

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

Concertation préalable du 20 mai au 30 juin 2024

Compte-rendu atelier du 11 juin 2024

Les participants :

Stéphane CLEMENT, directeur de la sucrerie Cristal Union

Dave PALARDELLE, Logistique Cristanol

Honorine KATIR, directrice des opérations du CEBB

Stéphane ZIVIC, Transport Durand

Xavier VILAIN, secteur transports à Cristal Union

Christophe MAHUET, maire d'Auménancourt

Marine RYCKBOSCH, CU Grand Reims

Aurore FOURNIER, CU Grand Reims

Franck MODE, CU Grand Reims

Adrien BERTHIER, Direction des Mobilités CU Grand Reims

Christophe LEGAND, département de la Marne

Jean-Yves DERUYTER, MD Conseil & associés

Jean-Luc RENAUD, garant de la concertation

Les conditions de déroulement :

De 15H à 17H

Salle des fêtes de Pomacle.

Réactions lors de la présentation du diagnostic de territoire

La limitation du poids à 40 t du pont de Boult-sur-Suippe ne permet pas de soulager suffisamment Bazancourt en provenance du Nord. Il a été possible pour ces véhicules de passer à vide une année seulement.

Une parcelle d'Isle-sur-Suippe de 22 ha a été libérée par Cristal Union auprès de la SAFER.

Y a-t-il des informations sur la mise en place d'une écotaxe (en particulier l'A34) ?

Les contraintes et opportunités de vos activités

Les transports qui ne se font pas la nuit sont rebasculés en journée, ce qui limite l'effet de ces reports dans le temps. Le nombre de passages quotidiens oblige à lisser sur 24 heures, même si on essaie de limiter les transports la nuit. La nuit, les flux diminuent mais les vitesses augmentent, ce qui augmente en parallèle les émergences de bruit.

Souhait d'aboutir sur le 48 tonnes. Il y a de la pédagogie à faire. Monsieur Vilain propose de fournir quelques éléments à partager en réunion publique. Les tests faits ont été concluants.

Les betteraves sont des denrées périssables qui ne sont pas stockables plus d'un mois. La question du port Colbert oblige à rechercher des solutions de stockage en particulier vers les Sohettes.

Les contraintes du transport par voie ferrée sont très importantes. Il n'est pas possible de structurer une stratégie de transport sur cet axe. Le site de Bazancourt fait peu de départs longue distance, donc peu de ferroviaire en sortie. En entrée, la pierre à chaux constitue un des matériaux arrivant par le réseau ferré.

De nouveaux carburants sont testés et utilisés. Ils ne sont pas compétitifs actuellement. Les constructeurs n'investissent plus sur des moteurs thermiques. Les nouveaux carburants ne sont pas nécessairement vertueux (approvisionnement du colza à l'étranger par exemple).

Le CEBB craint les vibrations possibles sur leur futur site, s'ils sont trop proches des lieux de circulation des camions.

Les chauffeurs sont formés, suivis et suivent des stages d'amélioration s'ils sont identifiés comme perfectibles.

La traversée des communes concernées par le projet n'est pas identifiée par les transporteurs comme problématique.

La charte des pondéreux

Ce type de charte fait partie des pratiques habituelles dorénavant. La charte est bien acceptée par l'ensemble des acteurs.

Les déplacements du personnel

Les principales préoccupations sont liées à la gare de Bazancourt et la continuité de la voie douce jusqu'à la ZAC. La déviation ne semble pas être un support pertinent pour les mobilités douces. Le TAD est un outil intéressant et bien utilisé. Il est important pour l'attractivité du site.

Les scénarios

Le scénario « 5 » élaboré lors de l'atelier agricole est soutenu par Monsieur Vilain. Certains autres tracés sont trop longs. Les tracés situés plus au nord sont plus attractifs pour Auménancourt et Saint-Etienne-sur-Suipe.