q7 Une personne s'inquiète du potentiel passage de camions 48 tonnes sur des voiries inadaptées qui engendrera, selon elle, encore davantage de désordre, de dégâts et des dépenses supplémentaires.

Monsieur Kariger invite le public à se recentrer sur le projet de contournement. Il indique que la réfection de la traversée de Bourgogne fait bien partie des différents projets du Département.

Monsieur Renaud précise que le temps d'échange est sur le thème des enjeux et que la discussion reste ouverte.

Monsieur Mahuet apporte une précision technique sur les poids lourds 48 tonnes. Ce nouveau type de véhicule possède un essieu supplémentaire et, selon les études qui ont pu être proposées, l'effet de cisaillement serait plutôt en faveur d'une protection, d'une conservation de la route.

Monsieur Delacotte confirme ces propos en parlant de l'expérimentation locale en cours. Il indique que la charge à l'essieu des 48 tonnes est identique à celle des poids lourds actuels, grâce à un travail sur la répartition et le nombre d'essieux.

Monsieur Stéphane Duhazé, directeur des routes départementales, précise que la décision de faire passer des camions à 48 tonnes n'incombe pas aux Départements, ni aux autres gestionnaires routiers. Il s'agira d'une décision au niveau national, avec la nécessité d'un décret pour modifier le code de la route. Il confirme que la charge à l'essieu d'un 48 tonnes n'est pas plus importante, voire plus faible qu'un 44 tonnes grâce à la répartition des charges, l'espacement des essieux, notamment sur la remorque. Cela permettrait une diminution de trafic de 10 % en gagnant 10 % de charge utile.

Q8 Un habitant de Fresne-les-Reims, convient de l'utilité du contournement mais s'interroge sur le trafic poids lourds venant du sud et de Reims. Il indique que dans la traversée de Fresne, et notamment dans la rue Gustave de Bohan qui est très serrée, les camions ne peuvent pas se croiser et les trottoirs ne sont pas assez larges non plus. Il souhaite savoir ce qui est prévu pour Fresne.

Le maire de Bourgogne-Fresne explique que la municipalité a connaissance du problème qui incombe, selon elle, à un transporteur local dont les camions transitent de Bétheny à Bourgogne-Fresne par la rue Gustave de Bohan. Il estime que la solution est d'engager une discussion avec le transporteur pour modifier l'itinéraire de ses chauffeurs et éviter le transit par la commune. De plus, quelques ralentisseurs pourront être installés avec le développement du lotissement à l'entrée de Fresne, ce qui permettra de ralentir les véhicules au niveau du carrefour et apaiser les nuisances liées au trafic. Le maire rappelle que le radar pédagogique installé dans la commune a diminué de 20 % la vitesse, tous les jours, toutes les heures de la journée. Cependant on ne peut pas éviter les vrais chauffards qui accéléreront toujours.

Q9 Une résidente de Bourgogne demande pourquoi il n'y a pas d'interdiction des transports de matière dangereuse en traversée de village. Même s'il y a eu des arrêtés communaux, les interdictions n'apparaissent pas au niveau des panneaux, ni sur les applications comme Waze.

Par ailleurs, elle s'interroge sur le périmètre des flux présenté, de 30 km. L'intervenante indique observer un trafic de poids lourds de plus en plus intense qui vient du nord, et notamment des camions étrangers, qui, au lieu de prendre la voie de contournement existante des Tondeurs, traverse la commune. Elle s'interroge également sur de possibles transports de matières dangereuses.

Le maire de Bourgogne précise que l'arrêté concernant le transport des matières dangereuses concerne principalement le transport d'éthanol. Cet arrêté a été pris par les communes d'Auménancourt, Saint-Etienne-sur Suippe, Boult-sur-Suippe et Bourgogne-Fresne. Cependant, les camions finalement engagés sur les départementales ne peuvent pas opérer un demi-tour. Il indique que le Département a été sollicité pour appuyer la démarche avec un arrêté et des panneaux. La commune de Bourgogne-Fresne pense à apposer ses propres panneaux à l'entrée de la commune.

Le maire d'Auménancourt indique que sa commune pourrait faire la même chose.

Sur la question du périmètre des flux, Madame Diers précise que ces flux concernent uniquement la sucrerie et son approvisionnement local. D'autres flux existent par ailleurs pour l'approvisionnement d'autres industriels, qui empruntent des itinéraires malheureusement non appropriés, qui sont souvent indiqués par les GPS et applications, type Waze, parce que plus courts.

Q10 Un résident de Bourgogne revient sur le sujet des camions 48 tonnes. Il indique habiter dans un virage, qui, bien qu'aux normes routières, ne permet pas le croisement de deux 40 tonnes, sauf à ce que l'un monte sur un trottoir. Cette dangerosité ne lui semble pas prise en compte dans les études. Ce type de croisement a lieu au moins une fois par jour devant chez lui. La promenade est extrêmement compliquée à cet endroit, notamment pour les personnes à mobilité réduite (PMR) en fauteuil roulant. Il estime qu'à moins de démolir les maisons, on ne pourra pas résoudre ce problème avec de petites solutions.

Q11 Un habitant de Bourgogne demande aux techniciens du Département pourquoi les trappes de visite d'assainissement, qui se détériorent à cause de la fréquence importante de rotation de camions en charge de 44 tonnes ou 48 tonnes, n'ont pas été posées en axial à Bourgogne comme dans d'autres villages, mais plutôt à droite ou à gauche de la chaussée ?

Monsieur Delacotte explique que, concernant les trappes de visite, quand il y a un trafic poids lourds important, des dalles de répartition sont installées en traverse pour éviter que le regard ne bouge dans le temps et ainsi limiter le bruit. Par ailleurs, la coexistence de nombreux réseaux (eaux usées, eaux pluviales, réseaux souples...) oblige à les répartir, avec différentes contraintes techniques, en essayant d'éviter la bande de roulement mais ce n'est pas toujours possible. Ils sont parfois au niveau des trottoirs quand ceux-ci sont suffisamment larges mais c'est rarement le cas.

Concernant la sécurité dans les virages lors de croisement de poids lourds, la largeur traditionnelle de chaussée, de 6 m ou 6.50 m peut être augmentée pour permettre à deux poids lourds de se croiser dans de bonnes conditions. Lorsque les emprises sont insuffisantes, il y a des éléments de sécurité qui peuvent être étudiés : faire un alternat, des bordures suffisamment dissuasives pour les camions... De même, lorsque c'est possible, dans les projets neufs, la largeur de trottoir est adaptée aux PMR avec une largeur d'1,40 m. Cependant, les emprises de façade à façade sont parfois réduites dans les villages alors qu'il faudrait une chaussée de six mètres, un trottoir d'1,40 m et parfois des places de stationnement. Il y a donc parfois des conflits entre laisser passer le transit,

permettre les déplacements des personnes à mobilité réduite, sécuriser, permettre le passage des véhicules agricoles. C'est un équilibre qui est parfois difficile à trouver. Des solutions sont mises en place comme les zones 30 pour baisser la vitesse, ce n'est parfois pas bien respecté et génère du bruit. Un plateau peut permettre de baisser la vitesse, mais génère du bruit au droit des façades.

Le maire de Bourgogne-Fresne souligne, en conclusion sur ce sujet, que, les villages ont été reconstruits globalement après la première guerre mondiale. Mais certaines maisons ne sont pas dans le plan d'alignement de cette époque, ce qui crée des goulots de rétrécissement. A cela, s'ajoutent des infrastructures routières qui n'ont jamais été faites, ni adaptées pour un tel trafic routier et qui ne sont aujourd'hui plus du tout adaptées, que ce soit en matière de sécurité pour les piétons, pour les vélos, pour les mobilités alternatives, mais également en matière de structuration de fond de la route, c'est le cas de la RD30 pour Bourgogne-Fresnes et de la RD20 pour Auménancourt et Boulton-sur-Suippe.

Q12 Une précédente intervenante souhaite savoir si la surface du projet de ZAC présentée aujourd'hui à 74,5 ha est arrêtée. Elle rappelle que le 13 novembre 2023 la surface d'emprise foncière était annoncée à 65,8 hectares et s'inquiète d'une extension aux portes des villages, avec toutes les conséquences connues.

Madame Diers rappelle qu'une concertation dédiée au projet de ZAC est en cours, et qu'une réunion publique a lieu le 3 juin prochain. Cependant elle indique que l'augmentation du périmètre s'explique par la réintégration d'une parcelle qui était en vente et qui permet au Grand Reims d'en avoir la maîtrise et de contrôler ainsi ce qu'il s'y fera. Ce n'est pas une extension de la ZAC à proprement parler. Elle invite l'intervenant à se renseigner plus avant si elle le souhaite lors de la réunion du 3 juin par exemple ou sur le site internet du Grand Reims.

Q13 Un père de famille de Fresne-les-Reims, déplore qu'actuellement, il est inconcevable pour les enfants d'aller à l'école depuis Fresne jusqu'à Bourgogne à vélo pour des raisons de sécurité. Il pointe également l'enjeu de santé publique que l'activité physique représente pour les enfants et demande dans quel délai la déviation va arriver : 5 ans, 10 ans et que peut-on faire dès aujourd'hui ? Il revient également sur la thématique de la ZAC qui selon lui est un vrai enjeu dans le projet de liaison routière puisqu'elle augmentera le volume de trafic.

Madame Diers évoque les études réalisées sur le projet de ZAC. La nature des entreprises envisagées concerne davantage l'industrie de pointe et de l'innovation et non l'industrie lourde. L'impact du trafic est estimé à une augmentation de 5 et 10% en moyenne de poids-lourds en plus sur l'ensemble du territoire, et plutôt orientés vers l'A34. Concernant les mobilités douces, le projet de déviation permettrait, en apaisant le trafic, de développer ces mobilités. Ce sujet est abordé dans la présentation du projet. En l'état actuel, il est évident que ce n'est pas possible.

Monsieur Kariger, ancien habitant de Bourgogne et aujourd'hui de Fresne, corrobore tous les constats des uns et des autres. Il estime que le projet de déviation, même si ce n'est pas la solution unique, est la solution qui intègre la complexité de l'équation des difficultés légitimement soulevées par tous.

Q14 L'habitant de Boulton-sur-Suippe pense que l'élément financier est un élément bloquant dans le projet de liaison routière. Même si la CUGR et le département sont prêts à mettre 50 % chacun sur la table si le projet aboutit, il souhaite savoir si les industriels de la plaque de Bazancourt-

Pomacle ne pourraient pas participer financièrement au projet car ils seront les premiers utilisateurs et bénéficiaires de l'infrastructure. Il évoque le chiffre d'affaires de Cristal Union de 2,8 milliards d'euros, 300 millions de bénéfice cette année.

Monsieur Kariger rappelle l'historique du financement du premier tronçon, où exceptionnellement, au-delà du syndicat mixte qui était financeur avec le Département à l'époque avec la Vallée de la Suippe, la Plaine de Bourgogne, Pomacle et Bazancourt, Cristal Union avait fait une contribution de 300 000 euros. Dans le cadre du projet, la réalisation de cet équipement public, même s'il porte à la fois le développement économique de cette plaque, est un équipement qui va servir à toutes les personnes qui rouleront sur ces routes. Il invite à décaler la réflexion à la fiscalité sur l'activité économique plutôt qu'à un financement direct par les acteurs économiques. Il s'agit là d'un sujet national. Monsieur Kariger assure qu'il y a un vrai engagement politique départemental et de la Communauté urbaine, pour ce projet. Les financements seront trouvés quand le projet sera défini collectivement.

Q15 Un habitant de Bourgogne, se demande comment est imaginée la survie des commerçants de Bourgogne après 2030.

Le maire de Bourgogne-Fresnes rappelle que le PLU, en passe d'être signé, prévoit une augmentation de la population dans la commune (l'objectif fixé est de 10 maisons par an), ce qui augmentera le bassin de clients potentiels pour les commerçants de la commune. Il faut savoir que les poids lourds ne peuvent pas s'arrêter dans la traverse du village. Il y aura certes un flux de véhicules détournés mais ceux arrivant de Bétheny continueront à passer par la commune. De plus, il estime que si la commune a de meilleurs trottoirs, des places pour pouvoir se stationner de façon sécurisée, moins de circulation avec donc de meilleures infrastructures, les gens qui, aujourd'hui ne vont plus aux commerces parce qu'ils ont peur, reviendront.

Q16 Un habitant de Bourgogne-Fresne rappelle que le projet de déviation est en discussion depuis de nombreuses années. A l'époque, c'était parce qu'il y avait déjà un trafic trop important qui traversait les villages. Et depuis, il y a eu de nombreuses nouvelles exploitations qui se sont installées (Biomasse, pellets, biocarburants par exemple). Ce développement a ajouté un certain nombre de camions supplémentaires sur la route et demain la ZAC va en ajouter. Il estime que le chiffre de 10 % de trafic PL supplémentaire annoncé est certainement un chiffre sous-estimé. Il évoque aussi toutes les implantations qu'il pourrait y avoir en dehors de la ZAC mais aussi autour des villages (des réunions ont eu lieu pour décider de zones d'implantation favorables). La déviation n'étant toujours pas assurée d'être faite (il dit attendre la décision de la CNDP pour le savoir), il se demande combien de camions encore il va falloir supporter.

Le garant Monsieur Renaud précise que la CNDP ne décidera strictement de rien. Il rappelle que le garant et la CNDP sont totalement neutres et indépendants et, qu'en aucun cas, la CNDP et lui-même ne donneront un avis sur le projet. Les maîtres d'ouvrage, au regard de son bilan, tireront les enseignements de la concertation et ils apporteront une réponse sur la question de savoir s'il y a une opportunité ou non à poursuivre le projet. Il y aura donc cette réponse des maîtres d'ouvrage à son bilan, mais en aucun cas la CNDP n'indiquera si oui ou non le projet doit se faire.

Q17 Une personne demande si, dans le cas où le projet ne se fait pas, il faudra continuer à subir le trafic avec les infrastructures actuelles qui posent déjà des soucis ?

Le maire de Bourgogne explique que les communes poursuivront leur travail de sécurisation et que les communes se battent pour que le projet aboutisse.

Monsieur Kariger cite le philosophe Alain qui disait « Le pessimisme est d'humeur, l'optimisme est de volonté ». Il estime que tous les acteurs présents ont la volonté d'avancer et d'avancer intelligemment ensemble, en choisissant la meilleure solution possible des points de vue technique, géographique, financier. Il invite le public à garder confiance et souligne la qualité de la concertation et des débats et est convaincu que, dans cet esprit apaisé et constructif, le projet aboutira. L'obligation de moyen de réfléchir ensemble se poursuivra, il l'espère, par une obligation de résultat.

Les solutions pré-étudiées

Madame Diers rappelle les principaux objectifs du projet de création une liaison entre la RD966 et la RD74 :

- Réduire le trafic des RD20, RD30 et RD74
- Améliorer l'accessibilité à la plateforme industrielle
- Améliorer la sécurité
- Réduire les nuisances
- Développer les mobilités douces

Avant d'aborder les solutions pré-étudiées, Madame Diers rappelle que la concertation préalable a pour objectif d'élargir le débat et les discussions, et qu'à ce stade aucune solution n'est actée, ni écartée.

3 options sont présentées :

- L'option Zéro projet : amélioration des mesures existantes comme l'aménagement de traverses, les enrobés acoustiques, une charte.... Cette option sert de référence pour comparer les tracés proposés.
- Des solutions alternatives à la route type bande porteuse, transport ferroviaire, ou le renforcement des chemins existants qui sont des solutions partielles et pour certaines contraignantes.
- La solution routière avec une voie nouvelle et différents tracés pré-étudiés.

Monsieur Legand présente le profil de la voie en projet qui s'apparente à celui de la RD20A mise en service en 2019, à savoir une route à 2x1 voie, de 6,20 m de large. Une réflexion a été menée sur la problématique de la gestion des eaux pluviales et de la largeur des fossés. Cette dernière serait traitée différemment, en consommant moins de terres agricoles que le contournement précédent. Des aménagements de type carrefour giratoire aux intersections sont proposés, ce type de carrefour permet de sécuriser les différents mouvements de circulation.

Monsieur Legand présente ensuite le plan des différents tracés pré-étudiés :

- L'option1, tracé 1 : tracé le plus direct, de 7,2 km, qui va du giratoire nouvellement créé sur la RD74 à un nouveau giratoire (à créer) sur la RD966. Il coupe beaucoup de parcelles agricoles en biais.
- L'option 2, tracés 2 et 3 : ce sont des tracés qui cherchent à épouser au mieux les chemins existants, pour consommer moins de parcellaire agricole.
- L'option 3, tracé 4 : tracé le plus court, il se raccorde notamment à un nouveau giratoire sur la RD74 à proximité de Bourgogne-Fresne. C'est un tracé qui s'approche plus des

zones bâties du secteur Bourgogne-Fresne et qui s'appuie sur le réseau de chemins existants.

Monsieur Legand rappelle que ces tracés sont des hypothèses, qui peuvent être complétées ou même se coupler ensemble. Il propose ensuite de comparer les propositions faites à partir des études qui ont été menées notamment sur les projections de trafic, les problématiques environnementales et le cadre de vie.

Les simulations de trafic effectuées montrent que le trafic tous véhicules sur la voie nouvelle serait le plus important avec les tracés 1 et 4. Il serait un peu moindre, en particulier pour les véhicules légers, avec les tracés 2 et 3. Pour les poids lourds, les chiffres sont sensiblement équivalents pour tous les tracés. Concernant le trafic résiduel dans les différentes communes, une fois le contournement mis en place, ce sont, là encore, les tracés 1 et 4 qui permettent d'avoir un peu moins de trafic dans les communes. Le détail par commune est à retrouver dans le dossier de concertation en ligne ou dans les mairies, avec les différents résultats de cette étude.

Concernant les impacts des tracés sur l'environnement et la biodiversité notamment, le tracé 0 (absence de projet) ne présente pas d'impact sur l'environnement. Le tracé 1 traverse longuement une zone boisée. De plus, le parcellaire étant fortement impacté, il en sera de même pour l'habitat de la faune locale. Le tracé 2 traverse aussi la zone boisée mais ne nécessite pas de trop grande réorganisation du parcellaire et a donc moins d'impact sur les habitats. Le tracé 3 traverse la zone boisée et des aménagements seront nécessaires, impactant les habitats naturels. Enfin le tracé 4 ne traverse pas la zone boisée et utilise beaucoup les chemins, il a donc un impact moindre que les tracés 1 et 3. Ce sont donc les tracés 2 et 4 qui ont un impact plus faible sur l'environnement.

Concernant l'activité agricole, les critères pris en compte pour juger de l'impact des tracés sont :

- Le linéaire de tracé : plus le tracé est long, plus il consomme d'espace.
- Le linéaire de tracé hors chemin ou sur chemin agricole qui va influencer l'impact sur le parcellaire agricole.
- Le linéaire de tracé dans les zones de spécificité agricole.

De l'analyse globale, il ressort que les tracés 2 et 4 ont moins d'impact sur l'activité agricole que les deux autres tracés.

Concernant la géométrie des tracés, qui compare le nombre de carrefours nécessaires, le tracé en plan plus ou moins sinueux et la traversée de villages, l'option 0 (absence de projet) montre une note rouge avec des carrefours existants non sécurisés et une traversée de l'ensemble des villages. Le tracé 1, plus rectiligne, a une meilleure note sur la géométrie.

Monsieur Legand présente enfin l'analyse globale multicritères qui synthétise ce qui vient d'être exposé en un seul tableau. Il donne également une estimation des coûts des travaux. Ce coût est relativement équivalent pour tous les tracés, le tracé 1 étant le moins cher car le plus court.

A la lecture de cette analyse, on constate que les tracés 2 et 4 sont les tracés qui présentent le plus d'avantages par rapport aux autres.

Monsieur Deruyter invite maintenant le public à s'exprimer sur les solutions proposées ou les critères d'analyse présentés. Les personnes ayant des solutions alternatives sont également invitées à les présenter.

Temps d'échange

Q18 Un habitant d'Auménancourt souhaite compléter son observation sur les flux de trafic existants. À la vue de la présentation faite, il pense que les flux de l'ouest de la RD30 n'ont pas été pris en compte. Les camions devront transiter par la RD30 vers le nord pour rejoindre les déviations. Il suggère de commencer la déviation à partir du carrefour existant à Brimont, en prenant un bout de la RD30 pour retrouver le tracé n°4. Cela supprime la création d'un rond-point et diminue l'impact agricole car l'on peut prendre un chemin d'association foncière. Il pense que cette option serait plus économique et avec des impacts environnementaux moindres sur l'espace boisé.

Q19 Un agriculteur de Fresne et vice-président de l'association foncière estime que les quatre tracés sont bons mais souhaite en proposer un autre : en démarrant de la Croix Gaudinot, prendre la première partie du tracé rose, mais poursuivre en remontant plus vers le bois au nord pour moins couper de parcelles, il poursuit en indiquant le plan du tracé qu'il proposé sur la carte projetée. Il estime qu'il ne faut pas voir que l'environnement routier mais aussi penser aux paysans qui viennent de remembrer.

Q20 Un intervenant s'étonne du tracé 4 qu'il considère trop à proximité d'habitations.

Monsieur Legand confirme que c'est l'inconvénient de ce tracé 4. Cependant il se situe à une distance d'au moins à 400/500 m des habitations.

Monsieur Delacotte ajoute que l'avantage de ce tracé est qu'il n'impacte pas du tout l'espace boisé.

Q21 Une personne dit ne pas comprendre les tracés 2 et 4 qui passent au nord de Bourgogne et de Fresne. Elle se demande pourquoi ces deux tracés ne partent pas du carrefour des Drapeaux, à proximité de la plaque industrielle (étant donné le projet d'extension de la plaque). Elle déplore que les poids lourds soient encore obligés de prendre la RD74, pourtant inadaptée, avec ces deux tracés. Elle se demande si le projet est d'inclure Métabase à un moment donné dans la plaque industrielle de Bazancourt-Pomacle et pourquoi pas de Boulton-sur-Suippe.

Monsieur Kariger rappelle que ce sont des hypothèses qui sont présentées là, des propositions de scénarios pour discussion et salue à cette occasion la qualité du travail des techniciens du Département et du Grand Reims qui a abouti à ces propositions. Il met aussi en avant la bonne volonté des agriculteurs qui vont devoir renoncer à des terres (même s'il y aura des compensations) et estime qu'il faut limiter au maximum les emprises sur les terres agricoles. Il y a un équilibre à trouver pour tout le monde. Ainsi, parmi les critères pris en compte pour déterminer des scénarios, l'utilisation de chemins existants a été privilégiée.

Concernant le scénario 4, Monsieur Kariger dit partager l'avis de l'intervenant sur sa trop grande proximité avec le village. Il est important de penser à long terme et ne pas se rapprocher trop près des villages. Ce tracé a l'intérêt d'être le plus court en distance et donc le moins cher en coût. Mais il a aussi un impact certain sur le parcellaire agricole. Ce scénario 4 lui paraît extrêmement inopportun. Selon lui, techniquement, même s'il peut y avoir des modifications à la marge, le tracé 2 paraît aujourd'hui le plus cohérent, une base de réflexion extrêmement structurante.

Les autres tracés ont le mérite de mettre des alternatives et il peut y en avoir encore d'autres proposés, mais il n'y aura jamais de schéma parfait. Il suggère, dans l'idéal, que la réflexion des uns et des autres se fasse sans prendre en compte l'appartenance des

terres agricoles traversées, pour ne pas influencer les choix. Comme tous les aménagements qui créent un peu de contraintes, on voudrait toujours que ce soit chez les autres.

Q22 Un intervenant souhaite abonder dans le sens de Monsieur Kariger, en effet « Gouverner, c'est prévoir. » Le tracé 4 lui paraît un peu trop proche des communes car il faut envisager, qu'à l'avenir, elles peuvent s'étendre.

Q23 Un autre intervenant confirme cette position, le tracé limiterait le développement des communes, en s'approchant en plus du méthaniseur qui est déjà critiqué. Il trouverait plus sage de prendre une ligne droite, c'est à dire du rond-point entre Fresne et Boulton jusqu'à la nationale.

Q24 Une autre personne souligne que toute nouvelle route entraînera des installations le long de cette route. Le tracé 1 permet de garder ces installations à distance des communes, en revanche le tracé 3 pourrait voir des installations à proximité du nord de Bourgogne. Ainsi choisir le tracé aura un impact sur le futur.

Monsieur Kariger confirme qu'un équipement a vocation à servir. Il estime que le meilleur moyen qu'il n'y ait pas de développement, c'est qu'il n'y ait pas de déviation.

Q25 Un nouvel intervenant souhaite savoir si l'on peut imaginer un mélange des propositions de tracés. Il propose de partir sur la base du tracé 2 et à son intersection avec le tracé 3, reprendre vers le tracé 3.

Monsieur Legand estime que cela est envisageable en prévoyant un virage avec un rayon de giration suffisant. Cela impactera de nouvelles parcelles agricoles. Mais tout est possible.

Q26 Un habitant de Saint-Etienne-sur-Suipe se demande si le trafic venant des Ardennes sera réellement déporté de Saint-Etienne-sur-Suipe. Il évoque les véhicules de Poilcourt qui redescendent sur Saint-Etienne pour rejoindre la déviation RD20A. Il pense que les camions continueront à traverser Saint-Etienne pour rejoindre la nouvelle déviation via la RD274, voire que cet itinéraire devienne un itinéraire Bis.

Monsieur Delacotte évoque un possible arrêté à prendre pour limiter le tonnage des camions qui transitent par les communes, à partir du moment où une déviation est créée.

Monsieur Kariger dit ne pas partager l'inquiétude de l'habitant de Saint-Etienne. Il estime que, autant les flux nord-sud qui traversent Saint-Etienne-sur-Suipe continueront, autant les flux est-ouest seront largement soulagés par le contournement. Les conducteurs, que cela soit VL ou PL, préféreront choisir un itinéraire sécurisé et rapide plutôt que la traversée de plusieurs villages. Les communes sauront aussi dissuader les conducteurs avec quelques aménagements contraignants. Saint-Etienne, comme l'ensemble des villages de la vallée de la Suipe, sera soulagée, dans sa partie ouest, s'il y a un contournement, quel que soit le tracé choisi et verra une amélioration significative de sa qualité de vie et de ses flux. En revanche, il est vrai que ce contournement ne réglera rien aux flux qui arrivent de l'Aisne et qui descendent par Saint-Etienne. Il espère que ces flux iront cependant chercher la déviation ensuite pour rejoindre Boulton-sur-Suipe malgré les applications utilisant l'intelligence artificielle.

Fin du temps d'échange.

Conclusion du garant

Monsieur le garant de la CNDP est invité à s'exprimer sur le déroulement de la réunion. Il estime qu'elle s'est déroulée dans un excellent climat, respectueux des uns et des autres, où chacun a pu exprimer ses observations, ses positions, ses arguments. Les maîtres d'ouvrage ont apporté des réponses, ainsi tout s'est parfaitement déroulé selon lui. Il indique avoir relevé quelques points et problématiques spécifiques. Concernant la partie des enjeux, le public a évoqué des questions de pollution atmosphérique notamment et leurs éventuelles conséquences sanitaires, d'autant qu'une expérimentation sur les 48 tonnes a lieu. Il a noté aussi que toutes les réponses ne sont pas dans les mains des maîtres d'ouvrage, puisqu'on a évoqué notamment la nécessité d'un décret sur le sujet des 48 tonnes. Par ailleurs, il a été question du maintien du commerce, des questions précises sur les traverses, leurs bandes de roulement, les réseaux... Il estime que ces différentes observations, très précises, dénotent une connaissance fine de la problématique. Il a noté également que les élus et les maîtres d'ouvrage partageaient globalement les arguments qui ont été développés sur les constats et les enjeux. La question du financement du projet et de la participation éventuelle des industriels a été lancée, à laquelle un axe de réponse a été apporté via la fiscalité liée aux entreprises. Il indique aussi avoir entendu le terme d'achèvement de la déviation, c'est à dire qu'il y aurait déjà une première tranche qui a été faite et qu'il s'agirait de terminer un travail aujourd'hui inachevé. Il note que, lors de cette réunion, il n'y a pas eu d'argument purement opposé au principe d'une déviation. Sur les scénarios envisagés, il a relevé l'interrogation concernant le tracé 4, avec ce sentiment ressenti de proximité avec le tissu urbain aujourd'hui, et peut être encore plus demain, s'il devait y avoir développement de ce tissu. Mais il a été rappelé fort justement que les documents d'urbanisme sont là aussi pour limiter l'expansion urbaine, surtout à l'heure du zéro artificialisation nette (Zan). Des propositions alternatives ont été formulées, avec des tracés alternatifs possibles qu'il faudra regarder de plus près. Enfin il note l'interrogation sur le risque de déport de trafic sur la commune de Saint-Etienne ou du moins d'un maintien de situation par rapport à l'existant pour la commune. En conclusion, il invite le public à poursuivre sa participation à la concertation, notamment dans les ateliers proposés et par exemple celui de co-construction, où il sera intéressant de travailler sur les tracés alternatifs énoncés. Il rappelle également l'intérêt d'aller voir le projet sur le terrain avec la visite de terrain proposée.

Conclusion des élus du Grand Reims et du Département

Monsieur Toullec remercie le public de sa participation et se félicite de son partenariat avec le Département dans le développement de ce projet de liaison routière. Il réaffirme la volonté de la collectivité pour la réalisation de ce projet. Il dit avoir entendu les interrogations sur le projet de ZAC et précise que le principal objectif du Grand Reims dans ce projet est de jouer un rôle de contrôle sur le développement de cette ZAC. Il remercie tous les élus présents, les services du Grand Reims et du Département ainsi que le garant.

Monsieur Kariger remercie également l'ensemble des personnes présentes et compare la réunion qui vient de se dérouler à un bel exemple du vivre ensemble, du réfléchir ensemble pour faire « Demain » ensemble et permettre de sortir le plus beau des projets.

Madame Diers rappelle en conclusion les prochaines rencontres de la concertation, permanences, ateliers et visites de terrain et une deuxième réunion publique le 25 juin.

La réunion publique se conclut par un moment de convivialité à l'invitation du Grand Reims.