

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable décidée au titre de l'article L.121-17

Projet de création d'une
liaison routière entre les
RD 74 et RD 966 au
Nord-Est de Reims (51)

Dates de la concertation
Du 20 mai au 30 juin 2024

Jean-Luc RENAUD
Garant désigné par la CNDP

Date de remise du rapport, le 21 octobre 2024



Sommaire

Sommaire	3
Avant-propos	5
Synthèse pour les décideurs et pour le public	5
Les enseignements clefs de la concertation	5
Les principales demandes de précisions et recommandations du garant	8
Introduction.....	11
Le projet.....	11
• Les responsables du projet et décideurs impliqués	11
• La carte du projet	12
• Le contexte du projet.....	12
• Les objectifs du projet selon les porteurs de projet	18
• Les caractéristiques du projet et alternatives mises au débat	19
• Les résultats prévisionnels du projet	23
• Le calendrier du projet et de la mise en service envisagée	24
La saisine de la CNDP	24
• Le contexte de la concertation	24
• La décision d'organiser une concertation.....	27
• La concertation sur le projet de ZAC de bioéconomie	27
Garantir le droit à l'information et à la participation	29
• Le rôle du garant	30
Le travail préparatoire du garant.....	30
La démarche du garant	30
Les résultats de l'étude de contexte	34
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	42
• Les recommandations du garant concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation	42
• La prise en compte des recommandations par les responsables du projet	43
Avis sur le déroulement de la concertation	50
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	50
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	53
• La dynamique de la concertation	53
• Les dispositifs d'échanges	57
La synthèse des arguments exprimés.....	63
La problématique de la circulation routière dans la traversée des villages.....	63
Le trafic routier lié aux véhicules poids lourds.....	63

• Une intensité, source de préoccupation majeure, inacceptable.....	63
• Une infrastructure routière et urbaine inadaptée	66
• Une dégradation de la voirie et du bâti.....	67
• Une nouvelle inquiétude pour l’avenir (passage de 44t à 48t des poids lourds)	69
Les risques, les nuisances environnementales et les atteintes au cadre de vie.....	71
• Les risques en matière de sécurité publique	72
• La gêne sonore (le bruit)	75
• La qualité de l’air et la santé	77
Le pôle agro-industriel, 1 ^{ère} cause mentionnée de la situation actuelle	78
La critique du développement de la plateforme agro-industrielle	78
Le pôle industriel : un atout économique sous conditions.....	80
Le manque d’anticipation.....	80
L’implication des industriels dans la solution.....	81
La déviation condition sine qua non à la réalisation de la ZAC.....	82
Les effets limités des premières améliorations ou solutions déjà apportées	85
L’amélioration de la voirie existante dans les villages et les effets du 1 ^{er} tronçon.....	85
La charte betteravière et les arrêtés municipaux	86
L’exigence de réalisation de la déviation.....	87
Le positionnement du public face au projet.....	89
Le projet considéré comme indispensable	89
Le projet soulève aussi des inquiétudes et interrogations	90
La question du financement	91
L’opportunité d’un développement des liaisons douces (vélos).....	92
L’enjeu agricole	93
L’opposition initiale au projet	93
L’émergence d’une autre alternative de tracé	96
Les Tracés pré-étudiés (n° 1 à 4).....	98
La diversité des choix du public	98
Le refus du tracé n°4	99
La combinaison de plusieurs tracés	101
La prise en compte de la biodiversité, du paysage et de la compensation écologique	101
L’évolution du projet résultant de la concertation	103
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet.....	107
Précisions à apporter de la part des responsables du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées	108
Recommandations du garant pour garantir le droit à l’information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu’à l’ouverture de l’enquête publique	112
Liste des annexes.....	118

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par Jean-Luc RENAUD, garant de la concertation préalable. Il est communiqué par le garant dans sa version finale le 21 octobre 2024 sous format PDF non modifiable, aux responsables du projet, pour publication sans délai par leurs soins sur le site internet dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement) : <https://concertationdeviation.grandreims.fr/>.

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Les responsables du projet publieront de leur côté sous deux mois leur réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par leurs soins (R.121-24 CE).

Il est précisé du point de vue sémantique que la décision de désignation du garant porte l'intitulé suivant : « projet de création d'une liaison routière entre la RD n°74 et la RD n°966 au Nord-Est de Reims ».

Toutefois, afin de simplifier cet intitulé et de le rendre plus explicite auprès du public, les documents de la concertation ont été titrés de la façon suivante : « projet de liaison routière de contournement de Bourgogne-Fresne et de Boulton-sur-Suippe ».

Enfin, lors du déroulement de la concertation, les termes de : « projet de déviation ou de contournement » ont également été employés.

Dès lors, l'ensemble de ces expressions similaires seront utilisés indistinctement dans le contenu rédactionnel du bilan du garant.

Les illustrations présentes dans le présent bilan sont issues du dossier de concertation et du site de la concertation préalable ou de la photothèque des Maîtres d'ouvrage (MO) ou de leur Assistant à Maîtrise d'Ouvrage (AMO).

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Les enseignements clefs de la concertation

La concertation préalable relative au projet de Liaison routière entre les RD74 et RD966 au Nord du Grand Reims, s'est déroulée du 20 mai au 30 juin 2024.

Ce projet a deux objectifs principaux : d'une part réduire le trafic routier, principalement au niveau des poids lourds, dans les bourgs des villages traversés par les RD 20, RD 30 et RD 74, principalement ceux de Bourgogne-Fresne et Boulton-sur-Suippe, afin d'améliorer la sécurité et le cadre de vie des habitants mais aussi d'améliorer les conditions d'accessibilité de la plateforme agro-industrielle située sur les communes de Bazancourt et Pomacle.

En effet, la Communauté Urbaine du Grand Reims (CUGR) possède au Nord-Est de son territoire, un pôle agro-industriel d'excellence composé d'une sucrerie et d'unités de production ou de transformation de la biomasse, de recherche et développement, et de transfert de technologie dans le domaine de la bioéconomie, qui génère des externalités positives comme la création de plus d'un millier d'emplois mais également des externalités négatives.

Ces externalités se matérialisent essentiellement par un trafic routier de poids lourds générateur, en particulier lors de la campagne betteravière, d'importantes nuisances (dégradation de la voirie, insécurité routière, bruit, pollution...).

Afin de concilier développement économique et amélioration du cadre de vie des habitants, il avait été envisagé dès 2011, un contournement global de l'ensemble des villages impactés par le trafic routier dont en raison d'un défaut de consensus entre les acteurs, seul le 1^{er} tronçon a pu être réalisé, entraînant un report de trafic et donc un accroissement des nuisances sur d'autres axes des communes concernées.

Face à cette situation, une partie des habitants s'est regroupée depuis plusieurs années au sein de collectifs et d'associations, pour demander en lien avec les élus municipaux, la réalisation du second tronçon.

Lors de la concertation, le public a pu dans le respect du droit à la participation, débattre pleinement de tous les enjeux liés au projet, notamment des nuisances générées par le trafic routier en général et par les poids lourds en particulier, des enjeux globaux climatiques et énergétiques, de l'avenir du transport routier avec le passage des camions au 48t ainsi que des limites rencontrées par les premières améliorations (travaux d'amélioration et de sécurisation de la voirie existante, signature d'une « charte betteravière »...), et par les solutions apportées (création d'un premier tronçon) même si celles-ci sont amenées à être confortées.

Il a aussi évoqué le projet de création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) dite « Zone de Bioéconomie du Grand Reims » de 74,5 ha, qui se positionnerait dans le prolongement du pôle agro-industriel actuel, faisant pour sa part l'objet d'une concertation propre au titre des dispositions du code de l'urbanisme dont la temporalité était partiellement commune avec la présente concertation.

Toutefois cette concertation sur la ZAC a abouti à ce stade, à un report de l'examen du bilan de celle-ci, suite à un vote défavorable sur la réalisation du projet de la part de deux des trois communes d'implantation.

De nombreux participants ont alors mis en avant une maxime simple : « *pas de déviation, pas de ZAC !* ».

En outre, le public a pu également donner son avis sur les solutions alternatives à la réalisation du projet, les tracés pré-étudiés, et a adopté une attitude pro-active en formulant, à l'invitation des porteurs de projet, des propositions de tracés alternatifs.

Ce positionnement constructif a été facilité par l'approche des maîtres d'ouvrages qui se sont montrés disponibles, transparents dans l'information et réactifs vis-à-vis des demandes formulées ou dans les réponses apportées aux contributions du public.

Ces échanges sont intervenus dans le cadre d'un dispositif de la concertation aux composantes diversifiées (réunions publiques, ateliers thématiques et de co-construction, visite de terrain, rencontres de proximité) visant à inclure les différents acteurs, qui a abouti à une mobilisation notable de tous les publics, même si légèrement moindre pour celui des entreprises de la plateforme industrielle lors des événements publics.

Les seuls arguments défavorables au projet face à de nombreux arguments en faveur de la réalisation de celui-ci, furent ceux du monde agricole, qui sans méconnaître les nuisances vécues par les riverains, s'interrogeait sur la réalité du trafic routier et sur l'utilité d'un tel aménagement.

En effet, ses arguments reposaient d'une part sur le report du projet de ZAC et donc une moindre nécessité de réalisation par rapport à l'avenir mais aussi sur le fait que les nuisances sont

majoritairement ressenties pendant une période limitée, correspondant aux 3 à 4 mois de la campagne betteravière.

De plus, les agriculteurs s'inquiétaient de l'impact du projet en termes d'artificialisation des sols et de déstructuration d'un parcellaire jugé optimal suite à des remembrements.

La concertation a permis, la co-construction par tous les acteurs (agriculteurs, entreprises, élus, habitants, collectifs et associations) d'un nouveau tracé (n°5), combinaison partielle des tracés pré-étudiés, qui semble à ce stade faire consensus.

Ce positionnement ouvert du secteur agricole, reste toutefois soumis à la mise en œuvre de ce tracé dans des conditions clairement définies afin de préserver au maximum le foncier et les conditions d'exploitation.

Ainsi, les participants n'ont en majorité pas retenu les différents pré-tracés initiaux, pour des raisons variées allant de leurs impacts agricoles, de l'absence de raccordement au rond-point faisant le lien avec le premier tronçon, de la présence d'installations agricoles comme un méthaniseur mais aussi pour un tracé en particulier, de sa proximité avec les enveloppes urbaines de Bourgogne-Fresne.

Ils ont privilégié au final, un tracé situé aux limites des finages des différentes communes, jugé moins impactant pour tous et plus incitatif pour les transporteurs même s'il impliquerait la traversée d'un espace boisé et serait donc susceptible, en cas de réalisation du projet, d'avoir un impact sur la biodiversité, qui se devra d'être étudié dans le cadre de la séquence Eviter-Réduire-Compenser.

Les participants ont souhaité également mettre en avant la possibilité offerte par le projet, de développement des mobilités douces, en particulier en mode cyclable, et sont désireux d'obtenir des assurances quant au financement et à la réalisation de ce dernier dans le calendrier annoncé par les maîtres d'ouvrage.

Globalement, la concertation préalable a permis de nouer, renouer ou conforter le dialogue entre les différents acteurs, plus spécialement entre les agriculteurs, qui ont parfois le sentiment d'être mal compris du reste de la société ou dépossédés de leur espace rural, et les non-agriculteurs.

L'ensemble des acteurs a reconnu l'utilité et le caractère pleinement positif de la procédure de concertation préalable, facilité par le fait que celle-ci ait bénéficiée, grâce à sa saisine volontaire par les porteurs de projet, de l'accompagnement de la CNDP, au travers du rôle joué par le garant.

En effet, ce dernier a constitué pour tous les participants, un tiers extérieur de confiance au service de la procédure et de la possibilité d'une co-construction commune du projet entre les différents acteurs, alors même que certains doutaient initialement de l'utilité du processus de concertation.

Dès lors, il serait souhaitable si le projet devait être poursuivi par les maîtres d'ouvrage, que la suite de la procédure puisse continuer à bénéficier, dans le cadre de la concertation continue, d'un accompagnement par un garant désigné par la CNDP, pour conforter la dynamique et le dialogue constructif aujourd'hui engagés afin que tous les acteurs participent à définir la forme finale que pourrait prendre le projet.

Les principales demandes de précisions et recommandations du garant

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que le garant formule à la fin de la concertation préalable. Les responsables du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, sont invités à répondre à ces différents points.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. *Publier selon un échéancier approprié, les résultats des nouveaux comptages du trafic routier qui vont être opérés préférentiellement sur une période a minima d'un an, voire supérieure afin d'actualiser les données en la matière et les rendre incontestables aux yeux du public.*
2. *Disposer de données incontestables au regard du public concernant les nuisances sonores en procédant à de nouvelles mesures acoustiques dans la traversée des bourgs de Bourgogne-Fresne et Boulton-sur-Suippe hors et pendant la période de campagne betteravière, le cas échéant dans le cadre d'un partage de vues avec les maires mais aussi avec les collectifs d'habitants et les associations de protection de l'environnement.*
3. *Analyser avec plus de précision l'étude ATMO de 2018 sur la qualité de l'air à Bourgogne-Fresne, en particulier au sujet des particules fines voire procéder à une nouvelle étude sur la pollution atmosphérique eu égard à la relative ancienneté de celle-ci et d'une demande citoyenne sous-jacente.*
4. *Compléter la carte des spécificités agricoles en particulier au niveau de l'inventaire des parcelles irriguées et le cas échéant des plans d'épandages.*
5. *Actualiser la simulation de l'état du trafic prévisionnel sur la voie nouvelle et la comparaison des trafics résiduels, aux horizons 2027 et 2042, selon les différents scénarii afin d'y intégrer le tracé n°5.*
6. *Mettre à jour le tableau récapitulatif d'analyse multicritère des différents tracés afin d'y intégrer le nouveau tracé n°5, y compris concernant le critère du coût des travaux.*
7. *Réaliser l'esquisse du tracé n°5 sur le fond de plan parcellaire, ce qui permettra de commencer à identifier les propriétaires fonciers et exploitants agricoles potentiellement les plus impactés.*
8. *Mettre en ligne sur le site de la concertation un ou plusieurs documents ou liens permettant de s'informer sur la séquence Éviter-Réduire-Compenser et sur les différents modes de compensation environnementales possibles.*
9. *Préciser le montage financier envisagé pour le financement du projet (modalités de co-financement...) et l'éventualité d'une participation financière directe ou indirecte des entreprises de la plateforme industrielle.*
10. *Renforcer l'information sur le fonctionnement des entreprises de la plateforme agro-industrielle notamment en termes de flux, en particulier concernant le groupe Cristal Union.*
11. *Rendre publique dès sa signature par l'intégralité des partenaires, la future charte des pondéreux.*
12. *Mettre à la disposition du public, les données du CEREMA sur les impacts des poids lourds de 48t sur la voirie.*

13. *Mettre à disposition du public sur le site de la concertation, les comptes rendus des ateliers thématiques et de la visite de terrain.*

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participantes et participants.

1. *Solliciter la CNDP sur le fondement de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, afin de garantir un continuum de la participation du public entre la réponse des maîtres d'ouvrage au présent bilan et l'ouverture de l'enquête publique sous la forme d'une concertation continue avec garant.*

2. *Maintenir accessible le site de la concertation afin de permettre, a minima, au public d'y consulter le bilan du garant ainsi que les réponses apportées à celui-ci et les enseignements tirés de la concertation par les porteurs de projet.*

3. *Conserver le site de la concertation, le cas échéant réagencé ou créer un site dédié au projet, reprenant l'ensemble des documents d'information présent sur le site actuel de la concertation, pour porter à la connaissance du public : les modalités de la concertation continue, les études (faune-flore, zones humides, géotechniques et d'insertion paysagère...) qui seront incluses dans les dossiers de demandes d'autorisation et toute autre information procédurale ou réglementaire utile au suivi de l'avancement du projet, et lui permettre de poser des questions, le cas échéant selon des modalités adaptées.*

4. *Informier régulièrement le public sur l'avancement des différentes étapes du calendrier et sur la mobilisation des financements.*

5. *Continuer l'information du public sur le projet non seulement au travers des sites internet mentionnés précédemment mais également via la mobilisation d'autres canaux d'information comme les bulletins municipaux, le magazine du Grand Reims ou la presse quotidienne régionale.*

6. *Organiser une réunion publique de reddition des enseignements de la concertation suite à la remise de la réponse des porteurs de projet au bilan du garant.*

7. *Partager avec le public les éléments de l'étude d'impact dans des délais permettant que les observations et propositions du public sur les éléments présentés, puissent être pris en compte par les porteurs de projet avant la finalisation de ces études et des demandes d'autorisation administratives.*

8. *Organiser ce partage avec le public sous la forme d'une ou plusieurs réunions publiques ou d'un ou plusieurs ateliers, postérieurement à la mise en ligne de l'étude d'impact sur le site internet, dans des délais lui permettant de prendre pleinement connaissance de son contenu afin de pouvoir formuler des observations ou propositions lors de ces temps d'échanges.*

9. *Prévoir lors de ce(s) temp(s) d'échanges, un volet spécifique consacré à la séquence Éviter-Réduire-Compenser (ERC), en particulier aux principes de l'évitement et de la réduction.*

10. *Engager une réflexion commune sur la compensation écologique du projet avec les différents acteurs : acteurs agricoles, association de protection de l'environnement, SAFER, Conservatoire des Espaces Naturels (CEN), CDC Biodiversité, experts forestiers etc..., au travers d'un atelier ou d'un comité dédié, multipartite, qui pourrait, le cas échéant, être pérennisé au-delà de la réalisation du projet, afin d'assurer le suivi à long terme du résultat de ces mesures compensatoires si elles sont opérées localement.*

11. *Poursuivre la co-construction du projet avec tous les acteurs du territoire à travers la continuation de l'atelier de co-construction et/ou la constitution d'un comité de suivi multipartite, qui pour ce dernier pourrait même perdurer lors des travaux du chantier de réalisation de la déviation, intégrant notamment la thématique des liaisons douces cyclables.*

12. Communiquer régulièrement les résultats du travail de co-construction sur le site internet et prévoir une restitution finale auprès de l'ensemble du public dans le cadre d'une réunion publique avant la tenue de l'enquête publique.

13. Vulgariser auprès du public les notions techniques essentielles de voirie routière (altimétrie, rayon des courbes, contre-courbes, profil en long, intersections...) sur le site de la concertation ou dédié au projet, à travers la mise en ligne des guides techniques d'aménagement de voirie, accompagnés, le cas échéant, d'une note de synthèse illustrée, accessible au public non averti.

14. Elargir le périmètre des acteurs géographiques, en consultant sur le projet ou en incluant dans le dispositif de la concertation continue, les collectivités territoriales limitrophes, tout particulièrement les conseils départementaux de l'Aisne et des Ardennes.

15. Associer à la réflexion collective, en temps opportun, les services de l'Etat (DDT, DREAL...) qui seraient en charge le moment venu, d'instruire et de se prononcer sur l'opportunité de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet ou sur l'autorisation environnementale.

Introduction

Le projet

- **Les responsables du projet et décideurs impliqués**

Le projet de liaison routière de contournement des bourgs des communes de Bourgogne-Fresne (Commune « nouvelle » créée par fusion des deux Communes de Bourgogne et de Fresne-lès-Reims au 1^{er} janvier 2017) et de Boulton-sur-Suippe, est co-conduit par la Communauté Urbaine du Grand Reims (CUGR) et le Département de la Marne.



Une convention de partenariat a été signée entre les deux collectivités locales, Maîtres d'ouvrage (MO), le 1^{er} février 2021 pour mener les études et la concertation préalables au projet et définir le rôle de chacun.

Créée au 1^{er} janvier 2017, la Communauté Urbaine du Grand Reims regroupe 143 communes sur 1 436 km², représentant la deuxième plus grande intercommunalité de France et rassemble près de 300.000 habitants dont Reims, principale ville du département.



Elle exerce les compétences obligatoires de développement et d'aménagement économique et d'organisation de la mobilité, de création, d'aménagement et d'entretien de la voirie et s'est dotée d'un projet de territoire dont l'un des axes majeurs est le développement de la bioéconomie.

Elle mène par ailleurs une stratégie d'évolution des mobilités au travers de l'augmentation de l'offre en transports en commun vers Reims, le renforcement des Transports A la Demande (TAD) ou le développement du covoiturage et des mobilités douces car de par son étendue et son caractère périurbain/rural, le territoire était jusque-là, fortement axé sur les déplacements en véhicules individuels.

La CUGR dispose d'un budget de 237 millions d'euros (€) pour 2024 dont 142.6 millions € (M€) dédiés aux investissements, au sein duquel, la part de la voirie et de l'éclairage public s'élève à 27.9 M€ en investissement courant et 2.69 M€ en autorisation de programme ou investissement projet.

Le Département de la Marne d'une superficie d'environ 8 162 km², comptait 565 292 habitants en 2021, soit une densité de 69 hab/km². Il dispose d'un budget de 587 millions € pour 2024, dont 90 millions € destinés aux investissements et a en charge la gestion de 4 200 kilomètres de routes.

Deux cents agents sont en charge de la gestion de la voirie et un observatoire de la sécurité routière étudie les causes des accidents afin de proposer des actions d'amélioration pour la sécurité des usagers.

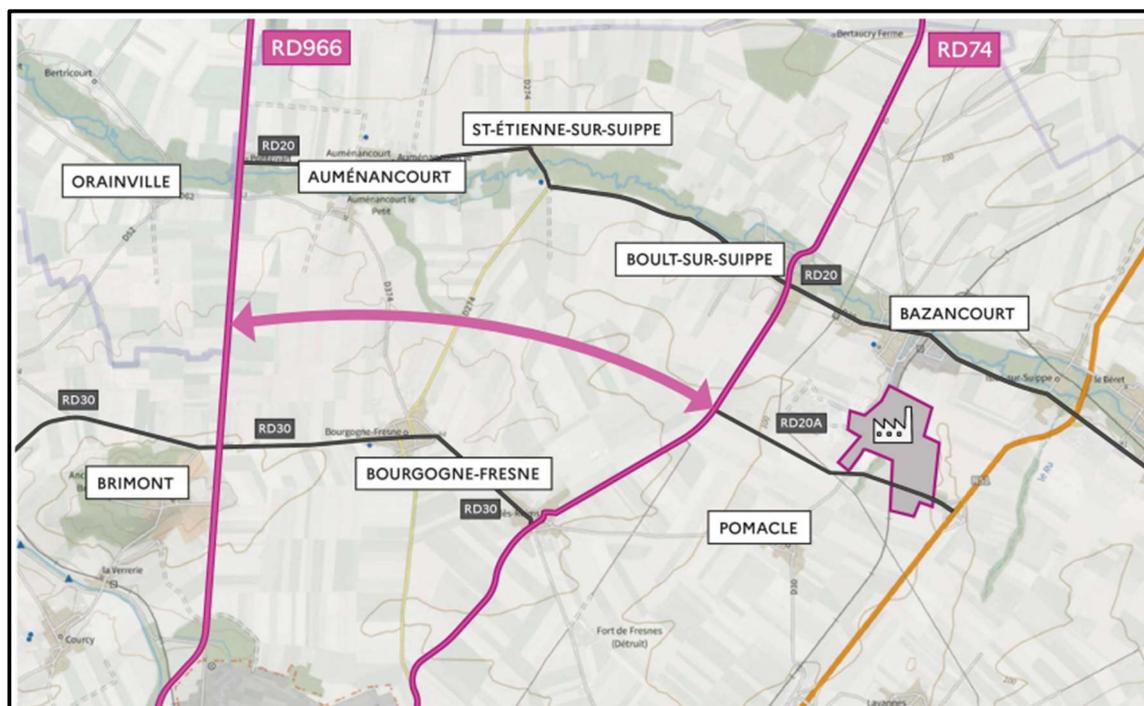
Par ailleurs, pour réduire les atteintes à l'environnement dans la gestion des routes, le Département a mis en place différentes initiatives en matière de lutte contre le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre mais aussi en faveur de la biodiversité comme la réutilisation de matériaux pour la construction des routes, le maintien des haies sur les abords routiers mais aussi une pratique du fauchage raisonnée.

Au stade de la concertation préalable, l'Etat n'est pas impliqué dans la procédure mais il le serait si le projet devait se poursuivre et nécessiterait la mise en œuvre d'une Déclaration d'Utilité Publique.

- **La carte du projet**

Le projet, tel que représenté par une flèche violette à double sens sur la carte ci-dessous, prévoit de relier par une voie nouvelle les routes départementales RD n°74 et RD n°966 afin d'alléger le trafic routier dans la traversée des bourgs des communes principalement de Bourgogne-Fresne et de Boult-sur-Suipe mais également d'Auménancourt et de Saint-Etienne-sur-Suipe, situées au Nord du Grand Reims en limite des départements de l'Aisne et des Ardennes.

Il s'agit plus spécialement de réduire la circulation des véhicules poids lourds liée principalement à la présence d'une plateforme agro-industrielle sur les communes voisines de Pomacle et Bazancourt.



- **Le contexte du projet**

La présence d'un pôle de bioéconomie/agro-industrie

Le développement de la bioéconomie qui englobe dans sa définition européenne et française : « l'ensemble des activités de production et de transformation de la biomasse qu'elle soit forestière, agricole et aquacole à des fins de production alimentaire, d'alimentation animale, de matériaux biosourcés, d'énergie », constitue un axe majeur du projet de territoire du Grand Reims et ce d'autant plus que 50 % de son territoire est consacré à l'agriculture.

Il s'articule avec une stratégie régionale de la Région Grand Est, visant à faire de son territoire un chef de file européen en la matière, en s'appuyant notamment sur la place de son agriculture qui constitue un atout régional majeur.

Forte de 5 000 établissements et plus de 8 500 emplois, ce secteur s'appuie à l'échelle de la CUGR sur le pôle (plateforme) agro-industriel de Bazancourt-Pomacle, reconnu initialement comme Pôle de compétitivité Industrie et Agro-Ressources puis labellisé « Territoire d'industrie » depuis le 22 novembre 2018.

Il est à noter plus généralement que contrairement à la Région Grand Est et à la France dans sa globalité, l'activité industrielle du Grand Reims n'a cessé de se développer ces dernières années.

Ce pôle regroupe 15 entreprises et un centre de recherche, répartis sur 260 hectares et représente 1 300 emplois directs ainsi que plus de 1 000 emplois indirects.

La première industrie, installée dès 1953, est la sucrerie de Bazancourt qui appartient aujourd'hui au groupe coopératif Cristal Union, acteur majeur de la plateforme agro-industrielle, qui traite 2.500.000 tonnes de betteraves/ an permettant la production de 260.000 tonnes de sucre/an dont 170.000 t conditionnées à l'usage alimentaire et industrielle, et servant également à l'alimentation de la distillerie Cristanol, construite à partir de 2006, qui produit du bioéthanol et des alcools à partir de céréales et de betteraves.

L'ensemble est complété par une unité de déshydratation de luzerne, générant une production de 130 000 tonnes de pellets de luzerne et de pulpe par an.

Le groupe Cristal Union qui figure parmi les premiers producteurs européens de sucre et d'alcool, représente au niveau régional (Grand Est), 100 000 hectares de cultures et 5000 planteurs de betteraves et dispose de huit sites industriels et d'un siège administratif employant 1200 salariés permanents, 350 saisonniers, et faisant intervenir 151 entreprises de transport.

A l'échelle locale du bassin de Bazancourt, il compte 1600 coopérateurs et 400 salariés permanents mettant en valeur 32 000 hectares de betteraves et 4 500 hectares de luzerne.

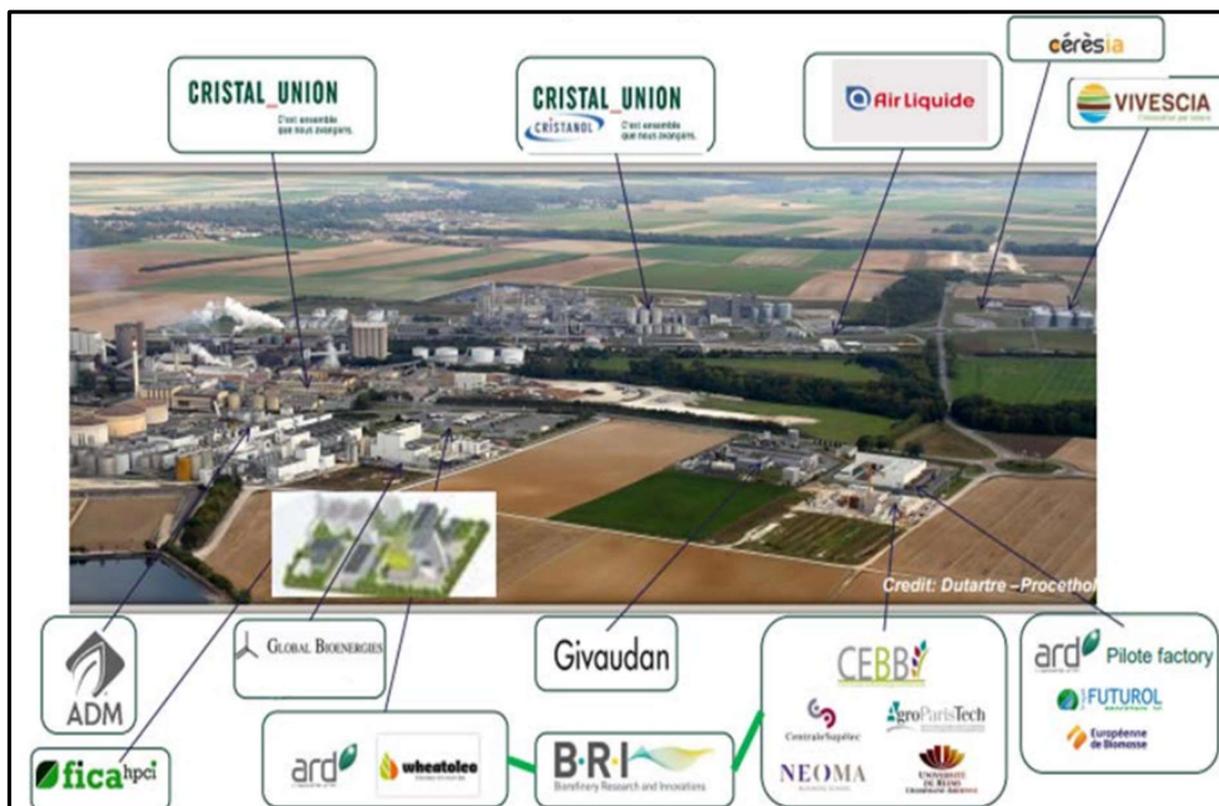
La société Air Liquide a installé en 2010 une unité de récupération de gaz carbonique issu des fermentations de Cristanol.

Par ailleurs, une glucoserie-amidonnerie a été construite en 1992, rachetée par le groupe américain ADM en 2017. Les silos de stockage de céréales, construits par la coopérative Vivescia en 2009, permettent d'alimenter entre autres la distillerie Cristanol et la glucoserie.

De nouvelles structures sont également en plein essor autour de l'énergie, de la cosmétique, de la pharmacie, en utilisant la biotechnologie, le fractionnement du végétal et la chimie verte... avec la présence de la société Givaudan depuis 2014, qui conçoit, fabrique et commercialise des actifs cosmétiques en s'approvisionnant pour ses matières premières (alcool, sucre et gluten) au sein de la bioraffinerie (Cristanol, Cristal union et ADM), ou plus récemment de FICA HPCI, installation de cogénération à base biomasse et de production d'un biocombustible (pellets).

Adossé aux industriels, un vivier de recherche et développement est présent sur le site, composé par une société de recherche et de prestations de service dans les biotechnologies, ARD, qui contribue à l'innovation et permet les transferts de technologie jusqu'à la phase industrielle, et par le CEBB (Centre Européen de Biotechnologie et Bioéconomie), centre supérieur de formation et de recherche qui compte plus de deux cent enseignants et étudiants-chercheurs issus d'AgroParisTech, de Néoma Business School, de CentraleSupélec, et de l'Université de Reims Champagne Ardenne (URCA).

L'ensemble forme un pôle de de transfert de technologie dans le domaine de la bioéconomie unique en France.



Le projet de ZAC de Bioéconomie

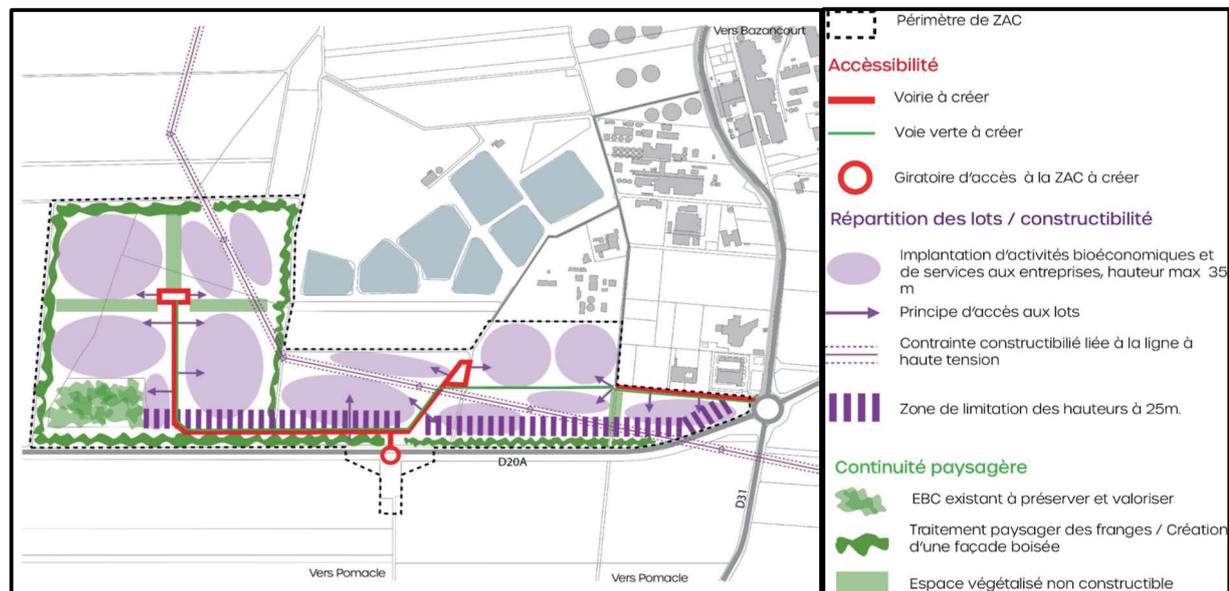
En vue de renforcer l'attractivité du territoire par la bioéconomie, la CUGR envisageait la création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) dédiée à cette filière, en proximité immédiate de la plateforme agro-industrielle, destinée à créer 800 à 900 emplois directs à terme.

Situé sur les communes de Boulton-sur-Suippe, Bazancourt et Pomacle, ce projet d'aménagement de près de 75 hectares, vise à optimiser le fonctionnement du site en attirant des entreprises, non classées SEVESO Seuil Haut, dédiées à la valorisation de la biomasse ou la transformation des bioressources à haute valeur ajoutée (biotechnologies blanches, chimie du végétal...) avec la mise en commun de ressources, de services et de moyens technologiques, en favorisant la coopération économique et scientifique, et ce dans une logique d'économie circulaire par la valorisation des productions locales principalement agricoles et des coproduits des entreprises déjà présentes.

Le projet vise également à répondre à plusieurs autres objectifs mis en avant par la CUGR et le concessionnaire, la Société Publique Locale (SPL) Agencia, détenue exclusivement par les Collectivités locales (Communes + CUGR), à savoir : une zone d'activité sous maîtrise publique avec le choix des entreprises et la mise en œuvre d'un aménagement qualitatif pour limiter les impacts environnementaux

A ce titre, il était prévu en 2024, la mise en œuvre d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des Communes concernées afin de faire évoluer les documents d'urbanisme pour fixer des règles précises et contraignantes (hauteur et orientation des constructions, prescriptions architecturales, végétalisation...) quant à l'aménagement de cette zone et aux futures implantations d'entreprises, le tout en lien avec les Communes qui conservent un pouvoir de décision final car compétentes pour la délivrance des autorisations d'urbanisme.

En dehors de ces prescriptions réglementaires, diverses mesures étaient envisagées afin de limiter les nuisances acoustiques comme le fait que le flux généré par chacune des activités susceptibles de s'implanter devait être un critère d'évaluation des projets ou que l'alternative à la voiture dans le mode de déplacement domicile-travail des futurs salariés devait être favorisée grâce à la mise en place progressive du transport à la demande (TAD) à l'échelle du Grand Reims et d'un accès cyclable de qualité.



L'existence de flux de circulation importants

L'activité soutenue de la plateforme industrielle actuelle nécessite un approvisionnement régulier en matières premières agricoles de l'ordre de 4 millions de tonnes par an, constituées principalement de betteraves et de céréales.

Le flux de ces matières emprunte principalement une desserte routière et en faible partie essentiellement en sortie de production, une desserte ferroviaire, en raison de contraintes d'exploitation fortes sur le réseau ferré.

Il génère donc une circulation importante de véhicules poids lourds sur les routes départementales proches du site, en particulier suivant deux axes routiers bien identifiés :

- par l'A34-RN51 et la RD20A pour les flux venant de l'Est ;
- par la RD30 et la RD20 pour les flux venant de l'Ouest et de l'Aisne via la RD966.

Les caractéristiques de cette circulation ont été établies suite à la mise en place de comptages routiers ceinturant la zone d'étude et à la réalisation d'une enquête de circulation consistant à déterminer les mouvements Origine/Destination dont les principaux résultats figurent dans le dossier de concertation et dans les documents accessibles sur le site de la concertation.

Au vu des données disponibles, une partie des communes-alentours de la plateforme industrielle notamment celles de Bourgogne-Fresne et Boulton-sur-Suippe, sont particulièrement impactées par cette circulation génératrice de nuisances et de dangers.

L'existence de dangers et de nuisances

Les principaux dangers identifiés concernent la sécurité publique, principalement routière car certaines traversées de villages notamment par la RD30 à Bourgogne et à Fresne-lès-Reims,

présentent un bâti de front avec la route (avec parfois des sections étroites) pouvant présenter une difficulté de cohabitation entre les poids-lourds en transit et les usages locaux.

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

Au surcroît de manière générale pour tous les véhicules, y compris les véhicules légers, les limitations de vitesse sont peu respectées, ce qui accroît les risques et les nuisances.



En effet, au-delà des risques, plusieurs nuisances sont identifiées par les collectivités et les habitants en termes acoustique ou de pollution de l'air.

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

Néanmoins, pendant la campagne betteravière, près d'une dizaine de bâtiments pâtissent d'un niveau sonore supérieur aux normes, et plus d'une vingtaine s'approchent des valeurs limites.

Par ailleurs, des inquiétudes existent dans la population quant à la qualité de l'air même si localement, la surveillance de la pollution atmosphérique concerne essentiellement certaines molécules spécifiques émises par les industries.

Une atteinte générale au cadre de vie est ressentie par les habitants notamment quant à la limitation apportée par cette situation, aux déplacements s'inscrivant dans les mobilités douces.

Enfin, des défis supplémentaires génèrent légitimement des interrogations dans un avenir à court ou moyen terme, autour de l'augmentation du tonnage des poids lourds avec un possible passage du Poids Total Roulant Autorisé (PTRA) de la charge des camions de 44 à 48 tonnes ou l'éventualité de voir circuler des « méga-camions » mesurant jusqu'à 25 mètres de longueur, récemment autorisée sur le principe par l'Union Européenne.

Les premières améliorations ou solutions apportées

Dans ce contexte, des premières améliorations ou solutions ont été apportées.

- **La signature d'une « charte betteravière »**

La charte « Qualité de vie pendant la campagne betteravière » est le fruit d'un dialogue entre tous les acteurs concernés par les questions liées à la circulation des poids lourds alimentant la plateforme, et en particulier la sucrerie, une charte a été signée pour maîtriser les conséquences de la traversée des communes par ces véhicules.

Au sein de celle-ci, les différents acteurs économiques que sont le groupe Cristal Union, les transporteurs et les organisations agricoles, s'engagent chacun dans leur domaine, à mener plusieurs types d'actions : respect des horaires de circulation, limitation du nombre de rotations et de la vitesse des poids lourds, utilisation de véhicules adaptés et de technologies moins polluantes et moins bruyantes, sensibilisation des entreprises de transport au respect de la présente charte, mise en place d'un suivi des remarques des riverains, respect de la réglementation et formation du personnel.

Les collectivités locales se sont quant à elles engagées sur l'évaluation et la gestion du bruit, un dialogue de proximité avec les habitants et l'étude d'un itinéraire de contournement.

Enfin, l'ensemble des signataires ont acté la mise en place et la réunion au moins annuelle d'une commission de suivi de la charte.

Cette charte dite « betteravière » est en cours de transformation en charte dite « des pondéreux » afin de tenir compte du retour d'expérience de la charte actuelle, et de l'évolution de la structure du trafic mais aussi pour élargir son champ à d'autres matières transportées que les betteraves et par conséquent à d'autres entreprises de la plateforme que la seule sucrerie.

▪ **L'amélioration de la voirie routière**

A Boulton-sur-Suippe, le remplacement par le Département de la couche de roulement par des enrobés acoustiques en 2023 ainsi qu'une diminution de la vitesse moyenne enregistrée, ont permis de diminuer de 6,0 dB(A) le niveau sonore entre 2020 et 2023, action qui va se poursuivre au moins sur une autre section de route départementale traversant la commune dans les prochaines années.

Par ailleurs, la pose de chicanes à Bourgogne permet également de ralentir les véhicules.

▪ **La limitation du transport de matières dangereuses**

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

▪ **La création d'un premier tronçon de contournement**

En 2011, le Syndicat Mixte du Nord Rémois (SMNR), dissous en 2020, rassemblant le Département et les Etablissements Publics de Coopération intercommunale auxquels s'est substituée la CUGR depuis 2017, s'est créé dans l'objectif d'assurer la cohérence des grands aménagements au nord de Reims, et notamment l'amélioration de la desserte Ouest de la plateforme agro-industrielle par la création de nouvelles voies : le contournement de Pomacle (liaison RD31 – RD74), le contournement de Fresne-lès-Reims et le contournement de Bourgogne.

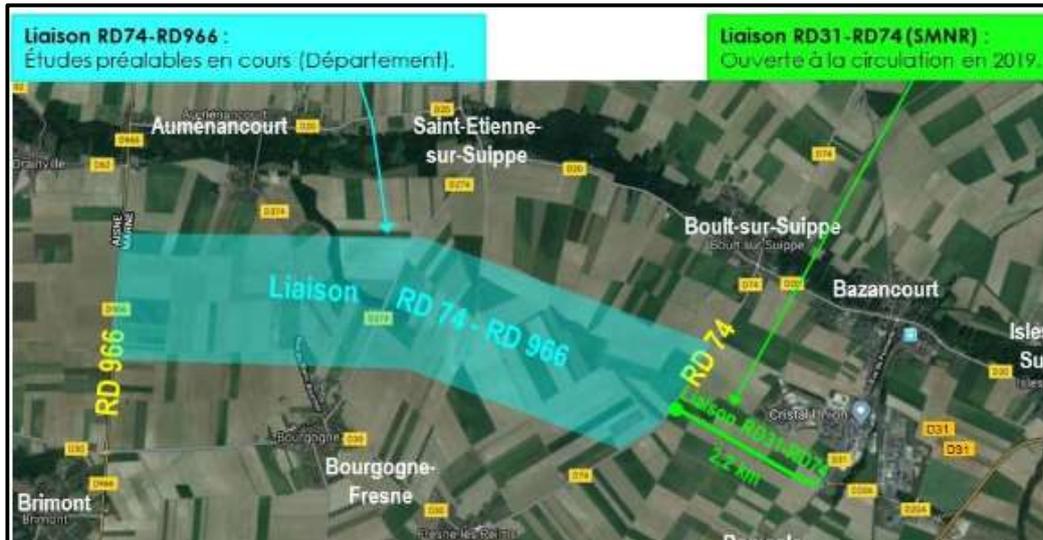
Après réalisation d'études de faisabilité, dans le cadre d'une mission d'étude préalable lancée en octobre 2013, un tracé a été validé mais uniquement pour la phase 1 portant sur le contournement Nord de Pomacle, aboutissant à la réalisation des travaux et à la mise en service de cette première section en 2019.



Ce premier tronçon a permis de réduire de plus de 60% le trafic poids lourds en traversée de sections de Bazancourt et Pomacle.

Toutefois, la création de ce nouvel axe devenu RD 20A, n'a pas permis de diminuer les trafics sur d'autres communes, en particulier Boulton-sur-Suippe et Bourgogne-Fresne, voire les a augmentés par un effet de report comme en atteste l'étude de trafic mentionnée ci-avant.

Il s'agit dès lors, de porter un nouveau projet qui s'inscrit dans le prolongement de la réalisation de ce premier tronçon, toujours dans une logique d'amélioration de la desserte Ouest du pôle de bioéconomie qui revêt une importance économique majeure dans le projet de territoire du Grand Reims mais également d'amélioration de la qualité de vie des habitants.



• Les objectifs du projet selon les porteurs de projet

Si l'on se réfère au dossier de concertation, selon les deux Maîtres d'ouvrage : « rendre compatibles le développement d'une activité économique industrielle et le maintien d'un cadre de vie harmonieux et sécurisé, constitue un enjeu majeur de cette portion du territoire communautaire ».

L'objectif général du projet selon les maîtres d'ouvrage est donc d'organiser autrement le trafic des poids lourds pour diminuer la circulation dans les communes proches du site industriel de Bazancourt-Pomacle et provenant de l'Ouest de la RD30.

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

Les communes qui bénéficieraient de cette baisse de circulation sont : Bourgogne-Fresne (RD30) et Auménancourt, Saint-Etienne-sur-Suippe et Boulton-sur-Suippe (RD20 et RD74).

Plus précisément, les objectifs énoncés par les maîtres d'ouvrage sont les suivants :

- Réduire le trafic dans les traversées de villages des RD20, RD30 et RD74 : Auménancourt, Boulton-sur-Suippe, Bourgogne-Fresne, Saint-Etienne-sur-Suippe ;
- Améliorer les conditions d'accessibilité de la plateforme industrielle de Bazancourt-Pomacle en prenant en compte les contraintes liées à l'artificialisation des sols ;
- Améliorer la sécurité publique ;

- Réduire les nuisances pour les riverains, en particulier acoustiques ;
- Saisir l'opportunité de développer les mobilités douces.

- **Les caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

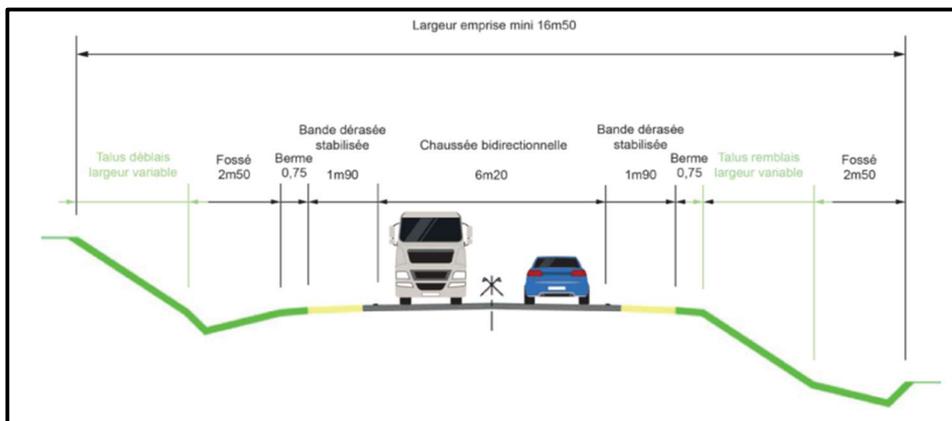
Les caractéristiques techniques du projet (voirie)

Le schéma ci-après, illustre le profil en travers avec les principes communs d'aménagement de cette liaison routière de contournement qui correspondrait à une route bidirectionnelle à deux fois une voie, d'une largeur de 6.20 mètres avec une bande dérasée de 1.90 mètre de chaque côté, un accotement non stabilisé (berme sur le schéma) de 0.75 mètre et un fossé d'une largeur de 2.5 mètres.

L'aménagement comprendrait également des carrefours giratoires à l'intersection des RD n°966, 374, 274 et 74, un rétablissement des réseaux existants interceptés par le projet, et une gestion de l'eau en conformité avec les articles L.121-1 et suivants du code de l'environnement et compatible avec les dispositions du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie.

Au sujet de la gestion de l'eau, à ce stade des études, il est prévu que des fossés latéraux enherbés menant, si besoin, à des bassins d'eaux pluviales infiltrent et collectent les eaux de ruissellement.

Quant aux eaux superficielles, les études à venir définiront les ouvrages à mettre en place pour garantir la poursuite du bon écoulement de ces dernières.



Telle que présentée lors de la concertation préalable, la liaison entre la RD74 et la RD966 représenterait un tracé compris entre 6 et 7.7 kilomètres et une emprise foncière de 24 hectares.

Les solutions et variantes alternatives ont été étudiées dans le cadre des études préliminaires ou de l'élaboration du dossier de concertation.

Les solutions alternatives

Plusieurs solutions alternatives à la voie routière ont été présentées dans le dossier de concertation.

- **La mise en place d'une bande porteuse**

Le principe résiderait dans le fait de créer une plateforme de stockage de betteraves en bordure de la RD966, qui serait reliée à la sucrerie via une bande porteuse, à l'image de ce qui existe déjà

sur les sites d'exploitation de carrières de granulats et à échelle réduite, sur la plateforme agro-industrielle, permettant de relier entre elles deux entités industrielles distinctes.



Cette solution alternative permettrait de gérer les flux entrants de betteraves venant de l'Ouest mais pas les flux sortants de produits finis, de pulpe, d'écume et ni les transports d'autres matières non destinées à la sucrerie.

De plus, des compléments seraient nécessaires quant à la faisabilité et le coût d'un tel projet qui serait alors portés par les industriels.

- **L'utilisation accrue du chemin de fer**

L'usine Cristal Union est raccordée au réseau ferré par un barreau ferroviaire dont l'utilisation pourrait être accrue mais reste néanmoins soumise à de fortes contraintes d'exploitation, de chargement et de livraison en un seul point contrairement à la voie routière.

- **Le renforcement des chemins des associations foncières**

La solution serait de renforcer structurellement des chemins appartenant aux Associations Foncières de Remembrement (AFR) ou communaux, pour permettre le passage des poids lourds pendant la campagne betteravière. Cela exigerait l'aménagement de la largeur roulable de 4 m et la création d'aires de croisement ou un élargissement à 6 m des chemins via des acquisitions foncières.

Pour un linéaire de 9 kilomètres, le coût est estimé à 7 millions d'euros. Dans ce cas de figure, les principaux inconvénients sont d'une part le risque de conflits d'usage entre engins agricole, poids lourds et usagers non autorisés, et d'autre part les contraintes juridiques (domanialité, pouvoirs de police, gestion et entretien...).

Les principaux enjeux à intégrer

Les études préalables de faisabilité ont consisté en l'analyse du milieu au niveau physique, socio-économique et environnemental et en l'identification des principales contraintes qui sont à considérer.

Elles ont permis de déterminer un fuseau d'environ 2km de large au sein duquel sont posées différentes options et variantes pour chaque option, qui tiennent compte des différents enjeux dont les deux principaux sont les suivants.

- **L'enjeu agricole**

Le premier enjeu identifié concerne l'agriculture car le projet serait réalisé pour la quasi-totalité de son linéaire sur des terres agricoles.

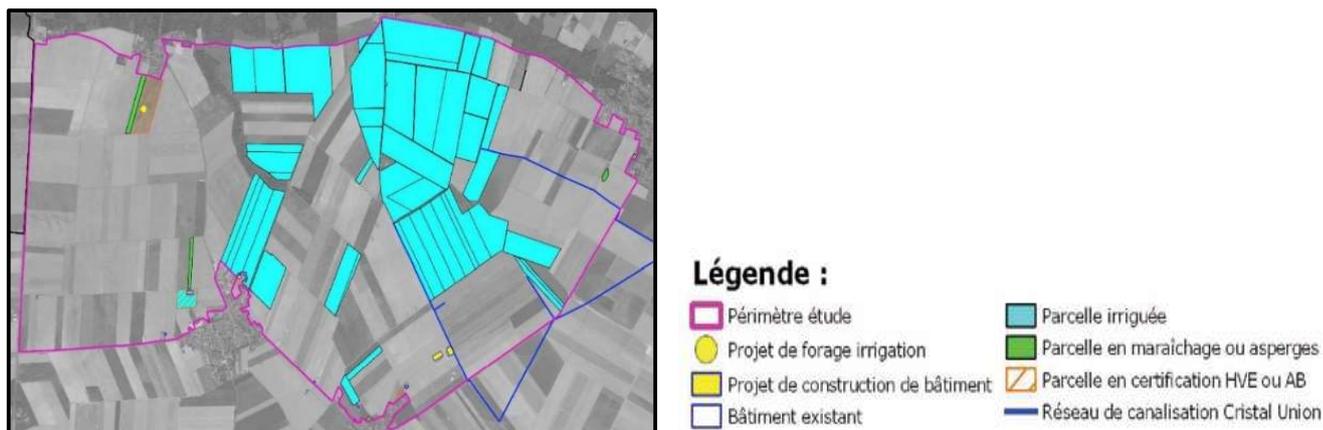
Répartie sur cinq communes, l'aire d'étude couvre près de 2 600 ha, dont plus de 2 500 ha de Surface Agricole Utile (SAU).

Le volet foncier

Le parcellaire actuel, à la suite des remembrements intervenus jusque dans un passé récent, des investissements réalisés et des échanges volontaires, donne pleine satisfaction aux exploitants agricoles.

Le volet exploitation agricole

L'étude a recensé 63 exploitations agricoles qui mettent en valeur un ou plusieurs îlots de culture avec une très grande variabilité de la SAU valorisée par chaque exploitation dont les spécificités ont été cartographiées.



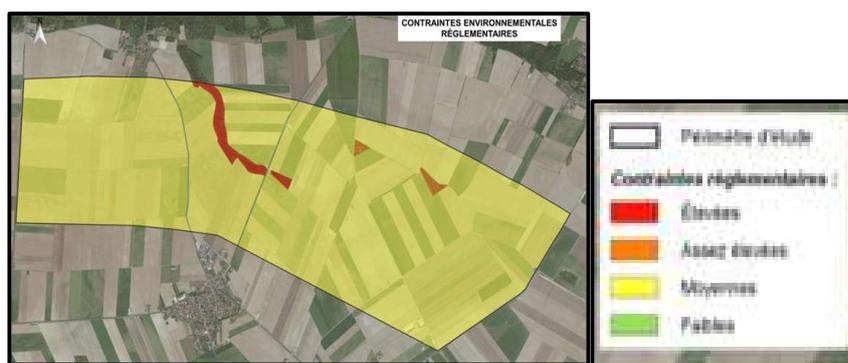
▪ L'enjeu environnemental

Le second enjeu majeur est environnemental, au sens en particulier de la biodiversité.

Le périmètre d'étude ne comprend pas d'espaces bénéficiant d'un statut de protection (site Natura 2000, réserves naturelles...), la Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique ou Floristique (ZNIEFF) la plus proche se situe à 1 km dans le département voisin de l'Aisne correspondant à la vallée de la Suippe.

Par ailleurs, en dépit d'une cartographie des services de l'Etat faisant apparaître une potentielle zone à dominante humide, un premier inventaire réalisé par un bureau d'études permet à ce stade de conclure qu'il n'y a pas d'enjeux notables en la matière.

Le seul corridor écologique proche est celui de la vallée de la Suippe, matérialisé par la trame des milieux humides et boisés (Trame Verte et Bleue), et le périmètre d'étude présente des enjeux importants au niveau de la faune avec de nombreuses espèces protégées individuellement, ainsi que leurs habitats.



A ces principaux enjeux locaux, s'ajoutent des enjeux plus globaux liés à la mobilité, climatiques et énergétiques et en matière de lutte contre la consommation foncière, au travers de l'objectif fixé par la loi à l'horizon 2050, du Zéro Artificialisation Nette (ZAN).

Les options alternatives et leurs variantes

Les études préliminaires ont été l'occasion d'examiner plusieurs solutions pour atteindre les objectifs visés en tenant compte des enjeux locaux et ont permis de définir différentes options de tracés et leurs variantes.

Ces tracés n'ont été rendus publics qu'au stade de la concertation.

L'option zéro projet

Cette option appelée aussi « option de référence », consiste à ne pas créer de liaison routière, elle contribue à étudier l'opportunité du projet.

L'option 1 – TRACE 1

Cette première option consisterait en un tracé direct, reliant le giratoire existant sur la RD74 créé lors de la construction de la RD20A prolongée, et la RD966.

L'option 2 – TRACES 2 & 3

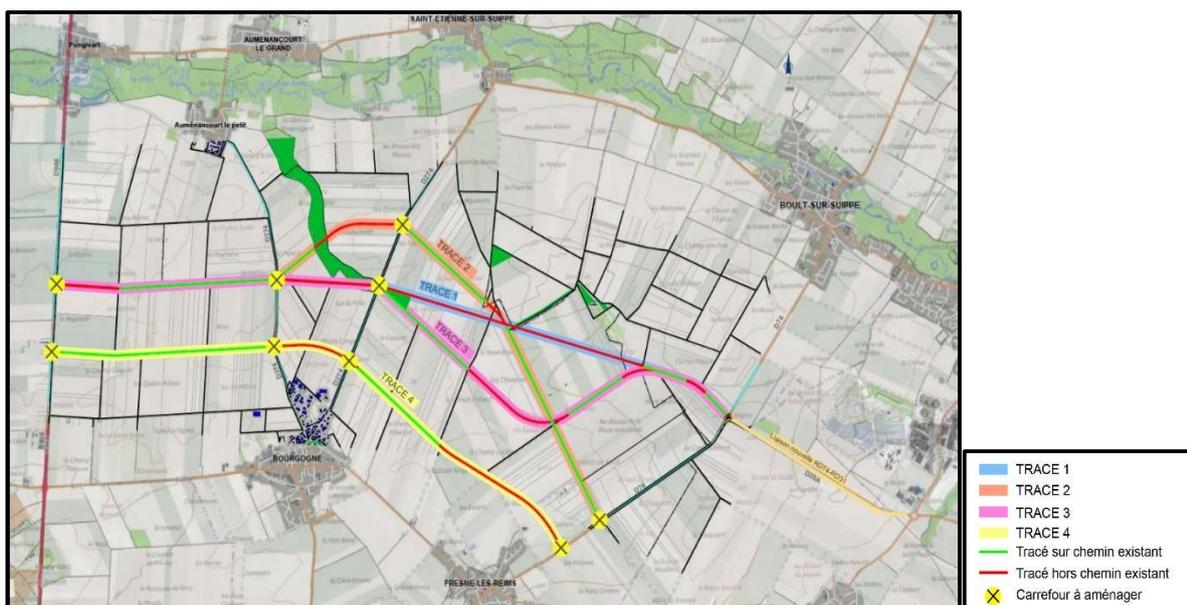
L'option numéro 2 se divise en deux sous variantes.

La première variante propose la création d'un nouveau giratoire sur la RD74 et induit un passage partiel par des chemins d'associations foncières et le bois pour rejoindre la RD966.

La seconde variante propose de relier le giratoire existant sur la RD74 à la RD966, en empruntant partiellement des chemins d'AFR et en longeant le bois par le sud.

L'option 3 – TRACE 4

Cette dernière option qui constitue le tracé court, viserait à emprunter une partie de la RD 74, créer un giratoire supplémentaire sur cette dernière puis utiliser une partie des chemins d'AFR pour rejoindre la RD966.



L'analyse comparative des scenarii

Chaque option de tracés et ses variantes ont ainsi été analysées et évaluées vis à vis de l'impact sur l'environnement physique et naturel, la biodiversité, le milieu humain (bruit, pollution) et socio-économique (population, activités économiques, mobilité) et en termes de coûts afin d'évaluer leurs impacts positifs ou négatifs.

Au regard des deux enjeux principaux mentionnés précédemment, il importe de préciser que concernant le milieu naturel et la biodiversité, pour juger de l'impact plus ou moins fort des différentes options de tracés, il a été pris en compte le degré de réutilisation des chemins existants et la destruction de zones boisées.

Au sujet de l'enjeu agricole, il a été pris en compte des sous-critères liés au linéaire du tracé.

Le tableau récapitulatif ci-après, synthétise l'analyse globale comparative et permet de visualiser les avantages et inconvénients de chaque option alternative étudiée afin de constituer une aide à la concertation et à la décision.

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

Légende

	Très satisfaisant
	Satisfaisant
	Peu satisfaisant
	Insatisfaisant

• Les résultats prévisionnels du projet

Le Département a réalisé une simulation de l'état du trafic sur la voie nouvelle et du trafic résiduel sur les voies existantes dans les bourgs concernés.

Il en ressort globalement une réduction d'environ 20-25% pour le trafic tous véhicules mais de plus ou moins 50% concernant les poids lourds selon les scenarii et les communes.

Il en résulte que les tracés 1 et 4 présentent les niveaux de trafic les plus importants sur la voie nouvelle, et que le trafic résiduel des poids-lourds serait moins réduit sur les communes d'Auménancourt et de Saint-Etienne-sur-Suipe.

• Le coût

Le coût du projet est estimé entre 13 et 15.4 millions d'euros.

En cas de réalisation des travaux, il est prévu que cette déviation, qui pourrait avoir vocation à rejoindre le domaine public routier départemental, moyennant une rétrocession des actuels linéaires de voies départementale existantes traversant les centres-bourgs à la CUGR, fasse l'objet d'un conventionnement entre les deux porteurs de projet sur les modalités de son co-financement.

En conclusion, le projet se résume de la façon suivante :

Les chiffres clés	
<ul style="list-style-type: none"> • Longueur du tracé entre 6 et 7,7 Km • Coût prévisionnel entre 13,3 et 15,4 M€ • Date prévisionnelle de réalisation 2030 	<ul style="list-style-type: none"> • Emprise foncière environ 24 ha dont une partie non artificialisée • Estimation baisse de trafic des poids lourds dans les communes entre 45 et 55% selon les scénarios

• Le calendrier du projet et de la mise en service envisagée

Le calendrier prévisionnel ci-dessous, présenté lors de l'atelier de co-construction, légèrement regroupé par rapport à celui figurant dans le dossier de concertation mais conservant la même date de mise en service, indique le cheminement du projet jusqu'à sa livraison prévue en 2030 si les maîtres d'ouvrage décident de le poursuivre.

2021 2023	2024 mai-juin	2025 2027	2028 2030	Mise en service
Etudes préliminaires	Concertation préalable	Etudes techniques du projet Procédures et autorisations réglementaires	Réalisation des travaux	

La saisine de la CNDP

• Le contexte de la concertation

Un contexte ancien spécifique

La description du contexte de la concertation préalable qui s'est déroulée du 20 mai au 30 juin 2024, nécessite un rappel du processus dans lequel il s'inscrit dont une première étape a abouti à la mise en service en 2019 de la liaison RD31 – RD74, devenue RD 20A, qui constituait comme indiqué précédemment, le premier tronçon, la phase 1, de l'amélioration de la desserte Ouest de la plateforme agro-industrielle.

Ainsi, bien que l'ensemble du (des) contournement(s) ait été étudié par le Département à partir de 2012, il est apparu à l'occasion d'une réunion d'information et de présentation des tracés envisagés aux communes concernées, qui s'est tenue le 12 juin 2014, une absence de consensus concernant la phase 2 relative au contournement de Fresne-lès-Reims et la phase 3 qui portait sur le contournement de Bourgogne, deux communes qui étaient alors distinctes.

En effet, les tracés proposés qui se situaient au Nord de Bourgogne, au Sud de Fresnes-les Reims et entre les deux communes, et dont l'idée était de faire des contournements partiels, ont été rejetés notamment en raison de leur fort impact (de courbes courtes) sur un parcellaire agricole récemment remembré mais également de leur proximité avec le tissu urbain et jugés comme réduisant peu les nuisances, ou étant localisés entre les deux centres-bourgs, créant ainsi un effet de coupure qui se serait encore renforcé aujourd'hui suite à la fusion des deux communes.

Il a alors été décidé de procéder à la réalisation de la seule phase 1 du projet.

Toutefois, la création du premier tronçon n'ayant pas permis de diminuer le trafic routier sur lesdites communes, voire l'ayant augmenté par un effet report comme indiqué auparavant, la CUGR et le Département ont signé une convention de partenariat le 1er février 2021, portant sur les études et la concertation préalables du projet de contournement de ces deux communes (liaison RD74 - RD966) et définissant la répartition des missions et leur financement.

Si les études de trafic et environnementales ont été placées sous la responsabilité du Département, il revenait à la Communauté urbaine du Grand Reims d'organiser la concertation préalable.

En effet, les partenaires avaient la volonté à l'issue des études préliminaires, et au regard des enjeux en présence, de mener une concertation préalable sous l'égide de la CNDP, conformément à l'article L.121-17 du code de l'environnement, afin de : « porter à la connaissance du public et des acteurs du territoire concernés, les orientations générales du projet » et de facto de débattre de sa traduction la plus appropriée.

Par conséquent, les élus des collectivités concernées, réunis en comité de pilotage le 1^{er} mars 2023, ont décidé de saisir la CNDP en vue de la désignation d'un garant chargé de veiller selon leur décision : « à la qualité, à l'intelligibilité des informations diffusées au public et au bon déroulement de la concertation préalable à ce projet ».

Ces motivations ont été reprises dans la délibération n°CC-2024-51 du 27 mars 2024 du Conseil Communautaire de la CUGR, accompagnée de sa note explicative, qui indique en complément que : « La concertation préalable doit permettre d'interroger l'opportunité du projet et au public d'exprimer ses observations ou ses propositions » vis-à-vis de ce dernier.

Enfin, il importe de préciser qu'indépendamment de la présente concertation préalable, le Département a signé le 26 août 2011, renouvelé le 26 mai 2023 pour une durée de 10 ans, un protocole avec les organisations professionnelles agricoles et viticoles de la Marne relatif aux aménagements routiers.

Ce protocole prévoit la constitution d'un groupe de concertation représentatif des signataires, qui se réunit annuellement, notamment pour prendre connaissance de la programmation des travaux à venir sur la voirie départementale et des études qui vont être menées par la collectivité.

Lorsqu'il s'agit d'opérations impactant fortement le parcellaire agri-viticole, c'est-à-dire dans le cas de la création de nouvelles routes, le Département doit saisir obligatoirement la chambre d'agriculture d'une demande de renseignements relative au projet étudié.

Celle-ci consultera alors à cet effet, les autres acteurs du secteur agricole notamment les AFR et rendra à la collectivité dans les deux mois, une note d'information sur les activités agri-viticoles du secteur concerné ainsi que les observations et commentaires suscités par le projet

En fonction des réponses apportées, le Département engagera alors une concertation avec les acteurs proposés par la chambre d'agriculture, notamment pour le rétablissement des circulations agricoles et le choix du tracé.

Les deux études mentionnées précédemment dans le bilan ayant abouti notamment à l'établissement de la cartographie des spécificités agricoles, s'inscrivent pour partie dans ce cadre.

En cas de programmation de la réalisation d'un projet routier, le présent protocole prévoit que les parties signataires ouvriront des négociations préalables pour définir les emprises foncières, les modalités d'acquisition et les compensations foncières nécessaires au projet.

Elles réfléchiront également aux différentes conventions consécutives à l'opération (chemins, servitudes, ouvrages hydrauliques...) puis procéderont à la désignation de référents travaux chargés de suivre la réalisation de ceux-ci.

La présente concertation préalable relative au projet de liaison routière, s'est effectivement déroulée en amont de la procédure d'activation du projet lorsque toutes les options sont encore ouvertes comme le précise le dossier de concertation, qui prévoit une option zéro de non réalisation du projet, des solutions autres et des options alternatives avec des variantes sous la forme de tracés pré-étudiés mais non exclusifs.

Il pourra être remarqué qu'eu égard à l'historique du projet, l'option alternative de contournements partiels n'a pas été réétudiée mais est simplement rappelée dans le dossier de concertation.

De plus, le tracé définitif à venir en cas de réalisation du projet, dépendra aussi des résultats complets de l'étude d'impact et d'autres études techniques.

Une attente forte des habitants

L'attente et la mobilisation des habitants se sont trouvées renforcées à la mise en service de la nouvelle RD 20A car l'effet « report » de circulation mentionné précédemment a été constaté, et les nuisances se sont aggravées ainsi que l'absence de respect de la limitation de vitesse à 30 km/h dans les centres-bourgs.

Dès 2019, un collectif d'habitants de Boult-sur-Suippe, devenu depuis association, s'est constitué et a milité pour la réalisation de la deuxième phase du contournement en menant de nombreuses actions de sensibilisation auprès des élus locaux et des industriels, au travers de pétitions, de rencontres et d'actions de terrain notamment dans la traversée des villages.

Elle a été rejointe par une autre association citoyenne de défense de la nature et des personnes, basée à Bourgogne-Fresne. Ces dernières sont affiliées, au moins pour l'un d'entre elles, à la principale fédération nationale de défense de l'environnement.

Le souhait de la réalisation d'une déviation a également été omniprésent dans le dialogue de proximité des collectivités locales avec les habitants, prévu dans le cadre de la « charte betteravière ».



- **La décision d'organiser une concertation**

Le projet étant soumis à évaluation environnementale et disposant de plus de cinq millions d'euros de crédits publics, les élus du Grand Reims et du Département de la Marne, réunis en comité de pilotage le 1^{er} mars 2023, ont décidé volontairement de prendre l'initiative d'une concertation préalable et de recourir à un garant pour veiller sur celle-ci.

Par conséquent, la Communauté Urbaine du Grand Reims a sollicité, au nom des deux Maîtres d'ouvrage, la CNDP le 26 mars 2023 à cette fin.

Lors de sa séance plénière du 3 mai 2023, la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable au titre des dispositions de l'article L 121-17 du code de l'environnement et par décision n°2023/50/1, a désigné M. Jean-Luc RENAUD comme garant de la présente concertation. (Annexe n°1)

Une lettre de mission lui a été adressée par la Présidente par intérim de la CNDP, en date du 17 mai 2023.

(Annexe n°2)

- **La concertation sur le projet de ZAC de bioéconomie**

Bien que le projet de ZAC de Bioéconomie ne fasse pas l'objet d'une concertation préalable au titre de l'article L.121-17 du code de l'environnement après saisine volontaire de la CNDP par les porteurs de projet mais d'une concertation exclusivement au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, la lettre de mission de la Présidente par intérim de la CNDP au garant du 17 mai 2023, mentionnait parmi les enjeux à prendre en compte par ce dernier, le lien entre le projet de liaison routière et celui de la ZAC, qu'elle aura également vocation à desservir, en lui demandant de veiller à la cohérence entre les deux procédures partiellement concomitantes.

Il importe donc de faire état succinctement de cette procédure, de son stade actuel, et ce d'autant plus que le public a fait référence fréquemment dans ses contributions au projet de ZAC comme cela apparaîtra dans la suite du bilan, en faisant le lien avec le projet de liaison routière sans toutefois commettre de confusion majeure entre les deux procédures bien distinctes.

Un calendrier prévisionnel du projet s'étendant jusqu'en 2026, date programmée de début des travaux d'aménagement, de commercialisation voire de premières implantations d'entreprises, a été établi.

Par deux délibérations de la CUGR, respectivement du 15 décembre 2022, relative à la création de la ZAC, et du 27 mars 2024 sur le projet de Déclaration d'Utilité Publique emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), ont été définis les objectifs et les modalités des concertations relatives à ce projet jusqu'au 1^{er} semestre 2024.

Il était prévu ensuite à l'été 2024, une délibération de la CUGR autorisant le dépôt du dossier de demande de Déclaration d'Utilité Publique auprès de l'Etat, précédée d'un avis favorable de chacune des Communes concernées (Pomacle, Bazancourt, Boulton-sur-Suippe).

Il devait s'en suivre la tenue d'une enquête publique, avant l'obtention en 2025 de l'arrêté préfectoral correspondant, puis une nouvelle délibération du Grand Reims actant la DUP et créant la ZAC.

En dehors des échanges directs entre la CUGR, Agencia et les Communes, les modalités des concertations, que nous pouvons presque considérer comme une concertation unique vu leur périodicité et leur contenu similaires en dépit de deux délibérations distincts avec des objets différents, prévoyaient notamment l'information du public par voie d'affichage, publication dans la presse et diffusion de plaquettes de présentation, et la présence d'une page dédiée au projet sur

le site internet de la CUGR avec faculté pour le public de déposer des contributions sur un registre numérique.

Les modalités de la concertation prévoyaient également l'organisation de deux réunions publiques dont la première consacrée à la ZAC, s'est tenue à Boulton-sur-Suippe, le 14 novembre 2023, en présence des associations et des collectifs (environ 200 participants).

Sur la période d'avril-Juin 2024, qui concerne plus directement la tenue de la concertation préalable relative à la liaison routière, le dispositif de la concertation sur la ZAC/DUP, s'est traduit par la mise à disposition d'un dossier de concertation et de panneaux d'information dans les mairies concernées : Boulton-sur-Suippe, Pomacle, Bazancourt et au siège de la CUGR, que le garant a lui-même visualisés, accompagnés d'un registre en version papier permettant aux personnes intéressées de consigner leurs observations.

Il a consisté également en l'organisation d'une seconde réunion publique relative cette fois au projet de DUP, qui s'est tenue toujours à Boulton-sur-Suippe, le 3 juin 2024, qui avait été précédée par la distribution d'une lettre d'information sur les trois communes concernées directement par le projet, et qui a réuni elle aussi environ 200 participants dont une majorité d'habitants de la commune.

Il a donc existé une superposition temporaire et spatiale, partielle, entre les dispositifs de concertation de la déviation et ceux de la ZAC, essentiellement sur les trois communes de Bazancourt, Boulton-sur-Suippe, Pomacle et au siège de la CUGR.

Celle-ci a résidé essentiellement en la diffusion de documents d'information auprès des habitants pour chacune des procédures, la mise à disposition respective d'un dossier de concertation et d'un registre pour chacun des projets dans les mairies, et un chevauchement des temps de rencontre du public au travers de la réunion publique du 3 juin susmentionnée sachant que dans le cadre de la concertation préalable sur la déviation, une permanence a été organisée en mairie de Boulton-sur-Suippe le même jour en matinée et un atelier thématique en mairie d'Auménancourt le 4 juin en matinée mais sur invitation.

Au final, cette superposition n'a pas généré de réelle confusion dans l'esprit du public même si un participant en particulier, a tenu à déposer sa contribution propre à la ZAC également dans le cadre de l'autre concertation, s'exposant à une limite dans la réponse des maîtres d'ouvrage au titre du projet de déviation puisque les remarques parfois techniques relevaient quasi-exclusivement de l'autre concertation, ceux-ci ayant logiquement circonscrits leurs réponses aux aspects du projet de ZAC ayant un lien avec celui de la déviation.

Le fait que le même Assistant à Maîtrise d'Ouvrage ait été retenu pour la mise en œuvre des deux procédures de concertation, a permis de limiter la confusion notamment lors des temps d'échanges avec le public.

Toutefois, de manière générale et fort logiquement, on notera que des thématiques communes ont été développées par le public dans les deux concertations : les nuisances pour les riverains et la qualité de vie ou l'artificialisation des sols.

De plus, la thématique du projet de déviation routière a été largement abordée dans les expressions du public dans le cadre de la concertation relative à la ZAC notamment pour savoir pourquoi le projet de déviation ne faisait pas d'ores et déjà l'objet d'une demande de DUP.

Par ailleurs lors de la réunion publique du 3 juin 2024, portant sur le projet de ZAC (volet DUP) dont l'enregistrement est disponible sur le compte Facebook du Grand Reims, le Président de la CUGR a indiqué : « Il y a une volonté nette et précise, et ferme de faire cette déviation » indépendamment de la réalisation de l'opération d'aménagement.

Ainsi, l'on peut noter que les concertations se sont « nourries » réciproquement, favorisant la mobilisation du public en faveur des deux procédures.

Et ce d'autant plus, que par délibérations en date des 11 et 12 juin 2024, deux des trois communes concernées par le projet de ZAC ont rendu un avis défavorable sur celui-ci. (Annexe n°3)

Dès lors, dans l'esprit des dispositions de la charte de gouvernance du Grand Reims qui prévoient l'accord de toute Commune concernée directement par un projet, et sans même que celles-ci aient sollicité officiellement la mise en œuvre de ce droit de véto, l'examen du point consacré à tirer le bilan des concertations relatives aux projets de ZAC et de Déclaration d'Utilité Publique emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), a été retiré, en séance, de l'ordre du jour du Conseil Communautaire du 27 juin 2024.

Toutefois lors de ce Conseil Communautaire dont l'enregistrement est disponible sur le site internet de la CUGR, le Président de l'établissement public a précisé que ce « retrait » équivalait dans son esprit à une suspension et que celui-ci intervenait sans le formaliser en « droit de véto » des Communes car il prenait simplement acte du vote des Conseils Municipaux.

A la suite, il a mis en avant les conséquences pour le territoire de cette suspension au moins provisoire du projet de ZAC et invité les élus à y réfléchir.

En outre, et comme l'a également rapporté le journal local sur son site le 29 juin, faisant part de sa crainte que face à des oppositions structurées, des projets majeurs pour la collectivité, soient bloqués, y compris le cas échéant le projet de liaison routière, le Président de la CUGR a envisagé la possibilité de faire évoluer après les prochaines élections municipales et communautaires de 2026, les règles du droit de véto contenu dans cette charte de gouvernance afin de trouver : « *un équilibre entre le respect de la volonté locale et l'intérêt général* ».

Enfin, à cette même occasion, au sujet du projet de liaison routière, il a réaffirmé, l'engagement de la CUGR à : « *associer l'ensemble des acteurs locaux à la réflexion et à la construction de ce projet* » et indiqué que si les deux procédures de concertation avaient été liées, l'échec du vote sur la ZAC aurait entraîné la fin du projet de déviation, écueil qui selon lui, a été évité.

Dans tous les cas de figure, il est certain que ce vote négatif de deux tiers des Communes et ce retrait de l'ordre du jour du Conseil Communautaire, ont impacté directement le contenu des contributions du public dans la partie finale de la concertation préalable du projet de liaison routière car les participants y ont fait référence à plusieurs reprises.

Par ailleurs, les porteurs de projet ont également tenu compte de ce nouvel état de fait dans leurs réponses auxdites contributions.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garants neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du garant qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle du garant**

Un garant est une personne inscrite sur la liste nationale des garantes et garants, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un garant ou d'une garante.

Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un ou plusieurs garants ou garantes pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant est lié à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente son rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet.

A l'issue de la concertation, le(s) garant(s) ou la garante(s) rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, le garant avait pour mission d'être particulièrement attentif :

- au calendrier et aux modalités de concertation envisagées par la maîtrise d'ouvrage en raison d'une saisine tardive de la CNDP ;
- à la possibilité pour le public de débattre de l'opportunité du projet et de ses enjeux au-delà des variantes de tracés présentées ;
- au lien entre le projet objet de la concertation préalable et la ZAC « Zone de Bioéconomie du Grand Reims » et la cohérence entre les deux procédures, étant donné que la première relève du code de l'environnement et la seconde du code de l'urbanisme ;
- au lien à la décision à travers l'investissement des deux maîtres d'ouvrage dans l'apport de réponses aux questions du public selon leurs champs de compétences respectifs.

Le travail préparatoire du garant

La démarche du garant

Désigné par décision de la CNDP en date du 3 mai 2023 et après réception de sa lettre de mission le 17 mai 2023, le garant est entré rapidement en contact avec les services de la CUGR, chargée de la conduite de la concertation au titre de la convention de partenariat avec le Département, plus spécifiquement avec la Directrice Générale Adjointe (DGA)-Responsable du Pôle Territoires, afin de poser les bases de cette future concertation.

La confirmation de l'entière implication des MO

Une première réunion, (une quinzaine d'autres échanges suivront) a été organisée par la DGA en présence de la Chargée de Mission des projets transversaux et de la Responsable de la Mission Voirie-Eclairage Public des territoires, pour permettre une première présentation du projet, de son contexte et aborder la philosophie de la concertation à partir de premières propositions envisagées par les MO.

Ces personnes ont constitué la cellule d'organisation et de suivi permanent de la concertation, et ont démontré un véritable engagement et investissement personnel ainsi qu'une grande disponibilité et efficacité au service de cette dernière alors même qu'elles devaient de surcroît assumer leurs missions habituelles.

Cet élément est d'autant plus notable que si la CUGR avait l'expérience de la conduite d'une concertation préalable réalisée dans le cadre du code de l'environnement, elle n'avait jusque-là, jamais saisi la CNDP pour l'organisation d'une concertation préalable avec garant.

En parallèle, le Pôle Routes et Mobilités du Département s'est également montré très impliqué dans la concertation sous l'égide de son directeur et des chefs des services : Maîtrise d'Ouvrage et Mobilités, Ingénierie Routière et Ouvrages d'Art.

Les services du Conseil Départemental ont également présenté au garant de façon synthétique les études préalables déjà effectuées dont les études de trafic et fait remarquer qu'un flux important de poids lourds venaient de l'Est en empruntant l'A34 et n'était pas concerné par le projet.

A l'inverse, ils ont souligné qu'un flux de circulation important de poids lourds existait en provenance de l'Aisne et des Ardennes limitrophes notamment en raison des sites d'implantation du groupe Cristal Union et de ses planteurs de betteraves ainsi que le fait que la présence d'un ouvrage d'art limité à 40t, maintient un certain trafic issu du Nord en direction de la plateforme industrielle.

A ce sujet, le garant s'est interrogé sur le calcul d'hypothèses de trafic à un horizon de 2042, à l'heure d'une évolution forte des mobilités notamment en raison des politiques de lutte contre les changements climatiques et au titre de la transition écologique.

Il lui a été répondu qu'il s'agissait d'une hypothèse classique basée sur un délai de 15 ans après la date de mise en service possible de l'infrastructure, fondée notamment sur le fait que la réfection complète de la chaussée doit théoriquement intervenir dans un délai de 15 à 20 ans après sa réalisation initiale ou son renouvellement.

Il a également invité les porteurs de projet à faire apparaître dans le dossier de concertation, une comparaison en termes de trafic avec la situation antérieure suite à la réalisation de la RD 20A.

A propos du projet actuel, le Conseil Départemental a aussi appelé l'attention du garant comme l'avait fait la CUGR, sur la thématique agricole, à travers les études réalisées ou la question d'un éventuel nouvel aménagement foncier.

Le Conseil Départemental lui a aussi fait mention des investissements déjà réalisés par ses soins dans les traversées d'agglomération des villages concernés notamment en termes de mise en place d'un revêtement acoustique comme à Boult-sur-Suippe.

Les porteurs de projet ont transmis au garant en amont de la période de la concertation, tous documents utiles à sa compréhension du territoire et du projet notamment les études préalables.

Ils ont également insisté auprès de lui sur le fait que le projet de ZAC et celui de la déviation routière étaient deux projets indépendants même s'il pourra exister des liens à l'avenir mais que la question de la réalisation de la déviation est préexistante au projet de ZAC comme cela est expliqué en amont du bilan.

La mise œuvre optimale de l'article 7 de la charte de l'environnement et le rôle du garant

Il s'est agi pour le garant dans son rôle d'accompagnement, dans un premier temps, de faire œuvre de pédagogie sur les principes fondamentaux d'une concertation, l'application pleine et entière de

l'article 7 de la charte de l'environnement sur les droits à l'information et à la participation du public, et sur les principes directeurs de la CNDP.

Il a d'abord mis l'accent sur la neutralité et l'indépendance du garant quelles que soient les relations de collaboration qui devaient exister entre lui et les maîtres d'ouvrage pour une conduite optimale de la concertation.

Ensuite, au titre du respect des droits à l'information et à la participation et à l'obligation de transparence et de loyauté envers le public, le garant a invité les maîtres d'ouvrage à mettre à la disposition du public le moment venu, l'ensemble des études préalables et tous autres documents utiles à la compréhension de l'état actuel, des enjeux et des caractéristiques du projet.

Enfin, il a rappelé que cette concertation s'inscrivait dans le cadre de l'article L.121-17 du code de l'environnement. Celui-ci confère au garant un rôle d'accompagnement et de prescriptions, les maîtres d'ouvrage fixant librement les modalités de la concertation, sachant en outre que l'organisation de la concertation revient toujours au porteur du projet.

L'importance de la procédure

Dans un second temps, le garant a décrit auprès de la CUGR la « mécanique » de la concertation préalable et le lourd investissement humain et matériel qu'elle nécessitait sur une période relativement longue de plusieurs mois entre sa préparation en amont, l'organisation matérielle de sa tenue puis la réponse au bilan du garant sans parler d'une éventuelle concertation continue jusqu'à une potentielle enquête publique.

Et ce d'autant plus, qu'il a également précisé qu'en matière de gestion des contributions du public, il était souhaitable que celui-ci obtienne des réponses à ses contributions écrites dans un délai raisonnable après que celles-ci aient été déposées et donc que les réponses des MO interviennent au moins pour partie avant la clôture de la concertation.

Le garant a par conséquent, sachant que cette mission s'ajouterait à celles déjà remplies par le Pôle Territoires de la CUGR, invité ce dernier à envisager la possibilité de recourir à un AMO, ce qui fût fait.

La pleine mesure des droits à l'information et à la participation du public

Le garant a indiqué que la concertation et le contenu du dossier de concertation, qui a été abordé très précocement dans la procédure, ne pouvaient se réduire à une simple approche routière et se résumer à l'examen d'un avant-projet ne présentant que des solutions techniques sous la forme de propositions de tracés pour la nouvelle voie mais devaient s'inscrire dans une vision plus globale notamment au niveau du contexte et des différents enjeux.

Il s'agissait là d'une des préoccupations de la CNDP indiquée dans sa lettre de mission, celle-ci ayant noté dans le dossier joint à sa saisine, l'absence d'alternative autre que la présentation des quatre tracés alors que l'article L.121-15-1 du code de l'environnement exige que la concertation préalable permette au public de débattre de l'opportunité du projet, de ses enjeux et de ses impacts, en particulier dans le cas d'espèce sur l'activité agricole.

Le garant a précisé qu'il serait préférable que le dossier de concertation fasse référence également au projet de ZAC, susceptible d'avoir un impact supplémentaire sur la problématique existante, quand bien même il s'agissait de deux projets différents faisant d'ailleurs l'objet de deux concertations distinctes comme évoqué auparavant.

De même, il a précisé qu'il serait aussi préférable que le dossier de concertation ne préjuge pas de la position des acteurs tant que ceux-ci ne l'ont pas exprimé publiquement lors de la concertation, sachant de surcroît que celle-ci pouvait être évolutive.

Dans un troisième temps, le garant et la CUGR ont évoqué le contenu de la concertation en commençant par son périmètre. Le garant a indiqué qu'il serait souhaitable que ce dernier ne soit pas limité aux seules communes les plus directement concernées par le trafic actuel de poids lourds et donc par le projet, c'est à dire Bourgogne-Fresne et Boult-sur-Suippe.

De même concernant le dispositif de la concertation, la CNDP avait souligné dans sa lettre de mission au garant, le peu de rendez-vous avec le public envisagé initialement par les Maîtres d'ouvrage, le garant a donc veillé à ce que le nombre et le type de rencontre avec le public soit accru et que ces rendez-vous soient de nature diversifiée afin d'impliquer tous les publics notamment ceux concernés par les enjeux majeurs du projet mais aussi dans une logique d'inclusion, par exemple en prévoyant des permanences en mairie qui permettent à des personnes moins à l'aise dans la prise de parole en public de pouvoir participer pleinement à la concertation.

De même d'un point de vue purement matériel, le garant a invité les porteurs de projet à veiller à la proximité avec les participants lors des événements notamment des réunions publiques et des ateliers afin de ne pas donner un sentiment de distanciation entre citoyens, élus et collectivités, par exemple en évitant un positionnement de ces derniers sur une estrade qui donnerait un sentiment de magistère, recommandation qui a été pleinement suivie par les maîtres d'ouvrage.

En effet, il s'agissait que le projet puisse se co-construire avec tous les acteurs et ne soit pas le résultat d'un « rapport de force » entre eux avec au final un acteur qui se sentirait particulièrement perdant.

Par conséquent, il apparaissait nécessaire que dans un processus itératif, chaque groupe d'acteurs puissent d'abord exprimer son approche, sa vision personnelle du projet avant de la confronter avec les autres groupes d'acteurs dans un travail collectif de co-construction.

En outre, comme indiqué précédemment, il s'agissait également de veiller à ce que les tracés pré-étudiés ne constituent pas les seules variables de discussion mais que des alternatives soient examinées quitte à être abandonnées rapidement mais également d'offrir l'opportunité de voir émerger de la discussion citoyenne, un ou plusieurs nouveaux tracés.

Au sujet de l'information préalable annonçant la tenue de la concertation, celle-ci ne pouvant de préférence se limiter aux seules publications légales règlementaires, il a été convenu sur le principe, de diffuser des dépliants et des feuilles d'information au plus près des habitants et de prévoir une communication dans les supports locaux des Communes et du Grand Reims, à travers la diffusion d'un kit de communication destiné notamment à paraître sur les sites internet de ces collectivités mais également de communiquer envers la presse locale.

La détermination du calendrier le plus favorable

Enfin, la CNDP s'inquiétait d'un calendrier particulièrement rapproché pour le déroulement de la concertation par rapport à la saisine de l'institution.

Au regard de la démarche explicitée ci-avant, il est apparu au garant et aux porteurs de projet qu'il fallait totalement s'affranchir de ce que ces derniers avaient indiqué initialement quant au calendrier de la tenue de cette participation citoyenne notamment parce que la CUGR devait procéder à un appel d'offre pour le choix d'un AMO.

Dès lors, il ne s'agissait plus de programmer cette procédure en 2023 mais l'année suivante en 2024.

Par ailleurs, une réflexion a été engagée sur la période et la durée optimale à retenir pour la concertation, sachant que le garant a plaidé en faveur d'une durée allongée.

Au sujet de la période de tenue de la concertation, il a été convenu avec les porteurs de projet que certaines étaient à éviter : la saison hivernale qui peut se montrer parfois rude en Champagne, et donc potentiellement limiter les déplacements, celles des vacances, de la campagne des élections au parlement européen mais aussi les temps forts annuels de l'activité agricole que sont la moisson et celle de l'arrachage des betteraves (octobre-février) si l'on voulait s'assurer de la participation des agriculteurs au processus.

Dès lors, il a été déterminé que la période la plus favorable se situait à la fin du printemps 2024, juste avant le début de l'été.

Une fois posés ces déterminants, et afin de cerner pleinement dans le cadre de son étude de contexte, les enjeux et d'affiner au mieux le dispositif de la concertation, le garant a conduit, quasi-exclusivement en présentiel, une série de rencontres avec les acteurs du territoire.

Les résultats de l'étude de contexte

Le positionnement de l'étude

Au regard des éléments mentionnés précédemment, le garant a pu mener son étude de contexte sur une durée appropriée et en parallèle à l'élaboration par les maîtres d'ouvrage en lien avec lui, du dossier et des conditions de la concertation.

Cette étude de contexte s'est déroulée essentiellement, pour sa partie rencontres des différents acteurs, entre la mi-mars et la mi-avril 2024 avec quelques entretiens complémentaires mais importants, ultérieurs à cet intervalle.

Cette période a été choisie sciemment et communément par les porteurs de projet et le garant, pour ne pas se situer ni trop en amont de la procédure afin de concourir à la mobilisation des acteurs ni trop en aval, pour permettre de valider et le cas échéant d'ajuster le dispositif de la concertation en fonction du résultat de ladite étude.

L'objectif du garant dans le cadre des rencontres programmées avec les différents acteurs concernés et/ou impactés par le projet, était de déterminer leur connaissance et leur perception du projet et les enjeux qu'ils leur semblaient indispensables de mettre en débat, au regard notamment de l'historique du projet par rapport à la réalisation du premier tronçon.

L'ensemble des acteurs dont la rencontre était voulue par le garant, a répondu à sa sollicitation d'entretien, organisée par la CUGR, et s'est montré intéressé à le rencontrer. Ils lui ont réservé le meilleur des accueils, et ont tenu à s'informer sur la procédure de concertation préalable ainsi que sur la CNDP que beaucoup, à l'exception partielle de certains élus et des associations de protection de l'environnement, ne connaissaient pas.

La rencontre des acteurs du territoire

Dans le cadre de ces rencontres, in fine, le garant a eu des échanges :

Au niveau des élus et des collectivités territoriales, savoir :

- La Sénatrice de la Marne, Conseillère Communautaire du Grand Reims ;
- Le Président du Conseil départemental de la Marne ;

- Le Maire de Reims, Président de la Communauté Urbaine du Grand Reims et deux vice-Présidents ;
- Les Maires et/ou Adjointes aux Maires des Communes concernées par le périmètre de la concertation :
 - Auménancourt
 - Bazancourt
 - Bault-sur-Suippe
 - Bourgogne-Fresne
 - Brimont
 - Isles-sur-Suippe
 - Lavannes
 - Orainville
 - Pomacle.
 - Saint-Etienne-sur-Suippe
 - Witry-lès-Reims

L'ensemble de ces élus étaient le cas échéant, accompagnés de leurs collaborateurs.

En dehors du Pôle Territoires de la CUGR, qui a été son interlocuteur constant, de son AMO, et du Pôle Routes et Mobilités du Conseil Départemental, le garant a également eu des entretiens avec les Responsables des directions suivantes du Grand Reims :

- Urbanisme
- Economie dont le Directeur Général Adjoint en charge du Pôle Développement du Grand Reims, du Foncier et de la Transition Ecologique ;
- Mobilités ;
- Foncier ;
- Transition Ecologique.

Il a également rencontré les responsables de la SPL Agencia en charge du projet de la ZAC Bioéconomie.

Les directions de l'Urbanisme et de l'Economie et la SPL ont présenté au garant le projet de ZAC : sa justification, le schéma d'aménagement, ses impacts environnementaux et son inscription dans les principes du développement durable, la prévision de la réalisation d'un nouveau rond-point sur la RD 20 A ainsi que le calendrier de la concertation relative au projet.

La direction de la Transition Ecologique a évoqué auprès du garant, la stratégie bas carbone du territoire dont les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) sont pour un tiers, issues de l'industrie, ce qui constitue une exception à l'échelle nationale, et le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), adopté fin 2022 et actuellement en révision afin de couvrir l'ensemble du périmètre de la CUGR.

La direction de la Transition Ecologique a évoqué aussi les thèmes des nuisances olfactives avec un outil de géolocalisation de celles-ci, et des nuisances phoniques avec l'établissement de cartes stratégiques du bruit à l'échelle 1/10.000ème, les principales sources étant le trafic ferroviaire et routier ainsi que les sites industriels, et l'élaboration d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) qui allait être soumis à la consultation du public du 1^{er} avril au 1^{er} juin 2024.

Elle a indiqué au garant que des études acoustiques avaient été conduites en 2019/2020 sur les communes concernées par le projet de déviation et que globalement le niveau de bruit était conforme en termes de valeurs limites à la réglementation en vigueur.

Enfin, les deux directions des Mobilités et du Foncier ont présenté respectivement chacune lors d'entretiens distincts, le nouveau plan de mobilité de la CUGR axé notamment sur le rôle des gares

TER comme celle de Bazancourt et le Transport A la Demande (TAD), créant un véritable choc d'offres de mobilités diversifiées et cohérentes, en particulier depuis le 1^{er} septembre 2024.

De plus, le Grand Reims a adopté un schéma cyclable, d'une longueur totale de voies dédiées de 320 km concernant notamment le secteur de la vallée de la Suippe, Pomacle-Bazancourt et un projet de voie verte entre Bourgogne et Fresne.

Le garant a alors invité la CUGR à consacrer un chapitre du dossier de concertation à la nouvelle offre de mobilité dans la vallée de la Suippe, qui concerne directement la plateforme agro-industrielle au niveau du déplacement de ses salariés.

Au niveau des organismes parapublics et acteurs agricoles :

- L'Elu en charge de ce secteur géographique et le Chargé de Projet de la Chambre d'Agriculture de la Marne ;
- La Chargée de mission de la SAFER Grand Est-Département de la Marne ;
- Les Présidents des AFR
- Les exploitants agricoles

Au niveau des entreprises de la plateforme agro-industrielle :

Le garant a rendu visite à une grande majorité des entreprises présentes au sein de la plateforme agro-industrielle dont le groupe Cristal Union, au sein duquel il a eu des échanges notamment avec le directeur de la sucrerie et le responsable en charge du suivi de la logistique donc du transport.

Lors de cette visite, il a également rencontré le CEBB et l'association Jacques de Bohan qui rassemble les entreprises de la plateforme.

Au niveau des acteurs territoriaux et du monde associatif

Le garant a rencontré à ce titre, les Présidents et membres des bureaux ou membres des collectifs d'habitants et associations locales de protection de l'environnement, pour certaines affiliées à France Nature Environnement (FNE), suivantes :

- Collectif des habitants de Bourgogne-Fresne ;
- Collectif Boulton Environnement ;
- Association Citoyenne de Défense de la Nature et des Personnes contre les Pollutions et les Nuisances (ACDPN) ;
- Marne Nature Environnement.

Enfin, il s'est entretenu au titre des acteurs territoriaux, avec la Présidente du Conseil de Développement du Grand Reims.

La perception du contexte global et du projet par les acteurs

Au regard de l'historique du projet, sur le plan de la connaissance de celui-ci, l'ensemble des acteurs le connaissent parfaitement dans son principe même si les résultats précis des études préalables ne sont pas tous connus, et surtout les tracés pré-étudiés, qui n'ont pas été diffusés par les porteurs de projet afin qu'ils soient débattus lors de la concertation préalable.

Plus précisément, le garant a retenu les principaux éléments suivants d'information, de perception du projet et d'attentes vis-à-vis de la concertation par chacun des groupes d'acteurs.

Les entreprises de la plateforme agro-industrielle

Les entreprises de la plateforme ont mis en avant auprès du garant leur diversité et leur complémentarité, dans une logique d'économie circulaire interne à leurs sites de production ou en externalité proche, résidant dans la valorisation de bioressources constituées par des productions végétales, des co-produits ou des sous-produits de proximité ou situées dans un rayon

d'approvisionnement variant de 30 à 300 km, constituant ainsi un véritable écosystème productif local.

Lorsque cette économie circulaire peut s'opérer sans flux routier, cela est mis en œuvre par exemple sous la forme de bandes transporteuses passant en surplomb de la voirie publique, de canalisations ou au travers du réseau d'irrigation mentionné en amont dans le bilan.

D'autres entreprises mettent en avant un process de production sans productions de déchets ou de rejets.

Par ailleurs, le groupe Cristal Union s'est engagé dans la démarche FRET 21 pour un transport plus durable des marchandises par voie ferrée ou non avec déjà par exemple des actions sur le déterrage des betteraves à la sortie du champ, action parmi d'autres qui vise à réduire le flux routier de poids lourds nécessaire à l'activité.

Les entreprises sont conscientes des nuisances générées par les flux liés à leurs activités pour les riverains des communes traversées, au travers du transport routier même si certaines disent n'emprunter que des 2X2 voies et/ou ne générer que des flux sur certains axes ou dans certains sens, qui n'impactent pas ou à un degré moindre, les communes concernées par le projet.

Par conséquent, aucune n'est opposée à la réalisation du projet, qui participera d'une coexistence durable indispensable entre leurs activités et les habitants, et ce d'autant plus, que nombre de ces entités programment des projets de développement.

Enfin, les industriels reconnaissent faire preuve parfois d'un manque de communication, sur leurs investissements allant dans le sens d'une réduction directe ou indirecte des nuisances liées à leurs activités.

Les élus

Les Maires ont évoqué l'inadaptation de leurs tissus urbains, caractérisés par la forme de « villages-rues », due à la reconstruction après la première guerre mondiale, au passage intense de poids lourds, et les limites afférentes en termes d'aménagements urbains, et par conséquent les risques en matière de sécurité publique.

Ils ont confirmé le ressenti et le vécu de leurs habitants face aux diverses nuisances (bruit, pollution...) générées par le trafic routier, en particulier de poids lourds, et la forte attente sociale locale qui s'est manifestée depuis plusieurs années, au travers de demandes de réunions, de signature de pétitions, d'actions sur le terrain de la part des collectifs et associations, quant à la demande de réalisation du projet, et la partage pleinement.

Toutefois pour certains élus, il est difficile d'avoir une vision exacte du nombre de poids lourds en circulation, en particulier dans leurs villages.

Certains élus ont rappelé qu'historiquement, il était souhaité la réalisation d'un projet global et que du temps a été perdu en raison d'anciens désaccords entre Communes. Les collectivités ont donc fait preuve en partie, d'inaction sur la voirie départementale au-delà d'aménagements récents.

Cette demande de réalisation du projet est partagée, dans un esprit de solidarité, par les élus et les habitants des communes qui ont bénéficié de la réalisation du premier tronçon, et ce d'autant plus qu'ils reconnaissent un effet de report sur les autres communes et donc une aggravation de la situation pour ces dernières, qui donne un sentiment d'injustice chez leurs habitants.

D'autres élus forment le même espoir d'un futur ouvrage routier de ce type pour le secteur Est car ils connaissent des problématiques similaires, en raison d'un trafic routier en lien avec les Ardennes.

Des maires ont même déjà réfléchi aux aménagements possibles de leur cœur de village en termes de mobilités douces ou d'espaces verts, après que la liaison de contournement serait réalisée.

Il reste toutefois les questions d'acceptation du projet par les propriétaires fonciers et de pleine prise en compte de l'enjeu agricole.

De plus, le projet doit être pleinement justifié au regard des finances publiques car la question du financement se pose. A ce titre, l'alternative de l'utilisation des chemins d'exploitations existants devrait être examinée réellement, et ce d'autant plus que les camions collectant les betteraves utilisent déjà en partie ces chemins.

En outre, les conséquences de la réalisation du projet en matière de respect de la trajectoire du Zéro Artificialisation Nette, en lien avec le SCOT et la création de la ZAC de bioéconomie, et la possibilité de réexaminer l'hypothèse de contournements partiels moins coûteux en termes foncier et financier ne doivent pas être occultées.

Ils ont également pour certains rappelé leur propre action commune notamment au titre de leur pouvoir de police quant à la réglementation locale du transport des matières dangereuses, qui n'a fait l'objet ni d'une censure de la part de l'Etat dans le cadre du contrôle de la légalité des actes des collectivités ni d'une contestation de la part des entreprises concernées.

La possibilité de fixer des limites aux dimensionnements des sites industriels a été envisagée, tout comme le fait de conditionner de futures autorisations d'exploitation à une participation financière aux équipements publics routiers.

Ce défi se pose à l'heure du double enjeu de la réindustrialisation de la France et d'une véritable politique d'aménagement du territoire avec la recherche d'un équilibre entre les deux.

Toutefois les élus ont souligné les efforts entrepris notamment par le groupe Cristal Union sur le retrait des camions les plus anciens donc les plus bruyants, leur géolocalisation, l'installation d'une grande aire de stationnement pour les poids lourds afin d'éviter des mouvements inutiles.

Il a été souligné également que le degré et le délai d'attente de la réalisation de la liaison routière qui est évoquée depuis plus d'une décennie, ont pu dans un passé relativement récent, générer une conflictualité larvée non pas forcément directement envers les entreprises de la plateforme agro-industrielle mais surtout vis-à-vis des transporteurs, se traduisant parfois par des actions physiques de ralentissement du passage des camions dans les villages par certaines personnes sans toutefois, sur le principe, mettre en danger la sécurité de chacun.

Il existe également ponctuellement une conflictualité dans l'utilisation des chemins d'exploitation par d'autres usagers, y compris dans un usage cyclable car il est envisagé notamment sur Bourgogne-Fresne, une utilisation des chemins appartenant aux AFR dans le cadre du schéma cyclable du Grand Reims, moyennant la signature de conventions d'occupation décennales entre la Commune et ces associations, le tout dans un esprit de partage de ces cheminements entre des destinations agricole, cyclable et pédestre, la CUGR contribuant au projet, via un fonds de concours à la Commune.

D'une manière générale, le degré d'acceptabilité des nuisances semble être en réduction, ce qui était accepté encore dans un passé récent par la population ne l'est plus aujourd'hui alors même que certaines de celles-ci sont en diminution.

L'objectif des élus est donc d'œuvrer, dans une vision dynamique du territoire, à une coexistence la plus harmonieuse possible entre les activités économiques en particulier industrielles et la population, au travers d'un dialogue permanent entre les différents acteurs, à travers des modes d'échanges renouvelés.

L'ensemble des élus ont fait part de leur disponibilité pour aider à organiser au mieux la concertation préalable notamment en tant que relais d'information et de mise à disposition de leurs espaces communaux ainsi que quant à leur présence optimale lors du déroulement de cette dernière.

Les acteurs agricoles

Le garant a rencontré à deux reprises les acteurs agricoles, une première fois sur une thématique plus foncière dans les locaux de la CUGR où étaient présentes les MO, la chambre d'agriculture et la SAFER et une seconde fois au plus près du terrain, en mairie et en présence du Maire

d'Auménancourt, pour échanger avec les exploitants agricoles, les propriétaires fonciers et les Associations Foncières de Remembrement (AFR) parmi les plus directement concernés.

Lors de la première rencontre, la SAFER est intervenue sur l'attachement des exploitants au parcellaire actuel, issu d'opérations de remembrements et sur le fait que dans le cadre de ces opérations, par anticipation en prévision de la création de la déviation, des réserves foncières ont été constituées par ses soins.

Ces réserves d'une surface d'environ 37 ha, localisées essentiellement sur la commune de Brimont, pourraient le cas échéant mais sans certitude tant que le tracé et les conditions ne sont pas finalisés, être utilisées notamment dans le cadre de la mise en œuvre d'un éventuel Aménagement Foncier Agricole Forestier et Environnemental (AFAFE/ex remembrement).

Cet aménagement foncier qui est de la compétence du Département, n'est pas souhaité à ce stade par une majorité des exploitants agricoles, et ce d'autant moins que pour le monde agricole, le projet de ZAC est susceptible lui aussi d'avoir des conséquences foncières sur le même secteur géographique et qu'il apparaît aux yeux de ce dernier, que les deux projets doivent être liés au moins en partie.

Toutefois notons que dans le cadre de la réalisation de la RD 20A, des Echanges et Cessions Amiables d'Immeubles Ruraux (ECIR) entrant dans le champ de l'aménagement foncier qui est de la compétence du Département, sont intervenus entre propriétaires-exploitants.

La SAFER a indiqué que plus les tracés seraient proches des agglomérations moins il y aurait de volontaires pour procéder à ces échanges en raison d'un risque à moyen/long terme d'artificialisation de ces terres agricoles.

Lors de la seconde rencontre, le monde agricole a d'abord fait part au garant du ressenti général de la profession vis-à-vis de la société qui est double, d'une part la conservation d'un attachement de cette dernière au monde agricole qui se traduit en particulier lors du salon de l'agriculture, d'autre part un sentiment d'être critiqué, mal aimé ou mal compris par une partie de la population.

Ils lui ont également exprimé le sentiment d'être dans une certaine mesure, dépossédé de la maîtrise de leur territoire historique, l'espace rural, par des personnes factuellement ou jugées, extérieures à leur identité rurale, en particulier les personnes qualifiées généralement et sociologiquement dans les différentes études universitaires de « néo-ruraux ».

Au-delà de ces considérations générales, les acteurs agricoles ont ensuite exprimé au garant initialement une interrogation, une incompréhension et une opposition de principe vis-à-vis du projet, ne voyant pas une nécessité primordiale à la réalisation de celui-ci.

En effet, ils jugeaient que sans méconnaître les nuisances générées par le trafic routier en lien avec la plateforme agro-industrielle, celui-ci ne se s'accroît réellement que pendant la période betteravière soit quelques mois (3-4) par an et s'interrogeait donc sur l'utilité d'un investissement routier notoire pour répondre à une problématique en partie ponctuelle même si sa fréquence était annuelle alors même que d'autres projets routiers comme l'achèvement de la rocade Nord de Reims qui faciliterait la liaison A26/A34, leur semblait plus pertinents à réaliser.

Par ailleurs, le monde agricole a montré qu'il était informé sur le projet en raison des études préalables et pas du tout désintéressé et même demandeur d'informations supplémentaires, ayant été sensibilisé sur ce dernier à l'occasion de l'enquête opérée auprès des exploitants par la Chambre d'Agriculture à la demande du Département, dans le cadre des études préalables.

En tout état de cause, le monde agricole a indiqué que pour pouvoir se prononcer réellement, il ne pouvait le faire qu'une fois avoir eu connaissance des tracés possibles car le tracé retenu sera déterminant.

Le secteur agricole était dans l'attente de la concertation pour connaître l'état d'avancement exact du dossier, et a par ailleurs reformulé auprès du garant deux demandes principales, déjà émises lors de la réalisation des études préalables, et qu'il souhaitait voir prises en compte dans le cadre de la concertation :

- la mise en place d'une « réelle » concertation des exploitations agricoles et des propriétaires ruraux, contrairement à celle menée en 2014 dans le cadre du projet de réalisation du premier tronçon qui a été jugée comme « mal menée » ;
- une écoute de l'expérience des acteurs agricoles présents dans l'aire d'étude.

Enfin, la profession a fait mention de la question de la compensation collective agricole, obligatoire vu la superficie du projet, qui devra intervenir ultérieurement.

Le garant, une fois avoir précisé que la concertation s'adressait à tous et ne pouvait donc être uniquement à destination du secteur agricole, les a assurés que leurs demandes pouvaient parfaitement entrer dans le champ de la concertation et que celle-ci intégrerait pleinement la thématique agricole dans ses différents aspects notamment foncier et fonctionnels, et les a invités à être acteurs de la concertation notamment dans le cadre des ateliers thématiques dont l'un était dédié à l'agriculture, ce qu'ils ont accepté sur le principe.

Les acteurs agricoles ont indiqué au garant qu'ils participeraient activement à la concertation comme lors de celle relative au premier tronçon, en dépit de leur déception d'alors et que la voix du monde agricole ne serait pas portée uniquement par la Chambre d'Agriculture.

Les collectifs d'habitants et associations de protection de l'environnement

Ces acteurs possèdent fort logiquement, un bon niveau d'information sur la problématique du trafic routier, en particulier de poids lourds, et sur l'aspect général du projet, en raison de leur forte implication sur le sujet, de leur action mais également de leur participation à des réunions organisées depuis plusieurs années, en particulier par les Maires des communes concernées.

Ainsi sont-elles associées à la réflexion et à l'élaboration de la future charte des pondéreux, en cours de finalisation, reprochant à l'actuelle charte betteravière, de présenter un champ limité et une insuffisance dans son application et son respect par les transporteurs, par exemple sur le fait que les camions roulent en convoi ou concernant les nuisances nocturnes.

A propos de cette prochaine charte, les collectifs souhaiteraient qu'elle bénéficie d'une plus grande publicité, en faisant l'objet d'une mise à disposition du public afin d'être d'avantage partagée collectivement. Selon eux, cela pourrait se révéler utile quant à sa bonne application car permettant en amont notamment de la campagne betteravière, une prise de conscience plus générale pour tous les acteurs notamment de la part des transporteurs.

Elles ont également précisé conduire certaines actions en justice en vue d'obtenir l'annulation de certains projets ayant un impact sur l'environnement notamment en termes d'augmentation de la circulation comme au sujet du méthaniseur construit dans le périmètre privilégié de réflexion, qui est l'une des composantes prise en compte dans les tracés pré-étudiés.

Les acteurs associatifs connaissent les données de certaines études mais contestent leur réalité, mettant en avant des conditions particulières lors de leur collecte comme pour l'étude acoustique qui serait intervenue en présence d'un trafic réduit, inhabituel à cette période.

Les différentes nuisances liées directement ou indirectement au fonctionnement de la plateforme agro-industrielle et plus spécifiquement au trafic routier de poids lourds, qui figureront dans la partie

synthèse des arguments du présent bilan, ont été mentionnées notamment la thématique de la pollution ou d'autres en lien avec la santé publique, chère à certains membres de ces collectifs ayant par ailleurs la qualité de médecins.

Sur la question spécifique du bruit, la source est double, à la fois le trafic routier bien sûr mais également l'activité des usines elles-mêmes.

Les collectifs notent toutefois des améliorations sensibles dans la prise en compte de certaines nuisances comme les odeurs, pour lesquelles un suivi est organisé au travers notamment d'un « jury de nez » dont ils sont membres.

Ces acteurs associatifs ont mis en avant le fait que leur action visait à transmettre le vécu et le ressenti de la population.

Toutefois, la plateforme industrielle n'est pas la seule à devoir être incriminée selon eux car des entreprises de transport logistique locales sont également cause de nuisances.

Face à cette situation, le projet de ZAC constitue un sujet d'inquiétude supplémentaire, d'autant que des déclarations passées de l'ancien exécutif de la CUGR pouvaient selon eux, laisser penser que le projet de déviation ne bénéficierait pas d'une procédure de DUP contrairement à la ZAC, la CUGR ayant mis en avant des calendriers réglementaires propres.

Ils en concluaient donc que sans cette procédure, face à la réticence du monde agricole, la réalisation du projet était compromise. Élément procédural, qui sera clarifié par les porteurs de projet lors de la concertation.

Enfin au titre de la concertation, les associations souhaitaient qu'elle se réalise dans le plein respect des droits accordés au public dans le cadre de la convention internationale d'Aarhus, et elles étaient en attente de l'organisation de cette dernière, depuis la saisine de la CNDP qui était intervenue l'année précédente.

Le Conseil de Développement du Grand Reims

Constitué de 60 membres désignés pour une durée de 6 ans, acteurs économiques et organisations professionnelles d'une part, personnalités issues de la vie associative et d'organismes publics d'autre part, le Conseil de Développement du Grand Reims est une instance consultative, créé fin 2017 dans l'objectif originel de participer à l'élaboration du projet de territoire, et qui intervient désormais sur d'autres plans ou programmes comme le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) ou le PCAET dans le cadre duquel, celui-ci a proposé la création d'un observatoire de l'action climatique s'appuyant sur des indicateurs.

Il n'est pas consulté sur des micro-projets mais plutôt sur les grandes thématiques comme la marque territoriale, l'offre touristique ou les mobilités douces avec une sensibilité pour la préservation de l'environnement.

Dans ce cas précis, il n'a pas été saisi du projet de liaison routière mais salue la démarche de démocratie citoyenne notamment les rencontres de proximité prévues dans le dispositif de la concertation, qui permettent aux yeux de cette structure, de toucher tous les publics.

Le principal souhait formulé par le Conseil de Développement est que le résultat de la concertation préalable soit bien pris en compte par les Maîtres d'ouvrage, que la solution qui émergera du processus notamment en termes de tracé, soit bien celle qui sera retenue par les collectivités territoriales.

Le garant a saisi l'occasion de ces rencontres pour mener, en tant que de besoin, un travail d'information sur la concertation, en expliquant son cadre juridique et ses objectifs, le rôle de la CNDP et du garant. Il a notamment veillé à souligner son indépendance vis-à-vis des porteurs du

projet et toute autre partie prenante en précisant lorsque nécessaire, le cadre réglementaire dans lequel s'inscrivait la concertation préalable.

Il a également systématiquement, invité chaque acteur à participer activement à la concertation, et leur a précisé que les rencontres opérées avec lui dans le cadre de l'étude de contexte n'ont pas une portée publique quant aux arguments développés, seuls ceux figurant dans les contributions écrites ou orales lors de la concertation présenteraient ce caractère et permettraient d'obtenir un positionnement des maîtres d'ouvrage vis-à-vis d'elles.

Sur le contexte proprement dit, c'est à dire le trafic routier en lien avec la plateforme agro-industrielle et les nuisances engendrées par ce dernier, le constat est partagé par tous les acteurs. La problématique n'est donc pas contestée, seule son intensité jugée à un degré supérieur ou inférieur selon les acteurs est discutée.

L'étude de contexte témoigne d'une mobilisation importante des différents acteurs autour du projet.

Dans ce contexte, ces différents interlocuteurs accueillent de manière très favorable la concertation en tant qu'étape importante du processus de décision.

Ils manifestent leur volonté de se montrer disponibles et d'y participer activement afin de faire entendre leurs voix et que soient pleinement abordés les différents enjeux.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

- **Les recommandations du garant concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation**

En complément des premières invitations, mentionnées précédemment, faites aux porteurs de projet dans le cadre de sa démarche ainsi qu'au titre de sa mission de garantie confiée par la CNDP et au vu de l'étude de contexte, le garant a formulé les recommandations suivantes :

<ul style="list-style-type: none">• Elargir le périmètre géographique de la concertation de façon à ce qu'il couvre de façon optimale les communes du Nord-Est du Grand Reims les plus directement concernées dans leur traversée de bourg, par les flux routiers en lien direct avec la plateforme agro-industrielle.
<ul style="list-style-type: none">• Dépasser les limites administratives départementale et régionale afin d'inclure dans le périmètre de la concertation la commune d'Orainville, située dans le département de l'Aisne, traversée par la D966 et susceptible de voir s'implanter sur son territoire une partie d'un des possibles futurs ronds-points de la déviation en cas de réalisation du projet.
<ul style="list-style-type: none">• Elargir géographiquement le périmètre privilégié de réflexion afin de ne pas le limiter au fuseau de principe de la liaison routière, envisagé dans les études préalables pour positionner les tracés pré-étudiés, pour tenir compte pleinement de l'environnement géographique, agricole, écologique et humain du projet.
<ul style="list-style-type: none">• Augmenter la durée de la concertation, initialement prévue pour un mois.

<ul style="list-style-type: none"> • Veiller à ce qu'une distribution de la feuille d'information annonçant la tenue de la concertation, soit assurée dans toutes les boites aux lettres des habitants des communes les plus directement concernées par le projet.
<ul style="list-style-type: none"> • Conforter l'avant-projet de dossier de concertation quant à la présentation des maîtres d'ouvrage, la description de la plateforme agro-industrielle, le projet de ZAC de Bioéconomie, la politique de mobilité du Grand Reims, l'environnement humain, le paysage, l'attente des habitants, les nuisances (bruit, pollution), les premières améliorations apportées, l'historique du 1^{er} tronçon, les enjeux globaux, la présentation de solutions alternatives et l'option 0 (non réalisation du projet) dans une logique de comparaison.
<ul style="list-style-type: none"> • Diversifier les types d'évènements et les lieux de la concertation préalable (manifestations locales, entrée de supermarché, marché, permanences en mairies...) dans une démarche « d'aller vers » vers tous les publics.
<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir des ateliers thématiques spécifiques dédiés à chaque enjeu et acteur majeurs dont un atelier agricole ouvert aussi aux propriétaires fonciers mais aussi un atelier entreprises et un atelier partagé de co-construction, ouvert à tous, et ce dans cet ordre chronologique
<ul style="list-style-type: none"> • Organiser une visite de terrain permettant au public de parcourir le périmètre privilégié de réflexion, d'aborder les thématiques du paysage et de la biodiversité, et de tenter de se projeter en imaginant l'inscription de la nouvelle liaison routière dans son environnement.
<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer la séquence Eviter-Réduire-Compenser dans les travaux de l'atelier de co-construction et dans le programme de la réunion publique de synthèse.
<ul style="list-style-type: none"> • S'assurer de la présence simultanée lors des réunions publiques, des ateliers thématiques et de la visite de terrain des deux Maîtres d'ouvrage et donc du Département.
<ul style="list-style-type: none"> • Mettre à disposition sur le site de la concertation : l'étude de trafic qui justifie potentiellement le projet, les principaux documents relatifs à l'aménagement du territoire du Grand Reims et les études préalables agricole et environnementale sur lesquelles se fondent les tracés pré-étudiés.
<ul style="list-style-type: none"> • Mettre à disposition dans chaque mairie du périmètre de la concertation et au siège de la CUGR, un dossier de concertation, son résumé sous la forme d'un dépliant de 4 pages, et un registre de recueil des contributions, en format papier afin d'éviter la fracture numérique et de faciliter la participation de proximité.
<ul style="list-style-type: none"> • Veiller à l'accession de tous les publics à l'atelier de co-construction et à la visite de terrain au nombre de places limité, en permettant une inscription préalable par téléphone et non uniquement par voie numérique afin d'éviter la fracture éponyme.
<ul style="list-style-type: none"> • Assurer une communication la plus large sur la concertation, allant au-delà de l'information réglementaire, au travers des supports de communication du Grand Reims, des Communes, dans la presse et les médias locaux et sur les réseaux sociaux afin de favoriser la participation la plus large du public.
<ul style="list-style-type: none"> • Assurer une réponse des Maîtres d'ouvrage à échéance régulière tout au long de la concertation, aux contributions du public, reçues aussi bien par voie électronique que via les registres au format papier.

- **La prise en compte des recommandations par les responsables du projet**

Sur le fondement de ses propositions initiales et en intégrant les recommandations du garant, la CUGR en lien avec le Département, a établi le dispositif de concertation qui suit.

⇒ Le dossier de concertation et sa synthèse

Le dossier de concertation, d'un contenu de 53 pages, a été imprimé et diffusé en 40 exemplaires au format A3. La synthèse sous la forme d'un dépliant de quatre pages, a quant à elle été diffusée en 310 exemplaires.

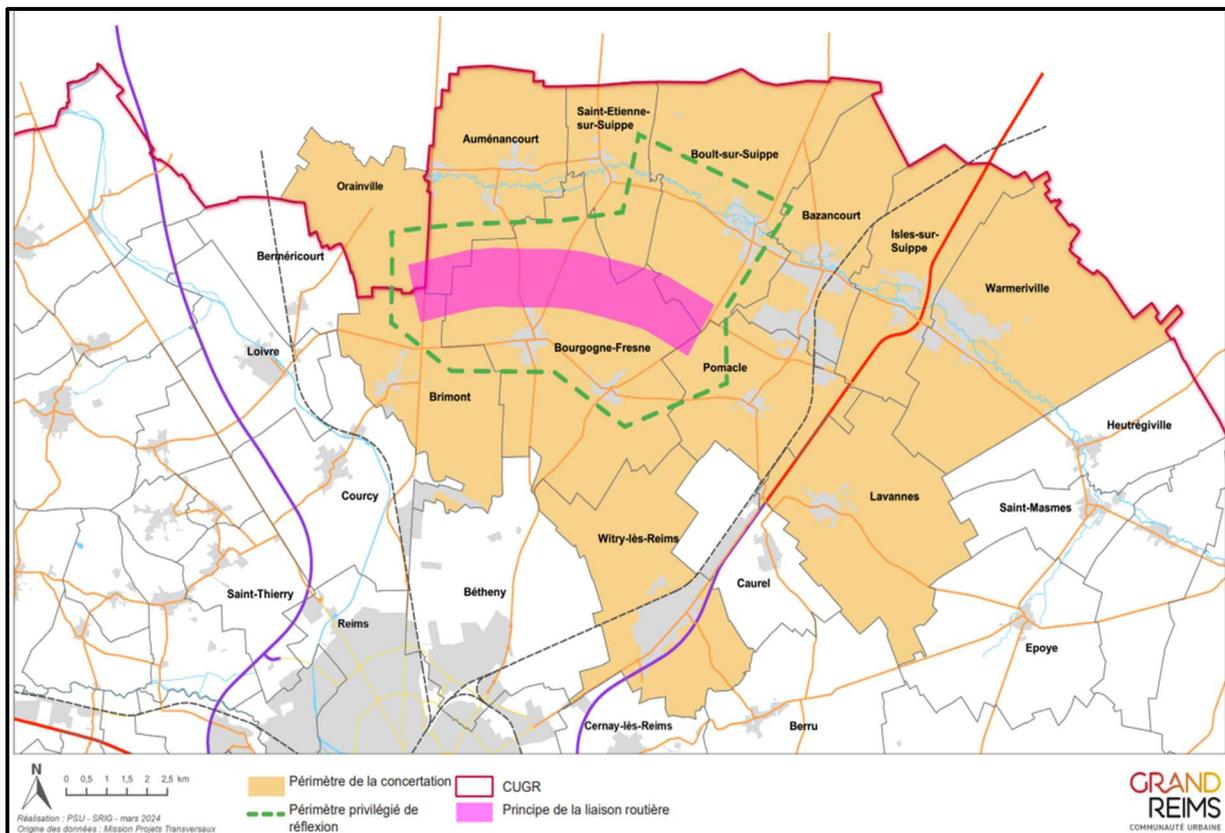
⇒ La mise à disposition d'information et d'études en lien avec le projet

Le site internet de la concertation a mis à la disposition du public dès son ouverture ou durant son déroulement, un nombre conséquent de documents en lien direct avec le projet : le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et le projet de territoire du Grand Reims, l'étude de trafic, l'enquête mobilité, les études préalables agricole et environnementale, l'étude ATMO sur la qualité de l'air de 2018, le rapport sur les mesures acoustiques suite à une réfection partielle de la voirie à Boultsur-Suippe et la « charte betteravière ».

⇒ Le périmètre de la concertation

En accord avec le garant, 12 communes ont été retenues pour former le périmètre de la concertation au sein duquel les modalités d'information ont été renforcées.

Les communes concernées étaient : Auménancourt, Bazancourt, Boultsur-Suippe, Bourgogne-Fresne, Brimont, Isles-sur-Suippe, Lavannes, Orainville (Aisne), Pomacle, Saint-Etienne-sur-Suippe, Warmeriville et Witry-lès-Reims.



⇒ Le calendrier de la concertation

La concertation s'est déroulée du 20 mai au 30 juin 2024 inclus soit pendant une durée de six semaines, durant laquelle se sont échelonnés les différents temps de la concertation avec une alternance du type d'évènement.

⇒ Les modalités d'information sur le projet

- L'information réglementaire

Dans le respect des dispositions du code de l'environnement, la CUGR a fait procéder dans la presse locale, aux publications légales, savoir : le journal l'Union des 3 et 22 mai 2024 et le 20 mai 2024 via le service de presse en ligne habilité à recevoir des annonces légales, Matot-Braines-Petites Affiches : <https://matot-braine.fr/annonces-legales/?reference=M2405651>.

Par ailleurs, elle a également fait procéder à l'affichage réglementaire annonçant la tenue de la concertation, dans toutes les mairies des communes du périmètre de la concertation et au siège de la CUGR.

En dehors des publications légales et de l'affichage réglementaire, quatre modalités principales d'information ont été déployées auprès du public :

- Un dossier de concertation en format papier était mis à disposition dans chacune des mairies des 12 communes constituant le périmètre de concertation et au siège de l'hôtel de la Communauté Urbaine du Grand Reims ;
- Un site internet de la concertation a été créé (concertationdeviation.grandreims.fr). Il était aussi accessible à partir des sites internet du conseil départemental de la Marne (marne.fr) et de la CUGR (www.grandreims.fr) ;
 - L'information communicante
- Un dépliant de 4 pages (résumé du dossier de concertation), faisant la synthèse du contexte, des enjeux, du calendrier prévisionnel, de la procédure de concertation préalable avec ses modalités et présentant les options avec la cartographie des tracés pré-étudiés, était disponible dans les mairies, au siège de la CUGR et sur le site internet.
- Une feuille d'information au format A4 recto-verso, mentionnant la mise à disposition du dossier de concertation, le site internet et le calendrier de toutes les rencontres, a été distribuée dans toutes les boîtes aux lettres des communes de : Auménancourt, Boulton-sur-Suippe, Bourgogne-Fresne, Orainville (Aisne) et Saint-Etienne-sur-Suippe.

Le dossier de concertation et sa synthèse (dépliant de 4 pages) ainsi que la feuille d'information, étaient disponibles ou diffusés à l'occasion de chaque temps de la concertation, à l'exception du dossier de concertation lors de la visite de terrain, au regard de son format inadapté dans ce cadre.

En complément des modalités d'information citées ci-dessus, les réseaux sociaux et la presse ont représenté d'autres moyens de communication.

Plusieurs publications ont été générées sur les réseaux sociaux de la Communauté Urbaine :

- X : <https://x.com/GrandReims/status/1803047235476709835>
- Facebook : <https://www.facebook.com/grandreims/posts/pfbid0gz8EAA2WaJDBm9jXV9KENUt23MmvtvMMsEUQpF76DnPBd8g5CXXZARida1JrKifTI>

Par ailleurs, plusieurs articles sont parus dans la presse, y compris la presse en ligne :

- L'Union Reims, le 10 mai 2024 ;
- Le magazine Grand Reims, le 28 mai 2024 ;
- Lhebdoduvendredi.com, le 13 juin 2024
- L'Hebdo du Vendredi, le 14 juin 2024.

Des articles ont également été publiés dans la presse info actu et agenda le 28 mai 2024 et les 4, 11, 14 et 18 juin 2024.

⇒ Les modalités de participation

Le public pouvait déposer ses contributions écrites sur les registres en format papier disponibles dans toutes les mairies et au siège de la CUGR, et sur le registre dématérialisé accessible depuis le site internet de la concertation.

Par ailleurs, un feuillet à déposer dans une « boîte à idées », était également à la disposition du public lors des différents évènements pour lui permettre de formuler une contribution spontanée.

L'agenda de la concertation prévoyait au total, douze évènements pour permettre au public de s'exprimer sur le projet auprès de la maîtrise d'ouvrage et du garant de la concertation.

Les rencontres de proximité :

- Le 20 mai 2024 à la brocante de Bourgogne-Fresne de 10h à 16h

Cette première rencontre de proximité, le 1^{er} jour de la concertation, précédant de huit jours la réunion publique d'ouverture, était fort opportune en termes de lancement de la concertation en permettant d'informer de la tenue de celle-ci et des évènements à venir dont la première réunion publique.

Elle a permis de toucher un nombre de personnes important (156 personnes accueillies), le plus élevé de tout le dispositif de la concertation, et de recueillir 35 contributions papier se présentant sous la forme du feuillet à remplir.

- le 29 mai devant le supermarché de Bazancourt (matinée)

Cette deuxième rencontre de proximité, a consisté en la tenue d'un kiosque réservé à la concertation sur l'aire de stationnement du supermarché de proximité, situé au cœur du bourg de Bazancourt, et a permis d'accueillir 12 personnes.

- le 21 juin au marché de Bazancourt (matinée)

Ce troisième temps de proximité prévu dans le dispositif de la concertation, consistant en la présence d'un éventaire sur le marché de Bazancourt, n'a pas pu se tenir en raison de l'annulation par la commune de ce marché hebdomadaire étant donné sa trop faible fréquentation.

Les permanences en mairie :

- le 3 juin à Boulton-sur-Suipe de 10h à 12h30 ;
- le 10 juin à Orainville de 11h à 13h ;
- le 18 juin à Bourgogne-Fresne de 10h à 12h.

Elles ont bénéficié d'une fréquentation beaucoup plus réduite que les autres temps de la concertation avec de 1 à 7 visiteurs selon les lieux mais ont permis des échanges très personnalisés et d'apporter des réponses plus précises au public.

Les ateliers thématiques :

- le 4 juin, un atelier sur la thématique agricole à la mairie d'Auménancourt de 10h30 à 12h30 sur invitation ;

L'atelier dédié à l'agriculture a rassemblé en dehors des porteurs de projet accompagnés de leur conseil, 18 exploitants agricoles, propriétaires-exploitants ou propriétaires fonciers, les représentants d'AFR, propriétaires des chemins d'exploitation susceptibles d'être repris par la future éventuelle nouvelle voie, la Chambre d'Agriculture et le maire d'Auménancourt (hôte d'accueil) afin de parfaire les constats des études préalables, d'examiner les enjeux fonciers, d'exploitation et les scénarii de tracés sous la forme de trois ateliers de travail successifs consacrés à ces thèmes.

- le 10 juin, un atelier sur la thématique des entreprises à Pomacle de 15h à 17h sur invitation ;

Cet atelier thématique visait à recueillir spécifiquement la vision des entreprises de la plateforme industrielle sur le projet, eu égard au lien de causalité existant.

Il s'est déroulé en plusieurs temps : un échange sur l'état des lieux au niveau territorial, un examen des contraintes d'exploitation des entreprises par rapport aux flux entrants et sortants, les capacités de stockage, et des opportunités et évolutions possibles par exemple sur les capacités de stockage, la place du transport dans leur stratégie bas carbone, leur positionnement par rapport à la future charte des pondéreux et aux modes de déplacement domicile-travail de leur personnel.

Les différents scénarii de tracés, y compris ceux commençant à émerger du processus de concertation lui-même, ont également été soumis à leur avis.

- le 18 juin, un atelier de co-construction à Saint-Etienne-sur-Suipe de 18h30 à 20h30 sur inscription

L'atelier de co-construction visait à confronter les approches afin que les acteurs aient la possibilité d'instaurer ou de conforter un dialogue commun, permettant le cas échéant, de construire collectivement un projet respectueux des impératifs et des attentes de chacun.

Il a rassemblé en dehors des élus, des agriculteurs, des propriétaires fonciers, des habitants et des membres de collectifs ou d'associations locales de protection de l'environnement.

Dans un premier temps, après un rappel du contexte, les participants répartis en deux groupes, ont été amenés à donner leur vision de leur territoire et notamment les valeurs dont il est empreint pour eux et les aménités qu'il suscite chez eux, au travers de deux thèmes à traiter.

Un premier thème était consacré à l'environnement et abordait les sujets suivants : leur usage ou non des espaces potentiellement dédiés au projet (boisements, chemins...), leur sensibilité et leur degré de connaissance des enjeux environnementaux et de la séquence Eviter-Réduire-Compenser (ERC).

Un second thème abordait les sujets de leur cadre de vie actuel afin de qualifier ce dernier, et des mobilités douces et des déplacements, avec des questions relatives aux apports ou opportunités que le projet pouvait constituer en la matière.

Dans un second temps, l'atelier de co-construction a permis de confronter l'ensemble des tracés pré-étudiés ou proposés lors des ateliers précédents notamment agricole ou via le registre dématérialisé, à la vision de tous les participants afin qu'ils expriment leur positionnement face aux différents scénarii d'aménagement.

La visite de terrain :

- le 20 juin, prévue à 15h et à 18h

La visite s'effectuait sur inscription préalable sur le site internet ou par téléphone avec un nombre de places limité mais conséquent (100 places) en raison de la nécessité d'un transport par autocar.

Dans l'objectif d'offrir un nombre de places suffisant, la CUGR avait à l'origine, programmé le même jour, deux temps de visites à des heures différentes pour s'adapter aux disponibilités des différents publics notamment des actifs mais au final, en raison du peu d'inscriptions et dans le souci des deniers publics et du bilan d'émission de Gaz à Effet de Serre, il a été jugé communément entre les MO et le garant, qu'il convenait de ne conserver qu'une visite à 18h, heure qui semblait la plus favorable à la participation.



Le déplacement en autocar a permis d'effectuer des arrêts ponctuels, qui avaient été programmés, sous la forme de sorties sur le terrain afin de visualiser la composition du paysage, qui s'est révélé plus riche que ne le percevait une majorité du public, avec des buttes, des bosquets qui enrichissent ce dernier mais aussi l'enjeu de la prise en compte de la biodiversité animale et végétale, en particulier au niveau de l'espace boisé susceptible d'être traversé par la nouvelle voie.

Sur le parcours, le Département a décrit et fait visualiser aux 17 participants, les améliorations déjà apportées dans la traversée des villages et celles à venir, résidant notamment dans l'aménagement d'écluses ou la pose d'une couche de revêtement acoustique au niveau de la chaussée.

Enfin, le public a pu tenter de se projeter vers l'avenir en visualisant grâce à de petits panneaux disposés par l'AMO au droit de la route départementale, les débouchés des différents tracés et donc les intersections avec les routes départementales existantes à savoir les RD n°274 et 374 et RD 966, nécessitant sur le principe la réalisation de ronds-points à ces endroits.

Cette visite de terrain a permis également de conforter voire de renouer le dialogue engagé lors de l'atelier de co-construction, en particulier entre agriculteurs et non agriculteurs.

Les réunions publiques :

- le 28 mai à 18h30 au gymnase de Bourgogne-Fresne ;

La réunion publique d'ouverture a permis une première présentation générale de la démarche de concertation et de son calendrier, contribuant par la même à la mobilisation du public.

Après que les élus ont dans un propos introductif rappelé le contexte, le garant a présenté la CNDP, ses principes directeurs, et son rôle dans la procédure.

La réunion s'est poursuivie par une description synthétique de l'état des lieux, des enjeux, y compris le projet de ZAC, des premières mesures prises pour améliorer la situation, éléments développés dans le dossier de concertation.

Les objectifs du projet, les résultats attendus, les solutions alternatives et les différentes options avec les variantes des tracés pré-étudiées et leur analyse multicritère, ont ensuite été exposés et débattus.

L'essentiel des arguments qui seront développés lors de la concertation, ont été évoqués dès cette première réunion publique.

- le 25 juin à 18h30 à la salle des fêtes de Boult-sur-Suippe.

La réunion publique de synthèse, s'est tenue avant la clôture de la concertation, ce qui permettait au public de produire de nouvelles contributions postérieurement à celle-ci.

Après un rappel succinct des principaux éléments du projet et une présentation de la CNDP, la suite de la réunion a permis de faire une première évaluation quantitative et qualitative du dispositif

de la concertation notamment en termes de taux de participation, de thématiques abordées, d'arguments développés par le public et d'enseignements issus des ateliers.

De plus, elle a également permis de procéder à des focus sur des aspects traités de façon moins approfondie lors des différents événements comme le passage du poids des camions à 48t, la qualité de l'air ou la séquence ERC.

Enfin, les porteurs de projet ont évoqué la suite prévisionnelle de la concertation après la remise du bilan du garant, en particulier si ces derniers décidaient de la poursuite du projet.

La préparation des modalités de la concertation s'était déroulée dans une grande fluidité avec les porteurs de projet, tout spécialement la CUGR et leur assistant à maîtrise d'ouvrage, plusieurs séquences d'échanges ont pu se tenir, en distanciel ou en présentiel, et l'ensemble des recommandations du garant a reçu un accueil favorable du responsable du projet.

Seules deux petites limitations ont été apportées à ces recommandations :

- l'une concernant le périmètre de la concertation que la CUGR ne voulait pas étendre excessivement, le relevé des communes d'origine des participants quand ceux-ci ont souhaité l'indiquer, semble a posteriori aller dans son sens ;
- l'autre sur la thématique de la mobilité dont le champ a lui aussi été circonscrit au lien direct avec le projet car la Communauté Urbaine avait adopté récemment son plan de mobilité dont une phase importante de mise en œuvre devait intervenir au 1^{er} septembre 2024, et qu'il n'existait donc pas de recul suffisant et complet sur la traduction de ce dernier.

Ces deux limitations susmentionnées, semblent donc à posteriori justifiées, sachant en outre que la présente concertation relève de l'article L.121-17 du code de l'environnement, qui prévoit que le maître d'ouvrage fixe librement les modalités de la concertation même s'il bénéficie de l'accompagnement du garant.

Le dispositif de la concertation présenté en détail ci-avant, avait été approuvé par délibération du Conseil communautaire de la CUGR du 27 mars 2024.

Le dispositif de concertation :

18 affiches A3 et A2

9 encarts presse, annonces radio

2050 feuillets d'information (boitage-diffusion lors des événements)

310 dépliants A4 (disponibles notamment en mairie et siège de la CUGR)

40 dossiers de concertation (disponibles en mairie, au siège de la CUGR et lors des événements)

2 réunions publiques

9 autres rencontres publiques (2 rencontres de proximité, 3 permanences en mairie, 3 ateliers thématiques, 1 visite de terrain)

1 site Internet

13 registres en format papier

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyennes et citoyens, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

L'ensemble du dispositif de concertation mis en place, a permis au public de recevoir une information claire et transparente sur le projet de liaison routière.

Le garant porte l'appréciation que les maîtres d'ouvrage ont mis à la disposition du public une information aussi complète que le permettait l'avancement des études et éclairant tous les enjeux et impacts positifs ou négatifs attendus du projet.

Le garant souligne que les relations de travail fluides nouées avec les maîtres d'ouvrage et leur cabinet conseil, ont permis au travers de nombreux échanges en amont de la concertation et pendant le déroulement de celle-ci, d'améliorer régulièrement, le volume, le contenu et la lisibilité des informations mises à disposition, pour une pleine compréhension du projet, du contexte, de ses enjeux et de ses variantes, par le public.

▪ Les supports de communication

Au-delà de l'obligation légale d'affichage de l'ouverture de la procédure, qui a été effective dans toutes les communes du périmètre de la concertation, et de son annonce par voie de presse, un effort d'information a également été accompli à travers la mise à disposition des supports écrits d'information décrits précédemment.

Les dates de distribution de ces supports notamment du feuillet d'information, par boitage dans les communes concernées au premier chef, ont permis au public d'être informé en amont, dans des délais raisonnables, de la future tenue de la concertation.

Au surcroît, certaines des communes du périmètre de la concertation ont pu relayer l'information sur leurs propres supports (site internet communal, panneaux électroniques, Panneau Pocket...) grâce à un support de communication mis à disposition par la CUGR, contribuant au renforcement de celle-ci et donc à la mobilisation du public.

Une certaine partie du public, constituée en particulier par les collectifs d'habitants et les associations de protection de l'environnement, connaissait même déjà en amont de ces opérations de diffusion de l'information, la période approximative de son déroulement et les généralités du dispositif de la concertation, en se référant à la délibération de la CUGR du 27 mars 2024 qui avait approuvé les modalités de cette dernière.

Au regard de la communication institutionnelle déployée et de la diffusion informelle de l'information sur la tenue de la concertation, assurée par les associations susmentionnées à la fois auprès de leurs membres mais aussi plus largement auprès du reste de la population, il peut être considéré que l'existence de la concertation a été largement partagée.

Et ce d'autant plus, que les médias locaux, sur un sujet connu de longue date, s'en sont faits l'écho à l'instigation de la CUGR qui avait communiqué envers eux à cette fin. (Annexe n°4)

En outre, l'ensemble des documents ont été rendus publics à l'ouverture de la concertation le 20 mai 2024, que ce soit en version papier dans les mairies et au siège de la CUGR, et en version numérique sur le site internet dédié.

Les efforts, faits par les porteurs de projet pour informer le public sur l'existence et les modalités de cette concertation préalable ont donc été importants.

Dès lors, le garant considère que la publication de l'information, au regard des moyens de communication déployée et dans le contexte spécifique décrit précédemment, relatif à un projet évoqué régulièrement localement depuis au moins 12 ans et attendu par la population, est intervenue dans des délais raisonnables et suffisants pour permettre au public de se préparer effectivement à participer à la concertation, ce qui s'est d'ailleurs traduit dans sa mobilisation.

En outre, aucun membre du public n'a fait part au garant ou aux maîtres d'ouvrage d'un défaut d'information en préalable ou durant le déroulement de la concertation.

Plus spécifiquement, peuvent être évoqués le rôle des principaux supports de cette information.

▪ **Le dossier de concertation et sa synthèse**

Le dossier de la concertation devait concilier deux objectifs, complétude des informations et facilitation de leur compréhension par le public. Tout en veillant à ce que ne soit omise aucune information sur le contexte du projet, ses objectifs, ses enjeux, son état d'avancement.

Le dossier de concertation dans sa version papier ou dans celle mise en ligne sur le site internet a répondu, me semble-t-il à ces deux objectifs.

Au fil de ses 53 pages, le public a pu ainsi resituer le projet dans son contexte général : état des lieux du secteur géographique concerné et place de la bioéconomie dans le projet de territoire du Grand Reims, qualification quantitative de la problématique, premières améliorations ou solutions apportées, lien avec le projet de ZAC et objectifs du projet.

Il a également pu s'informer sur le rôle de la CNDP et du garant ainsi que sur leurs principes directeurs.

Les enjeux globaux : climatiques et énergétiques, artificialisation des sols, avenir du transport routier de marchandises, et locaux : mobilité, enjeux agricoles et environnementaux, ont fait l'objet d'une attention particulière.

Le positionnement géographique du projet, ses alternatives et ses options et variantes possibles, ainsi que ses diverses incidences potentielles sur le plan environnemental, agricole ou le cadre de vie des habitants et son coût financier, ont fait également l'objet d'une présentation transparente vis-à-vis du public.

A ce titre, le dossier de concertation comportait une analyse multicritère de chacune des options possibles, un tableau comparatif récapitulatif et une illustration cartographique de chacune des options avec les différents tracés pré-étudiés et une autre globale regroupant tous les tracés, représentation graphique qui figurait également au cœur du dépliant de 4 pages (synthèse du dossier).

Le dépliant mentionnait aussi les solutions alternatives à la réalisation d'une voie nouvelle (utilisation des chemins existants, recours accru au transport ferroviaire...), rappelant que bien que n'étant pas développées plus avant, elles restaient dans le champ de la concertation.

Par ailleurs, le vocabulaire utilisé ne présentait pas un caractère technique particulier, à l'exception de quelques termes comme ceux de « profil en travers », « chaussée bidirectionnelle » ou de « berme » mais qui ont été rendus plus facilement compréhensibles par une traduction partielle dans un langage plus commun mais surtout grâce à leur représentation sous la forme d'un schéma.

D'une manière générale, le dossier était abondamment illustré de plans, cartes, schémas, photos, ainsi que d'encadrés spécifiques lorsqu'il fallait apporter un éclaircissement complémentaire sur tel ou tel aspect, qui facilitaient sa lecture par le public.

En outre le dossier, identique en format papier et numérique, faisait mention des annexes constituées par différents plans d'aménagement du territoire ou études, consultables sur le site de la concertation.

Le garant retient que ces documents d'information mentionnaient clairement l'objet de la concertation préalable, la nature de la décision susceptible d'être prise, les enjeux principaux et les acteurs de la décision entre la CUGR et le Département et étaient compréhensibles de tous.

▪ **Le site de la concertation**

Le site de la concertation était parfaitement adapté et d'une ergonomie aisée, comportant des rubriques claires et faciles d'accès dans la barre d'outils de la page d'accueil, intitulées : « projet, concertation, agenda, donnez votre avis sur le projet et documents ».

Par ailleurs, une fenêtre d'accès était offerte au public dès la page d'accueil, pour consulter les réponses des maîtres d'ouvrage aux contributions de celui-ci et les comptes rendus des réunions publiques.

De plus comme indiqué précédemment, la rubrique documents permettait d'accéder et de télécharger, outre le dossier de concertation et son résumé, et les publications réglementaires et la feuille d'information :

- les principaux documents relatifs à l'aménagement du territoire du Grand Reims (SCOT, Projet de territoire) ;
- les diagnostics agricoles et environnemental sur lesquels se fondent les tracés pré-étudiés ;
- l'étude de trafic qui justifie potentiellement le projet, une enquête mobilité et un rapport de mesures acoustiques ;
- la charte betteravière ;
- l'étude ATMO 2018 sur la qualité de l'air ;
- les comptes rendus des deux réunions publiques ;
- le tableau des contributions du public/ réponses des porteurs de projet ;
- le diaporama présenté lors de la réunion publique de synthèse.

Le garant note de façon positive, la prise en compte par les porteurs de projet lors du déroulement de la concertation, des demandes complémentaires d'information émises par le public notamment au travers du versement de documents supplémentaires sur le site de la concertation.

Il en a été ainsi, de l'étude réalisée par l'éco-organisme ATMO Grand Est sur la qualité de l'air à Bourgogne entre 2015 et 2017, publiée en 2018, qui n'y figurait pas initialement.

Les maîtres d'ouvrage ont donc étoffé le nombre de documents mis à la disposition du public, à la demande de ce dernier mais aussi de leur propre initiative et parfois seulement, à l'invitation du garant.

La complétude de l'information disponible sur le site de la concertation, explique en partie le fait que celui-ci a été largement utilisé comme en atteste les statistiques de fréquentation, qui font état de 408 visiteurs uniques et de 167 téléchargements de documents et/ou dépôts de contributions sur le registre dématérialisé.

- **Les temps d'échanges**

Durant la concertation le temps accordé pour la présentation du projet, sans occuper trop de place, a été suffisant pour que le public soit mis en situation d'en saisir les grandes caractéristiques.

Par ailleurs, la CUGR a veillé à la mise en œuvre de ressources matérielles importantes et adaptées notamment en termes de communication lors des différents événements, en particulier des réunions publiques (écran géant, sonorisation...).

Le garant considère que les maîtres d'ouvrage ont fait des présentations complètes, transparentes et accessibles durant leurs interventions, au regard du temps imparti.

Ils se sont également astreints à recueillir des données complémentaires pour répondre ultérieurement aux questions auxquelles ils ne disposaient pas directement d'éléments de réponse.

Au-delà d'une présentation du projet lui-même, de son contexte, de ses variantes et de ses impacts, ces temps d'échanges ont permis également un apport non négligeable d'informations sur des thématiques en lien direct avec ce dernier comme l'avenir du transport routier de marchandises.

Au regard de l'ensemble du dispositif d'information mis en œuvre, **le garant peut attester que le droit à l'information a été effectif pour tous les publics et donc rigoureusement respecté**, à la fois sur le plan quantitatif, au vu du nombre d'informations apportées, et qualitatif, dans la mesure où les informations étaient complètes, claires et transparentes.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

- **La dynamique de la concertation**

- **L'appropriation par le public du dispositif de la concertation**

La concertation a notoirement mobilisé la population et les élus.

Il est indéniable que la mise en avant de longue date par les habitants, leurs collectifs et les associations locales de protection de l'environnement, de la problématique de la traversée des villages par un flux routier important de poids lourds, et la revendication de la réalisation d'une liaison routière de contournement des communes concernées, ne pouvait qu'inciter le public à se mobiliser.

Cependant, il pouvait être imaginé qu'en égard à l'attente sociale très forte de la part des habitants quant à la réalisation de cet aménagement routier afin de réduire les nuisances subies, la mobilisation du public soit encore supérieure.

La concomitance partielle de la tenue de la présente concertation préalable avec celles relatives au projet de ZAC de bioéconomie, qui a suscité une assez forte participation, et le sentiment

possible au sein du public à l'issue de la première réunion publique du 28 mai 2024, de l'assurance de la réalisation du projet de liaison routière, ont pu concourir à une limitation d'une participation maximale.

Cette moindre affluence dans la participation a surtout été marquée sur certains événements, essentiellement lors des permanences en mairie et dans une certaine mesure, à l'occasion de la visite de terrain consacrée notamment à la thématique paysagère dont l'enjeu a probablement été moins perçu, à ce stade du projet, par le public.

Toutefois, il importe de noter qu'une « remobilisation » du public s'est opérée en fin de procédure, en particulier à l'occasion de la réunion publique de synthèse.

De plus, à chaque réunion publique ou atelier (à l'exception dans une certaine mesure de l'atelier entreprises) et davantage à l'occasion du rendez-vous de proximité de la brocante de Bourgogne-Fresne, il a pu être enregistré un nombre de participants suffisant pour que s'installe un dialogue nourri avec les maîtres d'ouvrage.

Le dispositif de concertation a permis de multiplier les occasions de rencontres et d'échanges directs entre le public et les maîtres d'ouvrage qui se sont montrés très accessibles vis-à-vis de l'ensemble des participants.

L'ensemble des acteurs, y compris ceux les plus opposés initialement au projet, ont apprécié les modalités de la concertation qui n'ont fait l'objet d'aucune observation, encore moins de critiques négatives.

A l'inverse, nombre de personnes qui ignoraient la procédure de concertation préalable avec garant ou qui avaient originellement des doutes voire des réticences sur l'utilité de celle-ci à la suite de la précédente procédure de concertation publique, conduite en amont de la réalisation du premier tronçon, l'ont découverte ou ont révisé leur position à son égard, louant au final sa grande utilité.

Cette très grande majorité de personnes s'est montrée très enthousiaste de la démarche participative notamment dans le cadre des ateliers thématiques qui ont permis de dessiner collectivement un nouveau tracé, qui à ce stade fait consensus.

L'appréciation générale très positive, portée par tous les acteurs sur la démarche de participation, la doit beaucoup à l'attitude propre de ces derniers.

▪ **L'approche pro-active des maîtres d'ouvrage**

Les porteurs de projet, accompagnés par leur assistant-conseil, après avoir pris en considération de façon optimale les recommandations du garant, se sont investis très fortement dans la procédure de concertation préalable, au travers de l'engagement tout particulier des ressources humaines du Pôle Territoires de la CUGR, qui se sont montrées très impliquées y compris lors d'un événement (la Brocante) qui s'est déroulé un jour férié.

Leur action a été confortée par la disponibilité dont a fait preuve la direction Routes et Mobilités du Département, pour participer à la visite de terrain, aux deux réunions publiques et à tous les ateliers, et contribuer à la réponse aux contributions du public, assurée par la CUGR.

Le droit à la participation du public a été pleinement respecté et cette dernière a été encouragée, au travers des documents mis à disposition, en particulier le dossier de concertation et son résumé.

En effet, les supports conçus par les porteurs de projet, ouvraient largement le champ du débat et ne cherchaient donc nullement à le restreindre aux seuls tracés pré-étudiés.

Ainsi, le dépliant de 4 pages précisait que la concertation préalable : « *permet au public de mesurer les enjeux de cette opération et de réfléchir collectivement sur les choix possibles dont ceux proposés par les maîtres d'ouvrages* », indiquant par là même que le choix des tracés ne se limitait pas à ceux pré-étudiés par ces derniers.

De plus, il mentionnait également les solutions alternatives à la réalisation d'une voie nouvelle (utilisation des chemins existants, recours accru au transport ferroviaire...), rappelant que bien que n'étant pas développées plus avant, elles restaient dans le champ de la concertation.

Par ailleurs, les maîtres d'ouvrages se sont montrés à l'écoute de l'ensemble des prises de paroles, et ont fait preuve d'une grande transparence en adaptant leurs présentations comme lors des ateliers thématiques, de la visite de terrain ou des réunions publiques notamment celle de synthèse, ce qui était favorable aux échanges avec le public.

Ainsi, l'évènement ultérieur prenait en compte dans sa présentation, le contenu des enseignements de l'évènement antérieur notamment en termes d'arguments ou d'évolution des tracés, permettant à tout le public de disposer d'une information claire, transparente et au même degré, le plaçant dès lors sur un pied d'égalité.

En outre, la CUGR et le Département ont mis en place des moyens matériels adéquats notamment concernant le matériel d'animation, qui ont permis dans chacun des groupes de travail dans deux des trois ateliers, que le public dessine lui-même collectivement des tracés qui lui semblait optimaux par rapport aux différentes contraintes, attentes ou souhaits.

Lors de ces temps d'échanges, les maîtres d'ouvrage se sont efforcés de répondre avec exhaustivité et objectivité à toutes les questions dans la limite des données connues à ce stade d'avancement du projet.

Ils se sont également efforcés d'y répondre avec célérité car près des deux tiers des contributions formulées lors des réunions publiques et sur le site internet, avaient reçu une réponse avant la clôture de la concertation.

Ponctuellement, une limite a pu éventuellement apparaître dans quelques réponses lors de la réunion publique de synthèse, en raison du fait que se déroulant durant la période électorale législative, aucun élu en sa qualité ne s'est exprimé, laissant le soin de la présentation et des réponses uniquement au cabinet conseil mais surtout aux responsables des services, qui par principe ne pouvaient engagés la parole des élus et donc la décision des collectivités locales concernées.

- **L'investissement du public, des élus, des entreprises et du monde agricole dans la démarche citoyenne**

L'ensemble des acteurs s'est véritablement approprié la concertation et son processus.

Tout d'abord, les différents acteurs se sont inscrits dans le cadre et dans l'objet de la présente concertation, évitant l'écueil d'une confusion avec la concertation préalable relative au projet de ZAC qui comme indiqué précédemment, avait en partie une temporalité commune notamment quant à son aboutissement (prévu initialement).

La concertation s'est déroulée dans un climat serein, caractérisé par un grand respect, une grande écoute des acteurs entre eux et envers les maîtres d'ouvrage, permettant ainsi un véritable échange d'arguments au-delà de positions, qui au moins un temps, pouvaient paraître contradictoires entre certains participants.

Et ce, alors même que le projet qui fait l'objet d'une attente forte depuis plus d'une décennie par l'immense majorité des habitants, a pu générer des tensions dans un passé récent du fait de sa non-réalisation et était l'objet d'une opposition de principe de la part du monde agricole au commencement de la concertation.

Plus précisément, on s'attachera à souligner l'évolution de la position du monde agricole initialement opposé sur le principe à la réalisation de cette liaison routière pour plusieurs raisons évoquées ci-avant et ci-après dans le bilan dont un sentiment de dépossession générale de son espace, l'espace rural, par des personnes ou des intérêts qui lui semblait initialement extérieurs

mais qui a su dépasser cette position originelle, par une prise de conscience et/ou une acceptation du caractère d'intérêt général du projet pour les habitants du territoire.

Cette évolution du positionnement du monde agricole tient également au fait que les tracés pré-étudiés par le Département apportaient un début de réponses, en privilégiant la réutilisation des chemins ruraux ou d'exploitation existants, à ses interrogations ou inquiétudes notamment quant à l'artificialisation des sols et au risque de morcellement du parcellaire.

Dès lors, il s'est inscrit pleinement comme acteur de la démarche de concertation en participant aux différents temps de celle-ci notamment lors des ateliers et de la visite de terrain même s'il ne s'est que peu exprimé lors de la réunion publique d'ouverture.

L'un des bénéfices notables de la tenue de la concertation est également d'avoir permis de renforcer voire de nouer ou de renouer le dialogue entre les exploitants agricoles et une partie des habitants du territoire pour une meilleure compréhension mutuelle

On s'attachera également à retenir l'investissement mis dans la concertation par les habitants à titre personnel, les collectifs d'habitants et les associations locales, départementales ou régionales de protection de l'environnement qui ont été un élément mobilisateur de la population et se sont montrés pleinement acteurs lors des différents temps de la concertation, en développant leurs argumentaires et en participant au travail de définition d'un nouveau tracé.

On notera que l'approche des associations de protection de l'environnement a été plutôt de privilégier l'aspect cadre de vie des habitants et nuisances liées au trafic routier, qu'une approche axée sur la lutte contre l'artificialisation des sols ou la préservation de la biodiversité même si cette dernière n'était pas absente de leur argumentaire, en particulier de la part de l'association départementale Marne Nature Environnement.

Les élus des collectivités concernées se sont également majoritairement montrés présents voire très présents, en participant à plusieurs des événements notamment aux réunions publiques mais également aux ateliers, en particulier celui de co-construction.

Ils ont apporté des compléments précieux aux réponses des MO et ont joué un rôle de facilitateurs du dialogue entre toutes les composantes du public et d'investissement de ce dernier dans le processus de concertation.

Ils étaient également bien présents lors de la réunion publique de synthèse même s'ils se sont appliqués un devoir de réserve dû à la période électorale alors même qu'aucun d'entre eux n'était candidat à cette élection.

Par ailleurs, ils ont notamment concernant les Maires, accueilli et facilités l'organisation de la tenue des différentes rencontres de la concertation au sein de leurs communes.

A la fin de la procédure, le maire de Bourgogne-Fresne a salué la concertation engagée, la considérant comme très importante pour ouvrir les discussions, trouver des compromis et aboutir au meilleur projet de territoire.

A l'inverse, le garant ne peut que remarquer la discrétion dont ont fait preuve les entreprises de la plateforme agro-industrielle dite de « Pomacle-Bazancourt », qui étaient bien présentes dans le cadre de l'étude de contexte conduite par le garant, à qui elles avaient réservé le meilleur des accueils.

Ainsi, à l'exception du groupe Cristal Union, ont-elles participé en nombre très limité à l'atelier entreprises, à l'image de la structure collective qui les regroupe à l'échelle de la plateforme industrielle, qui ne comptait pas parmi les participants.

De même, elles se sont aussi montrées fort discrètes lors des deux réunions publiques, n'intervenant qu'une seule fois, en réponse à une interpellation sur le mode de fonctionnement des transporteurs œuvrant pour alimenter la sucrerie.

Dans le même esprit, les entreprises n'ont déposé aucune contribution écrite sur les registres ou autres supports, ce qui aurait pu constituer un apport à la discussion car la raison principale du projet est bien en lien avec l'activité de ces dernières ; et ce alors même qu'elles ont pris par le passé dans le cadre de la « charte betteravière » et sont sur le point de prendre dans le cadre de la nouvelle « charte des pondéreux », une série d'engagements dont le respect interroge voire est contesté, en particulier par les collectifs d'habitants.

Ce positionnement a donc restreint très fortement les échanges possibles entre elles et le reste du public alors même qu'elles avaient été vivement invitées à participer à la concertation par le garant et qu'elles ont été relancées à ce sujet par les maîtres d'ouvrage durant la procédure.

Peut-être ont-elles jugé être déjà en relation avec les habitants via la participation des collectifs et associations formés par ces derniers, aux travaux d'élaboration de la future « charte des pondéreux ».

Enfin, il se doit d'être souligné que l'ensemble des acteurs de la concertation ont jugé comme très positifs le recours à la CNDP de la part des maîtres d'ouvrage, la présence et l'intervention du garant tout au long de la procédure, sachant que la grande majorité des participants découvrait le rôle de l'institution et de son représentant.

Il est apparu alors toute l'importance du recours à un tiers extérieur, représentant une autorité administrative indépendante, pour accompagner et garantir la démarche.

- **Les dispositifs d'échanges**

La diversité des dispositifs, la durée et les dates appropriées (notamment par rapport à l'activité agricole car hors période de semis principaux, moisson ou campagne betteravière) de la concertation, ont contribué chacune à la mise en œuvre du droit à la participation du public.

Ainsi, le public a pu largement s'exprimer sur l'ensemble du contexte dans lequel s'inscrit le projet, et sur les différents aspects qui lui apparaissaient nécessaire d'évoquer.

Le garant considère que les échanges ont donc permis d'aborder le projet de façon globale mais aussi de manière assez détaillée pour certaines de ses dimensions, les maîtres d'ouvrage ayant apporté d'intéressants compléments d'information au cours de la concertation.

Les rencontres de proximité

La brocante

L'évènement le plus original et qui a vu le plus de participants de toute la concertation, était la présence d'un emplacement réservé à la concertation préalable lors de la brocante de Bourgogne-Fresne, le 20 mai 2024 qui était un jour férié.

Au sein de cette manifestation locale, à l'ambiance détendue et au caractère quelque peu festif, les maîtres d'ouvrage représentés par les agents de la CUGR, accompagnés de leur cabinet conseil et par les maires des Communes d'Auménancourt et de Bourgogne-Fresne, avaient aménagé un emplacement convivial d'accueil du public, signalé notamment par des oriflammes aux couleurs de la CUGR et du Département, qui a encouragé celui-ci à s'attarder et a donc connu un véritable succès en termes de fréquentation.

Cette rencontre de proximité a permis aux maîtres d'ouvrage de nouer de premiers contacts et un premier dialogue public avec les habitants, facilités par la présence des maires mais aussi avec certains des acteurs (déjà rencontrés ponctuellement par la CUGR dans le cadre de l'étude de contexte du garant) notamment le monde agricole, opposé sur le principe au projet comme évoqué précédemment, et des représentants des collectifs ou associations d'habitants favorables à la réalisation de ce dernier.

Ce premier temps de la concertation a répondu pleinement à la volonté du « aller vers », correspondant au principe d'inclusion qui est l'un des principes directeurs de la CNDP, que le garant avait formulé comme recommandation forte auprès des maîtres d'ouvrage, qui y ont répondu au travers de cette présence pleinement appropriée à cette manifestation locale se tenant dans l'une des communes principalement concernées par la problématique de la circulation routière et donc par le projet.

Cette présence a très probablement permis de toucher un public peut être moins enclin à participer à d'autres événements de la concertation.



Les autres rencontres de proximité et les permanences

Elles ont consisté en une présence sur l'aire de stationnement du supermarché de Bazancourt et en des permanences en mairie, qui permettaient un échange direct, multiple et personnalisé entre chaque membre du public et les maîtres d'ouvrages, ce qui a été bien perçu et apprécié par les différents participants tant du public que des maîtres d'ouvrage mais ont connu en comparaison des autres événements, une fréquentation beaucoup plus réduite peut-être notamment en raison de leurs horaires en matinée.

Elles ont toutefois probablement permis aux porteurs de projet de rencontrer un public, qui au moins en partie, ne se serait pas rendu aux réunions publiques ou dans d'autres dispositifs de la concertation ou ont conforté l'envie de participation d'autres acteurs aux autres événements.

D'une manière générale, ces rencontres de proximité ont permis d'expliquer ce qu'était la concertation, à quoi elle allait servir. Elles ont permis également de mobiliser tout un chacun pour venir contribuer.

Deux autres temps de la concertation ont joué un rôle très important dans celle-ci.

Les ateliers thématiques et en particulier ceux relatifs à la thématique agricole et de co-construction dont l'organisation avait été recommandée par le garant, ont constitué des éléments fondamentaux car ils ont permis de « travailler » le projet dans ses différents aspects, et se sont inscrits pleinement dans l'interactivité entre le public et les maîtres d'ouvrage mais aussi entre les différentes composantes du public.

Il est précisé en préambule, que les deux porteurs de projet et leur cabinet conseil ont participé à l'intégralité des ateliers thématiques, à la visite de terrain et aux deux réunions publiques.

L'atelier thématique agricole

L'atelier dédié à l'agriculture s'est attaché en préambule, à examiner la carte des spécificités agricoles afin de confirmer son contenu ou la nécessité de compléter celle-ci comme sur l'étendue du réseau d'irrigation.

Dans une première étape, deux temps d'échange ont porté respectivement sur le foncier et les conditions d'exploitation, ils ont permis de confirmer l'attachement des exploitants à leur parcellaire actuel.

Dans une seconde étape, il s'est agi de tracer collectivement, au sein de deux sous-groupes rassemblant chacun les maîtres d'ouvrage et une partie des acteurs agricoles, le linéaire de voirie nouvelle, reprenant ou non les tracés pré-étudiés, qui leur semblait le moins impactant pour leur activité.

Ce travail collectif a donné lieu à des échanges nourris mais empreints d'une écoute constructive réciproque.

Lors du temps de synthèse qui présentait le résultat du travail de chaque sous-groupe, il est intéressant de noter que sans se concerter, le monde agricole est parvenu sur le principe quasiment au même tracé optimal, qui correspond à un intérêt commun et ne représente donc pas la seule défense des intérêts individuels de certains exploitants.

L'atelier thématique entreprises

Cet atelier, réduit en nombre de participants, a accueilli la présence de responsables du groupe Cristal Union dont le directeur de la sucrerie et le référent transports, le responsable de la logistique de la distillerie Cristanol ainsi qu'un transporteur prestataire pour le groupe mais aussi la directrice des opérations du CEBB et le maire d'Auménancourt en charge de la « charte betteravière/des pondéreux » au titre de la CUGR.

L'association Jacques de Boan, structure collective représentant les entreprises de la plateforme industrielle n'était pas présente en nom propre.

L'atelier a débuté par une présentation de la synthèse du diagnostic du territoire présent dans le dossier de concertation, du projet et de ses objectifs parmi lesquels figure l'amélioration de l'accessibilité à la plateforme industrielle ainsi que des enjeux agricoles et environnementaux à prendre en compte.

Dans la suite de son déroulement, les échanges avaient notamment pour but d'identifier les contraintes et les besoins des entreprises mais aussi les opportunités que pourrait offrir le projet à ces dernières.

Ainsi, il s'agissait de connaître les contraintes d'exploitation par rapport aux flux de marchandises notamment les possibilités de stockage, leur position vis-à-vis de la future charte des pondéreux,

la place du transport dans leurs stratégies bas carbone et leur implication dans les déplacements de leur personnel, y compris les trajets domicile-travail.

A cette occasion, il a pu apparaître la confirmation du positionnement spécifique du CEBB au regard de son activité d'enseignement et de recherche, qui le distingue fort logiquement des autres entreprises, en particulier des industries secondaires de transformation présentes sur la plateforme bien qu'il collabore en partie avec elles.

En effet, en dehors d'une intervention sur la crainte de ce dernier, de risques de vibration perturbant ses travaux de laboratoire si celui-ci devait être trop proche des lieux de circulation des camions en cas de réalisation de la ZAC ou de son déplacement programmé sur la Zone d'Activité Economique (ZAE) proche dite des « Sohettes », limitrophe de la Route Nationale n°51, l'accent a été mis par le CEBB sur les modes de déplacement doux utilisés largement par ses membres.

Les entreprises dans leur ensemble, ont souligné que le Transport à la Demande (TAD), développé dans le cadre du déploiement du nouveau plan de mobilité du Grand Reims, est un outil intéressant, important pour l'attractivité du site, offrant des alternatives à l'usage de la voiture individuelle pour leurs salariés, et bien utilisé en particulier par les étudiants très adeptes des mobilités douces.

L'atelier de co-construction

Quelques membres de la profession agricole étaient quelque peu réticents initialement à cette « confrontation » de vision car jugeant qu'une majorité des autres membres du public n'était pas légitime à donner un avis sur le tracé qui visait à préserver leur outil de travail, défini par eux et les porteurs de projet dans le cadre de l'atelier agriculture.

Toutefois une fois passée ces premières réticences, ils se sont inscrits sans difficulté dans la discussion avec les autres participants de l'atelier dont les membres des collectifs et associations de protection de l'environnement.

Et ce d'autant plus, qu'il est apparu au final qu'aucune opposition ne se faisait jour, face à ce tracé potentiel qui semble consensuel, tout en sachant que les autres tracés ont également été débattus lors de cet atelier.

De même les solutions alternatives, en particulier celle de l'utilisation, après renforcement, des chemins ruraux ou d'exploitation existants sans création d'une nouvelle voirie en tant que telle, ont été abordées véritablement seulement lors de ces ateliers, étant simplement mentionnées lors des réunions publiques mais ont été vite évacuées par les participants, y compris le monde agricole car les jugeant peu fiables à moyen-long terme.

En effet, elles entraînaient selon eux, le risque de devoir au final créer réellement une nouvelle voirie mais potentiellement dans des conditions moins favorables à la préservation du parcellaire agricole et à un coût plus élevé pour les finances publiques car intervenant plus tardivement dans le temps.

Lors de cet atelier a également été abordé sur recommandation préalable du garant, la séquence Eviter-Réduire-Compenser (ERC), fondamentale au titre de la réglementation environnementale si le projet devait être poursuivi.

La visite de terrain

La visite de terrain a commencé à éveiller l'intérêt du public sur le thème du paysage, en lui offrant une lecture de paysage afin que celui-ci soit pleinement pris en compte le moment venu dans la chronologie du projet s'il devait se réaliser.

A titre accessoire, elle a donné à vivre en direct, les difficultés de respect du code de la route par certains conducteurs au niveau des aménagements de voirie réalisés, évoqués précédemment, montrant ainsi les limites de ces derniers.

La visite de terrain a aussi présenté l'intérêt de poursuivre le dialogue engagé ou renoué entre agriculteurs et non agriculteurs notamment par rapport au ressenti ou aux doléances du monde agricole mais aussi sur la notion quelque peu débattue de « néo-ruraux ».

D'une manière générale, lors de ces ateliers et de la visite de terrain, les consignes annoncées ont été respectées, aussi bien sur le temps laissé aux échanges que sur la production collective attendue.

Les réunions publiques

Les réunions publiques étaient accessibles sans aucune inscription et sans difficulté au regard des lieux retenus, connus de tous les habitants.

Les conditions matérielles de participation ont été toujours satisfaisantes notamment grâce à la qualité de la sonorisation des lieux qui n'a jamais fait défaut et au nombre de micros disponibles qui a constamment permis l'expression libre et facile du public, des maîtres d'ouvrage et du garant.

Les réunions se sont réparties harmonieusement entre temps de présentation et temps d'échanges avec le public.

L'animation des rencontres, en particulier des ateliers et des réunions publiques a été le plus souvent confiée au prestataire des maîtres d'ouvrage.

La gestion du temps de parole, dans une ambiance respectueuse de chacun voire cordiale, a également facilité la pleine expression des questions du public mais aussi des réponses des maîtres d'ouvrage.

Ainsi, lors des réunions publiques ont pu s'exprimer tous les constats, les ressentis, les demandes de tous les acteurs du territoire, en particulier des habitants et/ou des collectifs et associations qui ont été les plus nombreux dans leurs interventions.

Celles-ci ont porté à la fois sur le projet lui-même mais également sur la voirie départementale actuelle, en particulier dans la traversée des villages notamment vis à vis des aménagements déjà réalisés, sur leur utilité et/ou leurs insuffisances quant à l'apaisement du trafic routier, plus spécialement celui des poids lourds.



L'ensemble des arguments qui figurera dans la synthèse ci-après, a globalement été développé par le public lors des deux réunions.

Les porteurs de projets, régulièrement accompagnés par les maires, se sont attachés à apporter aux questions posées, des réponses adaptées lorsqu'ils disposaient des éléments.

Les participants ont souhaité avoir des informations sur ce qui se passerait après la période de concertation, et ont manifesté leur intérêt pour continuer à être informés sur les suites données à la procédure et au projet, tout spécialement quant à la décision de principe sur sa réalisation ou non par les maîtres d'ouvrage, une participante s'étonnant même que cette dernière hypothèse soit envisageable à l'issue de la concertation.

Le garant a éclairé la suite des événements à la lumière des dispositions du code de l'environnement, en indiquant qu'il remettrait son bilan et que ce document comporterait à la fois une présentation synthétique du contexte, du projet, du dispositif de la concertation mais aussi des argumentaires développés lors des échanges.

Il a précisé qu'il formulerait en son sein des demandes de précisions et des recommandations pour la suite des échanges avec le public, si le projet était poursuivi, rappelant que les porteurs de projet disposeront d'un délai de deux mois après la publication du bilan du garant pour faire connaître les enseignements qu'ils ont retenu de la concertation ainsi que leur décision sur la poursuite du projet.

Le garant a également rappelé que ces documents seraient rendus publics et figureraient si le projet devait être poursuivi, à l'enquête publique.

Au final, du point de vue quantitatif, la présence des participants aux différents temps d'échanges s'est répartie de la façon suivante :

Evènements	Brocante	RP2805	Supermarché	Permanence	Atelier 1	Permanence	Atelier 2	Permanence Bourgogne	Atelier	Visite	RP 2506	TOTAL
				Boult sur Suippe	Agriculteurs	Orainville	Entreprises		co construction	Terrain		
Nombre de Participants	156	73	12	7	18	1	6	6	22	18	66	385

Les registres en format papier et dématérialisé et autres supports

Le site internet de la concertation comme décrit précédemment, présentait une fonctionnalité et une ergonomie adaptées qui ont contribué pleinement au recueil de contributions par voie dématérialisée grâce à un registre électronique.

L'origine géographique des contributeurs par voie électronique, se concentrait à près de 90% sur les communes de Bourgogne-Fresne et de Boult-sur-Suippe.

Cette participation accrue des habitants de ces deux communes, au-delà du fait qu'elles sont les plus impactées actuellement par le trafic routier, réside probablement également dans l'action des collectifs et associations basées en leur sein, qui ont agi notablement en faveur de la mobilisation et de la participation du public.

Cependant, le maintien de la présence de registres ou d'autres formes de supports en format papier, permettant le recueil de contributions manuscrites afin d'éviter l'écueil de la fracture numérique et de faciliter la participation de proximité, s'est révélé pertinent.

En effet, près de 25% des contributions du public sont parvenues sous cette forme et non via le registre dématérialisé, en particulier grâce au feuillet mis à disposition lors des différents temps d'échanges.

L'origine géographique des contributeurs ayant utilisé ces supports, est également quelque peu plus diversifiée au niveau des communes du périmètre de la concertation que celle des utilisateurs du registre dématérialisé.

Cependant, il reste toujours difficile de mesurer la répartition géographique précise de la participation, en raison notamment du nombre sensible de contributions anonymes.

Les thématiques des contributions étaient pour leur part sensiblement similaires quel que soit le type de support.

Il découle de la description du dispositif de concertation et de l'évolution du projet qui sera évoquée ultérieurement, que la concertation préalable relative au projet de liaison routière entre la RD 74 et la RD 966 au Nord-Est de Reims, s'est inscrite dans le respect des droits, principes et objectifs assignés à la participation du public dans le cadre de l'article L.120-1 du code de l'environnement, et n'a donc pas résidé en une simple démarche de consultation du public par les maîtres d'ouvrage.

La multiplication des moyens de participer à la concertation, la mobilisation et la libre expression du public et l'évolution du projet, permettent au garant de considérer que le droit à la participation a été particulièrement effectif.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

385 personnes ont participé aux différents temps d'échanges

408 connexions uniques au site internet

197 contributions dont : 41 avis recueillis via des formulaires lors des événements, 8 contributions sur les registres en version papier, 45 contributions lors des réunions publiques et 103 sur le registre dématérialisé

La synthèse des arguments exprimés

La problématique de la circulation routière dans la traversée des villages

Le trafic routier lié aux véhicules poids lourds

- **Une intensité, source de préoccupation majeure, inacceptable**

Les contributions du public recueillies lors de la concertation, ont confirmé très massivement pour ne pas dire presque unanimement, le degré de préoccupation majeur des habitants, en particulier de Bourgogne-Fresne et Boult-sur-Suippe, face au flux de circulation des camions.

Ils perçoivent d'une façon générale, une intensification du trafic de poids lourds, jugé beaucoup trop élevé : « *beaucoup trop de camions dans nos villages !* » allant jusqu'à la submersion : « *nous sommes submergés par le trafic des camions* », entraînant des désagréments majeurs de plus en plus insupportables et génératrice d'une dégradation parfois rapide de l'infrastructure routière.

Le public décrit une situation s'aggravant avec le temps : "*Cela fait une trentaine d'années que la déviation est attendue par la population. Si le besoin se faisait déjà sentir, il est encore plus*

nécessaire à l'heure actuelle de créer enfin cette déviation en raison de l'augmentation du trafic routier".

Il met l'accent sur la particulière intensité du trafic routier durant la campagne betteravière.

Un participant mentionne que la déviation est " *impérative* " en raison du " *trafic incessant en période betteravière, de jour comme de nuit, toutes les 5 minutes = 1 camion* ".

Certains habitants avec la caméra de leur habitation ont compté : « *jusqu'à 262 passages en période de betteraves* ».

De nombreux participants qualifient le passage des camions et des voitures « *d'intolérable* », avec « *trois camions par minute en octobre, novembre et décembre* ».

La diversité de la nature des matières transportées et la régularité de l'intensité du trafic sont également partagées « *pas seulement pendant la période betteravière car c'est tous les jours que circulent toutes sortes de transports (bois, matériaux de démolition, boues souvent nauséabondes, matières premières et résidus de méthaniseurs, ...)* ».

Une habitante de Bourgogne-Fresne, témoigne des nuisances constantes subies : " *J'assiste impuissante à un défilé permanent ! On parle souvent des betteraves, mais en fait, si on est objectif : cela n'arrête jamais, c'est toute l'année !! La nuit...le jour* ».

Le public souligne que ce flux incessant s'exerce tout au long de l'année et ne se cantonne plus à la seule campagne betteravière : « *nous connaissons et subissons au gré des saisons, les périodes de luzernes entre Avril et Septembre, les céréales, le transport citerne pour le sucre-liquide, les intrants, les digestats, les boues de bassin du site et aussi celles du bassin de décantation du Grand Reims, les grumes pour la bio masse, et un grand nombre de véhicules et engins du BTP* ».

De plus, des habitants précisent qu'à certains moments notamment la nuit, le flux intervient par « *vague* », les camions effectuant un passage groupé à plusieurs (convois) dans la traversée des villages, ce qui renforce selon eux les nuisances, et ce alors même que les entreprises et en particulier les responsables de la sucrerie, indiquent qu'il est demandé aux transporteurs d'éviter cette pratique de déplacement.

Une personne pour appuyer ses dires, concernant le passage des camions, a même transmis au garant un enregistrement de la circulation.

Certains riverains ont également observé une augmentation de la circulation des camions étrangers, qui préfèrent traverser les communes au lieu de prendre les grands axes ou les voies de contournement existantes à l'échelle du Grand Reims.

Les habitants font, dès lors, part de leur exaspération et d'une souffrance face à cette situation, n'hésitant pas à mentionner : " *nous vivons l'insupportable face à un trafic infernal* " voire « *un véritable calvaire* ».

Toutefois le constat de l'augmentation de la circulation routière dans les villages ne porte pas que sur celle générée par le passage des camions car la circulation de véhicules légers est également visée notamment due à la modification des parcours empruntés par les conducteurs en raison de l'utilisation d'applications spécialisées : « *la D30 est de plus en plus empruntée par tous les usagers de la route qui utilisent « WAZE* ».

Par ailleurs au sein du trafic de poids lourds, ceux desservant la plateforme agro-industrielle ne sont pas les seuls mis en cause.

Ainsi des participants s'interrogent sur le parcours emprunté par les camions d'une entreprise locale de transport qui : « *traversent chaque jour Fresne pour rejoindre la 4 voies de Bazancourt.*

Etant basés à Bétheny, pourquoi n'empruntent-ils pas le boulevard des Tondeurs pour remonter ensuite sur Witry-lès-Reims et aussi emprunter la 4 voies ? ».

En réponse, le Maire de Bourgogne-Fresne 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.

Les maîtres d'ouvrage n'ont pu qu'acquiescer au constat et à la préoccupation, réaffirmés par les habitants et ce d'autant plus, qu'ils ont confirmé les projections de trafic figurant dans le dossier de concertation : *« Les modèles de prévision de trafic font apparaître un trafic général en hausse de 3,5% en 2027 par rapport à 2021 (9,5% pour les seuls poids lourds) et de 13% en 2042 (37% pour les poids lourds), hors réalisation de la ZAC. »*

En effet, celles-ci corroborent largement le contenu des études préalables réalisées par le Département et reprises de façon synthétique dans le dossier de concertation qui faisait mention de niveaux de trafic poids lourds « particulièrement forts en période 3 », correspondant à la campagne betteravière.

Cependant, ils rappellent tout de même qu'en période normale, les poids lourds ne représentent environ que 10% du trafic total, mais ce pourcentage peut atteindre des niveaux beaucoup plus élevés durant les périodes de pointe saisonnières.

Ainsi, si personne ne nie le constat, sur le fondement de ce chiffre variant autour de 10%, plusieurs personnes issues principalement du monde agricole ont estimé que la déviation concernerait surtout les poids lourds, et beaucoup moins les véhicules légers, demandant par la même de s'assurer préalablement au lancement de la phase d'avant-projet, de la réalité du trafic routier.

De plus, des habitants et/ou leurs collectifs ont parfois émis des doutes sur la réalité des chiffres, pensant qu'ils sont peut-être minorés par rapport à la réalité surtout concernant les poids lourds.

Les membres de collectifs appuient leur argumentaire sur le fait que l'étude de trafic a été réalisée en période Covid, ce qui a pu quelque peu fausser les données en raison d'un trafic potentiellement plus réduit au moins à certaines périodes.

Par ailleurs, certains membres des collectifs ou associations ont le sentiment (réel ou supposé) qu'avant la réalisation des comptages, les entreprises de la plateforme agro-industrielle auraient bénéficié d'une information en la matière même fortuite et auraient dès lors modifié ponctuellement leur mode de fonctionnement afin de réduire temporairement le flux de camions : *« que l'on ne minimise pas cette augmentation de trafic en truquant les chiffres comme on a pu le constater à Bourgogne lors de l'installation des appareils de comptage et que les camions de la campagne betteravière ont été détournés juste pendant la période de comptage ».*

Une personne regrette quant à elle que les comptages sur la RD 30 Ouest n'apparaissent pas car : *« il aurait été utile de savoir combien de Tous véhicules et PL venant de la RN44 ou autoroute A26 devaient repartir au Nord sur 1.5 ou 2 kms pour prendre la déviation et repartir vers l'Est ».*

Afin de répondre à ces interrogations, critiques ou contestations, les services du Département ont indiqué à l'occasion d'ateliers ou lors de la réunion publique de synthèse, que ce dernier allait procéder à un nouveau comptage de véhicules pour une durée qui reste à déterminer en positionnant un matériel adéquat sur la RD 20A.

Enfin, notons que certains participants, considèrent que le seuil d'acceptabilité de la population dans sa globalité vis-à-vis des contraintes ou nuisances est d'une manière générale en réduction depuis plusieurs années et que par conséquent, ce qui restait acceptable il y a quelques décennies ne l'est plus aujourd'hui notamment en matière de circulation routière ou autres.

- **Une infrastructure routière et urbaine inadaptée**

Au-delà du constat sur le flux de circulation, le public met en avant l'inadaptation de l'infrastructure routière des villages de Bourgogne-Fresne et Boulton-sur-Suippe à supporter un tel niveau de trafic routier, comme le mentionne un habitant : *" les routes ne sont pas adaptées à un tel flux ",* en particulier de camions : *« nos traversées de villages ne répondent plus aux besoins d'un trafic de transit chargé d'alimenter en matières diverses la plate-forme ».*

Les voiries des villages sont jugées en partie en mauvais état, souvent incapables de supporter le poids et la fréquence des camions qui les empruntent.

La traversée de villages est jugée dangereuse par : *« l'état de la route non adaptée, son étroitesse et son état défectueux ».*

Un habitant de Bourgogne-Fresne indique que dans la traversée de Fresne, notamment dans certaines rues qui sont très étroites, les camions ne peuvent pas se croiser et les trottoirs ne sont pas assez larges.

Cette faible largeur des chaussées empêche donc les poids lourds de se croiser sans danger, les forçant à freiner et à se croiser au ralenti, sous peine de collision.

Un participant ajoute que *" les poids lourds roulent sur les trottoirs, notamment pour se croiser ",* ce qui fragilise encore plus ces infrastructures déjà précaires.

Un autre habitant a exprimé ses préoccupations spécifiques concernant la dangerosité des virages serrés dans les villages, notant que : *" habitant 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".*

Il précise que 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 ».*

En réponse, l'un des chefs de service du Pôle Routes et Mobilités a indiqué que pour améliorer 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 reconnaît qu'il y a donc parfois : *« des conflits entre laisser passer le transit, permettre les déplacements des PMR, 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 ».

Si l'étréitesse de la chaussée est mise en avant par le public, c'est le cas également de celle des trottoirs : *« le trottoir devant notre maison est très petit voire inexistant, il est extrêmement dangereux de sortir par notre porte principale »,* ce qui implique une dangerosité : *" la largeur des*

trottoirs est inférieure aux normes, ce qui met en danger les piétons, en particulier les enfants et les personnes âgées ».

Une autre personne pointe aussi du doigt l'état de ces derniers, jugés inadaptés et dangereux :

Une personne souligne que : *" l'état délabré des trottoirs et à certains endroits leur absence, cause une mobilité difficile et dangereuse »*.

En réponse, le Maire de Bourgogne-Fresne a indiqué que : *« 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 »*.

Par ailleurs, les habitants témoignent des dangers quotidiens auxquels ils sont confrontés : *" notre habitation est frappée d'alignement, nous n'avons pas de trottoir et sommes directement sur la route avec tous les dangers qui en découlent "*.

Les habitants ou leurs collectifs estiment également que les infrastructures actuelles ne permettent pas de réguler de manière efficace la vitesse, ce qui aggrave les risques pour la sécurité.

Les porteurs de projet reconnaissent que les infrastructures actuelles sont inadaptées au trafic actuel et futur notamment à Bourgogne-Fresne : *« aujourd'hui en effet, l'absence de trottoirs sur cette partie de RD30 rend compliqué le cheminement des usagers »*.

Ils indiquent que la réalisation de la déviation devrait permettre de préserver le réseau viaire local en réduisant la charge des poids lourds et de réaménager les routes et les trottoirs pour mieux répondre aux besoins des habitants.

En effet, l'inadaptation de l'infrastructure à l'intensité du flux routier entraîne parmi les premières conséquences, une dégradation accélérée de cette dernière.

- **Une dégradation de la voirie et du bâti**

Les habitants de Bourgogne-Fresne et Boulton-sur-Suippe ont exprimé de nombreuses préoccupations concernant les dégradations causées par le passage fréquent des poids lourds.

La circulation accrue des camions cause une dégradation rapide des routes, avec des problèmes fréquents de nids de poule et de déformations de la chaussée, augmentant le bruit et provoquant des projections d'eau sur les façades des maisons lors du passage des véhicules.

Un participant avance une explication à cette dégradation de la voirie : *« les chaussées des communes ne sont pas des chaussées "lourdes" adaptées à une circulation d'une telle intensité (poids-lourds) ce qui engendre une usure prématurée de celles-ci avec des formations de nids de poules et de sapes »*.

Un contributeur décrit les dégâts causés par le passage répété des camions : *"La chaussée se dégrade rapidement à cause de cette circulation, des piscines se créent et les murs extérieurs et intérieurs de nos maisons sont abîmés par les arrosages constants par temps de pluie"*.

Le Maire de Bourgogne-Fresne confirme ce constat et le précise la raison : *« des moisissures apparaissent à cause de la capillarité des murs en pierre »*.

Ces dégradations affectent non seulement la voirie en tant que telle mais également les infrastructures adjacentes telles que les trottoirs : *" les trottoirs sont endommagés par le passage des camions"*, et les façades des habitations.

Ainsi un habitant décrit sa situation personnelle : *« bien sûr il va de soi qu'au niveau des biens immobiliers la nuisance est aussi présente : soubassements détériorés avec des répétitions de*

gerbes d'eau occasionnées par la circulation des véhicules mais aussi au niveau porte, fenêtres lors de fortes pluies. J'ai dû déjà changer ma porte d'entrée une seconde fois. De ce fait nous sommes peu enclins à réfectionner la façade ».

Parfois, au sujet du bâti limitrophe de la voie publique, d'autres dommages directs ou potentiels à long terme sont déplorés : *" la façade de notre maison a été dégradée par la benne d'un camion "* et *" la maison de structure ancienne est soumise aux nombreuses vibrations de la circulation "*.

Le désagrément des vibrations a été plusieurs fois mis en avant : *« nos fenêtres tremblent à chaque passage et la dalle en béton de la maison répercute le bruit du passage du camion ».*

Des riverains mentionnent aussi que : *« il y a quelques années, avant la mise en place des plots, un camion de betteraves qui frôlait la maison nous a arrachés nos volets en bois et s'est enfui sans demander son reste et nous avons été obligés d'acheter des volets roulants, plus chers que des volets en bois ! sans aucune indemnisation de l'assurance vu que l'indélicat s'était enfui !!! Sans oublier également une gaine d'électricité qui a été arrachée dans les mêmes conditions. »*

Il est par ailleurs avancé que la circulation des poids lourds aurait des conséquences sur l'immobilier : *« il n'est pas étonnant de voir beaucoup de maisons en vente dans ce secteur ».*

Ce que confirme indirectement une habitante qui constate que le projet date d'un petit moment et veut savoir si : *« elle doit envisager de déménager ou si elle peut attendre ? ».*

Les maîtres d'ouvrage lui confirment en réponse à son interrogation, que le calendrier prévisionnel du projet est bien celui figurant dans le dossier de concertation, c'est-à-dire une réalisation de la liaison routière à l'horizon 2028/2030 si celui-ci est bien acté et sous réserves de la levée de toutes les contraintes notamment foncières.

Par ailleurs selon les habitants, il n'y a pas que la voirie qui subit le passage des poids lourds mais également ce qui est stationné dessus : *« les véhicules de la rue ont déjà été dégradés (retroviseurs cassés régulièrement) ».*

De plus, cette dégradation de la voirie ne touche évidemment pas que les traversées de villages.

Ainsi un participant indique 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.

D'une manière générale, il souhaite savoir si une étude a été menée sur l'impact du trafic poids lourds sur les routes.

Le directeur du Pôle Routes et Mobilités du Département lui 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 ».*

Plus précisément, celui-ci lui confirme cette dégradation de la chaussée concernant la route que ce participant évoquait, en expliquant que : *« malheureusement, après quelques mois d'utilisation, cette route, n'ayant pas de fond, s'est dégradée il y a trois ans ».*

Le Pôle Routes complète sa réponse en précisant que : *« le Département dimensionne les routes selon le trafic poids lourds de celles-ci. 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 ».*

Le Maire de Bourgogne-Fresne appuie son argumentaire en précisant qu'il s'agit :

« d'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-Fresne et de la RD 20 pour Auménancourt et Boulton-sur-Suippe ».

Un participant souligne que : *« la dégradation rapide des routes du village...est payée en partie avec nos impôts ».*

D'une manière générale le public note que le trafic routier, le sous-dimensionnement et la dégradation de la voirie, contribuent à divers problèmes de sécurité, de nuisances sonores et de pollution comme nous le précisons ci-après.

Plus prosaïquement, un riverain a soulevé la question de la disposition des trappes de visite d'assainissement, lesquelles se détériorent à cause de la rotation fréquente des camions de 44 tonnes voire pendant une période donnée de 48 tonnes. Il a demandé : *« pourquoi elles n'ont pas été posées en axial comme dans d'autres villages, mais plutôt à droite ou à gauche de la chaussée ? ».*

L'un des responsables de la voirie départementale a expliqué que dans les zones qui connaissent un niveau de trafic de poids lourds élevé, des dalles de répartition sont installées pour éviter que les regards ne bougent avec le temps. Cependant, la présence de nombreux réseaux sous les routes oblige à répartir les trappes avec des contraintes techniques qui ne permettent pas toujours de les placer en dehors de la bande de roulement.

De plus, celui-ci confirme 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 ».*

D'une manière plus générale, les porteurs de projet reconnaissent les dégradations engendrées sur la voirie et affirment dans leurs réponses que la réalisation de la déviation permettra de réaménager les routes et les trottoirs pour mieux répondre aux besoins des habitants, ce que confirment les Maires des Communes principalement concernées.

Toutefois d'ores et déjà des actions sont engagées par certaines des Communes en lien avec le Département.

Ainsi, le Maire de Bourgogne-Fresne explique avoir saisi le Département en juillet 2020 pour un projet de traverse.

Des études ont été engagées et sont maintenant terminées. Il indique avoir rencontré le président du Département au mois d'avril 2024 à ce sujet, 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.

- **Une nouvelle inquiétude pour l'avenir (passage de 44t à 48t des poids lourds)**

A périmètre constant, c'est-à-dire sans nouveau développement de l'emprise foncière de la plateforme agro-industrielle ou globalement du pôle de bioéconomie, les habitants s'inquiètent également d'une évolution possible du tonnage des camions.

En effet, le groupe Cristal Union et d'autres entreprises sucrières, ont initié récemment en accord avec le ministère de la transition écologique, une expérimentation pour porter la capacité de transport des camions assurant son approvisionnement, de 44 tonnes (t) autorisée depuis 2006, à 48 t.

Elle a consisté en un camion en circulation en 2021 et s'est poursuivie sur la campagne 2022/2023 avec 16 camions au total dont 7 bennes pour la sucrerie de Bazancourt.

Dès lors, les habitants et leurs collectifs ont exprimé des préoccupations significatives concernant l'augmentation du poids des camions et les impacts potentiels dans la traversée de leurs villages.

Ils craignent que l'augmentation du poids des camions n'entraîne une détérioration accélérée des infrastructures routières déjà fragilisées, ce qui pourrait engendrer davantage de désordre, de dégâts et des dépenses publiques supplémentaires.

Ils sont également préoccupés par la sécurité et l'impact environnemental de ces camions plus lourds.

La collectivité départementale, a précisé en préambule que la décision de faire passer des camions à 48 tonnes n'incombe pas aux Départements, mais est une décision nationale nécessitant un décret pour modifier le code de la route.

Toutefois, elle a fourni lors de la réunion publique de synthèse des éléments d'informations supplémentaires en indiquant qu'il avait été constaté 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, et que par conséquent l'objectif initial d'un gain de 10% de charge utile serait donc atteint.

Elle a ajouté que la charge à l'essieu d'un camion de 48 tonnes n'est pas plus importante, voire plus faible qu'un 44 tonnes, grâce à la répartition des charges et à l'espacement des essieux, notamment sur la remorque, ce qu'avait indiqué le groupe cristal Union notamment lors de l'atelier thématique entreprises, et que la largeur des pneumatiques a été augmentée.

La collectivité départementale, en lien avec le Maire d'Auménancourt, élu en charge du suivi de la charte betteravière/pondéreux, a précisé sa réponse, en expliquant que les nouveaux camions de 48 tonnes ont une répartition différente de leurs essieux, ce qui permet de répartir la charge plus efficacement et de réduire l'impact sur la route grâce à « *une diminution de trafic de l'ordre de 10 % en gagnant 10 % de charge utile* ».

Lors de l'atelier thématique entreprises, le directeur de la sucrerie ainsi que d'autres représentants des entreprises de transport, ont exprimé leur soutien à l'augmentation du tonnage à 48 tonnes et ont souhaité sa généralisation.

Ils ont souligné que les tests effectués jusqu'à présent se sont révélés concluants et que cette modification permettrait non seulement une réduction des coûts de transport mais aussi une meilleure optimisation logistique, particulièrement cruciale lors de la campagne betteravière où les betteraves, en tant que denrées périssables, doivent être transportées rapidement.

De plus, ils ont insisté sur le fait que la charge ainsi répartie ne devrait pas aggraver l'usure des routes.

Ceci semble confirmé par l'étude réalisée par le CEREMA, organisme de l'Etat, à laquelle a été associé le Département, étude qui précise que l'essieu vireur arrière réduit l'effet de cisaillement, ce qui favorise une protection et une conservation de la route.

Plus spécifiquement, il ressort de cette étude que : « *concernant l'usure des chaussées, il a pu être constaté 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). 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* ».

Le groupe Cristal Union avance également de son côté que cette augmentation du tonnage des véhicules, permettrait une diminution de trafic et donc une réduction sensible des rotations des camions, en particulier lors de la campagne betteravière, diminuant ainsi les nuisances induites.

D'autres participants de l'atelier entreprise, tels que le représentant d'une société de transport, a également soutenu ces arguments. Ils ont ajouté que le passage à 48 tonnes pourrait, dans certains cas, réduire les fréquences de transport, ce qui serait bénéfique pour les riverains et les collectivités locales en termes de nuisances sonores et de sécurité routière. Ils ont néanmoins reconnu qu'une pédagogie auprès des habitants est nécessaire pour expliquer ces avantages.

Ainsi le groupe sucrier indique que l'expérimentation conduite sur le passage au 48 tonnes a permis de réduire de 10% le nombre de trajets par jour à destination de la sucrerie (160/1650 trajets).

Certains acteurs ont ajouté que la répartition des charges sur les essieux des camions de 48 tonnes n'augmenterait pas la pression sur les infrastructures routières par rapport aux camions de 44 tonnes, mais au contraire pourrait réduire l'usure grâce à une meilleure répartition des charges, position à nuancer selon le Département au vu des résultats de l'étude susmentionnée.

Face à cet argument, un membre d'un collectif 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 en circulation sur la route.

Le Département, confirme que le gain de 10 % annoncé est effectivement à tonnage constant et précise que : « *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* ».

En complément, le public s'est également enquis de l'adoption récente par le Parlement Européen d'un projet de directive sur les « méga-camions », qui pourrait autoriser la circulation de poids lourds de 25 m de long pouvant peser jusqu'à 60t.

Le Département a répondu qu'en l'état de ses connaissances, ce type de poids lourds ne pourraient pas emprunter les axes routiers concernés par le projet car leur circulation serait limitée à certaines voies, de type autoroutes.

Un membre de l'un des collectifs et les participants à l'atelier entreprises ont interrogé également les porteurs de projet sur la mise en place de la taxe camion (éco-redevance) en 2027, suite à son évocation par le maire de Reims dans un entretien au journal local, et sur ses conséquences éventuelles en termes de report du trafic vers des itinéraires traversant les villages.

Le directeur du Pôle Routes et Mobilités du Conseil Départemental a indiqué en réponse, que l'expérimentation de mise à disposition du réseau routier national proposée par l'Etat à la Région Grand Est avec possibilité d'instaurer une éco-taxe, ne portait dans la Marne que sur la RN4 et la RN44 et que par conséquent : « *les communes du secteur ne seront pas impactées car trop éloignées de ces nationales et que l'axe RN51-A34-A304, le plus proche du secteur, ne sera pas concerné par l'éco-redevance* ».

Les risques, les nuisances environnementales et les atteintes au cadre de vie

Les contributions des habitants de Bourgogne-Fresne et Boult-sur-Suippe révèlent une forte préoccupation concernant la sécurité et la qualité de vie dans ces villages.

Une personne, habitant depuis 30 ans à Bourgogne-Fresne, témoigne de la dégradation progressive des conditions de vie : "*Depuis de nombreuses années, nous constatons une très nette dégradation de nos conditions de vie, en tant que riverains de la D30*".

Les habitants mettent plus particulièrement l'accent sur différents risques ou nuisances.

- **Les risques en matière de sécurité publique**

- **Le risque sécuritaire**

Les habitants de Bourgogne-Fresne et Boult-sur-Suippe ont exprimé de vives inquiétudes concernant les risques en matière de sécurité publique, plus précisément de sécurité routière, principalement liés à la vitesse excessive des véhicules et à la mise en danger des piétons et des cyclistes en raison du trafic de poids lourds.

Ainsi une habitante de Bourgogne-Fresne, décrit la dangerosité des déplacements pédestres : *" une rue principale qu'on utilise régulièrement (boulangerie, épicerie, accès mairie ou école) mais où il faut faire très attention avec les camions qui nous frôlent "*.

Elle évoque également la différence notable de qualité de vie après l'implantation d'une déviation dans un autre village où elle a vécu.

Le passage des poids lourds dans les bourgs de villages génère selon un participant : *« un sentiment d'insécurité qu'ils provoquent de par leur gabarit »*.

Le Maire de Bourgogne-Fresne confirme 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.

La sécurité des enfants en poussette, à pied, à vélo ou à trottinette inquiète de nombreux parents tel que spécifié par un participant : *« une mobilité difficile et dangereuse pour les piétons, voire impossible pour les mamans avec poussettes »*, et confirmé par une autre contributrice : *« je suis grand-mère. Je garde parfois mes petits-enfants. Il est impossible de circuler avec une poussette dans certaines rues de Fresnes, trottoirs inexistant, camions qui vous frôlent »*.

Au sujet de la sécurité des enfants, une contribution vient préciser que : *« Il est impossible de tenir en enfant par la main en étant sur le trottoir, nous sommes obligés d'aller sur la chaussée ou des poids lourds se croisent régulièrement »*.

Cette crainte sécuritaire s'exprime également en faveur des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) : *« danger majeur pour les personnes handicapées quand elles sont à notre niveau ou venant des habitations en arrière, le fauteuil roulant ne peut circuler ni d'un côté, ni de l'autre, ni en face (largeur des trottoirs : 45,50 et 55 cm) »*.

Ainsi une inquiétude particulière est exprimée concernant la sécurité des enfants : *« pensons à nos enfants qui avec les angles morts des chauffeurs sont vus souvent trop tard »*, qui se retrouvera également dans la question de la limitation des mobilités douces.

Certains contributeurs n'hésitent pas à faire référence sur le sujet à une accidentologie dramatique même si elle n'est pas intervenue directement sur le périmètre privilégié de réflexion du projet : *" Dois-je vous rappeler ce terrible drame à Pontfaverger entre un camion et une gamine en trottinette (je ne vous dis pas qui a gagné malheureusement ?) Et ce village avait le même souci que le nôtre, une déviation qui n'a jamais eu lieu "*.

En matière de sécurité routière, le public dénonce fortement de manière générale, le non-respect des limitations de vitesse, incriminant aussi bien les chauffeurs de poids lourds que les simples automobilistes : *« à de rares exceptions, personne ne roule à 30 malgré la limitation, camions comme voitures. Certains chevauchent les haricots au milieu de la route. D'autres font du gymkhana »*.

Ainsi des habitants soulignent que le trafic est compliqué notamment au niveau des chicanes mises en place sur la route venant de Bourgogne : « *les panneaux sont régulièrement fauchés par des camions qui roulent sur la chicane, les automobilistes ne respectent pas la signalisation et forcent le passage... à quand un drame ?* ».

Un habitant de Boulton-sur-Suippe souhaiterait : « *ne plus vivre en insécurité avec des camions qui ...roulent à 80 dans le village (record battu à 90 lors des enregistrements par le département)* »

D'autres habitants de Bourgogne-Fresne apportent un témoignage personnel de cette situation d'insécurité potentiellement dangereuse : « *nous avons déjà eu un accident avec un camion qui a pratiquement percuté notre voiture de pleine face avec mes enfants à l'arrière lors de mon stationnement devant chez moi car il voulait juste forcer le passage ! Heureusement que du matériel mais ça aurait pu être beaucoup plus grave que ça !* ».

Lorsque des participants évoquent les camions, ils mettent souvent en cause l'attitude des chauffeurs : « *nous avons pu observer des comportements dangereux des conducteurs de camions, des non-respect des limitations de vitesse évidente de jour sans parler de l'autoroute qui se crée de nuit !* » et tiennent à préciser : « *il faut aussi parler des chauffeurs : excès de vitesse récurrents malgré les dispositifs des terre-pleins... des injures et des gestes déplacés... des menaces* ».

Un participant avance une raison à cela, le fait que les chauffeurs seraient « payés au tour » par le groupe sucrier et auraient donc intérêt à faire plus de tours pour être payés plus.

Le directeur de la sucrerie a tenu à indiquer que les chauffeurs, qui sont salariés d'entreprises de transport, ne sont absolument pas payés au tour et qu'il est d'ailleurs impossible d'augmenter d'un tour complet les rotations sur une journée.

Il a ajouté que son entreprise a pris des mesures pour éviter le déversement de betteraves sur les chaussées car il y a plusieurs dizaines d'années, les chauffeurs étaient payés au poids et pouvaient être tentés de surcharger leur benne, mais ce n'est plus le cas depuis plusieurs années.

Les habitants constatent aussi : « *lors des campagnes betteravières, un afflux de passages, priorité non respectée et une circulation très difficile pour les piétons* ».

Certains habitants constatent aussi le passage de convois de camions, y compris pendant la campagne betteravière, alors que la charte betteravière prohibe cette pratique aux transporteurs.

Selon l'une des associations, cela tiendrait à un certain sentiment d'impunité de la part des camionneurs : « *que dire de la vitesse excessive ! Des chauffeurs qui savent circuler en toute impunités, puisque les industriels sont très influents...* ».

En réponse à ces préoccupations, les entreprises concernées, en particulier le groupe Cristal Union, ont souligné que des efforts sont faits pour encadrer strictement les transporteurs.

Elles précisent que des consignes claires sont données aux chauffeurs concernant le respect des règles de sécurité routière et de la charte betteravière notamment au travers de l'instauration d'une sorte de « permis à points » et d'une prime au bon comportement.

De plus, au début de chaque campagne betteravière, la sucrerie organise une réunion avec tous les chauffeurs afin de rappeler ces règles, et ce en présence de la gendarmerie nationale.

Les entreprises reconnaissent toutefois les difficultés liées à la mise en pratique de ces consignes par tous les chauffeurs, mais assurent qu'elles travaillent en collaboration avec les transporteurs pour améliorer le respect de ces règles, notamment en renforçant les contrôles et en sanctionnant les manquements graves.

Ces difficultés seraient dues en partie à la rotation du personnel qui existe désormais, qui engendre le fait d'avoir chaque année une part importante de chauffeurs inexpérimentés dans le transport des betteraves.

Les entreprises ont également souligné l'importance de sensibiliser les chauffeurs aux enjeux de sécurité pour minimiser les risques et améliorer la cohabitation entre les différents usagers de la route.

Les maîtres d'ouvrage ont abondé en ce sens, en précisant que la charte betteravière : *" prévoit, et cela est mis en œuvre, une sensibilisation des chauffeurs au début de chaque campagne betteravière. Par ailleurs, vous avez la possibilité de signaler les dérives grâce au numéro du camion, même si nous avons entendu qu'il était parfois illisible. Les industriels font appliquer au mieux les règles, et vont jusqu'à exclure les chauffeurs en cas de débordement »*.

En dépit de ces actions concrètes conduites par les entreprises, beaucoup d'habitants concluent à l'existence d'une : *« insécurité routière permanente »*, d'autant que selon une grande majorité d'entre eux, les infrastructures actuelles ne permettent pas de réguler efficacement et de manière permanente la vitesse, ce qui aggrave les risques pour la sécurité.

Face à ce risque sécuritaire, ils souhaiteraient tout d'abord voir les règles de circulation respectées dans la traversée des villages : *« la vitesse, les signalisations ne sont plus respectées, puisque la gendarmerie est inexistante pour la faire respecter »*.

En réponse, la direction Routes et Mobilités du Département 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 »*.

Ils demandent par ailleurs des actions concrètes pour améliorer leur quotidien, en appelant à la mise en place de mesures de sécurité pour protéger les piétons et réduire les nuisances et formulent des propositions : *« nos villages devraient être interdits aux plus de 12 t 5 comme à Witry-les-Reims »*.

Les porteurs de projet reconnaissent les préoccupations exprimées par les habitants mais pensent également : *« qu'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 »*, et proposent des solutions pour améliorer la sécurité et réduire les nuisances.

Ils indiquent que le projet de déviation routière vise à atténuer ces risques, en redirigeant le trafic poids lourd en dehors des zones résidentielles, permettant ainsi la mise en place d'infrastructures sécurisées telles que des ralentisseurs et des enrobés acoustiques ou des « feux verts récompense », visant à apaiser le trafic résiduel dans les villages et améliorer la sécurité des usagers de la route, y compris des piétons et des cyclistes.

Le Maire de Bourgogne-Fresne tient à indiquer que : *« 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 »*.

Il ajoute que : *« le radar pédagogique installé dans la commune a diminué de 20% la vitesse, tous les jours, toutes les heures de la journée même si on ne peut pas éviter les vrais chauffards qui accéléreront toujours »*.

▪ **Une limitation aux mobilités douces**

Les témoignages mettent en évidence le danger permanent que constitue le trafic routier pour les piétons, en particulier pour les enfants se rendant à l'école : *" Il est déjà impossible de se promener en sécurité au sein des deux villages fusionnés (Bourgogne-Fresne), de laisser nos enfants aller à l'école "*.

Ceci est confirmé par un habitant de Fresne-les-Reims (Bourgogne-Fresne) qui déplore le fait qu'il soit : *"inconcevable pour les enfants d'aller à l'école depuis Fresne jusqu'à Bourgogne à vélo pour des raisons de sécurité"*.

La CUGR et le Département ont abordé les préoccupations liées à la sécurité des piétons et des cyclistes, affirmant que *"le projet de contournement permettra de développer des pistes cyclables et des trottoirs sécurisés, rendant ainsi les déplacements plus sûrs pour les résidents, y compris les enfants se rendant à l'école"*.

• **La gêne sonore (le bruit)**

En dehors des risques pour la sécurité publique, le bruit constitue la principale nuisance subie par les habitants, en particulier par les riverains des voies concernées par le trafic routier de poids lourds : *« le trafic génère un bruit important, rendant quasi impossible l'ouverture des fenêtres en été »*.

Un nombre important de contributions témoignent du caractère insupportable de celui-ci aux yeux des riverains, comme celle d'un couple d'habitants qui met en avant les désagréments auxquels ils sont confrontés : *" notre chambre étant au premier étage, nous sommes obligés de fermer les fenêtres pour le bruit, et l'été avec les chaleurs c'est difficile de dormir enfermés. Depuis de nombreuses années nous dormons avec des boules quies "*.

Les maîtres d'ouvrage ont rappelé lors de la concertation, que les mesures effectuées ne traduisent pas un dépassement régulier des normes en la matière mais seulement ponctuel et localisé. Toutefois, la physique de dispersion du bruit est complexe et varie selon la configuration des lieux et le ressenti humain peut être différent des données brutes.

Cette nuisance entraîne des restrictions dans la jouissance des propriétés : *« il est impossible de profiter de notre jardin (même pour l'entretien je mets un casque antibruit) tant la circulation des poids lourds et assourdissante », voire des obligations constructives pour améliorer le confort de vie : « nous avons dû mettre des doubles vitrages »*.

Certains habitants indiquent que l'existence de cette nuisance si elle avait été connue auparavant, aurait remis en question leur choix de résider dans ce secteur géographique, un habitant de Fresne-les-Reims, exprime donc sa frustration : *" Si l'on ne m'avait pas caché le bruit infernal de ces camions, chaque jour, je ne serais jamais venu vivre ici, tout simplement "*.

De plus, les participants soulignent le caractère aggravant de certains facteurs que sont l'arrêt et le redémarrage des camions : *« les nuisances sonores, les accélérations, décélérations, et freinages génèrent du bruit et de la pollution difficilement supportables de jour mais encore moins la nuit »*, tout comme les : *« freinages, crissements de pneus, tôles secouées »* qui sont aussi des éléments perturbateurs de leur quiétude.

Le passage des poids lourds sur les plaques d'égout constitue aussi un facteur aggravant lorsque celles-ci ne sont pas bien positionnées en raison dudit passage de ces derniers : *« outre le bruit imaginable d'un camion qui passe très rapidement toutes les 5 min, nous avons des échos dans la maison dû à la plaque d'égout dans la rue »*.

Un autre habitant a souligné aussi que : « *nuit et jour, les camions n'arrêtent pas de sauter* » sur ces plaques, aggravant les nuisances ».

Au titre d'une première amélioration de la situation, un habitant de Bourgogne-Fresne estime qu'il est peu coûteux de les remettre à niveau.

Le maître d'ouvrage départemental considère pour sa part 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* ». La poursuite de la rénovation de la rue de la Libération est à l'étude et devrait être programmée prochainement par la Commune et le Département.

Par ailleurs, la circulation à vide des poids lourds accentue les nuisances selon plusieurs contributeurs : « *les nuisances sonores sont d'autant plus importantes que les poids lourds circulent à vide* ».

L'un des chefs de services du Pôle Routes et Mobilités du Département confirme aisément que : « *une chaussée dégradée, déformée, génère du bruit* » et que le bruit généré, notamment par les camions à vide, est effectivement très présent dans certains villages de la Marne.

Le Département explique toutefois que l'amélioration du parc de poids lourds a permis de diminuer le bruit généré par un véhicule à vide.

La principale conséquence de cette gêne sonore, porte sur la perturbation du sommeil des riverains qui est mentionnée régulièrement dans les contributions : « *« je subis tout au long de l'année le passage incessant des camions [...] avec les nuisances sonores qui perturbent notre tranquillité et notre sommeil et celui de nos enfants* ».

Un autre participant indique que : « *même la nuit il est impossible de dormir correctement, surtout pendant la campagne betteravière.* »

Un habitant décrit les conséquences physiques et morales du bruit : « *Le trafic incessant des camions provoque des nuisances physiques et morales avec le manque de sommeil, le stress, la dépression* ».

Ceci est confirmé par un membre de l'un des collectifs, qui indique : « *le bruit jour et nuit avec ses incidences sur les troubles du sommeil et les conséquences sur la fatigue, les baisses d'attention et même des dépressions importantes* ».

Les nuisances sonores sont donc perçues comme des menaces directes à la santé et au bien-être, certains habitants avancent le fait qu'ils seraient confrontés : « *à des problèmes de santé psychique, à force de vivre dans cet environnement dégradé et peu enviable...* ».

Dès lors, la réalisation de la déviation ne peut être perçue que comme un bienfait : « *la déviation permettra à nos maisons près des routes de ne plus trembler. Cela nous permettra de dormir paisiblement, retrouver un sommeil profond* », certains participants aspirant grâce à celle-ci à : « *pouvoir dormir après 2h30 du matin lorsqu'ils ramassent les betteraves sur le nord-ouest de Bazancourt* ».

Le maire de Bourgogne-Fresne confirme 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.

Les porteurs de projet partagent le constat avec les habitants et reconnaissent que : « *le bruit constitue une des principales causes des désagréments, ce qui justifie la concertation* » et que si des aménagements de voirie ont été réalisés par les Communes en lien avec le Département pour diminuer la vitesse des véhicules et atténuer les nuisances phoniques, l'impact de ces derniers est limité.

Les réponses des maîtres d'ouvrage précisent également que des mesures seront prises pour limiter les externalités négatives et améliorer les infrastructures existantes pour mieux répondre

aux attentes des habitants : " *La circulation des poids lourds sera détournée [si la déviation se réalisait], réduisant ainsi le bruit et les vibrations ressentis par les habitants. Des aménagements spécifiques, tels que des enrobés acoustiques et des ralentisseurs, seront également étudiés pour apaiser le trafic résiduel dans les villages* ".

Le Maire de Bourgogne-Fresne a indiqué pour sa part, que : « *si le projet de réfection de la traverse d'une partie du village prévue par le Département prenait du retard, la Municipalité prendra des mesures pour interdire la circulation de nuit des poids lourds, pour raisons de santé* ».

- **La qualité de l'air et la santé**

La pollution atmosphérique liée au trafic routier constitue une nuisance soulevée fréquemment dans les contributions du public : « *il y a la pollution de l'air avec toutes les particules fines des gaz d'échappement* » et devient pour ce dernier de plus en plus inacceptable : « *peut-on accepter [...] de respirer de plus en plus de diesel ?* »

Cette pollution se traduit très concrètement sur le bâti des habitants : « *nous sommes soumis à une pollution importante liée au trafic, très visible à l'état de notre façade (noircie) et de nos fenêtres (en permanence opaques)* », et constitue un désagrément majeur pour ces derniers, un habitant juge même qu'il est : « *impossible d'aérer nos maisons tant la qualité de l'air sent les pots d'échappement.* ».

La lecture par le public des données disponibles en la matière, qui se fonde sur l'étude ATMO (éco-organisme en charge de la surveillance de la qualité de l'air dans la Région Grand Est) sur la qualité de l'air à Bourgogne, réalisée sur une durée de trois ans et sortie en 2018, a montré que les concentrations moyennes en PM10 (particules fines) au niveau des sites de « Bourgogne » et « Reims-Jean d'Aulan » sont du même ordre de grandeur.

Plus précisément, un membre d'un collectif a fait part à plusieurs reprises de son interrogation quant au rapport entre le nombre de véhicules et le degré de pollution, ayant constaté un niveau de pollution aux particules fines (PM10), identique à Bourgogne-Fresne et dans un secteur de l'agglomération rémoise : « *comment une circulation 5 à 10 fois moindre que celle de l'avenue de champagne, peut émettre le même niveau de pollution et ceci tout au long de l'année ?* ».

Il souligne de surcroît l'existence de pics de pollution et, notamment, un pic de dangerosité au-dessus de 80 microgrammes : « *des taux de recommandation dépassés plusieurs fois ainsi qu'un seuil d'alerte de 80µg/m³. Et pourtant nous sommes « à la campagne !* »

Cette pollution n'est pas visible mais les professionnels de santé s'interrogent depuis longtemps sur sa dangerosité, parce qu'ils rencontrent beaucoup de personnes avec des problèmes respiratoires même si aucune étude scientifique n'est venue démontrer localement un lien de corrélation.

Par conséquent, des participants estiment qu'il faudrait refaire une étude sur la qualité de l'air ou remettre à jour celle existante car elle date de plus de 7 ans et est, selon eux, dépassée, notamment avec les évolutions climatiques.

D'avantage, certains participants considèrent qu'il est extrêmement important de tenir compte de cette pollution, pour la santé de la population, dans la prise de décisions : « *pourquoi la problématique de la pollution, capitale sur la santé n'est pas mise en avant pour prendre des décisions ?* » et renvoie les élus locaux à leurs responsabilités : « *la santé de la population est en jeu et c'est un enjeu majeur que les décideurs doivent prendre en compte. C'est de leur responsabilité* » car : « *la santé de la population ne peut passer par pertes et profits* ».

Face à ces demandes et interrogations sur cet enjeu de premier ordre, la CUGR a souligné 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* ».

En effet, la CUGR précise que pour une même concentration en PM10, le type de pollution peut être différent car les types de particules ou les sources d'émissions sont multiples, d'origine naturelle ou anthropique, par exemple dans le cas de Bourgogne, il est possible que la source soit aussi agricole, domestique ou industrielle alors qu'à Reims, elle serait peut-être plutôt liée au trafic routier.

Elle a précisé en réunion publique, que l'étude ATMO mentionne une concentration moyenne en PM10 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, confirmant ainsi sur ce point la contribution du public.

Par ailleurs, le Département a expliqué que l'amélioration du parc de poids lourds a permis de diminuer la consommation en carburant et donc les émissions de gaz à effet de serre.

Concernant l'impact sur la santé, les porteurs de projet ont reconnu l'importance de cette question et ont indiqué qu'il pourrait être envisagé une analyse plus fine de l'étude ATMO et que : « *dans les enseignements qui seront tirés, une réponse sera apportée sur la réalisation ou pas d'une étude complémentaire sur ce sujet* ».

A titre complémentaire certains participants ont également évoqué l'existence de nuisances olfactives : « *à maintes occasions des odeurs nauséabondes qui se dégagent au passage de certains camions benne et cependant bâchés* ».

L'ensemble de ces nuisances sont vécues selon un participant comme des « agressions de toute nature », dénotant ainsi le degré d'exaspération vis-à-vis de celles-ci.

Le pôle agro-industriel, 1^{ère} cause mentionnée de la situation actuelle

La plateforme agro-industrielle est en toute logique, considérée par les habitants comme la première responsable de la situation actuelle et donc des nuisances subies par ces derniers.

Toutefois, cette affirmation première se doit d'être quelque peu nuancée, au vu du contenu des contributions car le pôle agro-industriel n'est pas perçu que dans sa seule dimension négative.

La critique du développement de la plateforme agro-industrielle

Le développement du pôle agro-industriel de Pomacle-Bazancourt est perçu par l'immense majorité des habitants comme la principale cause de l'augmentation du trafic routier dans les villages environnants : « *car c'est bien là le résultat de la transformation des terres agricoles au bénéfice de l'industrie que relève le débat sur la nécessité de contourner les villages, directement frappés par cette industrialisation empirique et galopante !* ».

Des participants ont souligné que, au fil des ans, le pôle agro-industriel s'est considérablement développé : « *au fil des années, des décennies, le pôle agro-industriel a grossi, grossi, grossi* », un développement qui semble sans fin : « *nous voyons le pôle agro industriel de Pomacle-Bazancourt se développer de façon exponentielle* ».

Or ce développement apporte des avantages mais aussi des nuisances : « *Nous subissons les conséquences du développement du, des sites du secteur* », notamment celles liées aux camions

traversant les villages, *« trafic qui, est-ce utile de le rappeler à nouveau, découle directement et intrinsèquement, de la plateforme de Bazancourt-Pomacle »*.

Un habitant a fait état que le projet de déviation était en discussion depuis de nombreuses années. À l'époque, le trafic traversant les villages était déjà important, mais depuis, de nombreuses nouvelles exploitations se sont installées, telles que les biomasses, les pellets et les biocarburants, ajoutant un nombre significatif de camions supplémentaires sur la route.

Un autre participant a tenu à rappeler que les usines se sont installées auprès des maisons des habitants et non l'inverse. Il a également mentionné que lorsqu'il s'était installé à Boult-sur-Suippe il y a 35 ans, il n'y avait qu'une sucrerie de taille moyenne, et la vie était beaucoup plus calme.

La concentration des activités industrielles sur un secteur géographique précis, suscite la critique des habitants : *« notre zone rurale se transforme en zone industrielle qui n'en finit pas de s'agrandir »* notamment quant à la perte du patrimoine agricole : *« le patrimoine agricole, qui a toujours été vertueux et qui fait vivre des exploitations agricoles et leur famille, glisse, inexorablement vers l'industrialisation »*, à la fois comme politique d'aménagement du territoire : *« cette "dynamique" industrielle va encore, et encore s'étendre, concentrée tout particulièrement sur notre territoire, au Nord de Reims, au plus près de nos villages !!! »* mais aussi comme politique d'entreprise.

Ainsi les choix opérés de restructuration de leur outil industriel par les grands groupes sont aussi mis à l'index : *« tout a vraiment commencé en 2008 quand la sucrerie de Guignicourt a fermé, ce qui a eu pour résultats de voir toute sa production passer par Bourgogne (jusqu'à 200 camions/heures : betteraves et citerne de sucre « rapatriées » dans les silos de Guignicourt, et autres)»,* la politique du groupe sucrier étant plus particulièrement visée : *« la Sucrerie de Bazancourt n'avait pas la productivité qu'elle a aujourd'hui. La fermeture d'autres sucreries a joué un rôle de concentration de l'activité sur le site de Bazancourt »*.

Ils pointent la responsabilité des élus dans ce choix d'aménagement : *« contrairement aux propos tenus par nos élus, ce ne sont pas les riverains qui ont décidé l'implantation de ces usines et industries, aux portes de nos villages, mais bien là le contraire ! »*.

La responsabilité du secteur agricole et des propriétaires fonciers est également soulevée : *« Et pourtant, les organisations et fédérations agricoles ne font rien pour ralentir la progression constante et gourmande en terres agricoles au bénéfice de l'industrie : c'est un paradoxe ! »*

Les habitants formulent une exigence forte d'arrêt de cette logique : *« STOP mesdames et messieurs les décisionnaires, vous rendez-vous réellement compte de ce que devient et va devenir demain, notre condition de vie à la campagne : bien sûr que non ! »*, dès lors que les conditions liées aux infrastructures et aménagements adéquats ne sont pas réunies : *« plus aucune implantation d'entreprises et d'usines ne peut être envisagée sur notre territoire sans avoir réalisé le contournement des villages et sans s'engager à respecter leur éloignement et leur intégration dans le milieu paysager !!! »*

Cette responsabilité des élus se conjugue avec un sentiment d'abandon, d'être un territoire « sacrifié » au profit de l'activité industrielle : *« pourquoi l'activité du pôle est toujours favorisée, sans que soient résolues les nuisances existantes depuis 30 ans »* mais au détriment de ses habitants : *« rien ne semble arrêter la progression, rapide et incessante, par l'extension et l'implantation de la plaque industrielle, qui, hélas, prévaut au détriment de la qualité de vie, en milieu rural, de la population »*.

Or notamment selon les collectifs, le développement économique ne doit pas primer sur les autres intérêts : *« non, l'Economique ne doit pas l'emporter sur l'Humain ! »*

Au surcroît, le degré d'acceptabilité se réduit avec le temps : *« la question devrait pourtant se poser plus clairement : jusqu'où la population est-elle prête à accepter et devoir supporter la*

transformation du paysage rural et de son environnement naturel, jusqu'où le sacrifice de terres agricoles, nourricières, au bénéfice de l'industrie et de l'État, n'est-ce pas « l'arbre qui cache la forêt » ?? ! »

Le pôle industriel : un atout économique sous conditions

Le public n'a pas adopté un regard uniquement négatif sur le pôle agro-ressources car il est conscient qu'il constitue un atout économique pour le Grand Reims

En effet, si le phénomène de concentration d'établissements industriels sur un secteur géographique précis, générateur de nuisances pour les habitants, est largement critiqué, la nature et les externalités positives du pôle agro-industriel ne sont pas réellement remises en question comme le mentionne un contributeur : *« personne ne remet en cause le pôle IAR de Bazancourt Pomacle sur le plan du développement économique, sa recherche et innovation. Il participe à la création d'emplois et à la notoriété européenne de la Région et du Grand Reims ».*

Un participant mentionne ainsi concernant la croissance du pôle industriel que : *« l'on peut s'en réjouir d'un point de vue économique »* alors qu'un autre précise : *« le pôle agro-industriel a considérablement grossi, apportant des avantages économiques et des emplois ».*

Ainsi selon l'un des participants, le pôle agro-ressources est : *« véritable atout économique de notre territoire d'industrie, pourvoyeur d'emplois et de richesse économique ».*

L'une des associations de protection de l'environnement tient à préciser : *« nous ne sommes pas opposés au développement industriel mais demandons seulement à ce que les villageois et villageoises, que nous représentons dans notre association, puissent vivre dans de bonnes conditions ».*

Un autre contributeur confirme cette vision duale et non uniciste : *« Je suis donc favorable à la mise en place d'un contournement rapidement pour permettre de soulager nos villages tout en gardant l'activité économique ».*

En réponse, les maîtres d'ouvrage partagent le point de vue du public et expliquent : *« Vous mettez en avant l'équilibre nécessaire entre le développement économique et le maintien d'un cadre de vie agréable. C'est l'un des enjeux de la démarche en cours. ».*

En effet, l'ensemble des élus ont rappelé leur attachement au développement économique du territoire et à ses externalités positives comme la croissance du nombre d'habitants qui permettent notamment de maintenir les écoles ou la place de la halte ferroviaire de Bazancourt, qui est la plus fréquentée du Grand Est grâce à la présence de la plateforme industrielle.

Le conseiller départemental du canton de Bourgogne-Fresne pour sa part, a insisté sur le fait que ce projet n'est pas seulement un projet d'aménagement routier, mais aussi un projet pour soutenir le développement économique du territoire.

Il a rappelé que la zone industrielle de Bazancourt-Pomacle a été reconnue comme une zone prioritaire clé en main au niveau national et souligné que le développement économique est nécessaire à la vitalité des territoires, mais qu'il doit être réalisé de manière responsable pour ne pas sacrifier la qualité de vie des habitants.

Le manque d'anticipation

En réalité, ce qui est essentiellement critiqué par les habitants, c'est l'absence d'anticipation des conséquences du développement de la plateforme industrielle sur leur cadre de vie : *« il a été autorisé l'extension de la plaque industrielle de Bazancourt-Pomacle, sans pour autant travailler, en amont, sur les conséquences négatives quant à l'environnement en milieu rural, pour les riverains de cette plaque »*, et cela plus particulièrement en matière d'infrastructures : *« quand on*

parle de développement industriel, le sujet des infrastructures s'impose car le niveau des nuisances s'accroît dont le trafic routier est partie prenante ».

Les participants en font un principe général : *« une création d'un centre industriel et son développement doivent être entourés de voies d'approvisionnement adaptées pour éviter tous dangers humains et destructions matérielles »,* et s'interrogent : *« Pourquoi bâtir des usines avant les infrastructures ? »*

La question est d'autant plus présente par rapport à leur territoire : *« il est inconcevable de multiplier les industries sur la plateforme de Bazancourt Boulton sur Suippe sans d'abord penser à faire la déviation »,* rappelant leur position précédente mais dès lors que les conditions en la matière sont remplies : *« L'industrie lourde, c'est bien pour la région à condition qu'il y ait des infrastructures adaptées, comme par exemple ce qui s'est fait dans la région de Fos sur Mer ».*

Ainsi selon un participant, si la déviation avait déjà été réalisée : *« il n'y aurait pas eu de refus des villageois et des communes au développement de celle-ci ».*

Les habitants souhaitent que cette approche en amont, prévaille pour l'avenir : *« avant d'agrandir une zone industrielle ou penser à créer une ZAC il faut penser à faire les infrastructures routières adéquates ».*

Les maîtres d'ouvrage ont rappelé qu'à l'origine en 2012, le SMNR avait lancé l'étude d'une déviation d'ensemble mais que le tronçon RD 74/RD 966 avait été rejeté localement, ce qui n'a permis la réalisation que du premier tronçon, qui toutefois a commencé à répondre aux problématiques, et que le projet de déviation proposé aujourd'hui vise toute à la fois à réduire les nuisances et à améliorer la sécurité et l'accessibilité à la plateforme industrielle.

L'implication des industriels dans la solution

Les habitants attendent un effort de la part des industriels de la plateforme ainsi, selon un contributeur : *« les industriels devraient pourtant participer à l'effort collectif et s'engager à réduire drastiquement le flux de circulation de poids lourds sur les routes (exemple : exploitation du fret ferroviaire) [...] permettre des aménagements : paysagers, routiers... ».*

En réponse, les industriels ont lors de l'atelier entreprises, explicité les actions qu'ils ont déjà engagées pour réduire les nuisances générées par leurs activités et les éventuelles limites de celles-ci.

Ainsi afin de répondre aux attentes des riverains quant à l'intensité du trafic, le groupe sucrier a essayé d'interrompre les transports de betteraves une journée dans la semaine, le dimanche, et la nuit durant une semaine mais les transports qui ne se font pas la nuit sont rebasculés en journée, ce qui limite l'effet de ces reports dans le temps.

En effet, le nombre de passages quotidiens oblige à lisser sur 24 heures, même si on essaie de limiter les transports la nuit.

Par ailleurs, le projet de reconquête urbaine du quartier industriel dit « port Colbert » à Reims, oblige Cristal Union à rechercher de nouvelles solutions de stockage de sucre et de sirop, sur des superficies de plusieurs hectares, en particulier vers la ZAE « des Sohettes », ce qui pourrait contribuer à la réduction du nombre de rotations de poids lourds.

Dans ce cadre, des réflexions sont conduites pour transporter les co-produits d'un autre acteur de la plateforme industrielle servant de matières premières au groupe sucrier via une canalisation enterrée.

Les entreprises ont confirmé leur volonté de recourir davantage au transport ferroviaire, qui par exemple représente aujourd'hui 16% du volume de sucre expédié mais les contraintes sont

importantes en raison de la nature des matériaux transportés, des silons disponibles offerts par SNCF Réseau mais également des distances parcourues.

En effet, le site de Bazancourt fait peu d'expéditions à longue distance alors que le transport ferroviaire est compétitif par rapport au transport routier sur les longues distances.

Au titre de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre, de nouveaux carburants sont testés et utilisés comme le HVO à base d'huiles usagées mais ils ne sont pas compétitifs actuellement car la fiscalité n'est pas favorable alors même que les constructeurs n'investissent plus sur les moteurs thermiques.

Enfin, la sucrerie a confirmé qu'elle n'imposait pas de rendement aux transporteurs, et que la « charte betteravière » était désormais bien intégrée dans leurs pratiques par ses différents signataires.

Les maîtres d'ouvrage ont considéré pour leur part, au sujet des entreprises que : *« il est nécessaire de prendre en compte les efforts qu'elles ont entrepris (amélioration des rotations, signature de la charte, passage aux 44 tonnes permettant de diminuer le nombre de rotations...) »*.

La déviation condition sine qua non à la réalisation de la ZAC

Le projet de création de la ZAC de bioéconomie ne fait qu'accentuer les interrogations et les inquiétudes du public.

Ainsi une intervenante a exprimé des préoccupations concernant l'extension de la ZAC aux portes des villages car elle s'inquiète de 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 »*.

En réponse, la CUGR a indiqué que l'élargissement du périmètre de la ZAC s'explique par la réintégration d'une parcelle en vente, permettant ainsi au Grand Reims de contrôler son utilisation future mais que cela ne constitue pas : *« une extension de la ZAC à proprement parlé »*.

Cette préoccupation se conjugue à une absence de compréhension de la création de la ZAC : *« alors que, situé sur les communes proches (Isles sur Suippe, Lavannes, Pomacle et Warmeriville, il existe déjà une zone dédiée à la bioéconomie d'une surface de 62 hectares (bioeconomy park des Sohettes), avec une desserte directe sur l'A34, et ce, depuis ++ de 10 ans, avec tous les réseaux et voies déjà créés : cherchez l'erreur ? »*.

Les maîtres d'ouvrages ont eu à rappeler que le projet de ZAE des « Sohettes » relevait de la compétence de la CCI alors que l'aménagement de la ZAC est de la compétence communautaire du Grand Reims et qu'au surcroît, cette ZAE serait déjà assez largement précommercialisée et offrirait donc une réserve foncière réduite à court/moyen-terme pour l'implantation de nouvelles entreprises.

De plus, des habitants s'inquiètent également de l'ampleur du développement des implantations industrielles en dehors du périmètre de la ZAC : *« toutes les implantations qu'il pourrait y avoir en dehors de la ZAC mais aussi autour des villages »*.

Dès lors, de nombreuses contributions mettent en avant le risque d'une aggravation du trafic routier et des nuisances qui en découleraient en cas de création de la ZAC de bioéconomie, à l'instar d'un habitant qui a souligné qu'une absence de déviation en cas de création de la ZAC entraînerait une multiplication par cinq des nuisances.

Les maîtres d'ouvrage ont reconnu ces préoccupations, se sont engagés à les prendre en compte dans la planification et la mise en œuvre des projets futurs, et ont rappelé qu'une concertation dédiée au projet de ZAC était en cours pour discuter de ces questions.

De plus, ils ont précisé que : « *la nature des entreprises envisagées concerne davantage l'industrie de pointe et l'innovation et non l'industrie lourde* ».

Les inquiétudes exprimées se concentrent fort logiquement sur l'augmentation automatique du trafic routier : « *Ce développement a ajouté un certain nombre de camions supplémentaires sur la route et demain la ZAC va en ajouter* », et sur la capacité des infrastructures actuelles à absorber ce surplus de circulation : « *nos routes ne peuvent plus supporter cette circulation intense qui va s'aggraver avec l'agrandissement de la plateforme.* »

En réponse, les maîtres d'ouvrage ont indiqué que les modèles de prévision de trafic montrent comme cela figure dans le dossier de concertation, et suivant une prévision théorique, une augmentation générale du trafic de 3,5 % en 2027 par rapport à 2021 (9,5 % pour les poids lourds) et de 13 % en 2042 (37 % pour les poids lourds), même sans la réalisation de la ZAC.

Un autre participant a insisté sur le fait que la création de la ZAC nécessite des infrastructures routières adaptées : « *Pour la déviation si création d'une ZAC, il faut les infrastructures routières qui correspondent* ».

Les maîtres d'ouvrage ont répondu que l'impact au niveau du trafic de la création de la ZAC : « *est estimé à une augmentation de 5 et 10% en moyenne de poids-lourds en plus sur l'ensemble du territoire, et plutôt orienté vers l'A34* ».

Toutefois un contributeur conteste quelque peu ce chiffre d'augmentation car il estime que le chiffre de 10 % de trafic PL supplémentaire annoncé est certainement un chiffre sous-estimé.

Par conséquent, de nombreuses contributions mettent en avant le refus catégorique de la réalisation de la ZAC sans la réalisation en parallèle de la déviation, comme l'indique une contributrice qui exprime un sentiment très majoritaire : « *il n'est pas entendable par les habitants des villages concernés qu'une nouvelle ZAC s'implante et que la déviation ne soit pas mise en place* ».

Cette position est confirmée par l'une des associations de protection de l'environnement : « *la réalisation d'une déviation est un préalable indispensable avant tout autre développement de la zone agro-industrielle de Pomacle-Bazancourt* ».

En majorité, le public priorise chronologiquement la réalisation de la déviation : « *pas de ZAC avant la mise en service de la déviation* », par rapport à celle de la ZAC : « *il est indispensable que cette déviation soit faite et en urgence avant l'implantation de la ZAC* » car selon lui, il a un ordre logique de réalisation dans ce sens : « *faisons les choses dans l'ordre et avec bon sens* ».

Un participant résume la position très majoritaire par une maxime simple et claire : « *pas de ZAC sans déviation !* ».

Ce à quoi les maîtres d'ouvrage répondaient prudemment : « *Concernant le calendrier des deux projets, s'ils se faisaient, la ZAC serait mise en service avant la déviation, mais elle se développerait progressivement.* » sachant que depuis cette réponse, le projet de ZAC est ajourné comme expliqué ci-avant dans le bilan.

D'autres contributions lient les deux projets dans leur réalisation, en s'inquiétant de l'absence de création de la déviation en cas de non-réalisation de la ZAC : « *sommes-nous certains que la déviation sera construite même si la ZAC ne voit pas le jour ?* »

Les porteurs de projet ont répondu que les problématiques découlant du trafic routier lié au pôle agro-industriel, préexistent à la création de la ZAC et que le projet de déviation vise à y répondre indépendamment de la réalisation de cette dernière.

Ils ont précisé que bien que les deux concertations aient lieu dans une temporalité proche, ils n'ont pas souhaité lier les deux projets dans une concertation unique qui aurait pu avoir comme conséquence que si l'un des deux ne se réalise pas, l'autre non plus.

Or la situation actuelle du projet de ZAC est venue confirmer ce risque, qui a donc été évité au profit de la réalisation de la déviation.

Dans tous les cas de figure, le public souhaite la réalisation de la déviation quelle que soit l'évolution du projet de ZAC : « *Il est grand temps que la déviation soit mise en place, avec ou sans la création de la ZAC Bioéconomie* »

Certains contributeurs souhaitent même uniquement la réalisation de la déviation, sans création de la ZAC : « *oui à la contournante mais pressons et sans accepter la ZAC* ».

Les maîtres d'ouvrage ont rappelé que : « *le calendrier prévisionnel amène à ce jour [...] à un démarrage des travaux en 2028 et une mise en service en 2030, si les conditions de réalisation sont réunies* ».

Les participants veulent également que la déviation bénéficie du même traitement juridique que la ZAC à savoir qu'elle fasse l'objet comme elle d'une Déclaration d'Utilité Publique par l'Etat.

Il est rappelé que mention est faite de la DUP dans le calendrier du projet figurant dans le dossier de concertation.

Par ailleurs, les maîtres d'ouvrage ont précisé qu'une éventuelle DUP : « *ne pourra intervenir qu'une fois décidée la poursuite du projet et qu'elle n'implique pas en soi automatiquement le recours à l'expropriation, les acquisitions foncières pouvant se réaliser à l'amiable* ».

En outre, le public rejette l'argument de l'artificialisation de terres agricole comme pouvant être opposé à la création de la déviation, au regard de l'emprise de l'opération d'aménagement à caractère économique : « *on nous a dit aussi qu'il fallait 24 hectares pour faire la route, on était bien prêt d'en acheter 90 pour faire la ZAC* ».

Enfin, les participants jugent que la réalisation de la déviation sera profitable à tous les acteurs : « *la déviation [...] est nécessaire et indispensable, tant pour les populations concernées que pour les industriels.* », et facilitera l'acceptabilité par les habitants des futurs développements de la plateforme agro-industrielle : « *la création de cette déviation rendra plus acceptable le développement de la ZAC sur la plateforme Bazancourt - Pomacle car il ne sera pas craint par les riverains de voir une augmentation du trafic poids lourds dans leurs communes* ».

Ils en concluent donc que la déviation apportera un bénéfice mutuel : « *une déviation souhaitée de tous, pour le confort et la sécurité de tous !* »

Ainsi, le développement du pôle agro-industriel de Pomacle-Bazancourt est clairement identifié comme la première cause de l'augmentation de la circulation routière. Les contributions des habitants montrent une demande unanime pour que des mesures soient prises rapidement pour atténuer les nuisances générées, notamment par la réalisation de la déviation avant toute autre expansion industrielle.

Et ce d'autant plus, que les premières améliorations ou solutions apportées, présentent une efficacité limitée selon les habitants.

Les effets limités des premières améliorations ou solutions déjà apportées

L'amélioration de la voirie existante dans les villages et les effets du 1^{er} tronçon

- **L'amélioration de la voirie dans la traversée des villages (chicanes, écluses, enrobé acoustique)**

Les Communes, en lien avec le Département de la Marne, ont déjà apporté des améliorations à la voirie existante, décrites par ailleurs dans le présent bilan.

Cependant, le public considère globalement que ces différents aménagements ont une efficacité limitée, voire sont contre-productifs pour certains aspects ou dans certaines situations.

Il en est ainsi des récentes écluses installées dans la traversée des villages qui n'ont pas apporté les améliorations escomptées selon un habitant de Fresne-les-Reims, qui a constaté que les nuisances sonores et les vibrations dans les maisons se sont aggravées depuis la création de ces dernières : *« nuisances sonores, vibrations dans la maison, depuis la pose des écluses toutes ces nuisances se sont amplifiées !!! »*

Il suggère a contrario un autre type d'aménagement selon lui plus efficace : *« je pense qu'un feu tricolore qui se déclenche au-dessus de 30km/h aurait été plus judicieux »*, sans être démenti en réunion publique par l'un des responsables du Pôle Routes et Mobilités qui croit en l'efficacité de ce type de dispositif en évoquant notamment la notion de « feu récompense ».

Un autre habitant témoigne dans le même sens : *« les nuisances sonores ont augmenté avec l'aménagement sécuritaire effectué récemment par le département de cette rue (D30) et ceci à cause des redémarrages des différents véhicules dont leur croisement a été rendu plus difficile »*.

De plus, selon les habitants les équipements mis en place ne sont pas respectés dans leur usage notamment par les poids lourds qui : *« respectent déjà, pas les aménagements en place aujourd'hui, forcent même le passage au niveau des chicanes... »*.

Toutefois certains participants reconnaissent un gain de sécurité offerts par ces aménagements mais celui-ci est compensé négativement par l'aggravation d'autres nuisances comme le souligne un habitant : *« nous avons gagné en sécurité mais perdu en pollution sonore et en qualité de l'air »*.

En effet, le public souligne sans surprise que les infrastructures existantes ne permettent pas de réduire efficacement ni les nuisances sonores ni les pollutions causées par le trafic intense des camions.

Les maîtres d'ouvrage conviennent que si les aménagements réalisés contribuent à une amélioration de la situation dans la traversée des villages, en particulier du point de vue sécuritaire, et qu'à ce titre d'autres travaux sont encore programmés, y compris si la déviation se réalise, leurs effets sont toutefois limités notamment sur les autres nuisances évoquées par les participants, c'est la raison d'être, à partir d'un constat partagé, du lancement de la concertation sur le projet.

Cependant, une amélioration fait globalement exception à cette critique sur l'efficacité, celle de la pose d'un enrobé acoustique comme en ont témoigné positivement dans la presse locale, certains riverains des sections de voies qui en ont bénéficié.

Dès lors, un membre de l'un des collectifs s'inquiète du retard pris dans la réalisation de cette amélioration sur de nouvelles sections de voirie, faute de budgétisation.

Le directeur du Pôle Routes et Mobilités a confirmé le retard des travaux de mise en place d'enrobés acoustiques, lié aux difficultés financières du Département. Il indique qu'ils auront bien

lieu car le marché public est désormais notifié mais sont reportés au printemps 2025 après la campagne betteravière.

▪ Les effets du 1^{er} tronçon

Le public reconnaît avec satisfaction l'utilité de la réalisation du premier tronçon qu'il emprunte comme usager et qu'il juge « très utile », et ses effets positifs comme le souligne un habitant qui indique qu'à 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 ».*

A l'inverse les participants viennent également conforter les résultats des études conduites par le département, quant au report du trafic sur les autres communes.

Tel est le sens de la contribution d'une habitante de Boulton-sur-Suippe : *« cela ne s'est pas arrangé avec la mise en place de la nouvelle liaison RD74-RD31 (D20A), celle-ci ayant déporté la circulation dans notre rue »*, conforté par un habitant de la même commune : *« le trafic routier a été dévié sur mon village après la mise en circulation de la 1^{ère} portion de déviation au bénéfice des villages de Pomacle et Bazancourt ».*

Ceci a été confirmé par un représentant de l'une des associations de protection de l'environnement, qui a tenu à souligner en réunion publique que : *« si certains villages ont effectivement bénéficié d'une baisse de trafic, il a renvoyé des nuisances vers d'autres communes ».*

La position des maîtres d'ouvrage sur cet aspect se trouve résumée dans l'intervention du premier vice-président de la Communauté Urbaine lors de la réunion publique d'ouverture, qui a considéré que : *« 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 ».*

La charte betteravière et les arrêtés municipaux

Tout d'abord, un habitant de Boulton-sur-Suippe a proposé de renommer la charte betteravière en "charte des pondéreux", argumentant que cela permettrait d'impliquer tous les acteurs de la plateforme agro-industrielle de Bazancourt-Pomacle et pas seulement la sucrerie, souvent pointée du doigt. Il estime que cette démarche favoriserait une gestion plus équilibrée des responsabilités.

Les maîtres d'ouvrage, représentés par un conseiller communautaire délégué aux relations avec le Conseil de développement et la société civile et maire d'Auménancourt, a confirmé qu'une nouvelle charte est effectivement en cours de rédaction et qu'elle s'appellera "charte des pondéreux".

Le conseiller a souligné que cette charte vise à impliquer l'ensemble des acteurs concernés par le trafic routier et non plus uniquement la sucrerie, pour l'amélioration du cadre de vie des habitants du secteur et de la coexistence avec l'industrie sur un même territoire.

Cette nouvelle charte a donc vocation à être signée par la grande majorité des entreprises de la plateforme agro-industrielle et par les transporteurs, directement ou via leurs organisations représentatives.

En effet, conscientes des impacts de leurs activités en termes de flux et de nuisances routières, les entreprises souscrivent pleinement à l'extension de la charte betteravière à certaines d'entre elles, au travers de la prochaine charte des pondéreux.

Au sujet de la charte existante, le public formule des critiques dans son application comme le fait, évoqué précédemment, que des camions circulent en convois pendant la campagne betteravière alors que cela est proscrit par la charte.

De plus, l'un des collectifs a souligné l'inefficacité de certaines mesures mises en place dans le cadre de la charte betteravière comme la possibilité de téléphoner pour signaler une infraction par les camions.

En effet, selon ce dernier beaucoup d'habitants l'ont fait depuis 3 ou 4 ans, mais ont constaté que les effets ne duraient que 24h et par conséquent : « beaucoup d'habitants ont cessé de téléphoner au vu de l'inefficacité de cette mesure estimant qu'il ne s'agissait que de « mesurette ».

Les maîtres d'ouvrage restent persuadés de l'utilité de la charte et d'une bonne application grandissante de cette dernière, ce qui est confirmé par les entreprises signataires.

Enfin, 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.

Le directeur du Pôle Routes et Mobilités lui a confirmé 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.

Une autre habitante de Bourgogne-Fresne a exprimé ses inquiétudes concernant la pleine mise en œuvre de ces arrêtés, notant que même si des arrêtés communaux existent, ces interdictions ne sont pas suffisamment visibles sur les panneaux ou sur les applications de navigation comme Waze.

En réponse, le Maire de Bourgogne-Fresne a précisé 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, Boulton-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 la pose de panneaux.

A défaut, la Commune de Bourgogne pense à apposer ses propres panneaux à l'entrée de son territoire, le maire d'Auménancourt indique que sa commune pourrait en faire de même.

L'exigence de réalisation de la déviation

Le public a fait part de multiples reprises dans ses contributions, de sa demande de réalisation de la déviation, à tel point qu'elle est devenue une exigence de sa part vis-à-vis des décideurs publics locaux confirmant ainsi l'attente forte des habitants qui était mentionnée dans le dossier de concertation.

Tout d'abord, les habitants soulignent le long délai d'attente trop long à ses yeux : « *la déviation souhaitée par la population depuis 30 ans* », de la réalisation de la déviation : « *je vous rappelle que cette voie de contournement avait déjà été prévue en communauté de communes (CCBB) il y a déjà plus de 15 ans !!! Une seule partie a été construite pour contourner Pomacle. Nous attendons depuis tout ce temps !* ».

Un habitant de Bourgogne-Fresne rappelle l'ancienneté de la demande et de l'action des riverains concernant l'amélioration de la situation : « *déjà en 2010, nous, riverains de la D30 avons réalisé une pétition signée par près de cinquante personnes pour alerter les pouvoirs publics (Maire ; Préfet)*

sur nos conditions de vie lamentables et d'un autre âge, sans qu'il y ait de véritable réponse à notre immense désarroi ».

Le retard pris dans la réalisation de la déviation, par rapport aux premières études de 2011, est peu compréhensible par le public : *« je ne comprends d'ailleurs pas que depuis qu'on en parle, cette déviation n'ait pas été étudiée et réalisée ».*

Certains participants formulent non sans humour et causticité un espoir de réalisation de la déviation à moyen terme : *« salutations distinguées de la part de "jeunes" retraités qui souhaiteraient connaître la déviation de leur vivant ... »*

Les habitants font part d'une absence d'écoute et de prise en compte de leurs problèmes de la part des décideurs politiques : *« il serait grand temps que les décideurs entendent que les riverains vivent un calvaire avec tous ces camions »,* et ressentent un sentiment d'injustice : *« La population rurale compte donc si peu, aux yeux des gens qui les ont élus ? »,* au point qu'ils se sentent abandonnés par la communauté urbaine : *« sommes-nous les oubliés du Grand Reims ? »*

Ils rappellent leur demande récurrente : *« nous ne cessons de réclamer : + de considération, + de respect ».*

L'absence de réponse forte, c'est-à-dire d'avancée dans la concrétisation du projet de déviation, génère à terme au sein du public, une perte de confiance dans les institutions : *« élu en 2020 au conseil municipal j'ai contacté le conseil général ; le député de l'époque, pour qu'ils appuient notre demande de déviation, mais là encore, aucune avancée concrète, ce qui me fait désespérer de nos institutions ».*

Et ce d'autant plus, quand des promesses ont été faites en la matière mais non tenues à ce jour, ce que regrette un participant : *« La promesse de déviation a été faite pour que la population accepte la construction du méthaniseur de Bourgogne-Fresne : "acceptez le méthaniseur et vous aurez la déviation". Nous avons le méthaniseur, mais la déviation est toujours un projet qui peut rester encore longtemps dans son carton. [...] On sait désormais ce que valent les promesses, surtout en période électorale, elles n'engagent que ceux qui y croient ! »*

Certains intervenants avancent une double explication : *« ce projet pourtant vital pour protéger les populations du canton n'a pas l'aval des politiques, ni des industriels... ».*

Et ce déséquilibre de poids entre les acteurs serait même pour un participant, présent dans le processus de concertation : *« dans cette concertation il y a effectivement une réflexion axée sur tous les acteurs mais je n'ai pas vraiment l'impression que la prise en compte des impacts pour l'ensemble des acteurs soit bien prise en considération. Le pôle industriel, les quelques agriculteurs et les milliers d'habitants. Le nombre d'habitants est certainement sous représenté ».*

A l'inverse, d'autres contributeurs font tout de même confiance au final aux représentants des collectivités locales pour la réalisation du projet : *« je compte sur nos élus pour cela ! »*

Les maîtres d'ouvrage ont indiqué en réponse que : *« la saisine volontaire par le Département et le Grand Reims de la Commission nationale du débat public avec désignation d'un garant montre qu'il ne s'agit plus d'un "serpent de mer" mais constitue le début d'un processus qui pourra conduire lorsque l'opportunité du projet aura été confirmée, à une réalisation future de celui-ci ».*

Ils ont aussi tenu à rappeler que : *« La concertation vise [...] avec l'appui du garant de la CNDP, à favoriser le "aller vers" afin de toucher tous les publics notamment ceux qui se sentiraient le moins concernés ou auraient des réticences à participer à des réunions ou des ateliers »,* et à préciser que les différents événements programmés visaient à : *« sensibiliser un maximum de personnes sur le projet ».*

Malgré tout, face à cette attente et au sentiment d'absence de prise en compte réelle de leur situation, mûtinés probablement de ce sentiment d'injustice, certains habitants revendiquent un droit à la déviation : « *nous avons le sentiment que nos droits sont bafoués ! Au vu de la situation nous avons le droit à la déviation !* »

Le positionnement du public face au projet

Le projet considéré comme indispensable

Une partie du public s'est exprimée explicitement en faveur du projet : « *je veux que la déviation se fasse* » ou bien : « *il est très souhaitable que ce projet routier aboutisse à la réalisation du contournement des communes* ».

Par ailleurs, l'urgence de sa réalisation est également mentionnée : « *il est urgent, que ce projet de déviation voit le jour !* »

Certains habitants précisent même qu'il faut recourir sans hésitation à la DUP : « *je suis totalement favorable à la création de cette déviation. Il faut absolument faire une déclaration d'utilité publique.* »

Ces contributions témoignent de l'importance perçue de ce projet pour améliorer la qualité de vie, la sécurité et l'environnement des communes concernées, et viennent confirmer ce qui était apparu lors de l'étude de contexte concernant une attente forte de la population quant à sa réalisation.

Les habitants voient la déviation comme une nécessité, celle-ci est : " *indispensable pour notre cadre de vie, pour notre sécurité et celle de nos enfants* ".

Cette déclaration reflète le sentiment d'une partie de la population, qui voit dans le projet une réponse incontournable aux nuisances actuelles mises en avant également dans les contributions comme mentionné précédemment.

Un autre participant a déclaré : " *La contournante est une nécessité absolue pour améliorer notre cadre de vie et sécuriser les villages* ". Cette opinion souligne l'importance du projet pour la sécurité et le bien-être des habitants.

Ce que confirme une contributrice, qui a précisé que : " *le projet de contournement est indispensable pour éviter les camions dans le village et réduire les risques d'accidents en agglomération* ".

Certains habitants pensent que la réalisation du projet constitue une urgence vitale : « *la déviation des villages impactés par l'énorme trafic routier dû à l'extension exponentielle de la plaque de Pomacle-Bazancourt-Boult sur Suippe est un impératif pour la survie des populations exposées* » ; « *Cette déviation est vitale pour nous. Elle doit se faire A.B.S.O.L.U.M.E.N.T !* »

De plus, certains participants soutiennent aussi le projet, en pensant aux conditions de travail des chauffeurs des entreprises de transport : « *des conducteurs poids lourds pour lesquels des axes plus directs et leur permettant d'éviter des changements d'allure constants et des changements de direction pas forcément évidents dans les agglomérations rendrait leur travail plus serein* ».

Une personne semble résumer dans sa contribution, les principales raisons de ce soutien massif au projet :

« *Oui je suis favorable que ce projet de contournement des communes de Bourgogne-Fresne et Boult-sur-Suippe se réalise le plus tôt possible pour les raisons suivantes :*

1) *Pour la sécurité des habitants des deux communes ;*

- 2) Pour l'environnement afin de pouvoir respirer de l'air non polluée ;
3 Pour éviter de détériorer les routes ».

Enfin, un participant envisage même déjà un prolongement futur de la déviation : « *Je pense qu'il faut déjà penser à la possibilité d'une extension de cette route en direction de l'A26 (connexion possible A34-A26)* ».

Le projet soulève aussi des inquiétudes et interrogations

Malgré le soutien de nombreuses personnes ayant participé à la concertation, le projet suscite aussi quelques oppositions mais surtout quelques inquiétudes ou interrogations.

Ainsi, une contributrice s'oppose fermement au projet : « *Je suis totalement contre ce projet ! Nous allons dépenser beaucoup d'argent pour quasiment aucun intérêt mis à part réduire le passage des camions qui ne sont pas du tout un souci !* »

Certains participants considèrent que les camions ne représentent pas un souci majeur car ils font partie du dynamisme de la vie rurale et les nouveaux habitants devraient s'habituer à celle-ci, qui inclut leur passage.

Enfin, est aussi évoqué l'argument d'un gaspillage d'argent public : « *c'est même une honte de venir avec une telle proposition, de l'argent jeté par les fenêtres alors qu'il serait clairement mieux investi ailleurs !* »

La principale inquiétude porte sur l'avenir des quelques commerces existants à Bourgogne-Fresne et Boult-sur-Suippe.

Ainsi, un commerçant de Bourgogne, s'inquiète de l'impact potentiel de la déviation sur la fréquentation de son établissement. Il craint que la déviation ne réduise le flux de clients passant par le village.

Un autre participant s'interroge sur la survie des commerçants de Bourgogne après 2030. Il se demande comment les commerces locaux pourront subsister avec le détournement du trafic.

Le maire de Bourgogne-Fresne a rassuré sur l'avenir des commerçants en rappelant que le PLU prévoit une augmentation de la population, augmentant ainsi le nombre de clients potentiels. De plus, avec de meilleurs trottoirs, des places de stationnement sécurisées et moins de circulation, les habitants qui évitent actuellement les commerces par crainte, reviendront en partie vers eux.

Parmi les interrogations, figure celle d'un habitant de Saint-Étienne-sur-Suippe qui se demande si le trafic venant des Ardennes sera réellement déporté de sa commune. Il craint que les camions continuent à traverser Saint-Étienne pour rejoindre la nouvelle déviation via la RD274, voire que cet itinéraire devienne un itinéraire bis.

A ce sujet, le conseiller départemental du canton, a affirmé en réunion publique que les flux Nord-Sud continueront : « *il est vrai que ce contournement ne réglera rien aux flux qui arrivent de l'Aisne et qui descendent par Saint-Etienne* » mais que les flux Est-Ouest seront largement soulagés par le contournement. Il estime que les conducteurs privilégieront un itinéraire sécurisé et rapide à la traversée de plusieurs villages.

Un habitant de Fresne-les-Reims convient de l'utilité du contournement mais s'interroge lui sur le trafic poids lourds venant du Sud et de Reims.

Enfin, même si la déviation se réalise, les résultats des simulations de trafic résiduel sur les axes existants et le commentaire afférent des porteurs de projet dans le dossier de concertation, indiquent que pour l'ensemble des tracés 1 à 4, le trafic résiduel des poids lourds serait davantage

diminué avec : « *la mise en place de limitations de tonnage en traverse des villages, contraignant les poids lourds à emprunter la nouvelle liaison* ».

Au regard de cette invitation indirecte faite aux maires d'utiliser le moment venu, leur pouvoir de police de la voirie routière, un participant s'interroge : « *Est-ce que les maires de nos communes auront le pouvoir, par arrêtés municipaux, de contraindre les transporteurs à ne plus traverser les villages et à emprunter des axes routiers existants ?* »

Le lobbying des industriels étant puissant, il est fortement à craindre que leur « pouvoir » l'emporte sur la raison et sur la voix des maires et de leurs administrés (!)... ».

Face à cette interrogation, le directeur du pôle Routes et Mobilités du Département a confirmé que ces arrêtés sont effectivement de la compétence des Communes mais qu'une interdiction totale ne peut exister, il y a toujours des dérogations et que cela nécessite l'existence d'itinéraires de substitution.

La question du financement

Le public s'interroge, souhaite être rassuré et formule des propositions sur la question du financement du projet, qui lui paraît fort logiquement une question essentielle pour sa réalisation.

- **La demande d'assurance de financement du projet**

Le public souhaite savoir si : « *un engagement ferme du Grand Reims et du Département est possible sur le financement du projet* ».

Un participant pense que : « *l'élément financier est un élément bloquant dans le projet de liaison routière* », aussi afin d'être assuré de la réalisation du projet, le public demande à ce que le projet bénéficie : « *d'un financement ferme* ».

Et ce d'autant plus, qu'aux yeux des habitants, le financement de la déviation ne serait qu'un juste retour des choses : « *Pourquoi donc ne pas mettre la main à la poche, en utilisant l'argent ... de nos impôts, ce qui serait un simple retour sur investissement ?* »

Le public propose donc qu'une réserve de financement soit constituée progressivement par thésaurisation au sein du budget départemental, ainsi un membre d'un collectif suggère de : « *mettre dès aujourd'hui chaque année un 6ème du coût de l'opération de côté pour que, d'ici 2030, le budget soit disponible* », en référence au budget manquant actuellement pour la poursuite de la réfection de voirie avec un revêtement acoustique évoqué précédemment.

Sur la question du financement du projet, le Département a reconnu qu'il traversait une période financière difficile qu'il espère transitoire. Il précise que de manière générale : « *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* ».

Les porteurs de projet ont rappelé que le bilan de la concertation apportera aussi des réponses sur ce point d'ici quelques mois.

Toutefois les maîtres d'ouvrage ont indiqué lors de la première réunion publique via le vice-président de la CUGR que : « *Si le projet se concrétise, les deux collectivités le financeront à 50/50* ».

Par ailleurs, le conseiller départemental du secteur s'est également voulu rassurant sur le financement en assurant les habitants sur le fait qu'il y avait un vrai engagement politique départemental et de la Communauté urbaine, pour le projet et que par conséquent : « *les financements seront trouvés quand le projet sera défini collectivement* ».

- **La participation financière des entreprises**

Au-delà des collectivités locales, le public s'interroge sur la possibilité d'une participation des entreprises de la plateforme agro-industrielle au financement du projet.

Ainsi un participant 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* », argumentant sa demande notamment en se fondant sur les résultats financiers du groupe sucrier.

Cette perspective est partagée par plusieurs membres du public qui estiment que les entreprises doivent assumer une part des responsabilités financières liées aux impacts de leur activité sur les infrastructures locales.

Ainsi un contributeur indique : « *Les industriels devraient pourtant participer à l'effort collectif et contribuer financièrement à la réfection des routes, permettre des aménagements : paysagers, routiers, etc...* ».

Sur la question spécifique d'une participation financière des entreprises de la plateforme, le Conseiller Départemental du canton a rappelé l'historique du financement du premier tronçon, où : « *exceptionnellement Cristal Union avait fait une contribution de 300.000 euros* ».

Toutefois dans le cadre du présent projet selon lui : « *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* ».

En effet, les maîtres d'ouvrage précisent que : « *les activités économiques contribuent également aux financements publics par la fiscalité qui leur est appliquée* ».

Cependant, les porteurs de projet n'excluent pas, par principe, la possibilité de solliciter la position des entreprises à ce sujet, sachant que sur des aspects connexes du projet, certaines d'entre elles ne se sont pas montrées totalement fermées à un échange sur le sujet.

L'opportunité d'un développement des liaisons douces (vélos)

Le public a exprimé un intérêt marqué pour le développement des liaisons douces dans le cadre du projet de déviation routière, plus particulièrement pour celui des liaisons cyclables.

Tout d'abord, il s'inquiète que la création de bandes cyclables ne soit pas prévue dans le projet alors que le développement des modes doux figure parmi les politiques publiques : « *à l'heure où les pouvoirs publics incitent à changer ses modes de déplacement, le vélo est une alternative. Pourquoi ne pas profiter de l'occasion pour délimiter des bandes cyclables sur le réseau routier. Aucun aménagement n'est prévu sur la future déviation ? Aucun aménagement non plus sur le réseau délesté ? Faut-il que je déménage en Hollande pour circuler en vélo en toute sécurité ??* »

Il voit dans le projet une opportunité pour améliorer la sécurité et la qualité de vie des cyclistes et des piétons, regrettant que cela n'est pu déjà être fait dans le cadre du premier tronçon : « *à l'heure où l'on favorise l'usage du vélo, il serait judicieux de prévoir une piste cyclable. Ce qui n'a pas été réalisé lors de la 1ère partie (contournement de Bazancourt)* ».

Un habitant a ainsi suggéré que la création de pistes cyclables sécurisées soit intégrée au projet de déviation pour encourager les déplacements à vélo : « *j'aimerais qu'à l'occasion de l'aménagement routier de la future déviation le département et le Grand Reims prennent en compte le développement de pistes cyclables en parallèle* ».

D'autant que la matérialisation de ces liaisons cyclables ne devrait pas selon le public, représenter un coût financier important par rapport à l'ensemble du projet : « *la pose de peinture sur la chaussée ne doit pas être l'investissement le plus onéreux...* ».

Une contributrice a souligné l'importance de relier les villages par des liaisons douces, afin de créer un réseau de pistes cyclables interconnectées qui faciliterait les déplacements à vélo et réduirait la dépendance à la voiture.

Il s'agirait notamment de favoriser la mobilité douce des enfants comme alternative aux déplacements motorisés : « *les enfants doivent pouvoir se rendre à l'école en toute sécurité. Des pistes cyclables dédiées sur le tracé de la déviation, offriraient une alternative sûre et écologique aux trajets en voiture* ».

Les maîtres d'ouvrage ont répondu sur le principe favorablement à ces propositions, en soulignant que le développement des liaisons douces est un aspect important du projet de déviation, qui figure d'ailleurs dans les objectifs du projet, mentionnés dans le dossier de concertation.

Ils ont indiqué notamment que : « *l'éventuelle réalisation de cette voirie permettrait de faciliter le développement des mobilités douces notamment dans le cadre du schéma des voies cyclables adopté par l'intercommunalité du Grand Reims* » et que ce schéma : « *tient compte [...] principalement des liaisons entre les communes* ».

Toutefois, les porteurs de projet ont bien précisé que dans leurs esprits, la création de ces liaisons douces devait intervenir dans le cadre de l'aménagement des traversées de villages et/ou sur les axes existants, à l'instar de ce qu'a indiqué l'un des responsables du Pôle Routes et Mobilités : « *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* ».

L'enjeu agricole

La question agricole constituait dès les études préalables et au sein du dossier de concertation, l'une des dimensions majeures du projet.

Au-delà du sentiment global d'être mal aimé ou mal compris par une partie de la société notamment les « néo-ruraux », exprimé par le monde agricole lors des ateliers ou à l'occasion de la visite de terrain, déjà développé en amont dans le bilan, auquel une part importante du public a répondu par la négative en affirmant leur attachement à la ruralité, un participant issu de la profession a exprimé la nécessité de respecter le fait que le foncier agricole ressort de la propriété privée, « *il n'appartient pas à tout le monde* », ce qui est parfois oublié par des usagers de l'espace rural notamment dans leurs pratiques ou attitudes.

L'opposition initiale au projet

Dans leurs contributions orales lors des temps de concertation ainsi que dans la lettre de la Chambre d'agriculture du 25 juin 2024, le monde agricole a réaffirmé sa réticence face au projet de déviation, le considérant comme « *une perspective déstabilisatrice pour l'activité agricole* ».

Il fonde ce refus, à la fois au titre de la question foncière, et au titre du préjudice porté à l'activité agricole en tant que telle même si certains participants ne nient pas l'existence des nuisances générées par le trafic routier dont ils sont eux-mêmes parfois victimes.

La chambre d'agriculture juge le projet d'autant moins opportun au regard du contexte actuel, intervenu suite au refus du projet de création de la ZAC de bioéconomie par les conseils municipaux de deux des trois communes concernées par sa réalisation.

- **L'aspect foncier**

Les arguments mis en avant par le monde agricole sur la question foncière visent l'atteinte que porterait le projet à la Surface Agricole Utile (SAU) puisqu'il entraînerait notamment la consommation de plus de 20 ha et la déstructuration du parcellaire.

- **L'artificialisation des sols et la souveraineté alimentaire**

Il juge dès lors que : « *le projet semble inopportun au regard de la nécessité de préserver le foncier, outil essentiel pour l'activité des exploitations agricoles* », conviction renforcée par le fait qu'il serait contraire aux évolutions législatives et réglementaires récentes qui fixent l'objectif du Zéro Artificialisation Nette ou prévoient la mise en œuvre d'une compensation collective agricole en cas d'artificialisation de terres agricoles.

Parmi les contributions extérieures le cas échéant au monde agricole, plusieurs ont exprimé des préoccupations quant à la conformité du projet avec l'objectif ZAN. Un participant a souligné que « *le projet de déviation va à l'encontre des engagements pris dans le cadre de la loi Climat et Résilience de 2021, qui vise à stopper l'artificialisation des terres agricoles* ».

D'autres ont rappelé que l'artificialisation des terres agricoles ne se limite pas à une perte immédiate de surface cultivable, mais qu'elle entraîne aussi une perte de biodiversité et une modification durable du paysage rural.

De plus, les contributions des professionnels agricoles insistent sur la nécessité de préserver les terres agricoles pour garantir la souveraineté alimentaire, particulièrement dans un contexte où ces terres sont déjà sous pression.

Ainsi, un agriculteur met en garde : « Réduire encore la surface cultivable pour quelques camions serait une vraie honte », soulignant que chaque hectare perdu compromet la capacité de la région à maintenir son autonomie alimentaire.

En outre certains participants ont mis en lumière l'incohérence qu'ils perçoivent entre les discours officiels sur la nécessité de préserver les terres agricoles pour assurer la souveraineté alimentaire et les projets d'infrastructure qui, comme celui-ci, pourraient contribuer à leur artificialisation.

Cette contradiction est perçue comme un signal négatif pour les jeunes agriculteurs, qui voient dans ces décisions un manque de soutien à long terme pour leur activité.

Par ailleurs, les acteurs agricoles ont également exprimé leur scepticisme quant à la mise en œuvre de la compensation collective agricole, prévue en cas d'artificialisation de terres.

Certains craignent que ces mesures de compensation, même si elles sont mises en place, ne soient pas suffisantes pour compenser les pertes en termes de productivité et de qualité des sols.

Un agriculteur a exprimé cette inquiétude en déclarant : « *La compensation agricole ne rendra jamais à la terre sa qualité originelle, ni à l'agriculture locale sa pleine capacité de production* ».

- **La conservation d'un parcellaire optimal**

Les exploitants agricoles sont très satisfaits de leur parcellaire actuel, qu'ils jugent optimal avec des parcelles variant de 15 ha à 50 ha, résultats de précédents remembrements dont certains assez récents.

La réalisation du projet viendrait donc mettre à mal cette structuration foncière optimale, et ce d'autant plus que les acteurs agricoles rappellent que des propositions avaient été faites par les agriculteurs lors des remembrements, pour la prise en compte de l'emprise nécessaire à la déviation mais que celles-ci n'ont pas été retenues (2007-2008).

A l'inverse, certaines réserves foncières retenues ont depuis été rétrocédées par la SAFER.

Au sujet du rôle de la SAFER, un habitant de Boulton-sur-Suippe s'est étonné lors de la réunion de synthèse de ne pas en avoir entendu parler dans la présentation car il souhaitait savoir si la SAFER avait des réserves pour la construction de cette route.

La CUGR lui a répondu que : « *la SAFER, via la Communauté urbaine du Grand Reims, a des terrains disponibles sur la commune de Brimont et que le Grand Reims paie des frais de portage pour ses terres en réserve* ».

Elle a ensuite précisé que la SAFER serait nécessairement impliquée plus en aval du projet et qu'elle a déjà participé à la réalisation de l'état des lieux fonciers agricoles dans le cadre des études préalables qui figurent sur le site de la concertation.

Ainsi, la situation des réserves foncières actuelles sur la commune de Brimont peut être intéressante pour certains agriculteurs, mais moins pour d'autres (Fresne ou Est de Bourgogne par exemple) car ils devraient traverser le bourg.

La qualité des terres et la facilité d'exploitation (pente...) sont également à prendre en compte.

▪ **La proposition de solutions alternatives**

Afin d'éviter la réalisation du projet, la chambre consulaire propose des solutions alternatives au projet qui figuraient pour partie dans le dossier de concertation comme le fait : « *d'imaginer des voiries de contournement des bourgs s'appuyant sur le réseau de chemins agricoles existants* ».

Toutefois, cette solution alternative a été jusqu'ici écartée lors des temps de la concertation par les maîtres d'ouvrage mais également d'autres acteurs de la concertation, y compris du monde agricole, en raison de questions techniques, sur la pérennité d'une telle solution mais aussi sur sa faisabilité juridique notamment quant à la maîtrise foncière des emprises et au portage de l'opération car ces chemins sont la propriété des AFR.

Ainsi un participant reste perplexe face à cette solution : « *comment s'appuyer uniquement et strictement sur le réseau des chemins agricoles existants : (ce qui serait pour autant parfait !), mais cela, sera-t-il suffisant ??* »

Elle propose également dans les solutions alternatives : « *d'être scrupuleusement vigilant dans le respect des conditions de circulation déterminées dans chaque commune (code de la route, arrêtés municipaux...)* » rejoignant en cela les demandes exprimées par les élus, les habitants et les collectifs ou associations.

Au-delà des aspects fonciers mais en lien avec eux, il existe aussi des enjeux quant à la perte d'une partie de la fonctionnalité de leur outil de travail et donc indirectement quant au rendement de leurs parcelles et donc au final de leurs revenus.

• **L'atteinte à la fonctionnalité de l'activité agricole**

Deux éléments principaux sont mis en avant par la profession.

D'une part, un risque de fragmentation des exploitations agricoles car il est important pour les agriculteurs de pouvoir disposer de surfaces importantes et homogènes.

Il faut un équilibre entre taille des parcelles et éloignement de l'exploitation, ainsi pour certaines exploitations, la superficie minimale est de 15 ha.

D'autre part, une perturbation des cheminements agricoles sachant que les aménagements de la voirie notamment départementale mis en œuvre dans les communes perturbent déjà la circulation des engins agricoles.

De plus, des arrêtés interdisant le passage de véhicules de plus de 40 tonnes (Boult-sur-Suipe par exemple) empêchent également certaines activités agricoles. Cela concerne principalement les ponts.

Par ailleurs, ces contraintes sont une limitation à un développement de l'activité économique notamment agricole sur le secteur. L'évolution de l'économie, de la taille des entreprises et des exploitations, nécessite de faire bouger les règles sur cet aspect.

Enfin, les agriculteurs ont également exprimé des inquiétudes quant aux répercussions économiques directes du projet.

La perte de terres agricoles n'est pas seulement une diminution de la surface cultivable, mais aussi une réduction des revenus et une menace pour la viabilité des exploitations.

Cette inquiétude est renforcée par l'incertitude concernant les compensations financières car certains agriculteurs redoutent que : « *l'expropriation des terres ne tienne jamais compte de la valeur réelle des terres et du préjudice à long terme* ».

L'émergence d'une autre alternative de tracé

- **La demande d'un tracé respectueux de l'agriculture**

Au-delà de cette opposition argumentée, les acteurs agricoles adoptent également une approche pragmatique vis-à-vis du projet.

Ainsi la chambre consulaire reconnaît que : « *la création de liaison routière pourrait répondre aux demandes sociétales de diminution des nuisances liées au trafic routier* » et la place importante de la plateforme : « *le développement du pôle agro-industriel de Bazancourt-Pomacle représente de forts enjeux pour le développement de l'agriculture* ».

Dès lors, malgré sa position défavorable face à ce projet mais consciente que les collectivités locales peuvent décider de la création de la liaison routière, elle demande : « *la définition d'un tracé routier qui soit respectueux des îlots de culture, des investissements réalisés par les exploitations agricoles et les Associations Foncières de Remembrement ainsi que, globalement, du patrimoine agricole* ».

- **La pleine participation à la définition du tracé**

Les ateliers thématiques agricole et de co-construction ainsi qu'à titre subsidiaire, la visite de terrain, ont vu les acteurs agricoles, en particulier les exploitants et les AFR, s'inscrire pleinement dans le travail d'élaboration collective d'un tracé, qui porterait le moins atteinte à l'activité agricole et répondrait le plus aux souhaits des habitants.

Ils ont donc formulé plusieurs propositions de tracés avant d'aboutir à un tracé le moins impactant au sens de la profession comme cela est décrit ultérieurement dans le présent bilan.

Par conséquent, dans son courrier postérieur à ces temps d'échanges de la concertation, la chambre d'agriculture invite les maîtres d'ouvrage à : « *être attentifs à tout projet de tracé routier qui pourrait être proposé par les exploitants agricoles et leurs propriétaires* », en mettant en avant qu'une telle proposition formulée par « *les principaux pénalisés du nouvel ouvrage* » aura été

« réfléchi de manière à limiter les préjudices au parcellaire cultivé » et dans le souci des deniers publics : « *en limitant les coûts pour les deux collectivités et leurs habitants* ».

- **Les demandes et conditions mises en avant**

Tout d'abord, certaines demandes se sont faites jour au sujet du diagnostic concernant la carte des spécificités agricoles car le réseau des parcelles irriguées par les eaux de la sucrerie semble être plus étendu dans la réalité et une attention particulière devra être portée aux plans d'épandage.

Face à cette demande, le Département s'est engagé à actualiser en lien avec les exploitants, la cartographie en question notamment concernant les parcelles desservies par ledit réseau d'irrigation.

Ensuite, lors de la co-construction du tracé, les exploitants ont mis en avant un critère impératif qui est celui de la forme de la parcelle car il faut privilégier des parcelles regroupées et « *sans pointes* ».

De plus, les exploitants mettent en avant de bien veiller à maintenir ou restaurer les cheminements de circulation agricole.

Par ailleurs, les AFR ont réalisé des investissements, et d'autres sont en cours (dépôts). Si le contournement se fait, il faudra prévoir de nouveaux dépôts (de stockage des betteraves) le long des parcelles. Elles demandent alors qui prendra en charge le coût ?

Le Département indique en réponse, que la création de l'infrastructure nécessitera la restitution de la fonctionnalité des aménagements agricoles (chemins latéraux, plateformes ...) qui seront définis en lien avec les acteurs agricoles.

Ces derniers en profitent pour préciser concernant les chemins latéraux, qu'il y aurait lieu de prévoir « *de l'enrobé à l'entrée du chemin et sur les dépôts de betteraves* ».

En outre, si les exploitants agricoles réitérent leur souhait que la réalisation du projet n'oblige pas à la mise en œuvre d'un nouvel AFAFE, ils indiquent toutefois que dans le cadre de celui-ci, il pourrait être envisagé, voire privilégié, des échanges fonciers volontaires, multipartites.

En conclusion, la chambre d'agriculture mentionne des conditions sine qua non à la réalisation du projet qui sont que : « *la consommation et l'imperméabilisation du foncier agricole devront être limitées aux seuls besoins routiers. Toute emprise démesurée ne sera pas acceptée par les acteurs agricoles* ».

Ceci en référence au fait que durant toute la concertation, le monde agricole a dénoncé la largeur excessive de l'emprise du premier tronçon de la déviation, devenue RD 20A et que par conséquent, le nouveau projet de liaison devrait avoir une emprise plus réduite.

Face à cette exigence, la direction Routes et Mobilités du Département a indiqué en réunion publique que : « *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* ».

De même lors de l'atelier thématique agricole, celui-ci a précisé que le projet routier ne devait absolument pas servir de prétexte à une modification future des documents d'urbanisme des communes, ouvrant la voie à l'extension des zones à urbaniser en particulier en direction ou le long de ce nouvel axe.

Enfin, la chambre consulaire souligne que : « *si des compensations environnementales s'avéraient nécessaires...elles ne devront être envisagées sur la SAU en aucun cas* ».

Les Tracés pré-étudiés (n°1 à 4)

L'option zéro contournement a été évoquée par un nombre extrêmement réduit de personnes, eu égard au souhait immensément majoritaire dans la population de réalisation du projet.

Toutefois une personne a souhaité savoir si des itinéraires bis sont possibles, ou encore l'utilisation de voies d'accès déjà existantes car elle pense qu'il faut étudier la question des voies existantes au cas où cette option serait retenue.

Cette suggestion reflétait une préoccupation pour minimiser l'impact environnemental et les coûts en maximisant l'utilisation des infrastructures actuelles.

A l'inverse, l'option zéro projet n'est pas recevable aux yeux de l'une des principales associations de protection de l'environnement à qui elle semble : « *irraisonnable, tant la situation nous semble désespérante ; Nous avons aussi besoin dans les situations de conflit de pouvoir trouver des compromis où chacun pourra trouver dans le projet une part d'écoute de ses attentes* ».

La réponse prudente des maîtres d'ouvrage fut d'indiquer à ce stade de la concertation, d'autant qu'elle émanait des seuls agents des collectivités puisque intervenue lors de la réunion publique finale qui s'est tenue en période électorale, que s'ils prenaient bien en compte cette suggestion, le choix définitif de l'option serait déterminé dans la réponse au bilan du garant.

Ils n'ont donc pas souhaité s'engager sur l'étude de nouvelles solutions alternatives.

La diversité des choix du public

Les habitants de Bourgogne-Fresne et Boulton-sur-Suippe ont exprimé diverses préférences et préoccupations concernant les tracés possibles pour le projet de déviation.

Plusieurs propositions et remarques ont été formulées afin de choisir le tracé le plus approprié, prenant en compte les impacts environnementaux, la sécurité, la qualité de vie des résidents mais également l'artificialisation des sols et la déstructuration du parcellaire agricole.

Un participant s'interroge sur l'intersection entre la nouvelle voie et la RD n°966 : « pourquoi faire partir ou déboucher ce contournement sur la RD966 entre le carrefour de Brimont et Pontgivar ? »

Un participant a exprimé son inquiétude concernant la consommation excessive de terres agricoles par les tracés 1, 2 et 3.

A l'inverse, d'autres habitants privilégient le tracé 1 qui est : « *plus direct et droit, en prévenant le remembrement d'éventuelle compensation* ».

De plus, une personne souligne que toute nouvelle route entraînera une urbanisation (des installations) le long de cette nouvelle route, elle pense donc que le tracé 1 : « *permet de garder ces installations à distance des communes* ».

Une personne indique pour sa part, que : « *a priori le tracé 1 correspond le mieux aux attentes car il se situe au plus éloigné des communes et de plus il rejoint un tracé existant : la RD20A* ».

En effet, certains participants se fondent sur deux critères pour juger de l'opportunité des différentes options possibles : « *s'éloigner le plus possible du village de Bourgogne car nous subirions la nuisance sonore en particulier de nuit* » et « *se raccorder au rond-point déjà créé entre Fresne et Boulton sur Suippe. De ce fait les tracés 1 et 3 font du sens* ».

En effet, plusieurs contributeurs ont également mentionné que certains tracés pourraient entraîner une augmentation des nuisances sonores et des vibrations, affectant ainsi leur qualité de vie.

La sécurité et la qualité de vie des habitants ont également été des critères importants dans le choix des tracés, à l'instar d'un participant qui a souligné que certains tracés pourraient aggraver la situation en augmentant le trafic près des zones résidentielles.

Ils ont demandé que ces aspects soient pris en compte dans le processus de décision et que des mesures d'atténuation soient mises en place pour minimiser les impacts négatifs.

Le maître d'ouvrage a répondu aux préoccupations des habitants en fournissant des informations détaillées sur les études de faisabilité des différents tracés. Il a expliqué que chaque tracé proposé a été évalué en fonction de plusieurs critères, y compris l'impact environnemental, la sécurité, et la faisabilité technique et financière.

Une partie du public a retenu comme critère de choix entre les différents tracés, celui de l'utilisation des chemins existants et donc de la minimisation des impacts sur les terres cultivables.

Elle s'est donc déclarée plutôt favorable aux tracés n°2 : *« le tracé n°2 est plus intéressant car il passe par des chemins déjà existants et ne se situe pas proche des villages donc les nuisances sonores seront atténuées »*, et n°3 : *« le tracé numéro 3 est celui à privilégier avec des chemins déjà existants »*.

C'est notamment l'option privilégiée initialement par l'association départementale de protection de l'environnement, pour qui le tracé n°3 paraît le meilleur compromis en termes d'évitement des nuisances sonores, de baisse de la circulation et au regard de la préservation du parcellaire agricole mais aussi parce que celui-ci : *« impacte la zone boisée là où elle est très réduite »*.

Par ailleurs, l'association considère également que : *« sa sinuosité présentée comme un défaut, pourrait être un avantage pour limiter la vitesse et ainsi le bruit »*.

Cependant ces tracés n°2 et 3 font tout de même l'objet de critiques de la part de membres du public car le tracé n°2 : *« dans sa partie finale se rapproche trop de Fresne les Reims (environ 600m) d'où toujours bruit et pollutions »* et le n°3 : *« pourrait voir des installations à proximité du nord de Bourgogne »* et aurait : *« trop d'impact sur les terres cultivables »*.

En conclusion partielle, le garant retient l'hétérogénéité des choix des habitants concernant les tracés pré-étudiés, sachant qu'à l'issue de la concertation, le choix très majoritaire de ces derniers se portera davantage sur une combinaison de tracés donnant naissance à un nouveau tracé comme cela sera explicité dans la suite du bilan.

Par ailleurs, il est certain que l'un des deux principaux, voire le principal critère retenu par la grande majorité des participants, est celui de l'éloignement de la future voie par rapport aux habitations afin de préserver l'avenir.

En effet, selon eux : *« il n'est pas exclu que des industries s'installent tout au long du trajet de la déviation, il est donc nécessaire de l'éloigner le plus possible des villages afin de ne pas créer de nouvelles nuisances liées à l'industrie et de permettre également de préserver l'harmonie paysagère des communes »*.

L'un des participants en tire une conclusion directe concernant l'un des tracés, le n°4 : *« en conséquence, le trajet 4 ne me paraît pas du tout envisageable »*.

Ce refus du tracé n°4 va se révéler partagé par une très grande majorité des habitants.

Le refus du tracé n°4

Le tracé n°4 a suscité une opposition significative parmi les participants de Bourgogne-Fresne et Boulton-sur-Suippe alors même qu'il constituait le tracé le plus court et était l'un de ceux qui empruntait le plus les chemins d'exploitation existants.

De nombreux participants ont exprimé leur refus de ce tracé, en raison de sa proximité avec le tissu urbain existant qui réduirait son utilité : « *le tracé 4 n'est pas adapté pour notre cas car il reste à proximité des habitations, les nuisances seraient encore présentes* ».

Cette proximité est perçue comme une menace directe pour la tranquillité et la santé des résidents.

Le public souligne en particulier qu'il ne répondrait pas à la principale nuisance mise en avant par ce dernier dans la situation actuelle, à savoir la gêne sonore générée par le trafic routier : « *nous ne sommes pas pour le trajet 4 qui n'est pas adapté au bruit* ».

Une contributrice a également fait remarquer que le tracé augmenterait le trafic de poids lourds à proximité des écoles et des zones fréquentées par les enfants, ce qui poserait de graves problèmes de sécurité. Elle a souligné que : « *ce tracé ne fait qu'aggraver la situation en augmentant le trafic près des zones résidentielles* ».

Selon, un habitant ce tracé ne ferait que déplacer les difficultés : « *ce tracé est trop proche des habitations, ce qui va juste déporter le problème* ».

De plus, le public cherche à anticiper l'avenir afin que les mêmes causes ne reproduisent pas les mêmes effets demain car en ce qui concerne le choix du tracé, il est nécessaire selon lui, de prendre en compte l'évolution du trafic routier à long terme.

Un habitant le formule de la façon suivante : « *même si l'extension de la ZAC n'est plus prévue pour l'instant on ne sait pas comment celle-ci évoluera dans le futur. C'est pourquoi le projet 4 me semble aberrant, désengorger le centre de nos villages c'est bien, mais reporter ce trafic à proximité des premières habitations revient à recréer sciemment le même problème dans un avenir plus ou moins proche* ».

De même, la Commune de Bourgogne-Fresne, qui est la seule à avoir pris position officiellement au travers d'une motion approuvée en conseil municipal le 10 juin 2024, adopte le même point de vue : « *l'éloignement doit être le plus conséquent possible de tous les villages puisqu'il sera le garant d'un développement serein et durable des activités le long de ce nouvel axe, laissant ainsi une distance suffisante pour éviter les nouvelles nuisances* ».

En outre, toujours en pensant à l'avenir, le public ne souhaite pas que la localisation de la déviation entrave tout développement des communes car : « *dans une logique de durabilité, les terrains constructibles étant mathématiquement près des bourgs, il faut que la déviation soit le plus loin possible des habitations* ».

A ce titre, le tracé 4 lui paraît : « *un peu trop proche des communes car il faut envisager, qu'à l'avenir, elles peuvent s'étendre* ». Dans une logique de durabilité, les terrains constructibles étant mathématiquement près des bourgs, il faut que la déviation soit le plus loin possible des habitations.

Au surcroît, non seulement ce tracé : « *limiterait le développement des communes* » mais il serait également positionné trop à proximité d'une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) existante, déjà contestée : « *en s'approchant en plus du méthaniseur qui est déjà critiqué* ».

Le tracé n°4 n'a donc rencontré que de très rares partisans qui ont indiqué le retenir essentiellement pour la longueur réduite de son linéaire : « *le choix 4 est le plus avantageux (par sa distance)* » ou au regard de la préservation de la biodiversité : « *nous avons une préférence pour le parcours 4 qui détruit le moins la faune et la flore. Il faut que nous respections tout ce que la nature nous propose* ».

Ce refus très majoritaire du tracé n°4 de la part du public mais aussi d'une majorité d'élus, s'est trouvé confirmé à l'issue des ateliers thématiques et de la réunion publique de synthèse.

En réponse, les porteurs de projet ont expliqué que chaque tracé, y compris le tracé n°4, avait fait l'objet d'études approfondies pour évaluer son impact sur l'environnement, la sécurité et la qualité de vie des habitants.

Tout en rappelant les avantages du tracé n°4 mentionnés ci-avant et qu'il se situe tout de même à une distance d'au moins à 400/500 m des habitations, ils ont reconnu aussi ses inconvénients potentiels par rapport aux critères mis en avant par le public, et ont assuré que ces points et la position majoritaire des participants seraient pris en compte dans le choix final, actant ainsi de facto l'abandon dudit tracé si le projet se réalisait.

La combinaison de plusieurs tracés

Face aux différentes options de tracés proposées pour le projet de déviation, certains habitants ont suggéré de combiner plusieurs tracés afin de maximiser les avantages et de minimiser les inconvénients.

Deux habitants ont proposé de combiner des sections des tracés 2 et 3 pour créer une nouvelle option, qui pourrait éviter les zones les plus sensibles tout en offrant une solution efficace pour le trafic des poids lourds. Ils ont expliqué que cette combinaison permettrait de : *" réduire l'impact sur les terres agricoles et les zones résidentielles tout en maintenant une fluidité du trafic "*.

La Commune de Bourgogne-Fresne, l'explique plus précisément : *« le tracé qui nous semble le plus pertinent serait un tracé qui partirait de la D966 en direction de la D 20A, intégrerait le début du trajet 2 jusqu'au bois de Bourgogne, et qui reprendrait ensuite la fin du n°3 pour arriver finalement sur le rond-point du premier tronçon »*.

Un participant a également suggéré de combiner le tracé n°4 avec une variante du tracé n°1 pour créer un tracé plus éloigné des zones résidentielles. Selon lui, cette combinaison : *" permettrait de mieux protéger les habitants des nuisances sonores et des vibrations tout en offrant une solution viable pour le trafic "*.

La limitation des investissements routiers est aussi un aspect pris en compte par le public dans ses propositions de combinaison de tracés : *« pourquoi pas un tracé 1 dont la partie centrale serait remplacée par le tracé 2 légèrement au nord, ce qui limiterait le nombre de carrefours à trois en bénéficiant du rond-point déjà existant sur la D74 avec embranchement déjà réalisé pour cette déviation »*.

Les maîtres d'ouvrage ont accueilli favorablement les suggestions de combiner plusieurs tracés, en soulignant que : *" la combinaison de plusieurs tracés pourrait offrir une solution plus équilibrée, répondant aux préoccupations des habitants tout en atteignant les objectifs du projet "*.

Ils ont toutefois précisé que cette approche nécessite une évaluation, qui devra se poursuivre après la concertation, pour déterminer la faisabilité technique et les avantages potentiels de ces combinaisons.

Les porteurs de projet ont assuré au public que : *" toutes les options seront soigneusement examinées pour garantir que le tracé final minimise les impacts négatifs "* et soit favorable à la sécurité et à la qualité de vie des habitants.

La prise en compte de la biodiversité, du paysage et de la compensation écologique

Les préoccupations environnementales ont été un thème abordé dans les contributions.

Des participants ont fait part de leurs préoccupations concernant l'impact des tracés sur la faune locale et les écosystèmes.

Ils ont demandé que des études d'impact environnemental soient réalisées pour évaluer les conséquences potentielles de chaque tracé, et pour garantir que le tracé choisi soit celui qui présente le moins de dommages pour l'environnement.

Les maîtres d'ouvrage ont répondu que l'étude d'impact dans ses différents volets, constitue une obligation réglementaire en vue de l'obtention auprès de l'Etat des différentes autorisations notamment de l'autorisation environnementale et de la DUP, nécessaires à la réalisation du projet, et que les premiers inventaires faune-flore conduits, s'inscrivaient dans ce cadre et seraient confortés.

Une contributrice a souligné l'importance de prendre en compte les préoccupations environnementales lors de la combinaison des tracés. Elle a proposé de : *" choisir des sections qui minimisent la destruction des habitats naturels et préservent les zones boisées existantes "*. Cette approche viserait à équilibrer les besoins de développement avec la protection de l'environnement.

Un autre participant a lui aussi souligné l'intérêt de préserver les zones boisées pour maintenir une certaine biodiversité dans la région.

Plusieurs membres du public partagent leur préoccupation quant au fait que certains tracés : *« portent atteinte à la zone boisée déjà peu importante dans la plaine de Champagne »* et craignent une perte de biodiversité et une détérioration des écosystèmes locaux.

L'un des collectifs d'habitants demande pour sa part que soit privilégié le volet réduction de la séquence ERC pour la traversée de l'espace boisé : *« par rapport à la protection de la biodiversité, il est essentiel de minimiser cette largeur de traverse de la zone boisée, ce qui réduirait aussi les mesures compensatoires »*.

Une personne s'interroge à propos de la démarche ERC notamment sur le volet compensation : *« Dans le cas où le tracé traverserait la zone boisée, s'agira-t-il de replanter quelque part, aménager une zone boisée pour compenser ? »*

Les maîtres d'ouvrage ont indiqué que ce serait une possibilité mais qu'il faut connaître avant, l'impact du projet en matière environnementale et la superficie boisée exacte qui serait amenée à être défrichée.

Il peut être souligné que les associations de protection de l'environnement ont dans une certaine mesure, mis en avant une approche privilégiant le cadre de vie des habitants sur l'environnement en tant que tel mettant en avant le fait que l'espace concerné est quasi-exclusivement constitué de terres agricoles anthropisées à l'exception d'un boisement principal et de quelques bosquets épars.

Toutefois, elles sont attachées à la pleine mise en œuvre de la séquence Eviter-Réduire-Compenser (ERC) qui s'inscrit dans les principes généraux du droit de l'environnement, en portant une attention toute particulière à la phase de la réduction, par la recherche du tracé le moins impactant en termes de maintien des continuités écologiques, tout en reconnaissant que le tracé idéal ne peut par définition exister.

Toutefois, à défaut, la compensation est également importante à leurs yeux car dans un certain nombre de cas, la biodiversité ressort plus riche après la mise en œuvre de mesures de compensation par rapport à l'écosystème existant avant la réalisation du projet.

Cependant, cela nécessite une action volontariste allant souvent au-delà d'une simple régénération naturelle, et la mise en place d'un suivi dans la durée comme par exemple concernant le taux de reprise des plantations arborées.

Au sujet de la compensation, l'une des associations environnementales indique que : « *une compensation chauves-souris, mammifères serait appréciée* ».

Les maîtres d'ouvrage ont pu préciser leurs engagements : « *le projet devra bien évidemment s'inscrire dans la séquence Eviter, Réduire, Compenser et donc le cas échéant, prévoir une compensation écologique par exemple pour les chiroptères comme vous l'évoquez si les inventaires de l'étude d'impact finalisée attestent pleinement de leur présence notamment comme site d'habitat au niveau du bois* ».

De plus, le paysage n'est pas omis dans quelques contributions mais plus dans une vision fonctionnelle de lutte contre les nuisances : « *le trajet retenu doit faire l'objet d'une haie paysagère afin de créer une barrière anti-bruit naturelle* ».

Il en est également ainsi au sein de la motion de la Commune de Bourgogne-Fresne, qui indique : « *il faudra de plus porter une attention particulière à la plantation de haies afin de créer une barrière naturelle visuelle et acoustique* ».

En ce qui concerne les préoccupations environnementales, les maîtres d'ouvrage ont réaffirmé leur engagement à préserver les habitats naturels et les zones boisées autant que possible.

Ils ont indiqué que : « *des mesures d'atténuation seront mises en place pour minimiser les impacts environnementaux de la déviation* » notamment dans la traversée du boisement, et rappelé que : « *le projet vise à trouver un équilibre entre le développement économique et la protection de l'environnement* ».

L'évolution du projet résultant de la concertation

Les maîtres d'ouvrages ont constamment indiqués dans un esprit d'ouverture et de co-construction que les tracés pré-étudiés figurant dans le dossier de concertation, n'étaient qu'une base de discussion car la concertation devait pouvoir s'appuyer sur des premiers éléments d'informations sur les enjeux et sur des premières propositions pour une réflexion collective.

Par conséquent, ils ont précisé que ceux-ci (les tracés) ne constituaient que des hypothèses de travail, qui pouvaient être complétées ou même se coupler ensemble partiellement voire donner naissance à un réel nouveau tracé.

Les tracés proposés ne faisant logiquement pas comme tout projet, l'unanimité, le public a saisi l'opportunité offerte par les porteurs de projet, pleinement respectueuse de l'esprit d'une concertation préalable, pour proposer de nouveaux tracés puis dessiner progressivement collectivement avec le monde agricole, un nouveau tracé (tracé n°5) qui apparaît à ce stade comme consensuel à l'ensemble des acteurs à quelques réserves près de participants, qui attendent la délimitation précise de ce dernier.

Le dessin de ce nouveau tracé qui a été opéré essentiellement lors de l'atelier agricole puis de co-construction et accessoirement lors de la visite de terrain, s'est déroulé de la façon suivante.

Lors de la réunion publique d'ouverture, un exploitant agricole et vice-président d'une AFR a estimé que les quatre tracés étaient bons mais a souhaité en proposer un autre, en démarrant de la Croix Gaudinot (RD 74), emprunter une première partie d'un des tracés pré-étudiés mais poursuivre en remontant plus vers le Nord pour moins couper de parcelles et plus respecter le parcellaire issu des remembrements.

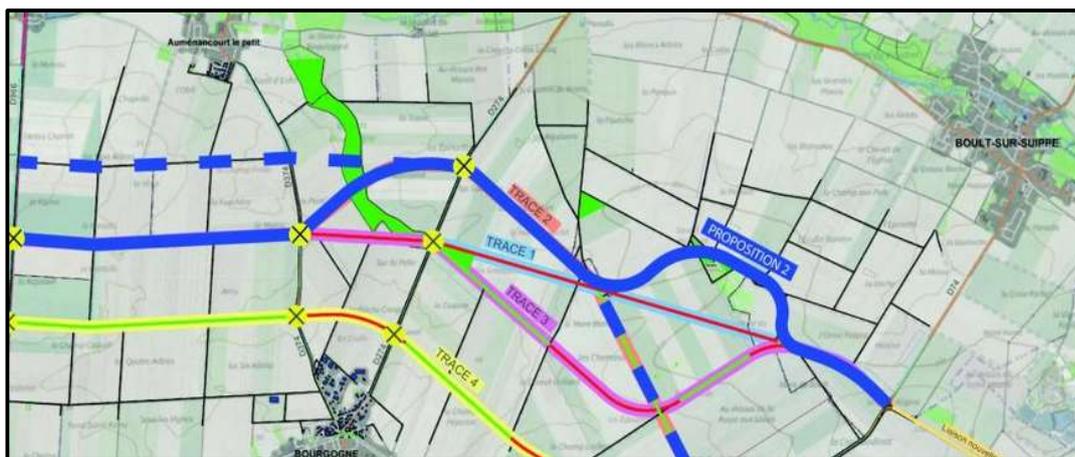
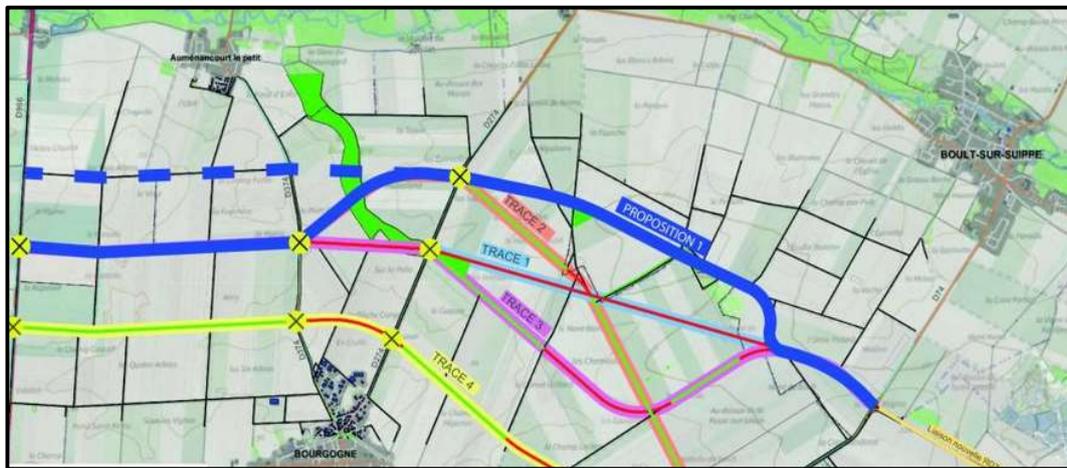
Un autre intervenant a souhaité savoir si l'on peut imaginer une combinaison de tracés notamment entre le tracé 2 et le tracé 3.

L'un des chefs de service du Pôle Routes et Mobilités lui a indiqué que cela était parfaitement possible même si cela impacterait de nouvelles parcelles agricoles mais à la condition de prévoir un virage avec un rayon de giration suffisant.

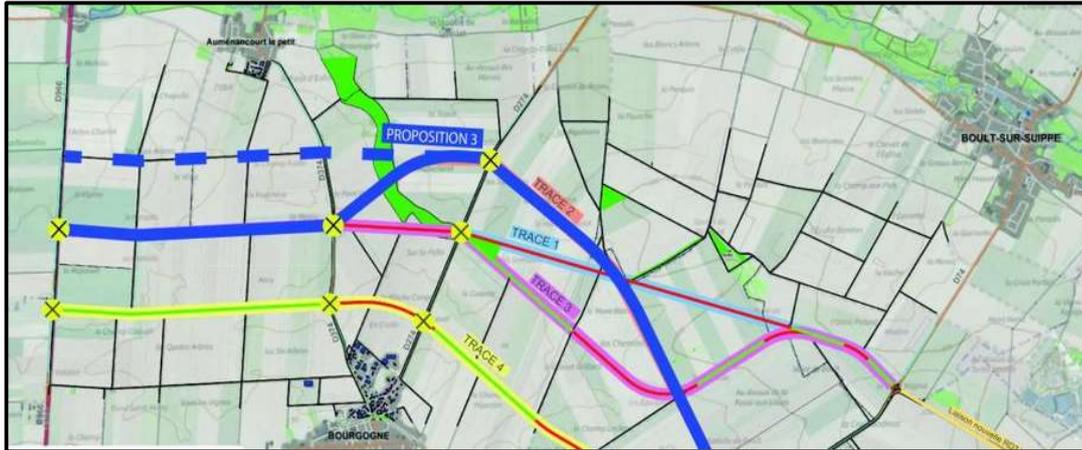
Le garant a demandé à l'issue de la réunion que cette proposition de tracé soit dessinée par les porteurs de projet avant l'atelier thématique agriculture, pour être soumis à la réflexion collective de celui-ci, ce que ces derniers avaient prévu de faire.

Les propositions de combinaison de tracés issues des contributions écrites ont été, à l'exception d'une seule déposée sur le registre numérique en toute fin de concertation mais recoupant partiellement les autres propositions, globalement intégrées par les maîtres d'ouvrage en amont des ateliers thématiques, de co-construction ou de la réunion publique de synthèse afin d'être débattues lors de ces temps d'échanges.

Ainsi, lors de l'atelier agricole plusieurs scénarii complémentaires ont été mis en débat avec pour chacun une variante quant à la jonction avec la RD 966.



- Tracé sur chemin existant
- Tracé hors chemin existant
- ⊗ Carrefour à aménager



A l'issue de cet atelier, un scénario s'est dégagé à partir de la proposition n°2 (futur tracé n°5), qui a été retravaillée dans ses courbures par les services départementaux afin de respecter à minima les principes en vigueur.

Il a été ensuite présenté lors de l'atelier thématique entreprises au sein duquel il n'a suscité aucune objection, les entreprises ayant plutôt soutenu cette proposition notamment le principal acteur industriel de la plateforme.

A l'inverse, certains autres tracés ont été jugés trop longs et il a été observé que les tracés situés plus au Nord sont plus attractifs pour Auménancourt et Saint-Etienne-sur-Suippe.

Par ailleurs, un tracé 4bis a été proposé via le registre numérique, par un habitant d'Auménancourt, qui a proposé une nouvelle alternative aux quatre tracés initiaux.

Il suggère de partir du carrefour existant (RD 30/RD 966) puis de reprendre le tracé d'un chemin d'AFR à 500 m du village de Bourgogne, pour rejoindre le futur tracé numéro 4, qu'il considère comme le plus satisfaisant.

Cette proposition visait à minimiser la consommation de terres agricoles et à préserver les zones boisées déjà peu importantes dans la plaine de Champagne.



Cependant, cette proposition de tracé montre selon les responsables du Pôle Routes et Mobilités du Département, des limites en termes de géométrie avec des angles droits peu favorables au transit des camions.

En effet, la voie nouvelle qui serait aménagée doit répondre aux guides de construction routière, en termes de géométrie (rayon des courbes et contre-courbes), de profil en long (guide « Aménagement des routes principales »), et d'intersections (guide « Aménagement des carrefours interurbains sur les routes principales »).

A ce titre, les règles de dimensionnement du tracé en plan et du profil en long visent à assurer de bonnes conditions de sécurité, avec un niveau de confort satisfaisant et homogène le long de l'axe routier. Pour cela, elles fixent notamment des caractéristiques minimales (rayon de courbure en plan ou en long par exemple), adaptées à chaque catégorie de route, ainsi que des principes d'utilisation et d'enchaînement des différents éléments géométriques.

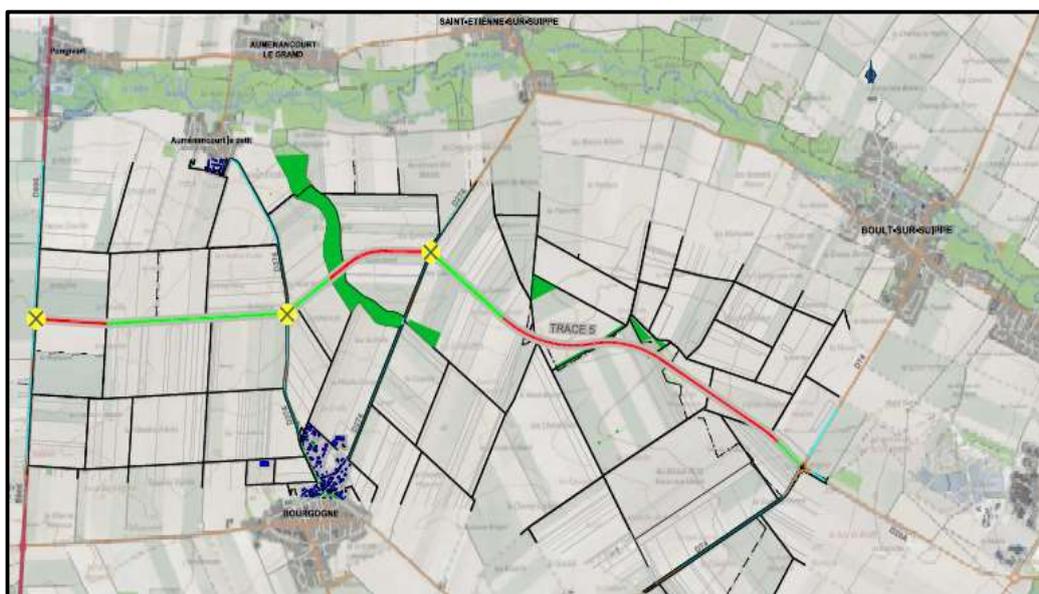
Le cumul ou l'enchaînement localisés de caractéristiques minimales peuvent conduire à des configurations pénalisantes pour la sécurité et sont donc à éviter.

Toutefois, ces deux propositions ont ensuite été soumises à l'atelier de co-construction, qui a jugé que le tracé 4 bis présentait comme l'avait indiqué le Département, une difficulté technique majeure en raison de son angle droit mais aussi selon une grande majorité des participants, qu'il n'était pas approprié.

En effet, s'il permettait d'emprunter une partie d'une route départementale existante, il se rapprochait des habitations de Bourgogne notamment car il rejoignait ensuite le tracé n°4 très majoritairement rejeté par les habitants.

Le tracé de principe n°5 issu de la proposition n°2 mentionnée ci-avant, a été reprécisé lors de l'atelier puis affiné par les services du Département pour adapter sa géométrie aux normes routières.

Enfin, l'ensemble des propositions, des tracés pré-étudiés et ceux issus du registre numérique et du travail des ateliers, ont été présentés à nouveau une dernière fois lors de la réunion publique de synthèse où les participants ont validé explicitement le tracé n°5.



Ce tracé semble en effet, trouver un large consensus au-delà de la vision du monde agricole, auprès de tous les acteurs car il se situe aux limites du finage de chacune des communes, à équidistance des tissus urbains notamment vis-à-vis du hameau d'Auménancourt-le-Petit dans la partie Nord constituée par la vallée de la Suipe dont la déviation était envisagée dès les années 1990, avant même les études de 2011 réalisées dans le cadre du SMNR.

De plus, son parcours présenterait potentiellement une meilleure attractivité générale pour les chauffeurs de poids lourds.

L'un des contributeurs résume cette vision consensuelle sur le tracé n°5 : *« au vue des différents projets, et après la réunion thématique d'Auménancourt avec le monde agricole, je donnerai ma préférence au projet n° 5 qui éloigne le trafic des villages et serait peut-être le plus acceptable pour les habitants et la profession agricole ».*

Toutefois ce tracé comme d'autres pré-étudiés, traverse lui-aussi la zone boisée, et même si selon une majorité d'acteurs, le boisement ne présente pas une valeur remarquable en termes de qualité du bois car issu d'anciennes peupleraies abandonnées, ce qui explique qu'il ne soit pas identifié en Espace Boisé Classé au titre de l'article L.113-1 du code de l'urbanisme dans le PLU d'Auménancourt, il présente néanmoins un intérêt en termes de biodiversité comme mentionné dans le dossier de concertation.

Le choix du tracé final devra donc trouver un équilibre entre la protection du cadre de vie des habitants, la nécessité de répondre aux besoins de mobilité croissants et le maintien de la compétitivité du pôle agro-ressources.

Il sera déterminé en tenant compte de toutes les consultations publiques et des études techniques.

Les maîtres d'ouvrage ont indiqué que le tracé retenu devra également s'inscrire dans une logique de développement durable, en respectant les principes de la loi climat de 2021, qui vise à limiter l'artificialisation des sols et ceux de la séquence ERC.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE)

Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par le garant, le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet.

Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation.

Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part des responsables du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Lors des différents temps de la concertation ont été abordées par le public de nombreuses thématiques, face auxquelles les porteurs de projet ont pu répondre parfois de façon logiquement incomplète à ce stade du projet ou qui nécessitent l'actualisation des données figurant dans le dossier de concertation notamment en raison de la proposition d'un nouveau tracé issu de la concertation, en particulier le tracé n°5.

Dès lors, sont apparues directement ou indirectement des demandes de précision ou de complément de la part du public notamment en provenance des habitants, de leurs collectifs ou associations et des acteurs agricoles portant sur les éléments suivants.

- **Un nouveau comptage du trafic routier actuel**

Il s'agit de s'assurer préalablement au lancement de la phase d'avant-projet, de la réalité actualisée du trafic routier, certains participants avançant la possibilité que les chiffres soient sous-évalués et d'autres l'inverse.

Le maître d'ouvrage départemental s'est exprimé favorablement sur cette nouvelle évaluation lors du déroulement de la concertation et a d'ores et déjà opéré un premier nouveau comptage via une station temporaire installée du 25 juin au 9 juillet 2024 sur la RD 20A, localisation qui permet d'évaluer le trafic routier traversant Bourgogne-Fresne et Boulton-sur-Suippe, qui pourrait être reporté sur le projet de déviation.

Cette nouvelle évaluation du trafic routier, idéalement au travers d'une station de comptage autonome permanente dont le Département envisageait la possibilité, permettrait le comptage à la fois de tous les véhicules mais également évidemment du trafic poids lourds sur la RD 20A mais ce sur une durée qui gagnerait à être étendue, sachant que le Département n'était pas fixé initialement sur la durée à retenir.

A ce titre, une durée au moins annuelle voire de deux ans semblerait appropriée afin d'obtenir des chiffres incontestables.

De plus, en réponse à un regret du public sur le défaut de localisation d'une station de comptage par rapport à certains circuits présumés de circulation des poids lourds, il semble souhaitable de procéder également à un comptage ponctuel au niveau du carrefour giratoire RD 30/ RD 966 sur la branche RD 30 Ouest afin d'évaluer le trafic qui provient de la RD 944 et de l'autoroute A26.

A l'issue de ces campagnes de comptage, il conviendrait que les résultats soient rendus publics de la façon la plus appropriée en fonction de la durée de celles-ci soit de façon globale au final soit de façon échelonnée.

- **Une nouvelle mesure du bruit**

Les nuisances sonores ressenties par les habitants sont l'une des thématiques récurrentes mises en avant par le public au sein de ses contributions.

Par ailleurs, l'une des associations a soulevé le fait que dans un passé relativement récent (2020), une campagne de mesures du bruit aurait donné des résultats sous-évalués en raison d'une information préalable des industriels et que par conséquent : « le public n'a pas eu droit à une légitime quantification de la nuisance subie ».

Le membre d'un collectif ajoute que : « *une nouvelle étude avait été promise. Il est regrettable que celle-ci n'a pas été réalisée pour être incorporée au dossier* ».

Les porteurs de projet dans leur réponse ont pris note de la contestation de ces données. Dès lors, il semblerait assez pertinent de disposer de données indiscutables en la matière, à travers la réalisation de nouvelles mesures acoustiques sur les communes de Boulton-sur-Suippe et de Bourgogne-Fresne, à raison de deux campagnes de mesures minimum, à deux périodes différentes, c'est à dire hors et pendant la campagne betteravière.

La programmation de cette campagne de mesures pourrait le cas échéant, faire l'objet d'un échange avec les maires de ces communes mais aussi avec les collectifs d'habitants et les associations environnementales.

- **Une nouvelle évaluation de la qualité de l'air**

Le public a formulé régulièrement dans ses contributions, sa préoccupation par rapport à la pollution atmosphérique qu'il juge toujours plus prégnante et pouvant avoir un impact sur la santé publique au niveau respiratoire en lien réel, partiel ou supposé avec le trafic routier.

La CUGR a mentionné la possibilité de demander des précisions sur l'étude de 2018 à ATMO, et de procéder à une analyse plus fine de ces données au besoin.

La concertation ayant également fait apparaître une demande sous-jacente, plus globale, du public en lien partiel avec le projet, d'une nouvelle analyse de la qualité de l'air en raison des nuisances générées par la plateforme agro-industrielle, quand bien même celles-ci seraient au moins partiellement en diminution et font l'objet de suivis notamment la pollution olfactive à travers un « comité de nez », il semblerait utile de procéder effectivement a minima, à une analyse plus approfondie des données de l'étude ATMO.

Toutefois, le garant pense qu'il serait souhaitable, au regard de sa relative ancienneté, d'envisager la possibilité réelle de procéder à une nouvelle étude générale de la qualité de l'air notamment si elle est réalisable à un coût maîtrisé pour les finances publiques dans le cadre d'une convention existante entre la CUGR et l'éco-organisme.

- **Une actualisation de la carte des spécificités agricoles**

Certains exploitants agricoles ayant fait part de manques dans la cartographie des parcelles desservies par le réseau d'irrigation appartenant à la sucrerie et demandant qu'une attention particulière soit portée aux plans d'épandage, les porteurs de projet se sont engagés auprès d'eux à procéder aux compléments nécessaires.

Il apparaîtrait donc utile qu'il soit procédé à l'actualisation de la carte des spécificités agricoles au niveau de l'inventaire des parcelles irriguées, des plans d'épandages et le cas échéant car brièvement évoqué lors de l'atelier thématique agricole par au moins un exploitant, également au niveau des investissements ou de la nature des cultures.

- **Une nouvelle simulation des projections de trafic**

La concertation a permis de faire émerger un nouveau tracé (n°5), issu principalement des travaux des ateliers thématiques agricole et de co-construction, différent des tracés pré-étudiés, qui à ce stade ne suscite aucune opposition de principe et semble optimal aux yeux de la très grande majorité des participants et donc faire consensus.

Dès lors que la concertation a fait émerger au final ce nouveau tracé n°5, qui n'emprunte que partiellement aux différents tracés pré-étudiés, notamment au niveau des chemins existants, il semblerait nécessaire d'actualiser la simulation de l'état du trafic sur la voie nouvelle à différents horizons : 2027 (considéré comme date de mise en service) et 2042 (date de mise en service +15ans) et selon les différents scénarii de tracés, qui figurait dans le dossier de concertation afin d'y intégrer le tracé n°5.

De même, il conviendrait également de procéder à une nouvelle comparaison des trafics résiduels à l'horizon 2027 et 2042 sur les axes existants traversant les bourgs des communes principalement concernées par le projet, pour chacun des scénarii, en y intégrant le nouveau scénario (n°5).

Dans le cadre de ces nouvelles simulations, il pourrait le cas échéant, être inclus une simulation avec l'hypothèse ZAC, sachant qu'il ne s'agit à ce stade que d'une hypothèse en suspens, tant que juridiquement, le bilan de la concertation n'est pas tiré par une délibération du Conseil Communautaire de la CUGR, préalablement à la création ou non de celle-ci.

- **Une actualisation du tableau récapitulatif multicritères**

Par ailleurs, dans les contributions écrites, d'autres habitants qui n'ont pas forcément participé aux ateliers, à la fréquentation plus restreinte ou à la réunion publique de synthèse, et qui s'étaient prononcés en faveur de l'un ou l'autre ou par ordre de préférence, sur les tracés pré-étudiés figurant dans le dossier de concertation, se doivent de bénéficier d'une information actualisée.

Dès lors, le garant invite les porteurs de projet à intégrer le tracé n°5 dans le tableau récapitulatif et comparatif d'analyse multicritère (activité agricole-enjeux environnementaux-géométrie/sécurité routière-cadre de vie...), y compris concernant le coût des travaux.

- **Une réalisation de l'esquisse du tracé n°5**

La concertation a permis de faire émerger ce nouveau tracé (n°5), qui comme indiqué précédemment, à ce stade ne suscite aucune opposition de principe et semble optimal aux yeux de la grande majorité des participants et apparaît donc comme un tracé consensuel.

Toutefois, au moins un propriétaire foncier potentiellement plus directement concerné, a fait part de son interrogation mêlée d'un début d'inquiétude concernant le tracé exact à venir, qui dans tous les cas de figure intéresse au premier chef l'ensemble des exploitants agricoles directement impactés.

Dès lors que les maîtres d'ouvrage décideraient de poursuivre le projet et de privilégier le tracé préférentiel (n°5) issu de la concertation, il serait utile qu'une esquisse de celui-ci, dépassant la simple représentation graphique présentée lors de la réunion de synthèse, soit réalisée afin a minima de pouvoir visualiser le profil en travers coté, de la liaison routière projetée et donc de l'emprise de la chaussée et de ses accotements et de disposer d'un levé de topographie donnant un pré-état de division parcellaire, et ce avant de poursuivre la démarche.

Cette esquisse permettrait notamment d'identifier de façon précise les exploitants, propriétaires fonciers et AFR directement concernés.

La même esquisse devrait bien évidemment être réalisée pour tout autre tracé si les MO poursuivaient le projet sans privilégier le tracé n°5.

- **Une information accrue sur la séquence ERC**

Bien qu'ayant fait l'objet d'un chapitre dans le dossier de concertation et d'une présentation de principe lors de l'atelier de co-construction, de la visite de terrain et de la réunion publique de synthèse, les thématiques de la biodiversité et de la séquence Eviter-Réduire-Compenser, qui constitue pour cette dernière, un principe figurant au code de l'environnement qui trouvera à s'appliquer en cas de poursuite du projet, ont été abordées de façon plus limitée que d'autres aspects du projet notamment son enjeu agricole.

Toutefois les associations de protection de l'environnement évoquent dans leurs contributions la biodiversité et la notion de compensation, et la chambre d'agriculture mentionne dans sa lettre du 25 juin 2024 que si des compensations environnementales s'avéraient nécessaires, elles ne pourraient être envisagées que sur une emprise surfacique extérieure à la SAU.

De plus, cette notion d'ERC a pu être mal comprise au moins à un moment, par quelques acteurs agricoles notamment à l'occasion de l'atelier de co-construction.

Par conséquent, il apparaîtrait utile pour une meilleure compréhension de celle-ci par le public, qu'elle soit davantage expliquée dans son principe mais aussi quant aux différentes formes possibles que peut revêtir la compensation environnementale.

- **Une information précisée sur le financement du projet**

Bien que le dossier de concertation fasse parfaitement état de l'estimation du coût total des travaux pour chacun des tracés et que le 1^{er} Vice-Président de la CUGR ait indiqué lors de la réunion publique d'ouverture du 20 mai 2024 que : « *si le projet se concrétise, les deux collectivités le financeront à 50/50* », ce que l'on pouvait déduire logiquement du dossier de concertation qui mentionnait que : « les collectivités devront s'entendre et conventionner sur des modalités de cofinancement de l'infrastructure », la question du public sur le sujet et sa volonté de se voir rassurer sur le financement du projet, sont restées quelque peu en suspens.

Et ce, au-delà d'une réponse générale apportée par le conseiller départemental du canton en réunion publique d'ouverture qui indiquait que : « *les financements seront trouvés quand le projet sera défini collectivement* », sans plus de précision alors même que le Département a reconnu en réunion publique qu'il traversait : « une période financière difficile », ce qui légitime encore plus le besoin d'information sur ce plan de la part du public.

Sachant que le contexte électoral n'a pas permis aux élus de s'exprimer lors de la réunion publique de synthèse, la décision de réalisation et donc de financement du projet résultant d'une décision politique, les responsables des services des deux maîtres d'ouvrage n'ont pu fort logiquement engager leur collectivité respective à ce sujet, au travers d'une réponse plus précise faite au public.

Ils se sont dès lors limités à une réponse de portée générale selon laquelle, la réponse à ces interrogations serait apportée dans le rapport des enseignements tirés du bilan du garant.

De plus, les participants ont également soulevé la question d'une participation éventuelle des industriels au financement de l'infrastructure, qui elle aussi a quelque peu été laissée en suspens même s'il a été indiqué par les porteurs de projet, que par le passé il avait été obtenu une participation limitée de la part de la sucrerie pour le financement du premier tronçon mais que la probabilité que cela se renouvelle est très faible.

Par conséquent, il serait utile de préciser si le projet devait être poursuivi, les principes généraux du montage financier envisagé pour sa réalisation (autofinancement, emprunt, co-financement avec d'autres collectivités territoriales, participation de l'Etat, fonds communautaires européens...).

De même, il conviendrait également d'examiner l'éventualité d'une participation financière de la part de la plateforme agro-industrielle, par exemple sur le sujet des aménagements connexes à la nouvelle voirie notamment à finalité agricole sachant que certains acteurs ne s'étaient pas montrés, lors de l'atelier thématique entreprises, hostiles sur le principe à un échange sur le sujet.

- **Un renforcement de l'information sur le fonctionnement des entreprises de la plateforme industrielle et sur la future charte des pondéreux**

La concertation a confirmé la place prépondérante jouée par la plateforme industrielle et tout spécialement par le groupe sucrier dans la thématique de la circulation des poids lourds et d'une certaine façon, démontré une méconnaissance partielle par le public de son organisation ou de son fonctionnement.

Dès lors, il semblerait utile à la poursuite du dialogue respectueux engagé entre les acteurs, si le projet devait être poursuivi et fasse l'objet d'une concertation continue, que le public bénéficie d'une information plus développée sur le fonctionnement de la plateforme industrielle notamment en termes de flux, en particulier ceux générés par le groupe Cristal Union.

Il conviendrait donc qu'en accord avec les entreprises concernées, des éléments d'information générale (ne relevant pas de la confidentialité d'entreprise) sous la forme de supports de communication comme en a bénéficié le garant lors de la conduite de son étude de contexte, issus du groupe sucrier et/ou de l'association Jacques de Bohan qui regroupe les entreprises de la plateforme, puissent être mis à la disposition du public sur le site de la concertation.

Par ailleurs, la future charte des pondéreux, venant à la suite de la « charte betteravière », ayant été régulièrement évoquée lors des différents temps de la concertation notamment lors des réunions publiques, il conviendrait que celle-ci puisse être diffusée largement auprès du public dès sa signature, par exemple à travers une publication sur le site de la concertation et/ou sur les supports de communication des communes les plus directement concernées et le site internet de la CUGR.

- **Une mise à disposition des données du CEREMA**

Enfin, le sujet de l'augmentation du tonnage des poids lourds à 48t a été abordé régulièrement par le public car il suscite une nouvelle inquiétude chez lui en termes d'impacts de diverses natures (bruit, pollution, dégradation de la voirie...).

Lors des temps de la concertation, en particulier lors de la réunion publique de synthèse, la direction du Pôle Routes et Mobilités du Département a fait référence plusieurs fois sur le support de présentation et dans ses réponses, à une expérimentation conduite par le CEREMA sur les impacts des poids lourds de ce tonnage sur la chaussée.

Il conviendrait dès lors, qu'en vue d'une parfaite transparence de l'information vis-à-vis du public, celui-ci puisse bénéficier d'un accès à ces données, à travers leur publication sur le site de la concertation.

Enfin, en raison d'un souci technique, les comptes rendus des ateliers thématiques et de la visite de terrain ne figurent pas dans les documents disponibles sur le site de la concertation mais le droit à l'information de l'ensemble du public se doit d'être mis en œuvre pleinement et constamment, et ce d'autant plus dans le cas d'espèce, que ces temps de la concertation ont fait émerger un nouveau tracé qui recueille l'assentiment de la quasi-unanimité des participants.

Par suite, il conviendrait que ces comptes rendus soient mis à la disposition du public.

D'une manière générale, Il serait souhaitable que l'ensemble de ces actualisations soient portées à la connaissance du public dans les délais appropriés à chacune, par toutes formes utiles dont au moins une publication sur le site de la concertation.

Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

A l'issue de la concertation et de ses résultats, si le projet devait être poursuivi, il apparaît important au garant de formuler un certain nombre de recommandations afin de conforter la dynamique engagée par et entre tous les acteurs, qui se sont investis fortement dans la démarche, permettant la définition collective de la forme finale du projet, dans le cadre d'une nouvelle phase de participation citoyenne.

Et ce d'autant plus, que cette volonté de poursuivre ce travail commun semble partagée si l'on se réfère aux déclarations en réunion publique du conseiller départemental du canton où se situe le projet, représentant l'un des deux maîtres d'ouvrage, qui après avoir indiqué que le projet aboutira, a fait référence à « *une obligation de moyen de réfléchir ensemble qui se poursuivra* ».

Dès lors, il s'agirait d'engager un continuum de la participation du public, au travers d'une concertation continue jusqu'à l'enquête publique.

- **L'organisation d'une concertation continue avec garant**

Les porteurs de projet, et en premier lieu la CUGR, ont mis régulièrement en avant durant la concertation : « *leur recours volontaire à un garant de la CNDP qui appuie leur volonté d'une concertation transparente et équitable* ».

De plus, l'un des résultats de la concertation préalable est d'avoir permis une meilleure connaissance entre les acteurs notamment entre les habitants, leurs collectifs et associations, et le Pôle Territoire de la Communauté Urbaine, et d'avoir instauré, renoué ou conforté selon les cas, un dialogue constructif dans un esprit apaisé entre ces derniers, plus particulièrement entre agriculteurs et non agriculteurs.

A ce titre, il est apparu toute l'importance du recours à un tiers extérieur, représentant une autorité administrative indépendante, la CNDP, pour accompagner et garantir la procédure.

L'indépendance et la neutralité du garant lui ont permis de devenir « un tiers de confiance » pour tous les participants à la concertation, ce qui a aidé à fluidifier la procédure et à instaurer un climat constructif, et de confiance chez tous les acteurs.

Dès lors, il semble important à ce stade, que la suite de la concertation puisse continuer à bénéficier de cet accompagnement, pour conserver ce climat de confiance dans lequel devraient également continuer à s'inscrire les élus-décideurs des collectivités territoriales maîtres d'ouvrage s'ils décidaient de la poursuite du projet.

A cette fin, le garant invite les porteurs de projet à solliciter la CNDP sur le fondement de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, afin de garantir un continuum de la participation du public entre leur réponse au présent bilan et l'ouverture de l'enquête publique sous la forme d'une concertation continue avec garant.

- **Le maintien de l'information du public**

Le continuum de la participation au-delà de la concertation préalable, mentionné ci-avant, implique en premier lieu que le public puisse continuer à être informé sur l'état d'avancement du projet, et d'abord sur les enseignements tirés de la concertation par les maîtres d'ouvrage, en réponse au bilan du garant, et donc de la poursuite ou non de ce dernier.

Il existe d'ailleurs une demande forte de la part du public en ce sens, afin d'être informé des suites données à la concertation à laquelle il a participé, et au projet.

A ce titre, il semble indispensable de maintenir l'accessibilité et la fonctionnalité du site de la concertation, qui a bénéficié d'une importante fréquentation de la part du public au regard du nombre de connexions uniques, afin de permettre, a minima, au public d'y consulter le bilan du garant ainsi que les réponses apportées à celui-ci par les porteurs de projet.

Par ailleurs, dans le cadre de la concertation continue susmentionnée, il apparaîtrait important que **le public puisse connaître facilement les modalités de celle-ci afin d'assurer sa participation, et que soit porté à sa connaissance les études (faune-flore, zones humides, géotechniques et d'insertion paysagère...) qui seront incluses dans les dossiers de demandes d'autorisation faisant l'objet d'une enquête publique, et toute autre information procédurale ou réglementaire utile à la compréhension de l'état d'avancement du projet.**

En outre, eu égard aux interrogations voire inquiétudes du public sur cet aspect, dues notamment à l'ancienneté de l'évocation de la réalisation du projet par les collectivités locales, le **garant invite également les maîtres d'ouvrage à prendre l'engagement d'informer régulièrement le**

public sur l'avancement des différentes étapes du calendrier et sur la mobilisation des financements.

Au surcroît, **il serait utile de permettre au public de continuer à poser des questions sur les nouveaux éléments d'information qui lui seront communiqués**, éventuellement avec des modalités adaptées afin de tenir compte de la disponibilité des services des deux maîtres d'ouvrage.

Dès lors, il pourrait être envisagé par les porteurs de projet, soit de **maintenir fonctionnel l'actuel site de la concertation éventuellement ré agencé, jusqu'à l'enquête publique voire jusqu'à la publication des arrêtés préfectoraux autorisant le projet, soit de créer un site dédié au projet.**

Dans le même esprit de maintien d'un haut niveau d'information du public, il serait probablement opportun de **continuer comme lors de la concertation préalable, à mobiliser aussi d'autres canaux d'information comme les bulletins municipaux, le magazine du Grand Reims ou la presse quotidienne régionale**, qui s'adressent notamment à des publics concernés par la fracture numérique.

Enfin, **l'organisation d'une réunion publique de reddition des enseignements de la concertation suite à la remise de la réponse des porteurs de projet au bilan du garant, semble largement souhaitable** pour répondre aux attentes du public, et ce en présence du garant si les porteurs de projet décident de saisir la CNDP à cette fin.

- **Le partage du contenu de l'étude d'impact avec le public**

Le projet est encore, à ce stade, en phase initiale de son étude d'impact, qui sera l'une des composantes majeures des dossiers de demande de Déclaration d'Utilité Publique et d'autorisation environnementale.

En effet, bien que les synthèses cartographiques des premiers inventaires écologiques (faune-flore, zones humides) destinés à connaître l'état initial du périmètre d'étude afin de déterminer les enjeux à prendre en compte, figuraient dans le dossier de concertation, tous les éléments nécessaires aux études réglementaires, n'étaient, fort logiquement, pas encore disponibles durant la période de concertation.

Toutefois ces premières données, illustrées notamment lors de la visite de terrain, ont constituées des éléments d'information pour le public qui doit pouvoir être destinataire des données finales avant que le projet ne soit finalisé.

En effet, il est indéniable que certaines interrogations du public restent en suspens dans l'attente de la publication des résultats des études à venir comme l'étude d'impact.

Il conviendrait ainsi que durant la future concertation continue, des informations plus précises soient communiquées au public sur **l'état d'avancement des diverses sous-études** (faune-flore, zones humides, paysagère...) et qu'elles **puissent faire l'objet d'une présentation, sur leur état d'avancement et leurs premières conclusions, avant qu'elles ne soient intégrées au dossier d'enquête publique.**

Dès lors, le garant souhaiterait que les maîtres d'ouvrage prévoient de **partager avec le public les éléments de l'étude d'impact, dans des délais permettant que les observations et propositions de ce dernier sur les éléments présentés, puissent être prises en compte par les porteurs de projet avant la finalisation de ces études et des demandes d'autorisation administratives.**

En outre, au titre de la réflexion commune et de la co-construction qui animent l'esprit de la concertation, depuis son commencement, rappelé lors de la réunion publique d'ouverture au cours de laquelle, le vice-président de la CUGR a indiqué : « *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 », il serait pertinent que le partage des données globales contenues dans l'étude d'impact intervienne entre les porteurs de projet et le public, sous la forme d'une présentation dans le cadre d'un ou plusieurs temps d'échange.

Il paraîtrait donc opportun **d'organiser ce partage avec le public sous la forme d'une ou plusieurs réunions publiques ou d'un ou plusieurs ateliers, postérieurement à la mise en ligne de l'étude d'impact pré-finalisée sur le site internet, dans des délais lui permettant de prendre pleinement connaissance de son contenu afin de pouvoir formuler des observations ou propositions lors de ces temps d'échange.**

Enfin, le garant constate que la problématique environnementale, au sens de la séquence ERC et notamment l'enjeu de biodiversité, bien qu'abordée lors de la visite de terrain, de l'atelier de co-construction et la réunion publique de synthèse, l'a été de façon plus limitée.

Au-delà de la demande de précision formulée dans le chapitre précédent, ceci justifierait probablement, au regard également de son importance juridique, un approfondissement de cet aspect du projet dans le cadre de la concertation continue avant d'aboutir à la délimitation du tracé final.

Le garant recommande donc de **prévoir lors de ce(s) temp(s) d'échanges, un volet spécifique consacré à la séquence Eviter-Réduire-Compenser (ERC), en particulier aux principes de l'évitement et de la réduction.**

- **L'engagement d'une réflexion commune sur la compensation écologique**

L'item de la compensation au sein de la séquence ERC est susceptible de présenter, si le projet devait être poursuivi, un aspect important dès lors que le tracé final dans la suite du tracé n°5 qui semble faire consensus, nécessiterait la traversée d'un espace boisé, impliquant à tout le moins l'obligation de l'obtention d'une autorisation de défrichement et donc une compensation au moins forestière.

De plus, les associations de protection de l'environnement ont évoqué la compensation écologique en formulant quelques attentes en la matière ainsi que la profession agricole, au travers de la lettre de la chambre d'agriculture, qui a fixé comme critère impératif, le fait que celle-ci ne se réalise pas au détriment de la surface agricole utile.

En outre, lors de la réunion publique d'ouverture, le conseiller départemental du secteur, faisant référence au dispositif de la concertation, s'est : *« réjouit de ces nouvelles méthodes de travail qui obligent à s'écouter et à trouver des solutions ensemble. »*

C'est pourquoi le garant recommande aux maîtres d'ouvrage d'engager une réflexion commune sur ce sujet avec les différents acteurs : acteurs agricoles, association de protection de l'environnement, SAFER, Conservatoire des Espaces Naturels (CEN), CDC Biodiversité, experts forestiers... afin de déterminer les meilleures solutions et les éventuels espaces disponibles, les conditions de pérennisation de ces mesures compensatoires au profit des écosystèmes.

Cette réflexion pourrait porter également sur les mesures de réduction de l'impact du projet en particulier au sein de l'espace boisé.

Cette réflexion partagée gagnerait à se réaliser au sein d'un **atelier ou d'un comité dédié multipartite, qui pourrait, le cas échéant, être pérennisé au-delà de la réalisation du projet, afin d'assurer le suivi à long terme du résultat de ces mesures compensatoires si elles sont opérées localement.**

- **La poursuite de la co-construction du projet**

Le bilan du garant démontre l'importance prise par la co-construction dans l'élaboration et l'évolution du projet.

Ainsi, lors des ateliers, l'examen des différentes options possibles, a montré que les participants notamment les acteurs agricoles, de par leur connaissance fine des contraintes physiques du territoire, étaient en capacité de mettre en balance les avantages et inconvénients de tel ou tel tracé.

Cette expertise d'usage et ce dialogue constructif, se sont donc révélés précieux pour les maîtres d'ouvrage et seront essentiels pour la suite du projet.

Par conséquent, il serait utile que cette expertise et ce dialogue continuent à être valorisés afin que les porteurs de projet retiennent au final le tracé le plus adéquat.

Il s'agirait dès lors **de poursuivre les échanges et le travail collaboratif de co-construction avec l'ensemble des acteurs du territoire**, afin que la suite de la concertation ne se limite pas à une concertation agricole dans le cadre du Protocole qui lie les organisations agricoles et le Département en cas de réalisation d'aménagements routiers.

Ceci correspondrait d'ailleurs à la volonté affichée par le Département, qui indiquait lors de la réunion publique d'ouverture via le conseiller départemental du canton que : *« tous les acteurs présents ont la volonté d'avancer intelligemment ensemble, en choisissant la meilleure solution possible des points de vue technique, géographique, financier »*.

Cette élaboration partagée du tracé définitif, se situant essentiellement au stade de l'avant-projet, porterait sur la suite de la délimitation de l'emprise foncière exacte du tracé, le profil de la voirie, l'aménagement de ses abords notamment en termes de gestion des eaux, l'insertion de la déviation dans le paysage, les cheminements pour la circulation des engins agricoles.

Il serait souhaitable que la thématique connexe du développement des liaisons douces, en particulier cyclables, sur les voies existantes, en lien avec les demandes du public en la matière, puisse être abordée dans ce cadre.

Et ce d'autant plus, que l'opportunité de développer les mobilités douces, constitue selon les maîtres d'ouvrage, l'un des objectifs du projet, mentionné en tant que tel dans le dossier de concertation.

Elle pourrait s'opérer sous la forme de la **continuation de l'atelier de co-construction et/ou de la constitution d'un comité de suivi multipartite, qui pour ce dernier pourrait même perdurer lors des travaux du chantier de réalisation de la déviation.**

Quelle que soit la forme retenue, **les résultats du travail de cette entité devraient faire l'objet d'une communication régulière sur le site internet et d'une restitution finale avec l'ensemble du public dans le cadre d'une réunion éponyme**, couplée le cas échéant avec celle de présentation des résultats de l'étude d'impact.

- **La vulgarisation de notions techniques**

La réussite de la poursuite de cette co-construction nécessite probablement le partage d'une connaissance minimale de notions techniques de voirie routière, qui ont été évoquées par les responsables du Pôle Routes et Mobilités du Département lors des différents temps d'échanges.

Il s'agit donc de permettre au public de se familiariser à minima avec ces notions techniques (altimétrie, rayon des courbes, contre-courbes, profil en long, intersections...) jusque-là maîtrisées plutôt par un public averti.

A cette fin, il serait utile de **mettre à disposition sur le site de la concertation, les guides techniques d'aménagement de voirie auxquels se sont référés les responsables du Département voire le cas échéant, de rédiger une note synthétique illustrée de schémas, qui présenterait les notions techniques essentielles.**

- **L'élargissement de la réflexion au-delà des frontières administratives**

La concertation a démontré que la problématique des flux qui traversent le territoire était d'origine multiple, en raison principalement du rayon géographique des planteurs de betteraves et de la localisation des installations du groupe sucrier, qui couvrent une partie des départements de l'Aisne et des Ardennes limitrophes.

De plus, certains participants restaient dubitatifs sur l'impact réel de la déviation dans la traversée des villages de la vallée de la Suippe par rapport à ces flux provenant du Nord, donc de ces départements limitrophes.

Dès lors, il pourrait être utile **que les porteurs de projet, le Département de la Marne en particulier, développent dans le cadre du projet de déviation, leurs échanges avec ses territoires voisins** dont certains comme le Département des Ardennes appartient à la même région Grand-Est, à l'instar de l'inclusion de la commune d'Orainville dans le périmètre de la concertation se situant dans une région et un département différent (Aisne).

L'inclusion de ces collectivités limitrophes dans la suite de la conduite du projet, pourrait éventuellement participer d'une efficacité supplémentaire de ce dernier en termes de réduction des flux routiers résiduels sur les axes actuels.

Par conséquent, le garant recommande aux maîtres d'ouvrage, en particulier au Département, **d'élargir le périmètre des acteurs, en consultant sur le projet voire en incluant dans le dispositif de la concertation continue, les collectivités territoriales limitrophes, tout particulièrement les conseils départementaux des Départements de l'Aisne et des Ardennes.**

- **L'inclusion de l'Etat dans la démarche**

La réalisation effective de la déviation nécessitera l'obtention d'une déclaration et d'une autorisation, qui ne sont pas de la compétence des porteurs de projet mais qui ressortent de la seule compétence de l'Etat, tout spécialement la Déclaration d'Utilité Publique et l'autorisation environnementale.

Dès lors, il serait probablement utile que **l'Etat soit associé à la réflexion en amont de ces demandes futures afin de participer aux côtés des autres acteurs, à la poursuite de la réflexion collective** notamment quant à la mise œuvre de la séquence ERC sachant que le projet devra faire l'objet d'un avis de l'autorité environnementale.

Liste des annexes

- **Annexe 1 – Décision de désignation du garant**
- **Annexe 2 – Lettre de mission du garant**
- **Annexe 3 – Articles de presse consacré au report du projet de ZAC**
- **Annexe 4 – Articles de presse évoquant la tenue de la concertation sur la déviation**
- **Annexe 5 - Tableau des demandes de précisions et recommandations du garant**



SÉANCE DU 3 MAI 2023

DECISION N°2023/50/ LIAISON RD 74 -RD 966 /1

LIAISON ROUTIERE ENTRE LES RD 74 ET 966 A REIMS (51)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-15-1 et suivants ;
- vu le courrier et le dossier annexé en date du 26 avril 2023 de M. François MOURRA, représentant la communauté urbaine du GRAND-REIMS, habilité par le conseil départemental de la Marne pour demander, au nom de ces deux maîtres d'ouvrage, la désignation d'un garant dans le cadre d'une démarche de concertation préalable sur le projet de création d'une liaison routière entre la RD 74 et la RD 966 au Nord-Est de REIMS, en application de l'article L.121-17, et selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1 ;

après en avoir délibéré,

décide :

Article 1 : M. Jean-Luc RENAUD est désigné garant de la concertation préalable sur le projet de création d'une liaison routière entre la RD 74 et la RD 966 au Nord-Est de REIMS.

Article 2 : La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La Présidente par intérim

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Ilaria Casillo'.

Ilaria CASILLO



La présidente

Paris, le 17 mai 2023

Monsieur,

Lors de la séance plénière du 3 mai 2023, la Commission nationale du débat public vous a désigné garant du processus de concertation préalable pour le projet de création d'une liaison routière entre la RD 74 et la RD 966 en déviation de la commune de Bourgogne-Fresne, porté conjointement par la communauté urbaine du Grand-Reims et le département de la Marne (51).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

1 - Rappel du cadre légal et des objectifs de la concertation préalable

Cadre légal de la concertation préalable en application de l'article L. 121-17 du code de l'environnement

En application de l'article L.121-17 du code de l'environnement, « *la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16.* ».

Objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. L'article L.121-15-1 du code de l'environnement précise que la concertation préalable permet de débattre :

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

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en partageant avec vos interlocuteurs et interlocutrices ces exigences légales.

2 - Enjeux généraux de la concertation préalable

Dans le cadre de l'article L121-17 du code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage (MO). La CNDP ne peut légalement imposer des modalités, néanmoins les préconisations du garant et leur prise en compte par le MO doivent être rendues publiques.

De la même manière, votre rôle n'est pas réduit à celui d'observateur du dispositif de concertation. Vous êtes le prescripteur des modalités de la concertation (information et participation du public) : charge au MO de suivre vos prescriptions ou non. Vous n'êtes pas responsable de ses choix mais de la qualité de vos prescriptions et de la transparence sur leur prise en compte.

Votre rôle et mission de garant : défendre un droit individuel

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il est souhaitable de soumettre à la concertation. La précision de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

L'article L121-16 du code de l'environnement dispose que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter.

S'agissant spécifiquement du projet dont vous garantissez la concertation, j'attire votre attention spécifiquement sur :

- le calendrier de la concertation et les modalités déjà envisagées par le MO : Le MO a saisi la CNDP tardivement, il vise un calendrier particulièrement serré et peu de rendez-vous avec le public, je vous invite donc à identifier dès vos premiers contacts avec le MO les marges d'assouplissement possible. En effet, il vous revient de préconiser les modalités, le périmètre et le calendrier de cette concertation les plus adaptés au regard de votre étude de contexte, ce qui nécessite un temps de préparation minimum ;
- l'absence d'alternative autre que la présentation de quatre variantes de tracés, or l'article L121-15-1 du code de l'environnement exige que la concertation préalable permette de débattre de l'opportunité du projet et de ses enjeux. Le public doit pouvoir débattre de l'opportunité du projet au-

delà de se prononcer sur des variantes de tracés présentées par le maître d'ouvrage : faut-il ou pas faire ce projet ? Quelles en sont ses justifications et quelles questions pose-t-il aux différents acteurs du territoire ? Quelle serait donc la méthodologie de concertation la plus appropriée pour recueillir le point de vue du public sur ces points ? Je vous demande d'éviter que les modalités limitent la concertation à un débat de variantes techniques, car ce n'est pas l'esprit de la loi ;

- le lien entre ce projet de liaison routière et la création en cours de la ZAC « zone de bioéconomie du Grand Reims » que cette route aura également vocation à desservir. Le projet de ZAC faisant, quant à lui, l'objet d'une concertation au long cours relevant exclusivement du code de l'urbanisme, il y aura lieu de veiller à la cohérence entre ces deux procédures;
- le lien à la décision : le lien entre la concertation et la décision publique devra faire l'objet d'une vigilance particulière car les responsabilités sont partagées entre la communauté urbaine et le département. En effet, bien que la mise en œuvre de la concertation préalable ait été déléguée à la communauté urbaine du Grand Reims par convention de partenariat entre cette dernière et le département de la Marne, tous deux doivent être en mesure d'apporter des réponses aux questions du public relevant de leurs champs de compétences respectifs.

3- Conclusions de la concertation préalable

Il s'agit enfin d'élaborer votre bilan, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par le MO, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de la concertation. Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions. Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 du CE). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

La concertation préalable s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO aux demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivant la publication de ce dernier (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet du MO. Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, il a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation se fondera pour partie sur vos recommandations et sur les engagements du MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. Cette procédure a pour objectif de veiller au respect des droits conférés au public par

l'article L120-1 du code de l'environnement en application de la Constitution. La garantie de ces droits est placée sous votre responsabilité, au nom de la CNDP.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Ilaria Casillo
Présidente par intérim



Monsieur Jean-Luc RENAUD
Garant de la concertation préalable
Liaison routière entre RD 74 et RD 966 GRAND REIMS

MERCREDI
13 JUILLET 2024

REIMS ET SA RÉGION

13

POLÉMIQUE

Le projet de la ZAC bioéconomie soulève encore des inquiétudes

POMACLE-BAZANCOURT Malgré l'opposition des communes de Boulton-sur-Suippe et Pomacle, le projet n'est pas abandonné. Les collectifs environnementaux craignent un passage en force du projet dans les années à venir et ignorent ce qu'il adviendra du projet de déviation des engins agricoles.

RAYANE BEVLY

Ce qui se présentait comme un abandon n'en est plus un. Tout portait à croire que le dossier de la ZAC (zone d'aménagement concerté) Pomacle-Bazancourt, consacré à la bioéconomie, tomberait à l'eau aussitôt qu'il avait été rejeté par deux communes en juin, par crainte de nuisances sonores et environnementales. Anne Desveronniers, vice-présidente du Grand Reims et maire de Pomacle, village qui a retoqué le projet avec Boulton-sur-Suippe, était la première à parler « d'abandon » il y a encore quelques semaines. Mais le président du Grand Reims Arnaud Robinet ne l'entend pas de cette oreille et a déclaré, lors du dernier conseil communautaire, que la délibération était suspendue, et non retirée. « L'objectif de cette ZAC était de capitaliser sur la force de ce site pour devenir un véritable fer de lance dans le secteur de l'industrie verte au niveau européen. Ma crainte, c'est qu'on ne puisse pas concrétiser de projets majeurs pour nos 300 000 habitants, par l'opposition ou la pression locale systématique, d'une frange de la population », a-t-il lancé.

clés en main par l'État, le projet de ZAC du Grand Reims reviendra donc prochainement à la table des discussions. Sans doute d'ici deux ans, dans la mesure où Arnaud Robinet envisage, dès 2026, de modifier le droit de véto inscrit dans la charte de gouvernance du Grand Reims.

« Le projet va revenir autrement et ce n'est pas démocratique. C'est profondément choquant » Philippe Neff, Vice-président de l'association Collectif Boulton Environnement

Un point qui ne passe pas auprès des associations. « Le projet va revenir autrement et ce n'est pas démocratique. C'est profondément choquant », s'offusque Philippe Neff, vice-président de l'association Collectif Boulton Environnement, qui reproche au Grand Reims une volonté de s'affranchir de l'aval des conseils municipaux concernés.

Dans le même temps, l'avenir de la déviation des betteraves devient flou. Pour rappel, l'allongement de cette liaison routière entre la RD74 et la RD966 est très attendu par les



L'installation de la ZAC sur le site de l'actuelle bioraffinerie de Bazancourt-Pomacle avait été rejetée par deux conseils municipaux le mois dernier. Archive Aurélien Laudy

rivierains car il permettrait de contourner Boulton-sur-Suippe et Bourgogne-Fresne et rééquilibrer le passage des poids lourds : « Avec les campagnes betteravières et la campagne de la luzerne, c'est infernal », pointe Philippe Neff. Comme lui, André Stenger, fondateur du collectif Bien Vivre à Bourgogne-Fresne, considère que cette déviation, envisagée entre 2028 et 2030, doit absolument être faite avant l'arrivée, encore hypothé-

rique, des futures unités de productions de la ZAC prévues sur 74,5 hectares : « Si la déviation était finie aujourd'hui, il n'y aurait pas eu d'opposition à la ZAC. Surtout que sans ZAC, il y a un risque d'occupation industrielle sans contrôle pour les nuisances ».

DU PLOMB DANS L'AILE POUR LA DÉVIATION ?

Problème : cette déviation ne sied pas forcément aux agriculteurs. Le

Plan local d'urbanisme (PLU) de Bourgogne-Fresne, côté Bourgogne, a récemment été rejeté par les élus. Les acteurs du monde agricole s'étaient opposés à la mise en œuvre d'une zone AP (agriculture protégée) dans un périmètre d'un kilomètre autour du village avec des contraintes pour les constructions (1 500 m² au sol et 12 mètres de haut maximum), notamment.

« Et aujourd'hui, ces agriculteurs voudraient que la déviation passe au ras des villages pour préserver leurs terres. On observe que ce lobby agricole ne veut pas de la déviation et il peut faire pression sur M. Robinet, résume Sébastien Almagro, président de l'ACDPN (Association citoyenne de défense des personnes et de la nature contre les nuisances). J'ai peur que ce projet de déviation tombe dans les oubliettes », présage-t-il. Satisfaire tout le monde ne sera pas une mince affaire. ■

ZAC et déviation, un seul et même sujet ?

Ce dossier pose toujours la question du lien entre le projet de ZAC et celui de déviation des betteraves. L'ancienne présidente du Grand Reims Catherine Vautrin avait affirmé que chacun restait indépendant. « Mais la FDSEA (Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles, NDLR) dit que s'il n'y a pas de ZAC, il n'y a pas la nécessité de faire la déviation. Donc quoi qu'on en dise, c'est forcément un peu lié », remarque Philippe Neff. Les agriculteurs remettent en cause la déviation car ils ne veulent pas que leurs parcelles soient abîmées mais ils ne ferment pas non plus la porte ».



PassHan
Grotte de Han + Parc Animalier

~~41,50€~~ **35,00€**

Enfant (4-11 ans) :

~~31,50€~~ **26,50€**

Achetez vos tickets en ligne sur

www.grotte-de-han.be

Code promo : **ARD24ETE**

Code valable jusqu'au 31 août pour des

visites jusqu'au 11 novembre 2024.

Rejeté par deux communes, le projet de ZAC du Grand Reims sur le site industriel de Pomacle-Bazancourt est abandonné

INFO L'UNION. Le projet de ZAC (zone d'aménagement concerté) du Grand Reims dédié à la bioéconomie est abandonné. Les conseils municipaux de Boulton-sur-Suippe et Pomacle ont émis un avis défavorable, que la communauté urbaine a décidé de suivre.



La ZAC devait s'étendre sur les communes de Pomacle, Bazancourt et Boulton-sur-Suippe. Archive Aurélien Laudy

Par **Rayane Beyly**

5 min

Publié le : 18 juin 2024 à 18h19

Le président du Grand Reims Arnaud Robinet en avait fait la promesse : ce projet de ZAC (zone d'aménagement concerté) dédié à la bioéconomie sur le site de l'actuelle bioraffinerie de Bazancourt-Pomacle **ne se ferait pas contre la population**.

Après avoir été rejeté, la semaine passée, par deux des trois communes concernées par l'aménagement, il ne verra pas le jour, nous informe Anne Desveronnières, vice-présidente du Grand Reims et maire de Pomacle, village qui s'y est opposé avec Boulton-sur-Suippe : « *Arnaud Robinet est une personne de parole. Il va respecter ce qu'il a dit. Le projet de déviation des batteuses va continuer et le projet de la ZAC est*

 Réglages

 Sauvegarder

 Partager

Desveronnières, vice-présidente du Grand Reims et maire de Pomacle, village qui s'y est opposé avec Boult-sur-Suippe : « *Arnaud Robinet est une personne de parole. Il va respecter ce qu'il a dit. Le projet de déviation des betteraves va continuer et le projet de la ZAC est abandonné. Ce projet était pourtant vraiment intéressant pour le cadre de vie. On avait réfléchi à la disposition des bâtiments et à la lutte contre la pollution visuelle* », regrette-t-elle.

Publicité

Ainsi, aucune des « *petites unités de production de 1 à 5 hectares* », le volume annoncé par Arnaud Robinet, ne pourra s'installer sur les 74,5 hectares de terres agricoles prévus dans le cadre de la ZAC.



« Le projet de déviation des betteraves va continuer et le projet de la ZAC est abandonné »

Anne Desveronnières, Vice-présidente du Grand Reims et maire de Pomacle

Le projet de ZAC porté par le Grand Reims devait permettre la création de près de 1000 emplois supplémentaires dans les prochaines années sur le site agro-industriel de Bazancourt-Pomacle, qui regroupe 2200 emplois directs et indirects aujourd'hui. Les travaux d'aménagement de [cette plateforme qui compte quinze entreprises réparties sur 260 hectares étaient attendus en 2026](#). La volonté de l'Agglo était d'assurer enfin une maîtrise publique de l'avenir de la zone.

Publicité

L'extension de la plaque industrielle développée par la coopérative sucrière Cristal Union il y a de cela plusieurs années suscitait différentes inquiétudes, liées aux nuisances olfactives et sonores, et particulièrement à l'afflux de camions.



Pour les collectifs d'habitants de Bourgogne-Fresne et de Boulton, la condition *sine qua non* pour accepter le projet de ZAC était d'accélérer en urgence [le prolongement de la déviation des betteraves. Mais l'allongement de cette liaison routière entre la RD74 et la RD966, qui vise à limiter l'impact du trafic routier en contournant Boulton-sur-Suippe et Bourgogne-Fresne par huit kilomètres de nouvelles voies](#), n'est censé se faire qu'entre 2028 et 2030. Il n'était pas envisageable de l'avancer dans le temps : « *Il y a des délais incompressibles. Les travaux et études pour la déviation ont déjà commencé depuis deux ans* », poursuit Anne Desveronnières.

Une concertation publique pour la déviation est ouverte jusqu'à la fin du mois

L'ex-présidente du Grand Reims Catherine Vautrin, à l'initiative du dossier de la ZAC qu'elle avait inscrit dans les grandes orientations du projet de territoire, avait affirmé que [le projet de déviation restait indépendant du projet de ZAC](#). L'abandon de ce dernier confirme les propos de l'actuelle ministre du Travail, de la Santé et des Solidarités.

La décision de l'abandon de la ZAC sera entérinée lors du prochain conseil communautaire, le 27 juin, indique le Grand Reims. En attendant, une concertation publique concernant la nouvelle déviation des betteraves reste ouverte jusqu'au 30 juin.

« Sans la déviation, les riverains allaient encore souffrir »

Réglages

Sauvegarder

Partager

« Sans la déviation, les riverains allaient encore souffrir »

Seule la commune de Bazancourt a voté en faveur du projet de ZAC la semaine passée, avec 1 voix contre et 17 pour. Les conseils municipaux de Pomacle (8 voix contre, 3 pour) et Boulton-sur-Suippe (13 contre, 6 pour) s'y sont quant à eux majoritairement opposés.

« On n'était pas contre la ZAC. On peut entendre qu'il faut réindustrialiser la France mais il fallait que la déviation soit faite en même temps pour libérer nos villages d'un trafic infernal, surtout lors des campagnes betteravières. On pensait que la promesse de M. Robinet ne serait pas respectée, explique le [vice-président de l'association Collectif Boulton Environnement](#) Philippe Neff. Sans la déviation, les riverains allaient encore souffrir. Nos villages ne sont pas adaptés au passage de tous les poids lourds ».

Quid du droit de veto ?

La charte de gouvernance du Grand Reims précise que pour mettre en œuvre le droit de veto, « le maire concerné adresse à l'exécutif de la communauté urbaine un courrier écrit signalant son intention d'exercer son droit de veto. En l'absence de réponse par la communauté urbaine dans les quinze jours, ou si aucun accord ne peut être trouvé, le maire confirme l'exercice de son droit de veto, après accord de son conseil municipal ».

Les communes opposées à la ZAC auraient pu s'appuyer sur cet extrait de la charte mais dans le cas présent, le Grand Reims a évité ce scénario en lançant une concertation préalable. Dès lors, pas besoin pour les communes d'exercer leur droit de veto car l'Agglo a d'ores et déjà pris acte de leur position grâce à la concertation.

Annexe 4 – Articles de presse sur la tenue de la concertation

AGRICULTURE

Concertation à venir sur la « déviation betteraves » de Boulton et Bourgogne

GRAND REIMS

Une nouvelle étape se profile dans le dossier du prolongement de la « déviation betteraves ». Une concertation est lancée du 20 mai au 30 juin. Plusieurs rendez-vous sont annoncés dont deux réunions publiques.

AUJICE BECKEL

Il y a du nouveau dans le long dossier du prolongement de la « déviation betteraves » au nord de Reims. Une concertation sur le sujet se tiendra du lundi 20 mai au dimanche 30 juin 2024 inclus.

En plus des classiques registres papier, disponibles dans toutes les mairies concernées et au siège du Grand Reims, un site internet dédié est créé et plusieurs rendez-vous sont programmés. Parmi eux, deux réunions publiques prévues le 28 mai à 18 h 30 à Bourgogne-Fresne et le 25 juin à la même heure à la salle des fêtes de Boulton-sur-Suippe.

8

C'est, en kilomètres, la longueur de l'extension du contournement de Bourgogne-Fresne et de Boulton-sur-Suippe reliant la D74 à la D966. Un chantier estimé à 12 millions d'euros.

À cela s'ajoutent, trois rendez-vous publics : le 20 mai à la brocante de Bourgogne-Fresne, le 29 mai devant le Carrefour de Bazancourt et le 21 juin durant le marché de la commune. Enfin, une visite de terrain se tiendra le 20 juin de 15 à 18 heures.

UN PREMIER TRONÇON À COMPLÉTER

Pour rappel, un premier tronçon de 3 kilomètres est sorti de terre entre le rond-point de Cristanol et la D74, en septembre 2019. Une nouvelle liaison routière destinée à détourner de Pomacle le flux de poids lourds, consé-

LE PROLONGEMENT DE LA "DÉVIATION BETTERAVES"

tit de l'activité du pôle Pomacle-Bazancourt, notamment pendant la campagne betteravière. Si les Pomacais ont gagné en tranquillité, ce n'est pas le cas des habitants des communes alentour (Bourgogne-Fresne, Boulton-sur-Suippe, Saint-Etienne-sur-Suippe, Auménancourt...). Ce sentiment d'exclusion a conduit des habitants de Boulton-sur-Suippe à se constituer en collectif quelques mois avant l'inauguration du premier tronçon.

Aux côtés d'autres organisations, ils réclament depuis le prolongement de ce contournement. L'objectif est de traverser la plaine pour rejoindre la D966 et ainsi épargner les communes situées de part et d'autre. Soit un prolongement de 8 km, évalué à environ 12 millions d'euros. Si la crainte que cette extension ne soit tributaire de la création de la nouvelle ZAC de bioéconomie fut un temps redoutée, elle fut balayée par la présidente du

Grand Reims de l'époque, Catherine Vautrin, qui avait alors dévoilé un calendrier du projet (lire par ailleurs). ■

Tout le détail de la concertation sur le site : concertationdeviation.grandreims.fr

OBJECTIF 2030

Un calendrier prévisionnel nous avait été communiqué par Catherine Vautrin, alors présidente du Grand Reims, en novembre dernier.

Premier semestre 2024 : préparation et organisation de la concertation ; juin-novembre 2024 : bilan de la concertation ; premier trimestre 2025 : réalisation des études techniques et avant-projet ; deuxième trimestre 2025 : lancement enquête publique, déclaration d'utilité publique, autorisations environnementales ; 2026-2027 : études du projet ; 2028-2030 : réalisation des travaux.

Une nouvelle « déviation des betteraves » au nord de Reims ?

Afin de soulager trois villages autour du site industriel de Bazancourt-Pomacle, une route pourrait être créée pour y déporter les poids lourds. La concertation est ouverte jusqu'au 30 juin, mais le projet ne devrait pas voir le jour avant 2028, voire 2030.

Cinq ans après la mise en service de la « déviation des betteraves », un nouvel itinéraire de substitution au nord de Reims est à l'étude. Le Grand Reims organise une concertation avec les habitants autour de l'aménagement d'une liaison routière entre la RD74 et la RD966 qui permettrait aux poids lourds qui desservent le site industriel de Bazancourt-Pomacle de contourner Bourgogne-Fresne, Boul-sur-Suippe, Saint-Étienne-sur-Suippe et Auménancourt.

Les habitants de Pomacle y ont déjà eu droit en 2019, grâce à la création de la RD20A, un aménagement bienvenu dans un secteur qui vit au rythme de la culture de la betterave, dont la dernière campagne s'est étalée entre septembre et janvier.

La concertation est ouverte jusqu'au 30 juin. Le dossier complet est disponible dans les mairies de chaque commune concernée, au siège du Grand Reims et sur internet. Tous les citoyens peuvent s'exprimer sur le sujet par les mêmes canaux. Une soixantaine l'ont déjà fait dans le registre numérique. Beaucoup défendent ce projet de contournement, car ils déplorent les nuisances liées à cet important flux de poids lourds dans leurs villages respectifs. Certains réclament aussi que la charge soit supportée par les industriels betteraviers et céréaliers et non par le Grand Reims et le département de la Marne. Selon les premières estimations, les travaux pourraient être réalisés entre 2028 et 2030.

Cette déviation est d'ailleurs intégrée au projet de création d'une zone d'aménagement concerté (Zac) de bioéconomie, qui doit être voté par les élus du Grand Reims dans les mois à venir. Son président, Arnaud Robinet, a d'ailleurs récemment appuyé ce point, annonçant que « des investissements routiers sont prévus dans le cadre de la Zac ». Comme pour rassurer ceux qui s'inquiètent de voir la plateforme industrielle de Bazancourt-Pomacle s'étendre encore dans les années à venir, ce que prévoit le projet de création d'une Zac.

Simon Ksiazienicki

AMÉNAGEMENT

Une nouvelle « déviation des betteraves » au nord de Reims ?

Afin de soulager trois villages autour du site industriel de Bazancourt-Pomacle, une route pourrait être créée pour y déporter les poids lourds. La concertation est ouverte jusqu'au 30 juin, mais le projet ne devrait pas voir le jour avant 2028, voire 2030.

Cinq ans après la mise en service de la « déviation des betteraves », un nouvel itinéraire de substitution au nord de Reims est à l'étude. Le Grand Reims organise une concertation avec les habitants autour de l'aménagement d'une liaison routière entre la RD74 et la RD966 qui permettrait aux poids lourds qui desservent le site industriel de Bazancourt-Pomacle de contourner Bourgogne-Fresne, Boulton-sur-Suippe, Saint-Étienne-sur-Suippe et Auménancourt.

Les habitants de Pomacle y ont déjà eu droit en 2019, grâce à la création de la RD20A, un aménagement bienvenu dans un secteur qui vit au rythme de la culture de la betterave, dont la dernière campagne s'est étalée entre septembre et janvier. La concertation est ouverte jusqu'au 30



Les habitants de Boulton-sur-Suippe et de trois autres communes attendent cet aménagement avec impatience. © L'Hebdo du Vendredi

juin. Le dossier complet est disponible dans les mairies de chaque commune concernée, au siège du Grand Reims et sur internet. Tous les citoyens peuvent s'exprimer sur le sujet par les mêmes canaux. Une soixantaine l'ont déjà fait dans le registre numérique. Beaucoup défendent ce projet de contournement, car ils déplorent les nuisances liées à cet important flux de poids

lourds dans leurs villages respectifs. Certains réclament aussi que la charge soit supportée par les industriels betteraviers et céréaliers et non par le Grand Reims et le département de la Marne. Selon les premières estimations, les travaux pourraient être réalisés entre 2028 et 2030. Cette déviation est d'ailleurs intégrée au projet de création d'une zone d'aménage-

ment concerté (Zac) de bioéconomie, qui doit être voté par les élus du Grand Reims dans les mois à venir. Son président, Arnaud Robinet, a récemment appuyé ce point, annonçant que « des investissements routiers sont prévus dans le cadre de la Zac ». Comme pour rassurer ceux qui s'inquiètent de voir la plateforme industrielle de Bazancourt-Pomacle s'étendre encore dans les années à venir, ce qui prévoit le projet de création d'une Zac.

Simon Ksiazienicki

L'agenda de la concertation

- Permanence en mairie de Bourgogne-Fresne, mardi 18 juin, de 11 h à 12 h
- Atelier co-construction à la salle des fêtes de Saint-Étienne-sur-Suippe, mardi 18 juin, de 18 h 30 à 20 h 30
- Visite de terrain au départ de la mairie de Bourgogne, jeudi 20 juin, de 15 h à 18 h
- Visite de terrain au départ de la mairie de Bourgogne, jeudi 20 juin, de 18 h à 20 h
- Réunion publique à la salle des fêtes de Boulton-sur-Suippe, mardi 25 juin, de 18 h 30 à 20 h 30

CONCERTATION

DÉVIATION BOURGOGNE-FRESNE ?

Le Grand Reims et le Département de la Marne poursuivent leurs réflexions sur la liaison routière entre la RD 74 et la RD 966 au nord-est du territoire du Grand Reims. L'objectif de ce projet, qui intervient en prolongement de la RD 20a mise en service en 2019, vise à délester les communes traversées par le flux de poids lourds desservant le site industriel de Pomacle-Bazancourt depuis l'ouest. L'impact est particulièrement marqué lors de la campagne betteravière. Une concertation préalable est organisée du 20 mai au 30 juin, pour débattre avec l'ensemble des habitants et acteurs du territoire de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales de ce projet. Des réunions publiques, des ateliers et des permanences se tiendront dans les communes concernées.

28 mai

> Programme complet sur www.grandreims.fr

Réunion publique le 28 mai, à 18 h 30, à Bourgogne-Fresne

28 mai



Future liaison routière de déviation Bourgogne-Fresne : la concertation vient d'être lancée

Cette semaine : le 28 mai, une réunion publique, puis, le 29 mai, un stand au centre commercial Carrefour de Bazancourt

Depuis le 20 mai dernier, le Grand Reims organise une concertation avec les habitants autour d'un projet à enjeu fort : l'aménagement d'une liaison routière entre la RD 74 et la RD 966 pour permettre le contournement de Bourgogne-Fresne, Boulton-sur-Suippe, Saint Etienne sur Suippe et Auménancourt. Le principal objectif de ce projet est de délester les communes traversées par le flux de poids lourds desservant le site industriel de Pomacle-Bazancourt depuis l'ouest, notamment lors de la campagne betteravière qui génère une augmentation significative du trafic sur les communes de Bourgogne-Fresne et de Boulton-sur-Suippe. L'étape de concertation en cours fait suite aux études environnementales préalables conduites par le Département de la Marne. Jusqu'au 25 juin, plusieurs temps forts sont proposés pour informer, échanger et écouter les observations et les propositions des habitants et des acteurs du territoire : à la fois la tenue de stands pour toucher le grand public, deux réunions publiques, des permanences dans les mairies concernées, des ateliers thématiques (sur inscription), une visite de terrain (sur inscription), des permanences en mairies (Boulton-sur-Suippe, Orainville et Bourgogne-Fresne). Pour informer les habitants, un dossier de concertation et la synthèse de ce dernier sont disponibles dans chaque commune concernée et au siège du Grand Reims et un site internet dédié a été créé : concertationdeviation.grandreims.fr. Habitants et acteurs locaux peuvent s'exprimer en dehors des temps de concertation sur l'un des registres présents dans chaque mairie des communes concernées, au siège du Grand Reims et également sur le registre dématérialisé du site internet dédié. Précisons que le Grand Reims et le département de la Marne conduisent ce projet de déviation dans le cadre d'un partenariat.

[En savoir plus](#)

4 juin, 11 juin et 18 juin



Future liaison routière de déviation Bourgogne-Fresne : la concertation se poursuit

La semaine prochaine : le 18 juin, une réunion publique, puis, le 20 juin, un parcours en bus

Depuis le 20 mai dernier, le Grand Reims organise une concertation avec les habitants autour d'un projet à enjeu fort : l'aménagement d'une liaison routière entre la RD 74 et la RD 966 pour permettre le contournement de Bourgogne-Fresne, Boulton-sur-Suippe, Saint Etienne sur Suippe et Auménancourt. Le principal objectif de ce projet est de délester les communes traversées par le flux de poids lourds desservant le site industriel de Pomacle-Bazancourt depuis l'ouest, notamment lors de la campagne betteravière qui génère une augmentation significative du trafic sur les communes de Bourgogne-Fresne et de Boulton-sur-Suippe. L'étape de concertation en cours fait suite aux études environnementales préalables conduites par le Département de la Marne. Jusqu'au 25 juin, plusieurs temps forts sont proposés pour informer, échanger et écouter les observations et les propositions des habitants et des acteurs du territoire : à la fois la tenue de stands pour toucher le grand public, deux réunions publiques, des permanences dans les mairies concernées, des ateliers thématiques (sur inscription), une visite de terrain (sur inscription), des permanences en mairies (Boulton-sur-Suippe, Orainville et Bourgogne-Fresne). Pour informer les habitants, un dossier de concertation et la synthèse de ce dernier sont disponibles dans chaque commune concernée et au siège du Grand Reims. Un site internet dédié a également été créé : concertationdeviation.grandreims.fr. Habitants et acteurs locaux peuvent s'exprimer en dehors des temps de concertation sur l'un des registres présents dans chaque

mairie des communes concernées, au siège du Grand Reims et également sur le registre dématérialisé du site internet dédié. Précisons que le Grand Reims et le département de la Marne conduisent ce projet de déviation dans le cadre d'un partenariat.

La semaine prochaine les habitants du secteur pourront participer en premier lieu à un atelier de co-construction, le mardi 18 juin, à 18 h 30 à la salle des fêtes de Saint-Étienne-sur-Suipe, rue de Poilcourt. L'objectif est d'échanger au sujet de toutes les solutions possibles et de partager les dernières interrogations. Atelier sur inscription sur : <https://concertationdeviation.grandreims.fr/agenda>

Le jeudi 28 juin, deux créneaux sont proposés aux habitants pour un parcours en bus permettant de découvrir les tracés proposés. Des experts participeront à ces visites et répondront à toutes les questions. Le départ est prévu depuis la mairie de Bourgogne, 2 avenue du général de Gaulle. Parcours en bus, sur inscription, sur : <https://concertationdeviation.grandreims.fr/agenda>
[En savoir plus](#)

PRESSE INFO AGENDA

Lundi 20 mai

De 10 h à 16 h - BOURGOGNE-FRESNE - Brocante

Rencontres de proximité dans le cadre de la concertation préalable du projet de liaison routière de contournement de Bourgogne-Fresne et de Boulton-sur-Suipe.

Dans le cadre des réflexions sur la liaison routière entre Bourgogne-Fresne et Boulton-sur-Suipe, menées par le Grand Reims et le département de la Marne, une concertation préalable est organisée du 20 mai au 30 juin. Plusieurs temps forts sont proposés pour informer, échanger et écouter les préoccupations des habitants et des acteurs du territoire.

[En savoir plus](#)

Mardi 28 mai

De 18 h 30 à 20 h 30 - BOURGOGNE-FRESNE - Gymnase

Concertation publique organisée par le Grand Reims et le département de la Marne dans le cadre du projet de liaison routière de contournement de Bourgogne-Fresne et de Boulton-sur-Suipe.

[En savoir plus](#)

Mardi 18 juin

De 18 h 30 à 20 h 30 - SAINT-ÉTIENNE-SUR-SUIPE - Salle des fêtes - Rue de Poilcourt

Concertation préalable du projet de liaison routière de contournement de Bourgogne-Fresne et de Boulton-sur-Suipe.

Atelier de co-construction, pour échanger sur toutes les solutions possibles et partager les dernières interrogations.

[En savoir plus et s'inscrire](#)

Jeudi 20 juin

À 15 h et à 18 h - BOURGOGNE - Départ de la mairie de Bourgogne

Concertation préalable du projet de liaison routière de contournement de Bourgogne-Fresne et de Boulton-sur-Suipe.

Parcours en bus, pour découvrir les tracés proposés et en présence d'experts pour répondre à toutes les questions.

[En savoir plus et s'inscrire](#)

Annexe 5 - Tableau des demandes de précisions et recommandations du garant

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable

Demande de précisions et/ ou recommandations	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
1. Publier selon un échéancier approprié, les résultats des nouveaux comptages du trafic routier qui vont être opérés préférentiellement sur une période a minima d'un an, voire supérieure afin d'actualiser les données en la matière et les rendre incontestables aux yeux du public.			
2. Disposer de données incontestables au regard du public concernant les nuisances sonores en procédant à de nouvelles mesures acoustiques dans la traversée des bourgs de Bourgogne-Fresne et Boulton-sur-Suippe hors et pendant la période de campagne betteravière, le cas échéant dans le cadre d'un partage de vues avec les maires mais aussi avec les collectifs d'habitants et les associations de protection de l'environnement.			
3. Analyser avec plus de précision l'étude ATMO de 2018 sur la qualité de l'air à Bourgogne-Fresne, en particulier au			

<p> sujet des particules fines voire procéder à une nouvelle étude sur la pollution atmosphérique eu égard à la relative ancienneté de celle-ci et d'une demande citoyenne sous-jacente.</p>			
<p>4. Compléter la carte des spécificités agricoles en particulier au niveau de l'inventaire des parcelles irriguées et le cas échéant des plans d'épandages.</p>			
<p>5. Actualiser la simulation de l'état du trafic prévisionnel sur la voie nouvelle et la comparaison des trafics résiduels, aux horizons 2027 et 2042, selon les différents scénarii afin d'y intégrer le tracé n°5.</p>			
<p>6. Mettre à jour le tableau récapitulatif d'analyse multicritère des différents tracés afin d'y intégrer le nouveau tracé n°5, y compris concernant le critère du coût des travaux.</p>			
<p>7. Réaliser l'esquisse du tracé n°5 sur le fond de plan parcellaire, ce qui permettra de commencer à identifier les propriétaires fonciers et exploitants agricoles potentiellement les plus impactés.</p>			
<p>8. Mettre en ligne sur le site de la concertation un ou plusieurs documents ou liens permettant de s'informer sur la séquence Eviter-Réduire-Compenser et sur les différents modes de compensation environnementales possibles.</p>			
<p>9. Préciser le montage financier envisagé pour le financement du projet (modalités de co-financement...) et l'éventualité d'une participation financière directe ou indirecte des entreprises de la plateforme industrielle.</p>			
<p>10. Renforcer l'information sur le fonctionnement des entreprises de la plateforme agro-industrielle notamment en termes de flux, en particulier concernant le groupe Cristal Union.</p>			
<p>11. Rendre publique dès sa signature par l'intégralité des partenaires, la future charte des pondéreux.</p>			

12. Mettre à la disposition du public, les données du CEREMA sur les impacts des poids lourds de 48t sur la voirie.			
13. Mettre à disposition du public sur le site de la concertation, les comptes rendus des ateliers thématiques et de la visite de terrain.			
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis exprimés			
1. Solliciter la CNDP sur le fondement de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, afin de garantir un continuum de la participation du public entre la réponse des maitres d'ouvrage au présent bilan et l'ouverture de l'enquête publique sous la forme d'une concertation continue avec garant.			
2. Maintenir accessible le site de la concertation afin de permettre, a minima, au public d'y consulter le bilan du garant ainsi que les réponses apportées à celui-ci et les enseignements tirés de la concertation par les porteurs de projet.			
3. Conserver le site de la concertation, le cas échéant réagencé ou créer un site dédié au projet, reprenant l'ensemble des documents d'information présent sur le site actuel de la concertation, pour porter à la connaissance du public : les modalités de la concertation continue, les études (faune-flore, zones humides, géotechniques et d'insertion paysagère...) qui seront incluses dans les dossiers de demandes d'autorisation et toute autre information procédurale ou réglementaire utile au suivi de l'avancement du projet, et lui permettre de poser des questions, le cas échéant selon des modalités adaptées.			

4. Informer régulièrement le public sur l'avancement des différentes étapes du calendrier et sur la mobilisation des financements.			
5. Continuer l'information du public sur le projet non seulement au travers des sites internet mentionnés précédemment mais également via la mobilisation d'autres canaux d'information comme les bulletins municipaux, le magazine du Grand Reims ou la presse quotidienne régionale.			
6. Organiser une réunion publique de reddition des enseignements de la concertation suite à la remise de la réponse des porteurs de projet au bilan du garant.			
7. Partager avec le public les éléments de l'étude d'impact dans des délais permettant que les observations et propositions du public sur les éléments présentés, puissent être pris en compte par les porteurs de projet avant la finalisation de ces études et des demandes d'autorisation administratives.			
8. Organiser ce partage avec le public sous la forme d'une ou plusieurs réunions publiques ou d'un ou plusieurs ateliers, postérieurement à la mise en ligne de l'étude d'impact sur le site internet, dans des délais lui permettant de prendre pleinement connaissance de son contenu afin de pouvoir formuler des observations ou propositions lors de ces temps d'échanges.			
9. Prévoir lors de ce(s) temp(s) d'échanges, un volet spécifique consacré à la séquence Eviter-Réduire-Compenser (ERC), en particulier aux principes de l'évitement et de la réduction.			
10. Engager une réflexion commune sur la compensation écologique du projet avec les différents acteurs : acteurs agricoles, association de protection de l'environnement,			

<p><i>SAFER, Conservatoire des Espaces Naturels (CEN), CDC Biodiversité, experts forestiers etc..., au travers d'un atelier ou d'un comité dédié, multipartite, qui pourrait, le cas échéant, être pérennisé au-delà de la réalisation du projet, afin d'assurer le suivi à long terme du résultat de ces mesures compensatoires si elles sont opérées localement.</i></p>			
<p><i>11. Poursuivre la co-construction du projet avec tous les acteurs du territoire à travers la continuation de l'atelier de co-construction et/ou la constitution d'un comité de suivi multipartite, qui pour ce dernier pourrait même perdurer lors des travaux du chantier de réalisation de la déviation, intégrant notamment la thématique des liaisons douces cyclables.</i></p>			
<p><i>12. Communiquer régulièrement les résultats du travail de co-construction sur le site internet et prévoir une restitution finale auprès de l'ensemble du public dans le cadre d'une réunion publique avant la tenue de l'enquête publique.</i></p>			
<p><i>13. Vulgariser auprès du public les notions techniques essentielles de voirie routière (altimétrie, rayon des courbes, contre-courbes, profil en long, intersections...) sur le site de la concertation ou dédié au projet, à travers la mise en ligne des guides techniques d'aménagement de voirie, accompagnés, le cas échéant, d'une note de synthèse illustrée, accessible au public non averti.</i></p>			
<p><i>14. Elargir le périmètre des acteurs géographiques, en consultant sur le projet ou en incluant dans le dispositif de la concertation continue, les collectivités territoriales limitrophes, tout particulièrement les conseils départementaux de l'Aisne et des Ardennes.</i></p>			
<p><i>15. Associer à la réflexion collective, en temps opportun, les services de l'Etat (DDT, DREAL...) qui seraient en charge le moment venu, d'instruire et de se prononcer sur</i></p>			

<i>l'opportunité de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet ou sur l'autorisation environnementale.</i>			

