

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



**RÉUNION PUBLIQUE
DE SYNTHÈSE**
Mardi 25 juin 2024

Salle des fêtes de Boul-sur-Suippe

**GRAND
REIMS**
COMMUNAUTÉ URBAINE

LE DÉPARTEMENT
Marne

BÉTHENY
BOURGOGNE
FRESNE





Monsieur Christian THIEBEAUX
Maire de Boult-sur-Suippe



Monsieur Jean-Luc RENAUD
Garant de la Commission nationale du
débat public

Présentation de la CNDP



MA PAROLE A DU POUVOIR

Les principes directeurs de la CNDP



INDÉPENDANCE
Vis-à-vis de toutes
les parties prenantes



NEUTRALITÉ
Par rapport
au projet



TRANSPARENCE
Sur son travail,
et dans son exigence vis-à-vis
du responsable du projet



ARGUMENTATION
Approche qualitative
des contributions,
et non quantitative



ÉGALITÉ DE TRAITEMENT
Toutes les contributions
ont le même poids,
peu importe leur auteur



INCLUSION
Aller à la rencontre
de tous les publics

Sommaire

- Le territoire du projet
- Le projet et les solutions pré-étudiées
- Temps d'échange
- Le dispositif de concertation et les résultats des échanges
- Focus sur la qualité de l'air et l'expérimentation des 48 tonnes
- Temps d'échange
- De nouvelles propositions de tracé
- Les suites de la concertation et focus sur la séquence « Eviter, Réduire, Compenser »
- Temps d'échange
- Conclusion



LE TERRITOIRE DU PROJET

Monsieur Bertrand DELACOTTE
Monsieur Christophe LEGAND
Conseil départemental de la Marne

Madame Alice DIERS
Communauté urbaine du Grand Reims

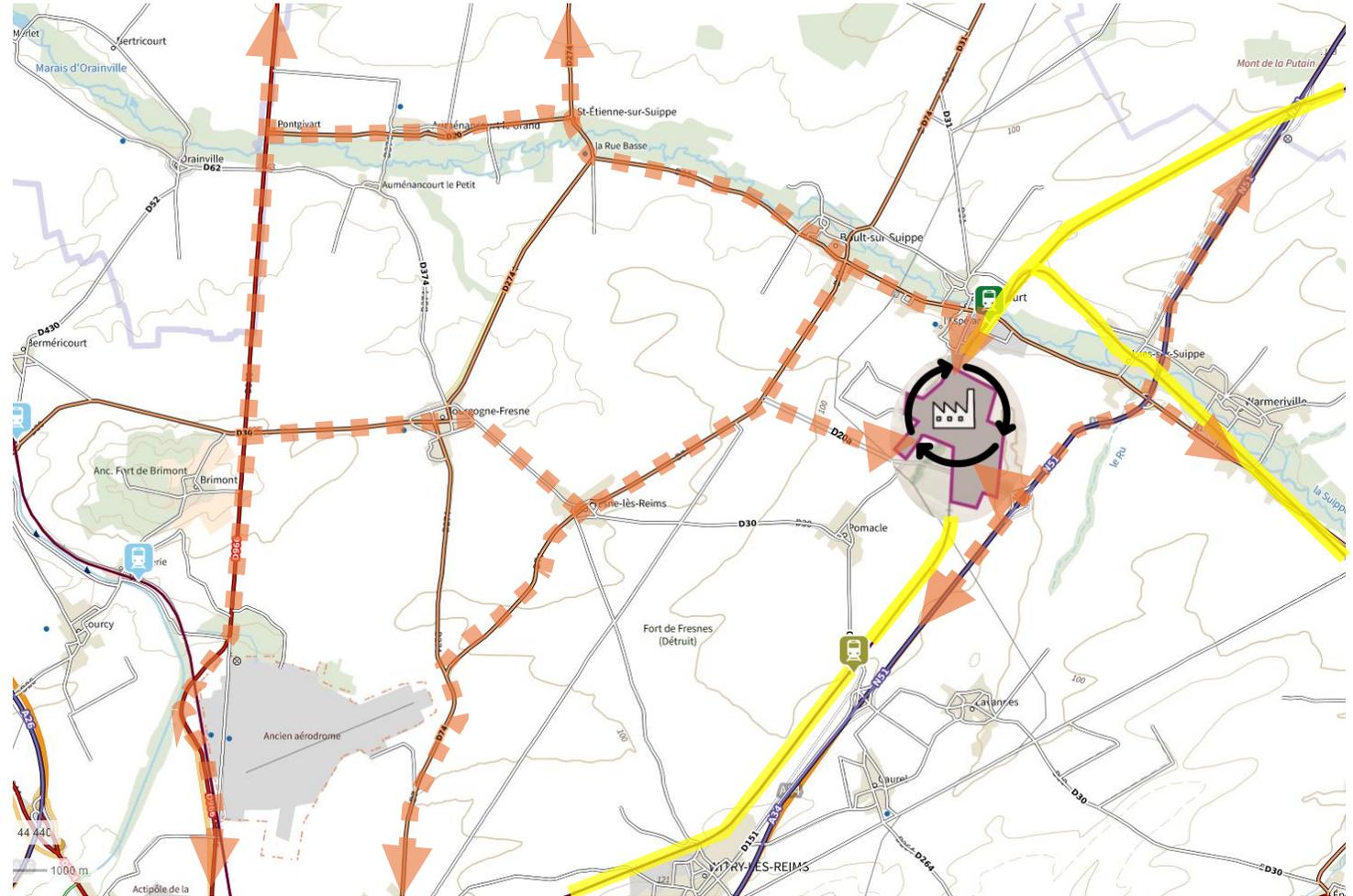
Un territoire de flux

- Des flux entrants

- Betteraves
- Luzerne
- Céréales
- Biomasse, grumes de bois
- ...

- Des flux sortants

- Sucre
- Éthanol
- Amidon, glucose
- CO2
- Pellets
- ...



Un trafic routier important

- **Des pics en périodes de campagnes betteravières et céréalières, y compris la nuit.**
- **Des profils urbains inadaptés au trafic**



Les mesures prises pour améliorer la situation



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



LE PROJET ET LES SOLUTIONS PRÉ-ÉTUDIÉES

Madame Alice DIERS
Communauté urbaine du Grand Reims

Monsieur Bertrand DELACOTTE
Monsieur Christophe LEGAND
Conseil départemental de la Marne

Les objectifs du projet



- 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.

Les différentes alternatives

L'option Zéro projet

Amélioration
des mesures existantes
(aménagement de traverses,
enrobés acoustique,
charte...)

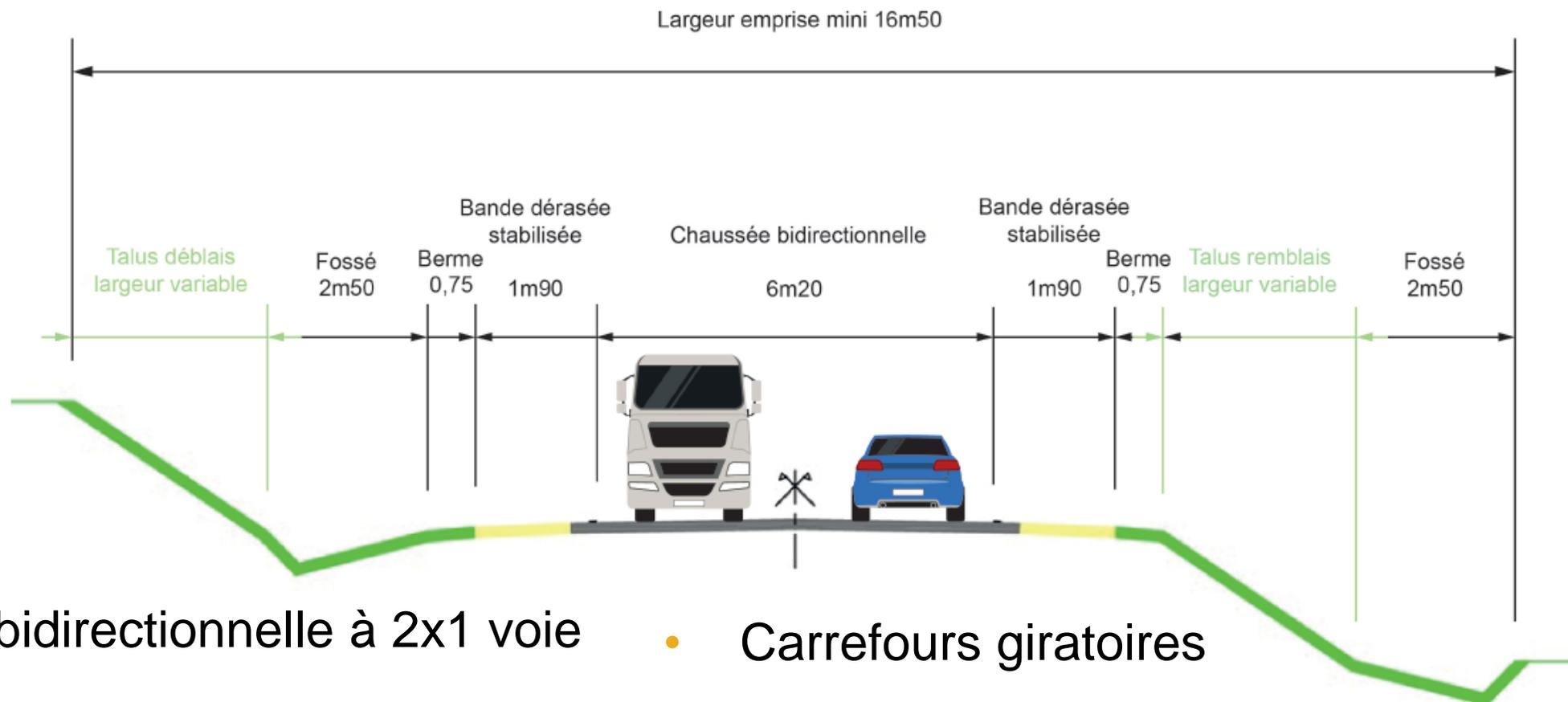
Des solutions alternatives à la route

(Bande porteuse, transport
ferroviaire, renforcement des
chemins existants)

La solution Voie nouvelle

(Différentes options / tracés)

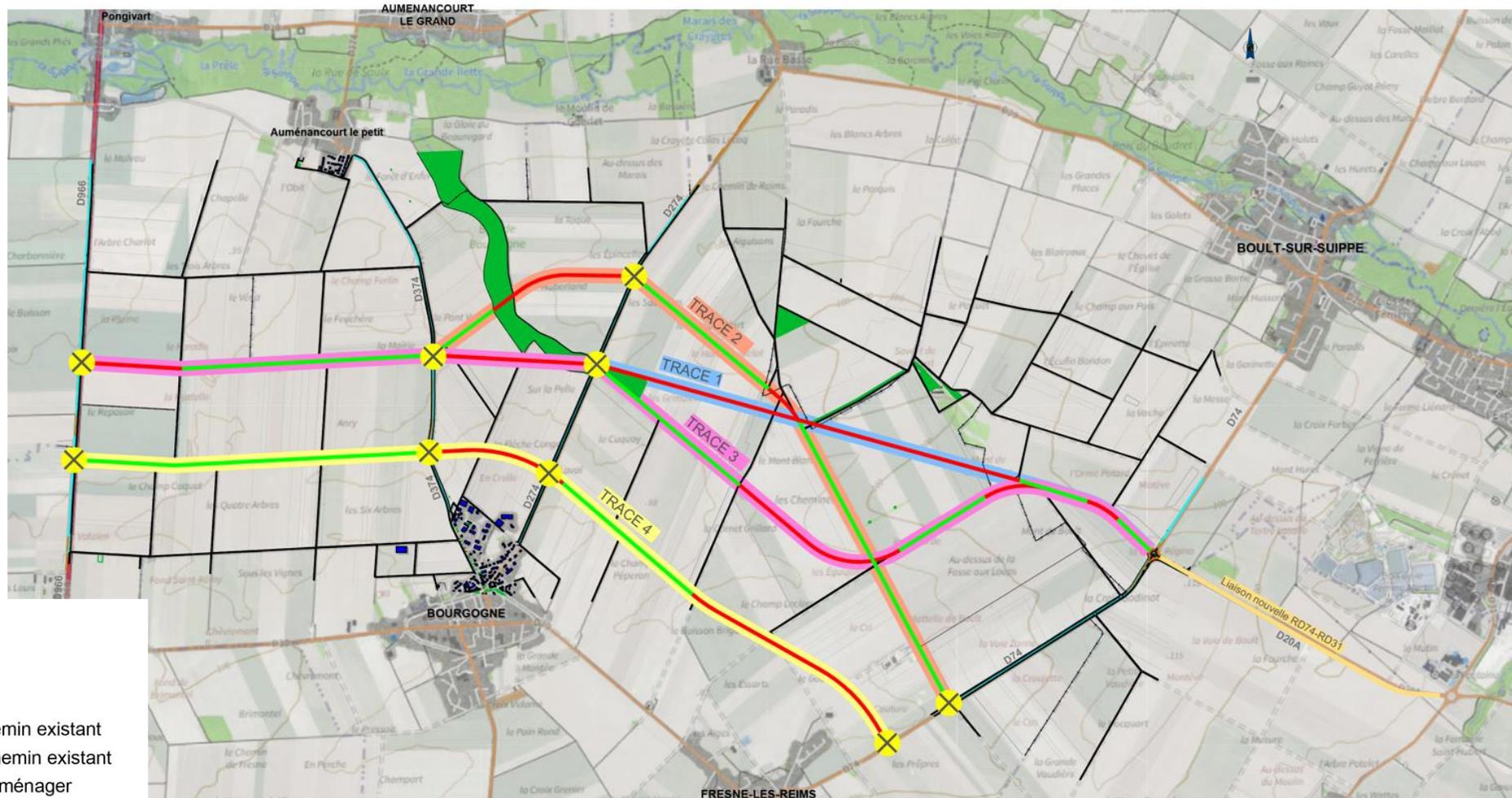
Les principes généraux d'une liaison routière



- Route bidirectionnelle à 2x1 voie
- Largeur : 6.20 m
- Carrefours giratoires
- Rétablissement des réseaux

Les 4 tracés pré-étudiés

SAINT-ETIENNE-SUR-SUIPPE



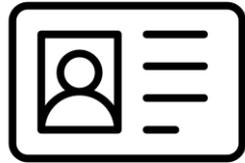
- TRACE 1
- TRACE 2
- TRACE 3
- TRACE 4
- Tracé sur chemin existant
- Tracé hors chemin existant
- Carrefour à aménager



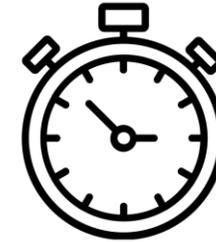
TEMPS D'ÉCHANGE

A VOUS LA PAROLE !

*Les règles du jeu
des temps d'échange*



SE PRÉSENTER AVANT
DE PRENDRE LA PAROLE



LIMITER SON TEMPS DE **PAROLE**



PRIORITÉ À CEUX
QUI N'ONT **PAS ENCORE PRIS LA PAROLE**



ÉCOUTER LES AUTRES
RESTER **COURTOIS**



LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION

Madame Alice DIERS
Communauté urbaine du Grand Reims

La communication mise en place

Des documents pour présenter le projet et annoncer la concertation

- **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

Annonces dans la presse, sur les sites internet et réseaux sociaux de la communauté urbaine et des communes .



Le dispositif de participation

Des possibilités multiples de contribuer :

- 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.

Donnez votre avis sur le projet

Du 20 mai au 30 juin 2024, participez à la concertation préalable sur le projet de liaison routière de contournement de Bourgogne-Fresne et de Bault-sur-Suipe. Vous pouvez déposer une contribution sur ce site. Des registres papier sont également disponibles dans les mairies.

Déposer votre contribution

Consulter les contributions



GRAND REIMS
COMMUNAUTÉ URBAINE

LE DÉPARTEMENT
Marne

VOTRE AVIS OU REMARQUE
SUR LE PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE
DE CONTOURNEMENT DE BOURGOGNE-FRESNE
ET DE BOUTL-SUR-SUIPE

VOS COORDONNÉES :

M. / Mme :

Nom :

Prénom :

Commune :

Organisme / Profession :

E-mail :

VOTRE CONTRIBUTION :

Qui je suis favorable que ce projet de contournement des communes de Bourgogne-Fresne et Bault-sur-Suipe se réalise le plus tôt possible pour les raisons suivantes : ① Pour la sécurité des habitants des deux communes ② Pour éviter les nuisances sonores ③ Pour l'environnement afin de pouvoir respirer de l'air non pollué ④ Pour éviter de dégrader les routes. A priori le tracé N°1 correspond le mieux aux attentes car il se situe au plus éloigné des communes et de plus il rejoint un tracé existant.

Document à remettre dans l'urne merci

LE DÉPARTEMENT
Marne

GRAND REIMS
COMMUNAUTÉ URBAINE

Quelques données avant le bilan

- **130 contributions** dénombrées tous supports confondus.

Une thématique principale autour de la sécurité et du cadre de vie.

Une quasi-unanimité sur l'opportunité du projet de contournement

Pas d'unanimité sur les tracés proposés à l'origine.

Les rencontres de proximité

- Brocante de Bourgogne-Fresne le 20 mai
156 personnes accueillies, 35 contributions papier
- Parking du Carrefour Contact de Bazancourt le 29 mai
12 personnes rencontrées



Très forte attente
d'une solution par les
habitants de
Bourgogne-Fresne et
de Boulton-sur-Suippe

Inquiétudes du monde
agricole sur les
impacts du projet sur
leur activité

Une opportunité de
mobiliser les
interlocuteurs pour les
rendez-vous à venir et
d'expliquer la
concertation

De premiers
échanges en
direct entre les
visiteurs

La réunion publique du 28 mai

- 73 participants dont une grande majorité de Bourgogne-Fresne
- 26 interventions du public



Les tracés : des échanges et propositions. Opposition au tracé 4 proche de Bourgogne

Des demandes d'amélioration sur les traverses existantes (bruit)

Des interrogations sur le développement économique du territoire et le trafic lié

Des réflexions sur les itinéraires des camions en provenance de Reims ou des Ardennes

Des questionnements sur les 48 tonnes

Les permanences en mairies

- Boulton-sur-Suippe le 3 juin : 7 visiteurs
- Orainville le 10 juin : 1 visiteur
- Bourgogne-Fresnes le 18 juin : 6 visiteurs

Des échanges
personnalisés

Possibilité d'échanger
sur un temps long

Sensibiliser pour
participer aux autres
événements

L'atelier thématique Agriculture

- 18 participants
- Thèmes abordés : le foncier, les enjeux d'exploitation, les scénarios.

Des constats à parfaire : études de trafic, carte de l'irrigation...

Un sentiment d'incompréhension croissante entre les agriculteurs et les néo-ruraux

Limites à l'activité :

- Les aménagements dans les bourgs
- Limitation de charge sur les ponts
- Le PLU de Bourgogne

Un parcellaire remembré qui satisfait tout le monde

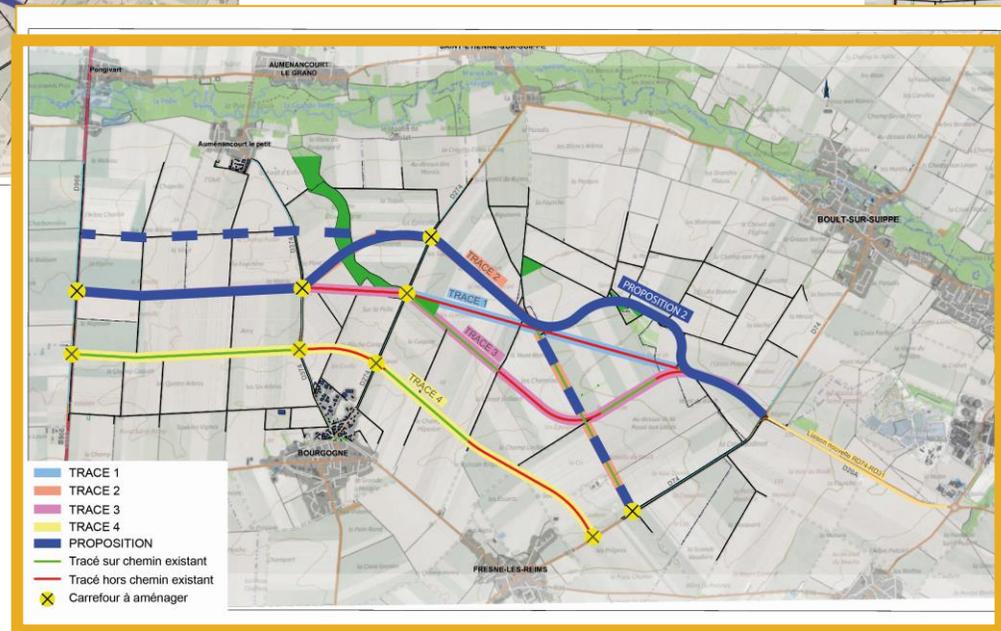
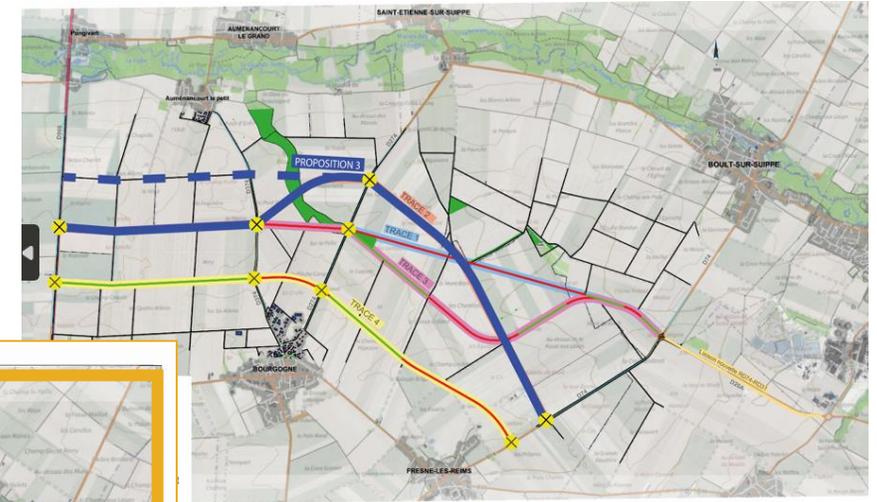
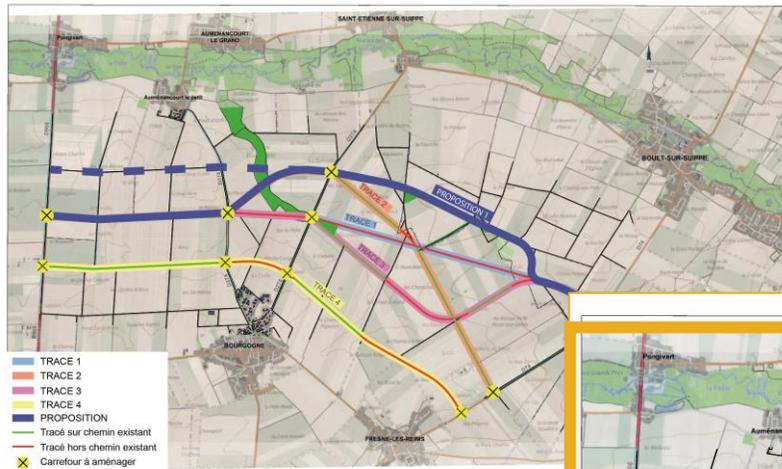


Si remembrement :

- Pas de pointes
- Des parcelles regroupées
- Les réserves de Brimont à expertiser

L'atelier thématique Agriculture

Plusieurs scénarios complémentaires proposés :



L'atelier thématique Entreprises

- 6 participants industriels et transporteurs
- Thèmes abordés : les contraintes et opportunités, la charte, les déplacements du personnel, les scénarios.



Besoin d'approvisionnement constant : un transport non effectué la nuit est reporté en journée

Des possibilités d'amélioration existent : 48 tonnes, carburants moins polluants. Mais dépendent de décisions politiques et doivent être rentables

La formation et le suivi des chauffeurs sont des priorités

Contraintes très fortes du ferroviaire : tonnage, distance, fiabilité

Satisfaction sur le TAD

Le scénario privilégié de l'atelier Agriculture bien perçu

L'atelier de co-construction

- 22 participants de tous horizons
- Thèmes abordés : l'environnement, le cadre de vie, les mobilités douces et les scénarios.

Le cadre de vie

Insécurité, pollution, bruit
Pas d'aménagements cyclables
entre Bourgogne et Fresne
alors que c'est possible

L'espace du projet

Usage agricole principalement,
mais aussi pour les loisirs
Agréable, pas très varié
Espace boisé intéressant
Présence de faune



L'atelier de co-construction

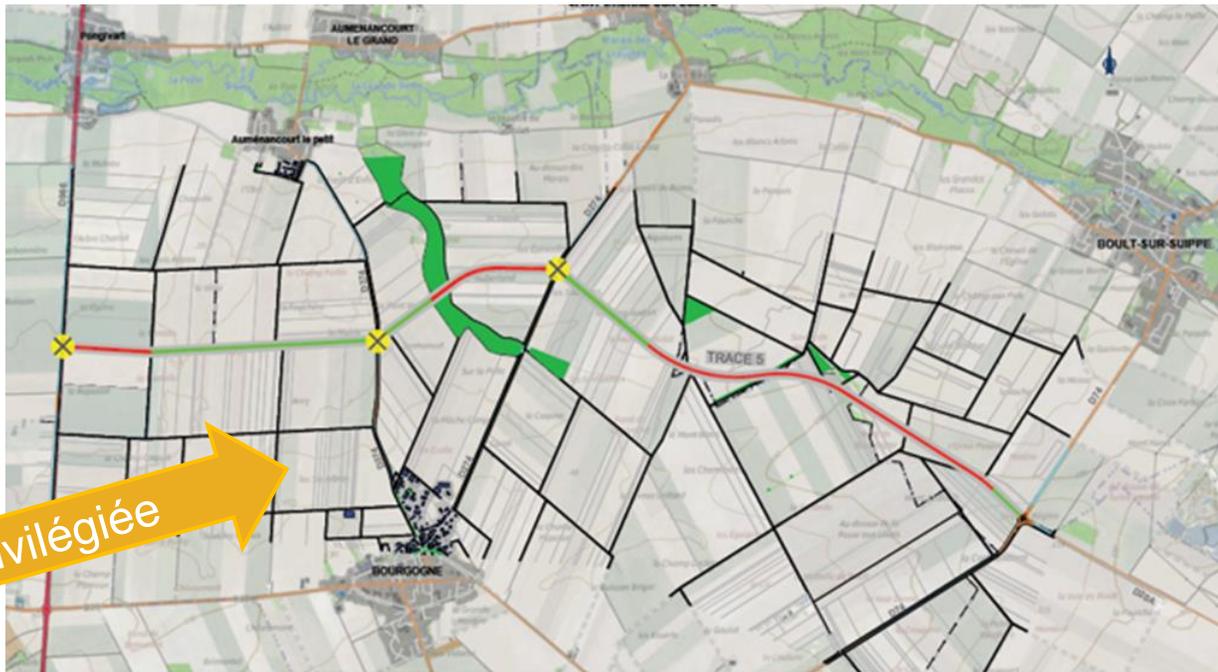
Opportunité de réaménagement

- Suppression des stops,
- Sécurisation mobilités douces
- Poursuivre l'amélioration des enrobés, des plaques d'égouts

Sensibilisation à la démarche Eviter, Réduire, Compenser

Travail sur les tracés

- Bon accueil au nouveau tracé issu de la concertation
- Remarques sur la traversée de l'espace boisé
- Mais privilégier l'option la plus au sud car :
 - s'éloigne d'Auménancourt-le-Petit
 - meilleure attractivité générale pour les camions



Option privilégiée

La visite de terrain du 20 juin

- 18 participants d'horizons divers
- Des focus sur le paysage et l'environnement

**Une opportunité d'échanges
avec les spécialistes présents, et
entre les participants**



Plusieurs questionnements complémentaires



**Le devenir des commerçants
si le projet dévie le trafic**



**Des doutes sur l'intérêt du
projet pour Saint-Etienne sur
Suippe (nord-sud)**



**Risque de reporter du trafic
sur la RD966 et
conséquences sur Pontgivart**

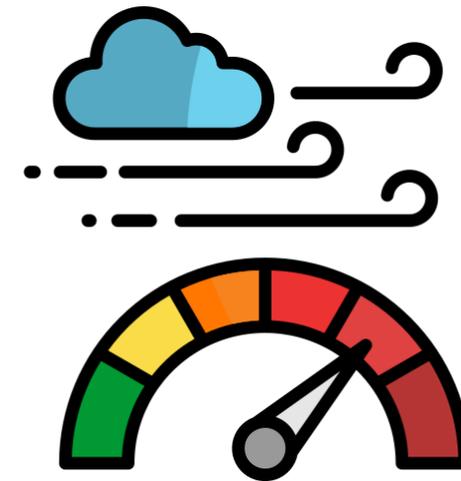


**Remarques sur le faible déport
de trafic PL (45 à 55% selon le
tracé) en l'absence d'arrêtés
municipaux interdisant le
transit**



FOCUS SUR LA QUALITÉ DE L'AIR ET LE PASSAGE AUX 48 TONNES

Focus sur la qualité de l'air



Etude qualité de l'air par Atmo Grand Est à Bourgogne réalisée entre 2015 et 2017 :

- **Concentration moyenne en PM10 (particules fines) < valeur limite annuelle**
Mais seuils d'information et d'alerte dépassés plusieurs fois.
- **Concentration moyenne en dioxyde d'azote (NO₂) < valeur limite annuelle**

Focus sur le passage aux 48 tonnes

Expérimentation

Campagne 2022/2023 de mi-septembre 2022 à mi-janvier 2023

Cadre réglementaire :

Décret n°2021-1806 du 23 décembre 2021 autorisant une expérimentation pour le transport de betteraves par convois routiers jusqu'à 48T par dérogation au code de la route et jusqu'au 1^{er} mars 2023.

Conditions d'expérimentation :

- Mission de suivi de l'expérimentation et des chaussées par le CEREMA.
- 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).

La charge utile d'un ensemble de 48 t = 33 t en moyenne contre 30 t en moyenne pour un ensemble 44 t.

L'objectif : réduire de 10% le nombre de camions.

Caractéristiques des ensembles routiers préconisés par le CEREMA

L'adaptation d'une benne spécifique pour le transport à 48 tonnes à moindre impact :

- **Modification de l'écartement des essieux de la semi-remorque** : 1,81 m contre 1,31 m dans les configurations classiques ;
- **Des pneus élargis** : 445/65 contre 385/65 dans les configurations classiques ;
- **Remplacement du 3ème essieu de la remorque par un essieu autovireur.**



445mm - 48 tonnes



385mm - 44 tonnes



Essieu autovireur

Résultats de l'étude CEREMA

- **Impact sur les chaussées (/convoi 44 t) :**

Impacts modérés selon les structures de chaussée

(= pour les chaussées bitumineuses, +15% pour les chaussées semi-rigides , +27% pour les chaussées souples)

- **Gêne vibratoire**

Les mesures réalisées sur les différents sites montrent qu'il n'y pas de risque de gêne vibratoire

(valeurs mesurées de 0,07 à 0,10mm/s – seuil à 0,14mm/s)

- **Impact sur les ponts**

Impact non mesurable





TEMPS D'ÉCHANGE

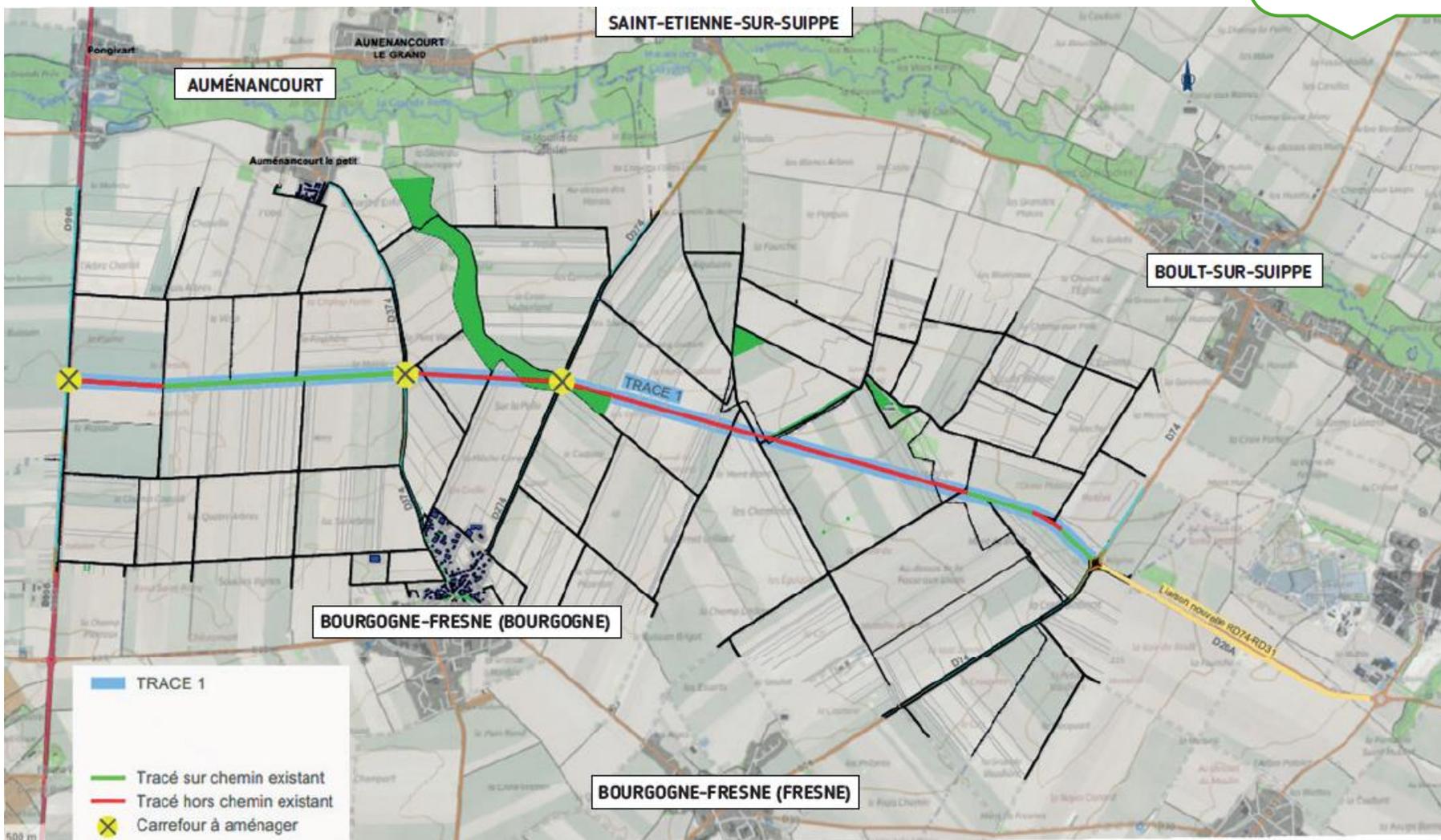


SYNTHÈSE DES AVIS SUR LES TRACÉS

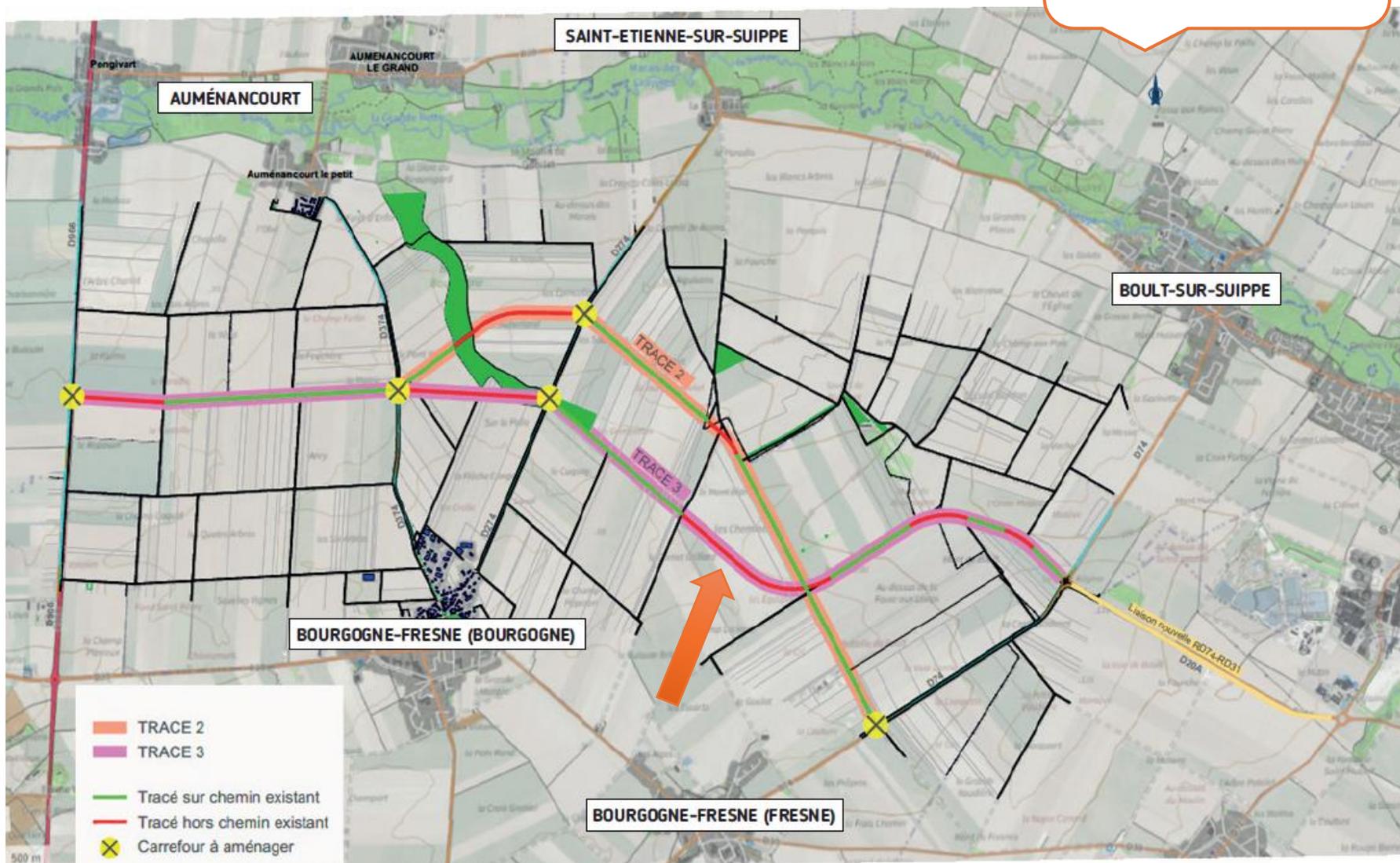
L'option 1 : tracé 1

Le plus direct

Trop de parcelles agricoles impactées



L'option 2 : tracé 2 et tracé 3



Traversent la zone boisée

Tracé 2: pas de continuité avec la RD 20A et création giratoire supplémentaire sur la RD 74

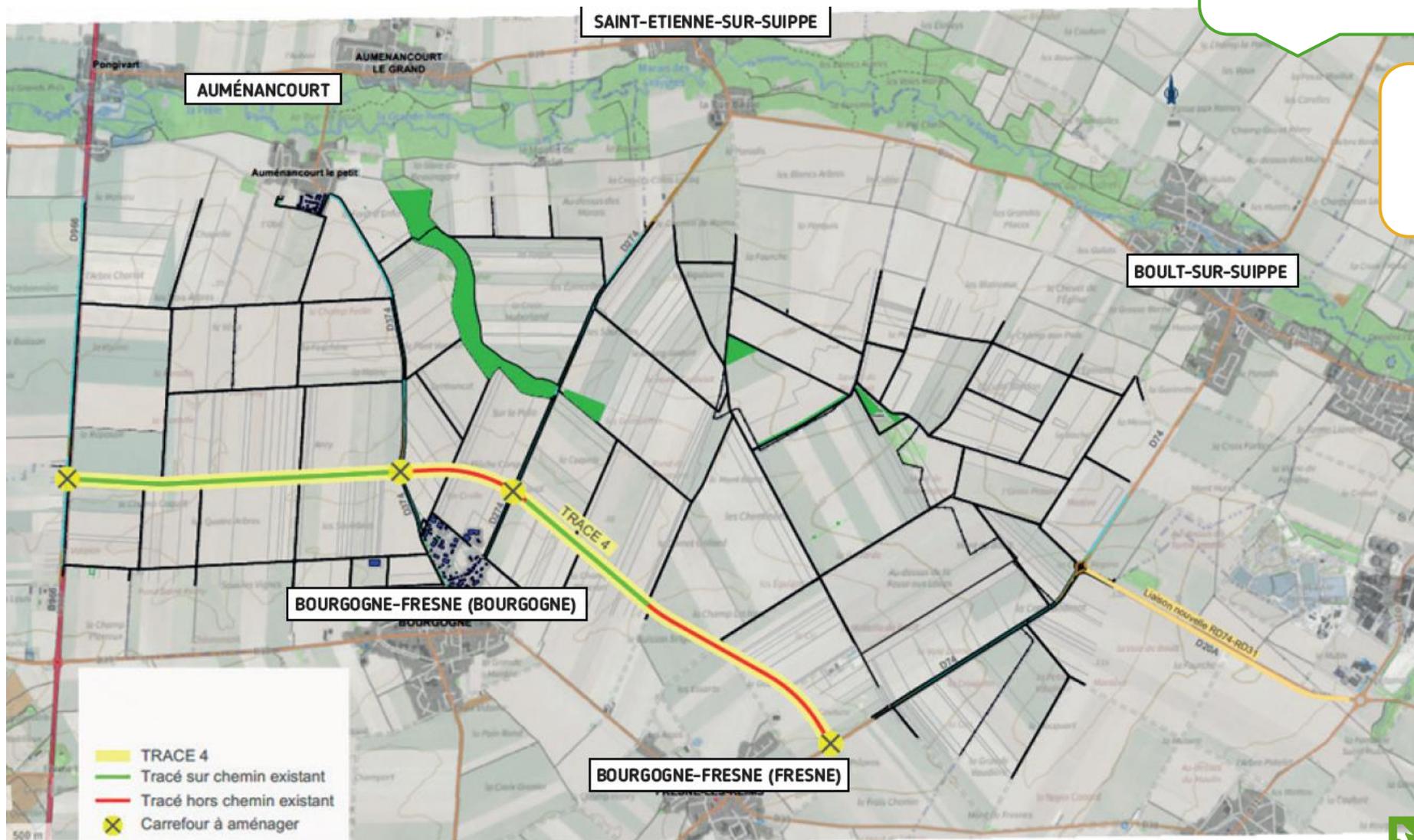
Tracé 3: une parcelle fortement impactée

Utilisent davantage les chemins existants

L'option 3 : tracé 4

Le plus court

Trop proche des habitations de Bourgogne-Fresne !



Un tracé issu du registre numérique



Une géométrie peu favorable aux poids lourds

Un tracé issu des ateliers



Traverse la zone boisée

Une solution qui trouve le consensus



- TRACE 5
- Tracé sur chemin existant
- Tracé hors chemin existant
- Carrefour à aménager



LES SUITES DE LA CONCERTATION

Les suites de la concertation

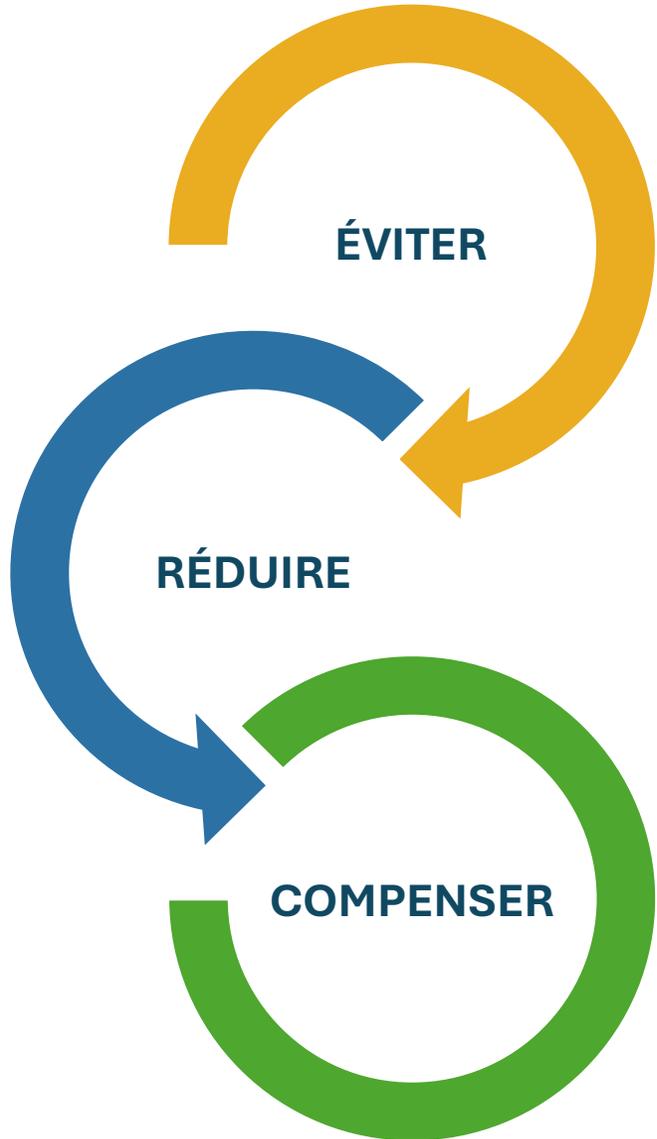
Le bilan du garant de la CNDP

- Avis sur les modalités de la concertation mises en œuvre et synthèse des échanges intervenus.
- Rendu public et, si le projet se réalise, joint au dossier d'enquête publique.

Le bilan des maîtres d'ouvrage

- Bilan et analyse de la concertation et de toutes les contributions reçues. Suites données au projet.
- Rendu public et il figurera, si le projet est poursuivi, dans le dossier d'enquête publique.

Focus sur la séquence ERC



Cadre législatif

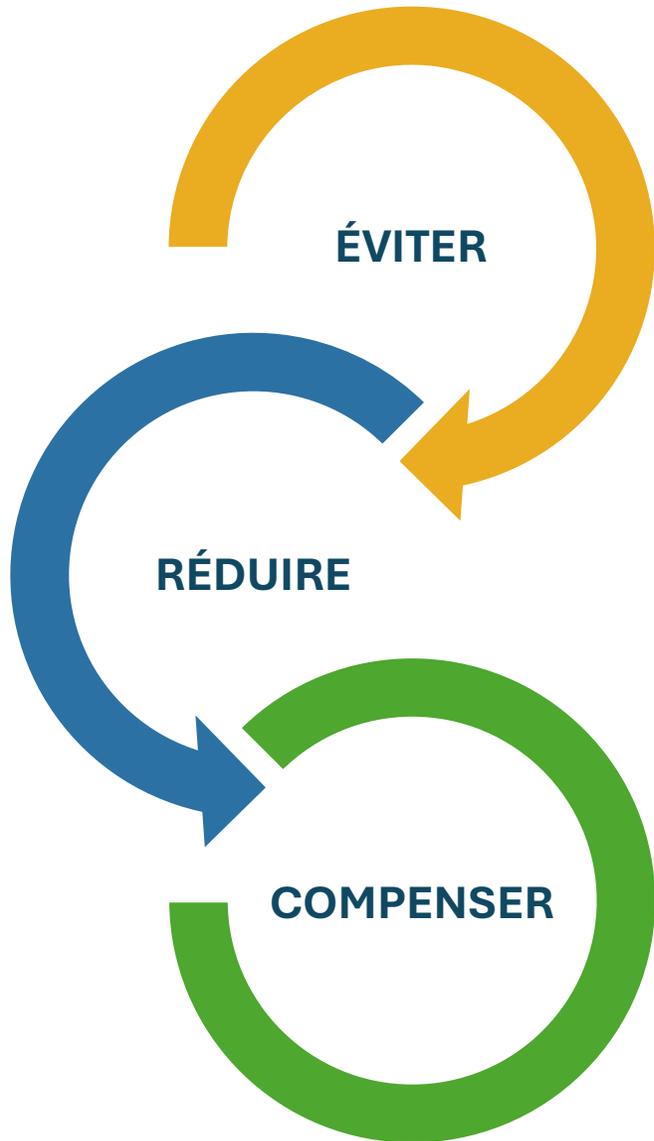
Loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature
Loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité,
de la nature et des paysages

La séquence ERC vise depuis 2016 une absence de perte nette de biodiversité.

Le déroulement de cette séquence s'appuie :

- **Sur les enjeux écologiques identifiés** en amont d'un projet ;
- **Sur les impacts que le projet est susceptible d'engendrer** sur l'environnement local.

Focus sur la démarche ERC



Adapter un projet d'aménagement afin de supprimer un impact négatif

- 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.

Réduire les dégradations restantes par des solutions techniques de minimisation d'impact.

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



CONCLUSION



MERCI DE
VOTRE ATTENTION