

## Compte-rendu de la réunion de la réunion publique du 25 juin 2024 à Boult-sur-Suippe

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

### Informations pratiques

#### Intervenants à la tribune

- Madame Alice Diers, directrice générale adjointe, Pôle Territoires, Communauté urbaine du Grand Reims
- Monsieur Bertrand Delacotte, chef du service Maîtrise d'ouvrage et mobilités, Département de la Marne
- Monsieur Christophe Legand, chef du service Ingénierie routière, Département de la Marne
- Monsieur Stéphane Duhazé, directeur du pôle Routes et Mobilités, Département de la Marne

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 :** 66 personnes

**Durée :** 2H00, de 18H45 à 20H45

### Mots d'accueil

Monsieur Jérôme Fortier, adjoint au maire de Boult-sur-Suippe accueille le public.

Monsieur Renaud, garant de la CNDP, remercie le public d'être venu nombreux et explique l'absence d'élus à la tribune. Elle est liée à la réserve demandée à tout élu lors d'une campagne électorale, ici à l'occasion des élections législatives anticipées. Le garant, en accord avec les maîtres d'ouvrage, a souhaité que la concertation ne soit pas suspendue afin de ne pas en casser la dynamique. Les élus sont cependant présents dans la salle.

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

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 d'une concertation préalable ne donnera jamais d'avis sur l'opportunité du projet ou sur le choix d'un tracé. Ce n'est pas son rôle, à la différence d'un commissaire enquêteur lors d'une enquête publique, qui, lui, devra rendre un avis favorable, défavorable ou autre sur le projet.
- 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, tout comme les enseignements des maîtres d'ouvrages, qui seront tous publiés sur le site de la CNDP.
- 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. Toutes les contributions ont le même poids.
- L'inclusion. Le maximum de personnes doit pouvoir s'exprimer. Des rencontres de proximité ont notamment été organisées dans cette concertation pour aller vers le public.

Monsieur Deruyter présente le sommaire de la réunion.

## Le territoire du projet, le projet les solutions pré-étudiées

Madame Alice Diers présente rapidement le territoire du projet :

- Un territoire agricole et tourné vers la bioéconomie (zone de bio-activité de Bazancourt-Pomacle),
- Des flux routiers importants, avec des pics selon les périodes.
- Des communes au profil routier inadapté à ce trafic qui entraîne une dégradation de la voirie, un sentiment d'insécurité, des nuisances...
- Les mesures déjà prises : création en 2019 d'un premier tronçon de contournement (RD20A), une charte « qualité de vie des riverains pendant la campagne betteravière » qui est en cours de réécriture pour devenir la « charte des pondéreux », l'amélioration de la voirie routière existante, la limitation du transport des matières dangereuses.

Madame Diers rappelle les principaux objectifs du projet de création d'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.

Madame Diers rappelle la réalisation du premier contournement (RD20A) en 2019, l'objectif étant aujourd'hui de poursuivre ce contournement. La Communauté urbaine et le Département ont ainsi signé un partenariat afin de lancer la réflexion sur ce sujet, avec des études préalables et cette concertation.

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 aussi de référence pour comparer les tracés proposés.
- Des solutions alternatives à la route type bandes porteuses, le transport ferroviaire, ou le renforcement des chemins existants. Ce 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, à savoir une route à 2x1 voie, avec une chaussée 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 a été réduite sur ce projet, avec pour objectif de consommer moins de terres agricoles que le contournement précédent.

Il présente ensuite les 4 tracés pré-étudiés (voir carte dans la présentation page 15).

Avant de donner la parole au public, Monsieur Deruyter rappelle les modalités d'intervention à respecter lors des temps d'échange. Il précise que la réunion est enregistrée.

## Temps d'échange

**Q1** Un représentant de l'association Boulton environnement souhaite souligner que dans la présentation du premier contournement réalisé, il n'a pas été indiqué que, si certains villages ont effectivement bénéficié d'une baisse de trafic, il a renvoyé des nuisances vers d'autres communes. Par ailleurs, il pense que le nombre de camions sera amené à augmenter encore puisque la plaque de Bazancourt-Pomacle devrait aussi se développer. Il demande de ne pas faire comme cela a été fait depuis 30 ans ou plus, à savoir, faire venir des usines sans réfléchir aux conséquences que cela a sur les riverains et les villages.

**Q2** Un habitant de Boulton-sur-Suippe se demande pourquoi il n'a pas été fait mention de piste cyclable dans la présentation des tracés. Il évoque son expérience de l'insécurité quand il se déplace à vélo sur les routes actuellement, à cause de la présence des camions.

*Monsieur Delacotte indique qu'une réflexion a été menée sur le sujet. En créant une nouvelle liaison routière, l'idée est de redonner du qualitatif pour les vélos sur les axes qui vont être délestés. La réflexion d'adjoindre une piste cyclable le long de la déviation a montré un empiètement parcellaire trop important.*

**Q3** Une résidente de Boulton-sur-Suippe demande si les arrêtés municipaux concernant le transport de matières dangereuses en traversée de village limitent ou interdisent ce type de transport.

*Monsieur Duhazé confirme que ces arrêtés sont effectivement de la compétence des communes. Cependant, une interdiction totale ne peut exister, il y a toujours des dérogations et ces arrêtés nécessitent des itinéraires de substitutions identifiés.*

**Q4** Un habitant de Boulton-sur-Suippe souhaiterait voir les règles de circulation respectées dans la traversée de village.

*Monsieur Duhazé indique que les maires, au titre de leur pouvoir de police peuvent faire des aménagements pour essayer de réduire les vitesses dans leur traverse. Cependant ils ne disposent pas du pouvoir de contrôle et de verbalisation. C'est l'État qui doit faire respecter les réglementations qui sont définies par ceux qui tiennent le pouvoir de police.*

## Retour sur le dispositif de la concertation

Madame Diers présente le dispositif de la concertation.

Les supports développés pour informer le public et leur diffusion :

- Dossier de concertation : en mairies et sur le site internet
- Plaquette : 300 ex. en mairies et aux rendez-vous publics
- Flyer : 1 300 ex. en boîtes aux lettres
- Affiche : dans les 13 mairies du périmètre du projet
- Panneaux : exposés aux rendez-vous publics
- Un site internet dédié au projet [concertationdeviation.grandreims.fr](http://concertationdeviation.grandreims.fr)
- Annonces dans la presse, sur les sites internet et réseaux sociaux de la communauté urbaine et des communes.

Elle rappelle également le dispositif de contribution mis en place jusqu'au 30 juin :

- Registre papier en mairie
- Registre dématérialisé (site internet)
- Rendez-vous publics : réunion, atelier, permanence, visite terrain...
- Feuilles mis à disposition à tous les rendez-vous publics.

Madame Diers indique, que, à ce jour, 130 contributions ont été récoltées et présente quelques premiers enseignements à leur lecture :

- Un thème récurrent : la sécurité et le cadre de vie dans les villages.
- Une quasi-unanimité sur l'opportunité du projet de contournement.
- Pas d'unanimité à ce jour sur les tracés proposés initialement.

Madame Diers présente ensuite les différents rendez-vous publics organisés.

Tout d'abord la rencontre de proximité du 20 mai à la brocante de Bourgogne-Fresne, jour de lancement de la concertation. Celle-ci a permis de toucher un nombre de personnes important (156 personnes accueillies) et le recueil de 35 contributions papier. La seconde rencontre de proximité a eu lieu à Bazancourt le 29 mai sur le parking de Carrefour Contact. Les enseignements tirés de ces rencontres sont : une forte attente d'une solution, des inquiétudes du monde agricole sur les impacts d'un tel projet sur leur activité. Il a pu être expliqué ce qu'était la concertation, à quoi elle allait servir. Elles ont permis également de mobiliser tout un chacun pour venir contribuer.

La réunion publique du 28 mai à Bourgogne-Fresne a réuni 73 personnes, avec une majorité de participants de cette commune. Il y a eu 26 interventions du public auxquelles les techniciens du Grand Reims et du Département ont répondu quand cela était possible. Beaucoup d'échanges ont eu lieu sur les tracés et de premières propositions de nouveaux tracés ont été faites. Une opposition assez nette au tracé numéro 4 (proche du village) s'est manifestée ; beaucoup de demandes d'amélioration des traverses existantes ont été exprimées.

Trois permanences ont été organisées à Boult-sur-Suippe, à Orainville et à Bourgogne-Fresne, avec de 1 à 7 de visiteurs selon les lieux. Ces permanences ont permis des échanges très personnalisés et d'apporter des réponses plus précises.

Enfin trois ateliers ont été organisés :

1. Atelier sur la thématique « Agriculture » sur invitation (18 participants) pour aborder différents thèmes liés au foncier, aux enjeux d'exploitation et aux différents scénarios.

Les enseignements tirés :

- Des constats sur la carte des parcelles irriguées à mettre à jour et sur les études de trafic à parfaire ; sur ce sujet, Monsieur Delacotte précise que l'étude de trafic a été menée en 2002 sur une période de 3 semaines différentes. Une projection de trafic à 2027 (+ 5 ans) et à 2042 (+ 20 ans) a été réalisée. Le Département réfléchit aujourd'hui à installer une station de comptage permanente sur la RD20A, qui compterait toute l'année le nombre de véhicules qui passent (venant à la fois de Boulton et de Bourgogne). Des contraintes techniques et financières sont encore à lever.
- Une incompréhension croissante entre les agriculteurs et les néo-ruraux, ou plus exactement les non-agriculteurs. Madame Diers souligne que cela n'a pas empêché, lors du dernier atelier de co-construction, un travail en commun pour apporter des solutions à chacun.
- Des limites à l'activité agricole, avec des aménagements dans les bourgs qui posent parfois des difficultés, la limitation de charge sur les ponts ou encore le PLU de Bourgogne-Fresne.
- Un parcellaire remembré satisfaisant en l'état, difficile à remettre en cause de nouveau.
- Les conditions à respecter s'il devait y avoir un remembrement : un foncier qui ne présente pas de pointe (pas de parcelles en triangle, plus difficiles à exploiter) ; des parcelles regroupées pour chaque exploitation ; les réserves foncières de Brimont à expertiser (leur qualité agronomique, leur éloignement).
- Des propositions de nouveaux tracés ont été dessinées lors de cet atelier, privilégiant le respect du parcellaire et donc utilisant des chemins d'exploitation existants, évitant de former des pointes (voir cartes page 26 de la présentation).

2. Atelier sur la thématique « Entreprises » sur invitation (6 participants, industriels et transporteurs) pour aborder les contraintes liées à leur activité et les opportunités qui s'offrent aujourd'hui à eux ; la charte des pondéreux ; la question du déplacement des personnels ; les différents scénarios.

Les idées fortes qui ressortent de cet atelier :

- Un besoin d'approvisionnement constant, y compris la nuit (un transport de nuit serait nécessairement reporté en journée).
- Des contraintes très forte liées au ferroviaire : valable que sur des longues distances, problèmes de fiabilité (retard), de tonnages à respecter.
- Quelques possibilités d'amélioration pour répondre à la problématique des nuisances ou de l'inconfort : les camions 48 tonnes (sujet détaillé plus tard) ou encore carburants moins polluants.
- Les industriels et les transporteurs ont mis en place un suivi des chauffeurs concernant le respect du cadre de vie des riverains avec des sanctions possibles.
- Sur les propositions de tracés, pas d'avis fort qui ressort et pas non plus de rejet du nouveau tracé proposé dans l'atelier agriculture.

3. Atelier de « co-construction » sur inscription (22 participants) avec des thématiques autour de l'environnement, du cadre de vie et mobilités douces et des scénarios.

Les enseignements tirés de l'atelier :

- En matière de cadre de vie : questions d'insécurité, de pollution, de bruit ambiant ; l'absence d'aménagements cyclable entre Bourgogne et Fresnes a été soulevée.
- Sur l'enjeu environnemental, les participants ont été interrogés sur leur appréhension actuelle de l'espace du projet : il en ressort un visage agricole principalement mais qui est aussi utilisé pour des loisirs, pour la promenade à vélo par exemple. Un espace peu varié en termes de paysage mais avec un espace boisé intéressant. Des chasseurs ont évoqué la faune présente.
- Concernant les opportunités de réaménagement, par exemple pour les mobilités douces, elles seront possibles après la sécurisation des traverses, une fois le projet réalisé. Des demandes de poursuite des opérations d'amélioration de l'existant ont été faites avec la mise en place d'un remblai acoustique par exemple. Enfin, la démarche ERC (Eviter, réduire, compenser) a été expliquée, elle le sera ici aussi en fin de réunion.
- Concernant les tracés, un travail en commun a été effectué sur les tracés pré-étudiés et les tracés proposés par les agriculteurs pour aboutir à un nouveau tracé (voir page 29 de la présentation). Quelques remarques : ce tracé traverse l'espace boisé ; des parcelles agricoles tout de même traversées, une nécessité dues aux contraintes techniques de géométrie, précise Monsieur Legend.

La visite de terrain sur inscription (18 participants) a permis des focus sur les questions de paysage et d'environnement abordés avec les spécialistes présents, un échange terrain pour se rendre compte précisément de l'impact du projet sur le territoire et des échanges privilégiés avec les participants.

Madame Diers évoque ensuite quelques questionnements complémentaires qui ont émergés de ces différents échanges, à savoir : la question du devenir des commerçants si le projet dévie le trafic ; le risque de report de trafic sur la RD966 avec les conséquences sur Pontgivart ; des doutes sur l'intérêt du projet pour Saint-Étienne-sur-Suippe (trafic nord/sud) ; l'opportunité de la déviation au vue des prévisions de report de trafic poids lourds estimé seulement à 45 à 55 % (estimation calculée en l'absence d'arrêtés municipaux interdisant le transit PL).

Madame Diers présente ensuite l'étude réalisée par ATMO sur la qualité de l'air notamment à Bourgogne, entre 2015 et 2017. Celle-ci ne figurait pas initialement dans les documents mis à disposition du public mais est désormais consultable sur le site internet du projet. Cette étude indique une concentration moyenne en PM10 (particules fines) qui a une valeur inférieure à la valeur limite annuelle (valeur de l'OMS) mais avec des seuils d'information et d'alerte dépassés plusieurs fois. Madame Diers souligne l'importance de connaître l'origine des pollutions : si le trafic routier contribue à la formation de ces particules, l'activité agricole et surtout l'activité domestique et les activités industrielles contribuent aussi énormément à la formation de ce type de particules.

Monsieur Duhazé présente ensuite un focus sur l'expérimentation 48 tonnes. Cette expérimentation a été souhaitée par la filière betteravière et autorisée par l'État sur une période donnée. Avec 1 camion en circulation en 2021, elle s'est poursuivie sur la campagne 2022/2023 avec 16 camions au total, 7 bennes sur l'usine de Bazancourt (Cristal-Union), 7 bennes sur l'usine de Connantre (Terreos), 2 bennes sur l'usine de Roye (Saint-Louis Sucre -département de la Somme). Monsieur Duhazé rappelle l'objectif du passage au 48 tonnes qui vise à réduire de 10%

le nombre de camions. Il a été constaté déjà que la charge utile d'un ensemble de 48 t est de 33 t en moyenne, contre 30 t en moyenne pour un ensemble de 44 t. L'objectif serait donc atteint.

L'expérimentation a été suivie par le CEREMA, qui s'est intéressé notamment à l'usure des chaussées. Il faut noter qu'un 48 tonnes n'est pas plus gros qu'un camion 44 tonnes. La différence porte uniquement sur la remorque qui est conçue différemment, avec un espacement d'essieux qui permet une meilleure répartition de la charge du convoi. Sur un camion 44 tonnes, l'essieu le plus chargé est l'essieu arrière du tracteur à 12 t, et sur les 3 essieux arrière la charge est de 9 ou 10 t. Sur un 48 tonnes, la charge reste plus ou moins à 12 tonnes sur l'ensemble des essieux. Un allègement sur l'essieu arrière du tracteur permet de monter la charge de la benne à + 4 tonnes environ. De plus, la largeur des pneumatiques a été augmentée et le dernier essieu de la remorque est auto-vireur pour éviter les cisaillements et le ripage dans les giratoires notamment.

Concernant l'usure des chaussées, le CEREMA a pu constater qu'il n'y avait pas d'impact sur les chaussées à structure bitumineuse et des impacts modérés sur les chaussées à structure semi-rigide et les chaussées souples (les voiries communales avec peu de trafic). Il n'y a pas de gêne vibratoire constatée, avec des seuils de vibrations normaux. En revanche, avec quatre tonnes supplémentaires, un impact sur les ponts est constaté : en fonction de l'âge de l'ouvrage et du règlement de charge de l'ouvrage, un certain nombre de ponts pourraient ne pas supporter ces 4 tonnes supplémentaires.

L'expérimentation est terminée aujourd'hui et la décision de faire circuler des camions de 48 tonnes relève de l'État. A priori, l'idée en germe serait de réserver cet usage au secteur betteravier et de les autoriser sur des itinéraires bien identifiés, notamment là où il n'y a pas de problème d'ouvrage d'art et là où les structures de chaussée le permettent. Le Département n'a pas plus d'information à ce stade.

## Temps d'échange

**Q5** Un membre du collectif Boulton Environnement indique que, dans le cadre de la Charte betteravière, des enrobés acoustiques devaient être mise en place dans la rue de Saint-Étienne mais que ce ne serait finalement pas réalisé, faute d'argent. Il évoque ensuite la réouverture de la taxe camion en 2027 évoquée récemment par Monsieur Robinet, maire de Reims, dans le journal L'Union et craint un nouveau report des camions, qui voudront l'éviter, dans les villages.

*Monsieur Duhazé confirme le retard des travaux d'enrobés et les difficultés financières du Département. Il indique que les travaux sont reportés au printemps 2025. Le marché public étant désormais notifié, ils auront bien lieu, mais après la campagne betteravière. Concernant l'éco-redevance, dans le cadre de l'expérimentation de mise à disposition du réseau routier national proposée par l'Etat, la Région Grand-Est a accepté l'expérimentation pour 8 ans d'une partie du réseau (dans la Marne, la RN4 et la RN44) à condition de pouvoir mettre en place une éco-redevance (loi climat résilience). L'objectif est d'utiliser cette redevance pour remettre à niveau le réseau routier national et le moderniser. Monsieur Duhazé indique que les communes du secteur ne seront pas impactées car trop éloignées des nationales 4 et 44 et que l'axe RN51-A34-A304, le plus proche du secteur, ne sera pas concerné par l'éco-redevance.*

**Q6** Un habitant de Bourgogne-Fresne souhaite revenir sur l'étude ATMO sur la qualité de l'air. Les mesures indiquent bien des normes respectées mais il s'interroge sur le rapport entre le nombre de véhicules passant et le niveau de pollution. Il est constaté un niveau de pollution identique à

Bourgogne-Fresne que sur l'avenue de champagne à Reims, la route vers Epernay, alors que le nombre de véhicules est 2,5 fois plus élevé sur cette dernière. Il craint donc une augmentation significative de la pollution dans le village (50% en plus selon lui) avec l'augmentation prévisionnelle de trafic de 10%.

*Madame Diers indique la possibilité de demander des précisions sur l'étude à ATMO au besoin. Elle précise que la pollution aux particules fines ne provient pas uniquement du trafic routier mais aussi de l'activité domestique (le chauffage des maisons au bois par exemple), des activités industrielles et agricoles également. Ce qui explique a priori des taux élevés sans rapport avec le niveau de trafic.*

**Q7** Un membre du collectif de Bourgogne s'interroge sur le gain réel de 10% de camions en moins sur la route avec le passage au 48 tonnes. Il pense que les industriels, dans une logique de progression économique constante, augmenteront rapidement le nombre de camions sur la route. Par ailleurs, Il indique ensuite que, parmi les mesures prises par les industriels pour réduire les nuisances, il existe la possibilité de téléphoner pour signaler une infraction par les camions. Beaucoup d'habitants l'ont fait depuis 3 ou 4 ans, mais ont constaté que les effets ne duraient que 24h. Beaucoup d'habitants ont cessé de téléphoner au vu de l'inefficacité de cette mesure. Il estime en conclusion que ce ne sont que des « mesurette ».

*Monsieur Duhazé confirme que le gain de 10 % annoncé est effectivement à tonnage constant. S'il y avait un accroissement d'activité, en effet il y aura plus de camions sur la route et, qui plus est, des camions de 44 tonnes. Concernant les consignes aux chauffeurs à la suite de signalements, Monsieur Duhazé affirme qu'elles sont passées.*

**Q8** Un habitant de Boult-sur-Suippe s'étonne de ne pas avoir entendu parler de la SAFER dans la présentation et s'interroge sur la surface nécessaire au projet. Il souhaite aussi savoir si la SAFER a des réserves pour la construction de cette route.

*Monsieur Delacotte donne une estimation de l'emprise du projet : avec un tracé de 8 km, 16 m d'emprise + potentiellement deux fois 6 m de chemin d'AF de chaque côté, on arrive à 28/30 mètres, multipliés par 8 km, cela donne une emprise totale de 24 hectares environ. Concernant les réserves, la SAFER, via la Communauté urbaine du Grand Reims, dispose de terrains disponibles sur la commune de Brimont.*

*Madame Diers confirme l'information en expliquant que le Grand Reims paie des frais de portage pour ses terres en réserve. Des échanges ont eu lieu sur ce sujet avec les agriculteurs lors d'un atelier. Reste à étudier la qualité agronomique des terres et leur positionnement. A ce stade très en amont du projet, il est normal de ne pas avoir plus d'informations sur le sujet. Ce sont les études qui vont être poursuivies, une fois le tracé connu, qui permettront d'engager tous ces échanges et éventuelles négociations pour trouver des solutions. La SAFER sera nécessairement impliquée à ce moment-là. Elle a déjà participé d'ailleurs à la réalisation de l'état des lieux sur le foncier agricole (étude mise à disposition sur le site internet) mené sur l'intégralité de la zone du tronçon d'étude, dans le cadre des études préalables.*

**Q8** Un habitant de Boult-sur-Suippe interpelle les maîtres d'ouvrage sur le sujet des consignes aux chauffeurs en cas d'infractions signalées. Il estime que cela ne peut pas fonctionner car il lui semble que les chauffeurs sont payés au tour par Cristal Union. Les chauffeurs ont donc intérêt à faire plus de tours pour être payés plus. Il suggère une mesure très simple et peu coûteuse pour réduire les nuisances : demander aux chauffeurs de réduire leur vitesse dans les villages. Il



évoque le bruit d'enfer que font les camions, à vide en particulier, au passage des plaques d'égout rue Saint-Etienne.

*Monsieur Delacotte indique que le Département a bien connaissance de ces nuisances auxquelles les communes sont confrontées. Il faut trouver un équilibre entre ces nuisances et le besoin de circuler des camions pour les nécessités d'approvisionnement et la sécurité des riverains. Il existe des dispositifs comme des plateaux, des coussins, des feux verts « récompense ». Aucun d'entre eux n'est parfait. Concernant les plaques d'égout, l'idéal est de les positionner sous les trottoirs mais cela nécessite des emprises sous les trottoirs souvent indisponibles dans les villages. Il existe aussi des dalles de répartition qui limitent la détérioration des regards et donc réduisent le bruit émis par ces derniers. Mais il admet que le bruit généré, notamment par les camions à vide, est effectivement très présent dans les villages de la Marne.*

**Q9** Une résidente de Bourgogne, qui habite dans la rue principale et qui a donc bien connaissance des impacts du trafic des poids lourds (un « fléau ») souhaite savoir, dans le cas où l'option zéro contournement était retenue, ce qui serait proposé en termes d'aménagements significatifs.

*Monsieur Delacotte estime qu'un système d'écluses pourrait être mis en place dans les parties très étroite de rue à Bourgogne, pour gagner en trottoir notamment. Il existe des aménagements de type enrobés acoustiques. Et à moyen terme, il existera sans doute un système automatique de limitation de la vitesse des véhicules en fonction de la vitesse autorisée au panneau d'entrée de la commune C'est une mesure qui s'installera progressivement avec le renouvellement des flottes de véhicules. Le bruit des moteurs, avec le développement des véhicules électriques et hydrogènes, sera aussi en baisse. Ces différentes mesures et évolutions permettront, selon lui, un apaisement général.*

**Q10** La personne précédente souhaite compléter ses propos en indiquant sa crainte de voir augmenter le trafic des poids lourds alors qu'ils ne respectent déjà pas les aménagements en place aujourd'hui, forcent même le passage au niveau des chicanes... Elle constate aussi la traversée de convois, y compris pendant la campagne betteravière, alors qu'ils sont interdits. Si l'option zéro contournement est choisie, elle souhaite savoir si des itinéraires bis sont possibles, ou encore l'utilisation de voies d'accès déjà existantes telles que l'accès aux Sohettes (même si le pont a mal été étudié en particulier quand il y a des camions réhaussés, indique-t-elle) et la voix des Tondeurs. Elle estime que, malgré les aménagements dans la commune, il y aura toujours des incivilités en intra-muros et qu'il faut étudier la question des voies existantes au cas où l'option zéro déviation serait retenue.

*Monsieur Kariger, en tant que citoyen et habitant de Bourgogne-Fresne, explique que le pont était préexistant à l'aménagement des Sohettes et que la route passant sous ce pont n'a pas pu être abaissée pour des raisons techniques de pente. Les camions réhaussés ne peuvent donc effectivement pas passer par là.*

**Q11** Le directeur de Cristal Union souhaite apporter une précision sur la question du paiement des chauffeurs au tour évoquée précédemment. Les chauffeurs, qui sont salariés d'entreprises de transport, ne sont absolument pas payés au tour. Il précise qu'il est d'ailleurs impossible d'augmenter d'un tour complet les rotations sur une journée. Il ajoute que son entreprise a pris des mesures pour éviter le déversement de betteraves sur les chaussées, même si on peut encore en trouver quelques-unes malgré tout. Il y a plusieurs dizaines d'années, les chauffeurs étaient payés au poids et pouvaient être tentés de surcharger leur benne, ce n'est plus le cas. De plus, il indique que quelques agriculteurs livraient encore leurs betteraves directement à la sucrerie, en

tracteur, avec des bennes moins adaptées. Il affirme que ce ne sera plus le cas à partir de cette année et que tous les transports se feront en camion uniquement.

**Q12** Une habitante de Bazancourt s'étonne fortement d'entendre qu'il puisse ne pas y avoir de déviation réalisée alors que plusieurs tracés sont présentés à la concertation.

*Monsieur Renaud indique que la concertation n'apporte pas une réponse définitive mais qu'une réponse sera donnée prochainement. En effet, aux enseignements qui seront tirés du bilan du garant, les maîtres d'ouvrage apporteront une réponse. Le bilan du garant sera donc rendu fin juillet, début août, les maîtres d'ouvrage auront ensuite 2 mois pour produire leurs enseignements et les communiquer à la Commission nationale du débat public. Une réponse de principe sera donc rendue publique à la rentrée.*

**Q13** Un participant s'interroge sur la notion de néo-ruraux évoquée dans la présentation (NDLR page 25 Atelier agriculture « Un sentiment d'incompréhension croissante entre les agriculteurs et les néo-ruraux »). Il explique que, régulièrement, quand certains évoquent les problèmes avec la zone industrielle, d'autres habitants leur disent de retourner en ville. Il indique, au garant en particulier, que le mécontentement ne vient pas simplement des « néo-ruraux ». L'association dont il fait partie regroupe une centaine d'adhérents aux profils très variés, lui-même est installé depuis 30 ans et estime ne plus être un néo-rural. Il estime que le terme utilisé ne représente pas la réalité.

*Monsieur Deruyter indique que ce terme a en effet été sans doute mal choisi, car il était plutôt question d'évoquer, dans la présentation, le sentiment du monde agricole d'être de moins en moins bien accepté, y compris dans les villages, par les « non-agriculteurs » plus exactement.*

## Synthèse des avis sur les tracés

Madame Diers présente une comparaison des tracés, avec une synthèse des observations recueillies dans les différents moments d'échange sur les tracés proposés.

Le tracé 1 : c'est le tracé le plus direct, ce qui constitue le point positif mais il impacte un nombre de parcelles agricoles important.

Les tracés 2 et 3 ont pour objectif d'emprunter un maximum de chemins existants. Cependant, des points négatifs sont ressortis dans le cadre de la concertation, avec, pour le tracé 2, une absence de continuité avec la RD20A. Il faut en effet réemprunter une partie de la RD74 pour ensuite remonter sur le tracé de la déviation ; il comporte également un giratoire supplémentaire à créer. Concernant le tracé 3, une parcelle est fortement impactée et le tracé est assez sinueux. De plus ces deux tracés traversent la zone boisée.

Pour le tracé 4, tracé le plus court, il est jugé de façon unanime trop proche du tissu urbain de Bourgogne-Fresne.

Un tracé 4bis a été proposé via le registre numérique. Il montre des limites en termes de géométrie, avec des angles droits peu favorables au transit des camions.

Un autre tracé alternatif a été dessiné à l'issue de l'atelier de co-construction, à partir d'une proposition issue de l'atelier avec le monde agricole et soumis à l'atelier « Entreprises ». Le tracé a été retravaillé par les services du Département pour adapter sa géométrie aux normes routières. Ce tracé semble trouver un consensus. Il traverse lui aussi la zone boisée.

## Les suites de la concertation

Madame Diers explique que le bilan du garant de la CNDP sera produit d'ici la fin juillet/début août comme l'a indiqué Monsieur Renaud. Il comprendra un avis sur les modalités de la concertation mises en œuvre et une synthèse des échanges intervenus mais ne donnera pas d'avis sur le projet. Il sera rendu public et, si le projet se réalise, joint au dossier d'enquête publique. Interviendra ensuite la réponse des maîtres d'ouvrage, sous 2 mois après le bilan du garant (fin septembre/début octobre). Les maîtres d'ouvrage produiront un bilan sur la concertation qui analysera toutes les contributions reçues, donnera les enseignements tirés et indiquera les suites données au projet. Ce bilan sera également rendu public et figurera dans le dossier d'enquête publique le cas échéant.

## Focus sur la séquence ERC

Madame Diers explique ensuite la démarche « Eviter, Réduire, Compenser » qui entoure tout projet d'infrastructure comme celui présenté, encadré par la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature et la loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité de la nature et des paysages.

La séquence ERC vise depuis 2016 une absence de perte nette de biodiversité. Elle doit être mise en œuvre sur la base :

- des enjeux écologiques identifiés en amont d'un projet.
- de l'évaluation des impacts que le projet est susceptible d'engendrer sur l'environnement local (des études seront poursuivies quand le tracé futur sera affiné).

**La séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) a pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits.**

**Eviter**, c'est adapter un projet d'aménagement afin de supprimer un impact négatif, avec pour exemples :

- Adapter la période des défrichements et travaux.
- Vérifier l'absence de chiroptères sur le tracé retenu
- Confirmer l'absence de zone humide sur le tracé retenu.
- 

La deuxième étape si l'on ne peut pas éviter certains impacts est de **réduire** les dégradations restantes sur le milieu naturel, par des solutions techniques de minimisation d'impact, avec pour exemples :

- Limiter l'emprise des travaux au strict nécessaire par des barrières physiques.
- Être vigilant pour ne pas importer de plante invasive.
- Mettre en place des mesures pour limiter les risques de collision avec la faune en phase d'exploitation.

Enfin, il s'agit de **compenser**, quand aucune autre solution n'est possible, avec pour exemples :

- Recréation possible d'habitats pour les faunes sensibles.
- Actions de sauvegarde des nichées de busards envisageables.
- Suivis écologiques pendant et après les travaux.

## Temps d'échange

**Q14** Une personne s'interroge que la démarche ERC. Dans le cas où le tracé traverserait la zone boisée, s'agira-t-il de replanter quelque part et d'aménager une zone boisée pour compenser ?

*Madame Diers indique que cela est une possibilité mais des études devront être menées pour connaître exactement les impacts du projet et de là, pourront être établies les mesures ERC à prendre.*

**Q15** Un habitant de Saint-Étienne-sur-Suipe, rue Saint-Etienne, donc très impacté par le trafic routier, estime qu'il faudrait refaire une étude sur la qualité de l'air car celle présentée date de plus de 7 ans et est, selon lui, dépassée, notamment avec les évolutions climatiques. Par ailleurs, il souhaite savoir si une étude a été menée sur l'impact du trafic poids lourds sur les routes. Il précise qu'il roule principalement en deux roues et qu'il constate une dégradation des routes assez impressionnante, notamment sur la route de Saint-Étienne ou entre le nouveau rond-point et Fresne-les-Reims. Selon lui, les routes durent entre 2 et 3 ans, les chaussées sont vite dégradées et cela impacte beaucoup les riverains. A Bazancourt, il a constaté un vrai changement là où les camions ne passent plus et a l'impression que la route est quasiment encore neuve au bout de 5 ans.

*Monsieur Duhazé indique qu'il n'y a pas d'études spécifiques sur ce sujet mais qu'il est d'usage de dire que le passage d'un camion est l'équivalent de celui d'un million de véhicules légers. Les camions dégradent en effet clairement les chaussées mais les routes sont aussi faites pour être circulées par tout type de véhicule.*

*Monsieur Delacotte précise que le Département dimensionne les routes selon le trafic poids lourds de celles-ci. Il explique également qu'il faut différencier une réfection simple d'une voirie déjà ancienne, en faisant par exemple une étanchéité et un enrobé à moindre coût de temps en temps et qui va durer 3 ans, de la réfection complète d'une traverse, de sa structure et de son enrobé, des réseaux, qui va durer 20 à 30 ans.*

**Q16** Une habitante de Boult-sur-Suipe, rue de Saint-Roch souhaite en savoir plus sur le calendrier du projet, s'il faut compter une échéance à 2030 ou 2050. Elle constate que le projet date d'un petit moment et veut savoir si elle doit envisager de déménager ou si elle peut attendre.

*Monsieur Duhazé précise que la perspective est 2028/2030, en fonction des études et des éventuels problèmes de foncier ou autre.*

**Q17** L'habitante de Bazancourt revient sur l'étude ATMO en suggérant elle-aussi une mise à jour de cette étude qui date de 8 ans. Elle précise qu'elle habite dans le couloir des bassins de décantation et que, même s'il y a eu une grosse amélioration, très souvent il faut refermer les fenêtres en soirée ou dans la nuit (odeurs).

*Madame Diers indique que de nouvelles études seront réalisées au lancement du projet. Dans les enseignements qui seront tirés, une réponse sera apportée sur la réalisation ou pas d'une étude complémentaire sur ce sujet.*

**Q18** Un habitant de Bourgogne-Fresne demande si un engagement ferme du Grand Reims et du Département est possible sur le financement du projet. Il suggère de mettre dès aujourd'hui chaque année un 6<sup>ème</sup> du coût de l'opération de côté pour que, d'ici 2030, le budget soit disponible. Il fait référence au budget pour la réfection de la rue Saint-Etienne qui n'est plus disponible cette année.

*Monsieur Duhazé reconnaît que le Département traverse une période financière difficile mais qui est, il l'espère, transitoire. Il précise que les Départements n'ont plus de leviers fiscaux aujourd'hui et donc ne maîtrisent plus leurs recettes. Ils ne maîtrisent pas non plus leurs dépenses, qui sont liées à 80% à des dépenses sociales. Il y a donc un écart qui se crée aujourd'hui.*

*Madame Diers ajoute que, en tant que techniciens, ils ne peuvent pas apporter de réponses précises sur ce sujet, il s'agit ici d'engagement politique que seuls les élus peuvent prendre. Lors de la première réunion publique, les élus se sont d'ailleurs exprimés sur ce sujet. Elle rappelle que le bilan de la concertation apportera aussi des réponses aux questions posées d'ici quelques mois.*

**Q19** Une personne demande au garant d'expliquer la procédure de Déclaration d'utilité publique, qui a été évoquée plusieurs fois au cours des échanges pendant la concertation préalable, et plus particulièrement en ce qui concerne les maîtres d'œuvre et la SAFER.

*Monsieur Renaud précise que ce n'est pas son rôle ici mais explique que la déclaration d'utilité publique est une étape ultérieure. Elle n'implique pas en soi des expropriations, contrairement à ce qu'on croit, mais souvent des acquisitions à l'amiable. La Déclaration d'Utilité Publique est de la seule compétence de l'État, c'est donc le préfet qui commandera une enquête publique, par rapport à une DUP demandée par une collectivité locale. Elle se prépare avec un dossier conséquent qui réunit les études d'impacts. L'enquête publique pourra être lancée uniquement après avoir réalisé toutes ces études, si le projet doit se faire.*

**Q20** Une personne demande à Madame Diers, qui vient d'évoquer la piste politique, si le projet pouvait disparaître s'il y avait un changement de gouvernement.

*Madame Diers indique qu'elle ne peut pas répondre à cette question puisqu'il s'agit de politique et que ce n'est pas son champ de compétence.*

## Conclusion du garant

Monsieur le garant de la CNDP est invité à s'exprimer pour la conclusion.

Il remercie Madame Diers pour sa présentation synthétique très complète ainsi que les techniciens du Département, qui ont tous pu apporter déjà de nombreuses réponses aux questions du public malgré l'absence des élus de leur collectivité à la tribune.

Il estime que les différents événements organisés pendant la concertation ont permis de bien séquencer les temps de la concertation avec différents types de rencontre et de mettre en œuvre le « aller vers » qui est une demande forte de la CNDP : aller vers les publics pour que chacun puisse s'exprimer, pour que le public le plus large puisse s'exprimer. La brocante a été un très bon exemple de cela selon lui, comme la présence sur le parking du supermarché où il était présent. Il revient plus longuement sur les ateliers et tout d'abord l'atelier « agricole » pour lequel les maîtres d'ouvrage et lui-même ont veillé à avoir un maximum de participants, pour que ce secteur soit représenté au maximum sur un large champ avec les associations foncières de remembrement, les exploitants agricoles, les propriétaires fonciers etc. Cet atelier a permis incontestablement au monde agricole d'exprimer son ressenti, sa vision des choses, ses craintes, ses contraintes... On a notamment noté l'optimum de son parcellaire actuel, qui est issu d'un remembrement plus ancien ou beaucoup plus récent, et donc la recherche d'un tracé qui soit le moins impactant possible pour l'activité agricole.

Dans l'atelier « entreprises », on a pu connaître les contraintes actuelles, les perspectives et les engagements actuels à court et moyen terme des entreprises, des solutions alternatives à un contournement (certaines déjà mentionnées dans le dossier de concertation comme la voie ferrée par ex.).

La visite de terrain, vivement souhaitée par le garant, a permis des échanges directs, de visualiser sur le terrain les tracés, de mieux prendre en compte également les aspects paysagers (imaginer une nouvelle route dans son paysage quotidien. Cette visite a permis de révéler un paysage plus riche que ce que l'on pouvait croire, avec des buttes, des bosquets qui enrichissent le paysage en étant aussi un nid de biodiversité. La visite a permis aussi de mieux localiser les différents tracés, leurs ronds-points et débouchés ; de visiter les aménagements déjà réalisés et d'aborder le sujet de la biodiversité. A ce sujet, le garant rappelle l'importance fondamentale de la séquence ERC, incontournable si le projet doit voir le jour, et qui a été bien expliquée lors de cette réunion.

Le dernier atelier de « co-construction » a permis de confronter les points de vue et les sensibilités et de partager les aménités (les attraits du territoire), dans un esprit très constructif. L'atelier a permis également de continuer à travailler sur les différents tracés et d'aboutir à un tracé qui semble aujourd'hui le plus consensuel. Il note qu'aucun des acteurs n'a marqué d'opposition à ce tracé qui semble émerger à ce stade.

Il précise qu'il reste beaucoup d'étapes, notamment réglementaires, pour que puisse être autorisé ce projet s'il doit se poursuivre et ensuite être réalisé.

Monsieur le garant revient sur les propos de la personne intervenue plus tôt sur la terminologie de « néo-ruralité ». Il affirme qu'il n'y a pas de brevet de ruralité pour avoir le droit de s'exprimer et que tout le monde est évidemment légitime à s'exprimer, chacun dans ses ressentis, dans ses sentiments ou dans ses réalités.

Il revient sur cet esprit constructif très satisfaisant qu'il a constaté et notamment la capacité de certains acteurs, comme le monde agricole, d'aller au-delà de leurs intérêts professionnels pour aller vers l'intérêt général. En parallèle, les collectifs d'habitants et les associations environnementales ont également eu des positions mesurées pour permettre la réalisation de ce projet.

En conclusion, le garant se dit satisfait du déroulement de cette concertation, de l'état d'esprit dans lequel se sont inscrits les maîtres d'ouvrage et tous les acteurs présents. Il note que les restitutions qui ont été opérées au fur et à mesure des rencontres et des événements ont été fidèles à ce qui a été dit, une transparence importante, y compris dans les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage. Le Département a dit ce soir réfléchir à l'installation d'une station de comptage, une relecture plus fine de l'étude ATMO est envisagée etc...

Le bilan du garant exprimera un certain nombre de demandes de précision et de recommandations auxquelles auront à répondre les maîtres d'ouvrage.

Cette concertation a toujours cherché à couvrir la plus grande amplitude d'acteurs, la plus grande amplitude de sujets, de thèmes ; il n'y a pas eu de tabou, tous les sujets ont pu être abordés, ce qui est très satisfaisant pour le garant. Selon lui, un nouveau dialogue s'est noué ou renoué entre ces différents acteurs et ce dialogue doit se poursuivre. Il précise que la CNDP est très attachée à ce qu'on appelle la concertation continue, c'est-à-dire un continuum de la concertation jusqu'à l'enquête publique. Il est fort probable que cela figure parmi les recommandations du garant.

Il remercie enfin les élus qui étaient présents au premier rang et qui ont eu l'extrême sagesse de ne pas s'exprimer ce soir.

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