

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



**CONCERTATION  
PRÉALABLE**

du 20 mai  
au 30 juin 2024

# RAPPORT DES MAÎTRES D'OUVRAGE

# SOMMAIRE

<b>PRÉAMBULE</b>	<b>3</b>
<b>PARTIE 1 / LE PROJET ET SON CONTEXTE</b>	<b>4</b>
<b>PARTIE 2 / LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE</b>	<b>8</b>
<b>PARTIE 3 / ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION</b>	<b>20</b>
<b>PARTIE 4 / ANALYSE QUALITATIVE DES CONTRIBUTIONS DES PARTICIPANTS</b>	<b>24</b>
<b>PARTIE 5 / LES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU GARANT</b>	<b>46</b>
<b>PARTIE 6 / LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION POUR LES MAÎTRES D'OUVRAGE</b>	<b>57</b>
<b>PARTIE 7 / LES SUITES ENVISAGÉES PAR LES MAÎTRES D'OUVRAGE</b>	<b>59</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>63</b>

# PRÉAMBULE

Le projet de liaison routière de contournement de Bourgogne-Fresne et de Boulton-sur-Suippe a fait l'objet d'une concertation préalable du 20 mai au 30 juin 2024, organisée par la Communauté urbaine du Grand Reims et le Département de la Marne, les maîtres d'ouvrages. Cette concertation était placée sous l'égide d'un garant, M. Jean-Luc Renaud, désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP).

La concertation visait à recueillir l'avis du public sur l'opportunité du projet, les premières études réalisées et sur les quatre tracés de contournement proposés.

Le présent document constitue le rapport des maîtres d'ouvrage, qui prend en compte le bilan du garant publié le 22 octobre 2024.

Ce rapport a pour objectifs de décrire les modalités de mise en œuvre de la concertation, de dresser une analyse quantitative et qualitative des observations et avis recueillis à travers les différents moyens d'expression (site internet, registres papier, réunions, permanences publiques, ateliers), de répondre aux préconisations du garant, de tirer les enseignements de la concertation et enfin de présenter les suites envisagées par les maîtres d'ouvrage.

Ce rapport est mis à disposition du public et publié sur le site internet du projet [concertationdeviation.grandreims.fr](http://concertationdeviation.grandreims.fr)

A cette occasion, la Communauté urbaine du Grand Reims et le Département de la Marne adressent leurs remerciements à M. Jean-Luc Renaud pour son précieux accompagnement en tant que garant de la CNDP, tout au long de la concertation.

Les maîtres d'ouvrage remercient également les communes et leurs élus pour leur accueil et leur implication, et tous les contributeurs et participants aux différents rendez-vous qui ont permis une concertation riche et constructive.



# PARTIE 1

---

## LE PROJET ET SON CONTEXTE

# 1.1. LE PROJET EN RÉSUMÉ

Dans le cadre du développement de son activité industrielle essentiellement orientée vers la bioindustrie, la plateforme de Bazancourt-Pomacle nécessite d'être approvisionnée régulièrement en matières premières agricoles (betteraves, céréales, bois). Celles-ci arrivent principalement par la route, entraînant de nombreuses nuisances dans les communes traversées.

Un premier aménagement reliant la plateforme à la RD74 a permis de diminuer le trafic à Pomacle et à Bazancourt, mais Auménancourt, Saint-Etienne-sur-Suipe et plus particulièrement Boulton-sur-Suipe et Bourgogne-Fresne continuent de voir passer de nombreux camions, surtout pendant les campagnes betteravières et céréalières.

Le Grand Reims et le Département de la Marne étudient donc la possibilité de détourner ce trafic en dehors des centres bourgs par la création d'une liaison routière de contournement.

La conception du projet doit prendre en compte l'environnement dans lequel il s'inscrit, c'est-à-dire l'ensemble des composantes du territoire dans et autour du périmètre d'étude du projet : l'environnement physique et naturel, l'activité agricole et la propriété foncière, ou encore l'aménagement du territoire et le besoin de mobilité.

Le projet de liaison routière de contournement de Bourgogne-Fresne et de Boulton-sur-Suipe a vocation à répondre aux objectifs suivants :

- Réduire le trafic des RD20, RD30 et RD74 dans les traversées des communes de Bourgogne-Fresne, Boulton-sur-Suipe, Auménancourt et Saint-Etienne-sur-Suipe.
- Améliorer les conditions d'accessibilité de la plateforme industrielle de Bazancourt-Pomacle.
- Améliorer la sécurité.
- Réduire les nuisances pour les riverains, en particulier les nuisances sonores.
- Développer les mobilités douces.

# 1.2. LES VARIANTES PRÉ-ETUDIÉES

## > L'option zéro projet

Également appelée option de référence, elle consiste à ne pas créer de nouvelle route.

## > L'option 1

Il s'agit d'un tracé direct, TRACÉ 1, entre le giratoire existant sur la RD74 et la RD966.

## > L'option 2

Composée de deux sous variantes de tracés s'appuyant sur le réseau de chemins agricoles existants :

TRACÉ 2 : tracé intégrant la création d'un nouveau giratoire sur la RD74, empruntant en partie des chemins d'aménagement foncier, traversant le bois, puis rejoignant la RD966.

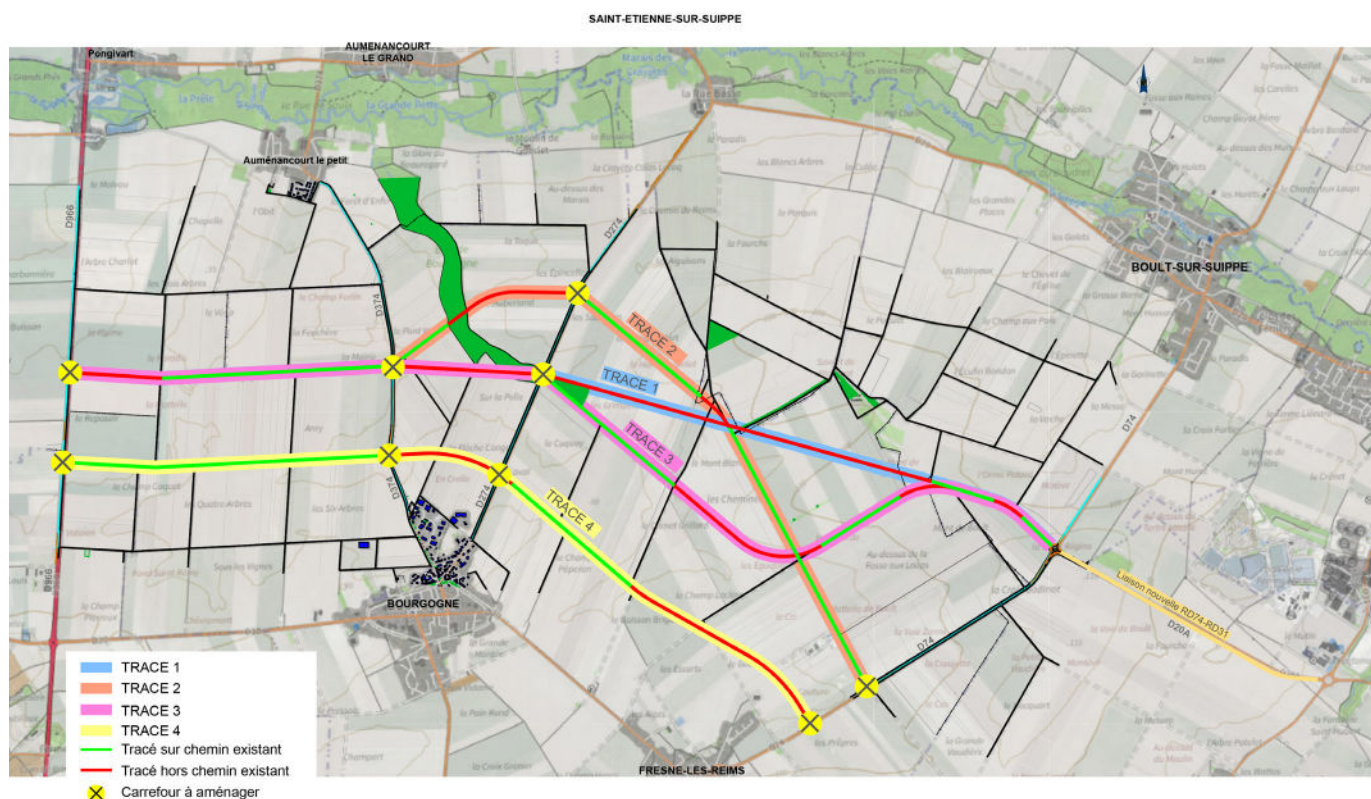
TRACÉ 3 : tracé depuis le giratoire existant sur la RD74, empruntant en partie des chemins d'aménagement foncier, longeant le bois par le sud, jusqu'à la RD966.

## > L'option 3

Le tracé court, TRACÉ 4, utilisant la RD74, intégrant la création d'un nouveau giratoire sur cette RD74, empruntant en partie des chemins d'aménagement foncier pour rejoindre la RD966.

Des solutions alternatives à une voie nouvelle ont été envisagées comme la création d'une bande porteuse, le renforcement des chemins d'aménagement foncier ou l'utilisation accrue du chemin de fer.

Ces alternatives ont été évoquées comme faisant partie intégrante du champ de la concertation.



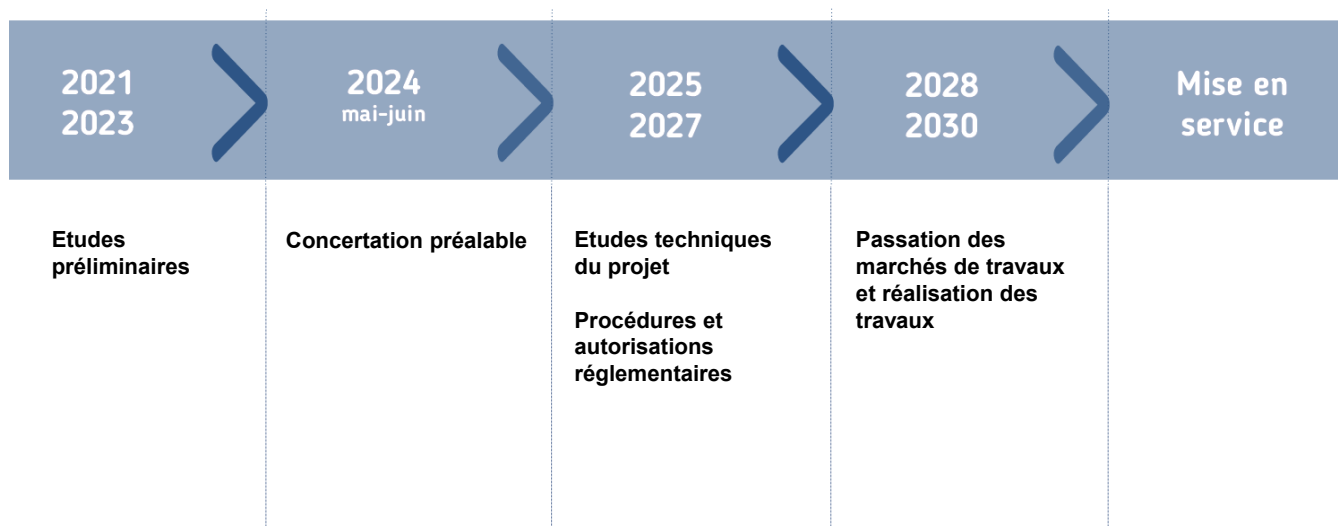
## 1.3. LES PREMIÈRES ACTIONS DÉJÀ MENÉES

- La création d'un premier tronçon de contournement (RD20A déviation de Pomacle et Bazancourt).
- La signature, en 2019, d'une première charte betteravière intitulée « qualité de vie des riverains pendant la campagne betteravière » qui engage les différents acteurs, dont les entreprises, à mener plusieurs actions afin de limiter les nuisances pour les habitants pendant les campagnes betteravières. Elle s'intègre dans la politique de développement durable de l'activité agro-industrielle du Grand Reims.
- L'amélioration de la voirie routière avec le remplacement de la couche de roulement par des enrobés acoustiques en 2023 dans la rue Saint-Roch à Boult-sur-Suipe.
- La limitation des transports de matières dangereuses : arrêtés pris par les communes en 2022 pour interdire le transit des véhicules transportant des matières dangereuses (produits inflammables et explosifs).

## 1.4. LES CHIFFRES CLÉS

- Longueur du tracé : entre 6 et 7,7 Km
- Coût prévisionnel : entre 13,3 et 15,4 M€
- Date prévisionnelle de mise en service : 2030
- Emprise foncière : environ 24 ha dont une partie non artificialisée
- Baisse de trafic des poids lourds dans les communes estimée entre 45 et 55 % selon les scénarios

## 1.5. LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL





# PARTIE 2

---

## LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

## 2.1. LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION

La concertation préalable s'inscrit dans le cadre des dispositions prévues à l'article L.121-17 du code de l'environnement. Il s'agit d'une concertation volontaire à l'initiative des maîtres d'ouvrage.

Une convention de partenariat, signée en 2021 entre la Communauté urbaine du Grand Reims et le Département de la Marne, fixe les modalités administratives et financières de la mise en œuvre du projet de liaison routière de la RD74 à la RD966 et définit le rôle des deux EPCI : les études préliminaires ont été portées par le Département et l'organisation de la concertation préalable par le Grand Reims, avec une parfaite implication du Département, notamment lors des actions publiques.

## 2.2. L'OBJECTIF DE LA CONCERTATION

Conformément à l'article L. 121-15-1 du code de l'environnement, la concertation préalable doit permettre de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- 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 de l'absence de mise en œuvre du projet ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

La concertation a permis de présenter les enjeux et les objectifs du projet de manière juste et transparente, de répondre aux questions posées et de recueillir les avis et propositions du public et des acteurs du territoire.

### LE CHOIX D'UNE CONCERTATION SÉPARÉE POUR LA CRÉATION D'UNE ZAC DÉDIÉE A LA BIOÉCONOMIE

Le site industriel de Bazancourt-Pomacle a fait l'objet, en parallèle de la concertation sur le projet de contournement, d'un projet d'extension de 74,5 hectares dans le cadre d'une création de zone d'aménagement concerté. Une concertation a été organisée dans un contexte sensible et a fait l'objet d'une réunion publique le 3 juin 2024. Les participants à cette concertation pouvaient déposer des contributions au travers du site internet du Grand Reims, de registres papiers déposés dans les mairies de Bazancourt, Pomacle, Boulton-sur-Suippe et au siège de la Communauté urbaine. Des expositions étaient visibles dans ces mêmes lieux.

Lors du conseil communautaire du 27 juin 2024, l'examen du projet de délibération relative à la ZAC visant à solliciter le Préfet pour lancer la procédure de déclaration d'utilité publique a été suspendu, étant donné l'avis défavorable donné par les conseils municipaux de Pomacle et Boulton-sur-Suippe.

Bien que les deux projets aient des connexions évidentes, le choix de mener deux procédures séparées permettait de ne pas lier la réalisation éventuelle d'une liaison routière à celle de la ZAC, et inversement.

## 2.3. LE PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION

C'est sur proposition et accord du garant, que 12 communes ont été retenues pour former le périmètre de la concertation : Bourgogne-Fresne, Bazancourt, Orainville, Boult-sur-Suippe, Auménancourt, Brimont, Pomacle, Saint-Étienne-sur-Suippe, Witry-Lès-Reims, Lavannes, Isles-sur-Suippe et Warmeriville.

## 2.4. LA CNDP ET LE RÔLE DU GARANT

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une autorité administrative indépendante dont le rôle est de faire respecter les procédures de démocratie participative prévues par la loi ou promues de manière volontaire par les pouvoirs publics et d'assurer leur correcte mise en oeuvre.

La CNDP veille, en particulier, à ce que l'information donnée par le responsable du projet soit accessible, complète et compréhensible.

Afin de mener la concertation dans les meilleures conditions, au regard des enjeux du projet, le Département de la Marne et la Communauté urbaine du Grand Reims ont décidé, lors d'un comité de pilotage en mars 2023, de solliciter auprès de la Commission nationale du débat public (CNDP) la nomination d'un garant pour accompagner cette étape. Monsieur Jean-Luc Renaud, professeur de droit, a été désigné garant par une décision de la CNDP n° 2023/50/liaison RD74-RD966/1 du 3 mai 2023.

Son rôle a été de veiller à l'information des citoyens, en amont et pendant toute la durée de la concertation selon des modalités jugées les plus adaptées, permettant ainsi de toucher le plus large public possible. Il a accompagné les maîtres d'ouvrage dans la phase préparatoire de la concertation, et s'est assuré de son bon déroulement selon les principes et valeurs de la CNDP, et suivant la lettre de mission qui lui avait été confiée pour ce projet. À l'issue de la concertation, il a rédigé un bilan rendant compte de son appréciation sur l'ensemble des actions de concertation proposées, sa synthèse des arguments exprimés, et ses demandes de précisions et ses recommandations aux maîtres d'ouvrage. Ce bilan a été rendu public et disponible sur le site internet du projet : [concertationdeviation.grandreims.fr](http://concertationdeviation.grandreims.fr)

## 2.5. LE DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC

### – L'affiche

Une affiche réglementaire a été déposée dans toutes les mairies du périmètre de concertation du projet 15 jours avant le lancement de la concertation, conformément aux dispositions du code de l'environnement. L'affiche informait de la tenue de la concertation, et du dispositif d'information et d'expression mis à disposition du public.

## - Le flyer

2050 flyers ont été distribués avant la concertation. Ce document informait de la tenue et du dispositif de la concertation. Il a été déposé dans les boîtes aux lettres des habitants de 5 communes du périmètre (Bourgogne-Fresne, Boulton-sur-Suipe, Saint-Etienne-sur-Suipe, Auménancourt, Orainville), et mis à disposition lors des événements publics ainsi que sur le site internet du projet. Un QR Code renvoyait vers la page internet dédiée au projet : [concertationdeviation.grandreims.fr](http://concertationdeviation.grandreims.fr)

**CONCERTATION PRÉALABLE**  
du 20 mai au 30 juin 2024

Projet de liaison routière de contournement de Bourgogne-Fresne et de Boulton-sur-Suipe

Toutes les informations : [concertationdeviation.grandreims.fr](http://concertationdeviation.grandreims.fr)

LE DÉPARTEMENT **Marne** GRAND REIMS COMMUNAUTÉ URBAINE

**S'INFORMER SUR LE PROJET**

Le **dossier de concertation** et son **résumé** sont disponibles :

- sur le site internet du projet : [concertationdeviation.grandreims.fr](http://concertationdeviation.grandreims.fr)
- dans les mairies de : Bourgogne-Fresne, Bazancourt, Orainville, Boulton-sur-Suipe, Auménancourt, Brimont, Pomacle, Saint-Etienne-sur-Suipe, Witry-les-Reims, Lavannes, Isles-sur-Suipe, Warmeriville et au siège du Grand Reims (3 rue Eugène Desteuque, 51100 Reims)

**DONNER SON AVIS**

- Les **registres de contributions** disponibles dans les mairies mentionnées ci-dessus et au siège du Grand Reims
- Le **site internet** du projet : [concertationdeviation.grandreims.fr](http://concertationdeviation.grandreims.fr)

**PARTICIPER À LA CONCERTATION**

> **LES RENCONTRES DE PROXIMITÉ**

- 20 mai à la brocante de Bourgogne-Fresne (10h-16h)
- 29 mai devant le Carrefour Contact de Bazancourt (matin)
- 21 juin au marché de Bazancourt (matin)

> **LES PERMANENCES EN MAIRIE**

- 3 juin à Boulton-sur-Suipe (10h-12h30)
- 10 juin à Orainville (11h-13h)
- 18 juin à Bourgogne-Fresne (10h-12h)

> **LES ATELIERS THÉMATIQUES**

- 4 juin, thématique agricole à Auménancourt (10h30-12h30, sur invitation)
- 10 juin, thématique entreprises à Pomacle (15h-17h, sur invitation)
- 18 juin, atelier co-construction à Saint-Etienne-sur-Suipe (18h30-20h30, inscription obligatoire sur le site internet ou par téléphone au 06.72.15.31.19)

> **LES VISITES TERRAIN**

Inscription obligatoire sur le site internet ou par téléphone au 06.72.15.31.19

- 20 juin, visite à 15h et visite à 18h

> **LES RÉUNIONS PUBLIQUES**

- 28 mai à 18h30 au gymnase de Bourgogne-Fresne
- 25 juin à 18h30 à la salle des fêtes de Boulton-sur-Suipe

HC Conseil Économique Participatif sur la circulation

## - Le dossier de concertation

Le dossier de concertation (54 pages au format A3) présentait les motivations et les principaux enjeux du projet. Il décrivait notamment l'environnement du projet, les étapes à venir, le calendrier prévisionnel et proposait différentes solutions de tracés. Il détaillait également les objectifs, le cadre réglementaire et les modalités de la concertation, ainsi que les moyens d'information et d'expression mis en place.

Le dossier de concertation était consultable en version papier dans les mairies des 12 communes du périmètre de la concertation, et à l'hôtel communautaire du Grand Reims. Il était également consultable et téléchargeable en ligne sur le site internet dédié au projet.

**LE PROJET EN BREF ET SES OBJECTIFS**

**Le projet**

Il s'agit de créer une liaison routière de contournement de la N102 à la N101, passant à proximité immédiate de la zone d'activités de la commune de Bourgogne-Fresne.

**Les objectifs**

- Réduire les impacts des nuisances de circulation de la N102 (10h-16h)
- Améliorer la sécurité des poids lourds (Bourgogne-Fresne, Bazancourt, Orainville, Boulton-sur-Suipe, Auménancourt, Brimont, Pomacle, Saint-Etienne-sur-Suipe, Witry-les-Reims, Lavannes, Isles-sur-Suipe, Warmeriville)
- Faciliter la circulation des poids lourds
- Faciliter la circulation des véhicules légers
- Faciliter la circulation des véhicules lourds
- Faciliter la circulation des véhicules très lourds
- Faciliter la circulation des véhicules ultra-lourds

Dossier de concertation (extrait) - 54 pages

## - La plaquette d'information

La plaquette d'information était disponible dans les mêmes lieux que le dossier de concertation, et présentait de manière synthétique les éléments du dossier de concertation. Un QR Code renvoyait vers la page internet dédiée au projet. Ce document de 4 pages au format A4 a été imprimé à 310 exemplaires et mis à disposition lors des événements publics ainsi que sur le site internet du projet.



## - Les panneaux d'exposition

Une exposition composée de trois panneaux au format kakémonos présentait les points clés du projet lors des différents rendez-vous avec le public (réunions, ateliers, permanences...).



## – L'information par voie de presse

Deux **annonces légales** ont été publiées pour informer le public du déroulement de la concertation, d'une part dans le journal *L'Union* du samedi 4 mai 2024 et d'autre part, sur le site internet [matot-braine.fr](http://matot-braine.fr) le 3 mai 2024.

Un **communiqué de presse** a été transmis aux rédactions locales via le « fil info » de la Communauté urbaine du Grand Reims pour présenter le projet et annoncer la concertation préalable autour du projet de contournement.

### Les articles de presse

Quatre articles de presse ont été publiés pour couvrir la concertation (articles complets consultables en annexe) :

- « Une nouvelle « déviation des betteraves » au nord de Reims ? », *L'Hebdo* du vendredi 13 juin 2024
- « Concertation à venir sur la « déviation betteraves » de Boulton et Bourgogne », *L'Union Reims* du 10 mai 2024
- « La déviation toujours sur les rails », *L'Union* du 28 juin 2024
- « Plusieurs options sur la table pour le projet de déviation de Boulton-sur-Suippe et Bourgogne-Fresne », *L'Union* du 14 juillet 2024

## – Présence digitale et relais numériques des collectivités

Le **Grand Reims** a relayé l'annonce de la concertation et des réunions publiques sur son site internet et ses réseaux sociaux, notamment Facebook et X.



Le **Département de la Marne** a également communiqué sur la concertation sur son site internet.



## Plusieurs communes ont aussi relayé l'information sur Internet (exemples) :

**La commune de Bazancourt** a publié les informations relatives à la concertation sur son site internet et sur son compte Facebook.

**La commune de Boulton-sur-Suippe** a relayé le dispositif de concertation sur son compte Facebook, et son site internet avec le flyer disponible au téléchargement.

**La commune de Witry-lès-Reims** a également communiqué sur la concertation sur son site internet.



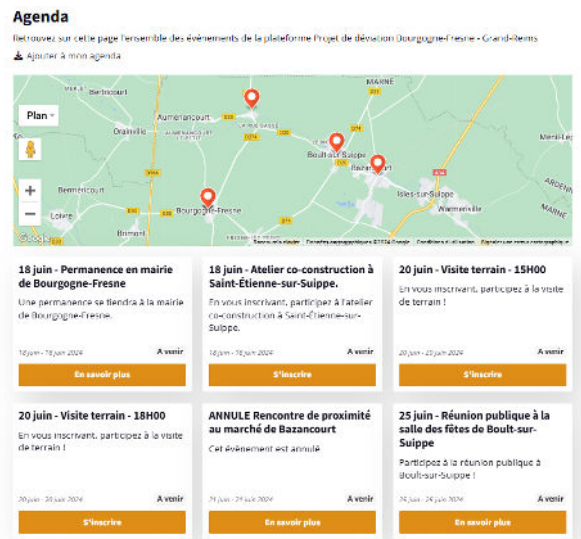
Certaines communes ont communiqué sur leurs panneaux à message variable.



*Annnonce de la réunion publique du 25 juin à Boulton-sur-Suippe*

## – Le site internet dédié au projet

Un site internet dédié au projet a été mis en ligne dès le lancement de la concertation : [concertationdeviation.grandreims.fr](http://concertationdeviation.grandreims.fr). Il permet à chacun de prendre connaissance du projet, de consulter ou de télécharger les documents relatifs à la concertation, de donner son avis et de consulter les contributions du public. La rubrique Agenda offrait également la possibilité de s'inscrire aux rendez-vous programmés (ateliers, visite de terrain).



## – Les diaporamas de présentation

Des diaporamas ont été présentés lors des deux réunions publiques et des ateliers.

Pour la première réunion de lancement de la concertation le 28 mai, le document présentait le projet, détaillant ses objectifs et ses enjeux, les orientations d'aménagement et les rencontres programmées avec le public.



Pour la seconde réunion publique le 25 juin (réunion de synthèse), des compléments d'information ont été apportés sur des sujets tels que la qualité de l'air, l'expérimentation des 48 tonnes ou la séquence ERC (éviter, réduire, compenser). Le diaporama intégrait également une présentation intermédiaire du déroulement de la concertation et de ses enseignements.

## 2.6. LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION DU PUBLIC

### – Des registres d’expression

Des registres au format papier ont été mis à disposition dans les 12 mairies du périmètre de la concertation et au siège de la Communauté urbaine du Grand Reims, en accompagnement du dossier de concertation. Ils ont permis de recueillir les contributions écrites du public.

Un QR Code sur la couverture des registres renvoyait vers la page internet dédiée au projet.

### – Un registre dématérialisé

Un registre dématérialisé sur le site internet du projet permettait le dépôt de contributions. Celles-ci sont consultables par tous sur le site internet dédié au projet.

### – Un bulletin papier

Lors de chaque évènement, les participants avaient la possibilité de déposer dans une urne un bulletin papier recueillant leur contribution ou question.

### – Des temps d’échanges

#### > Deux réunions publiques

Le 28 mai à 18h30 au gymnase de Bourgogne-Fresne

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

#### > Deux rencontres de proximité

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

Le 29 mai devant la supérette de Bazancourt (matin)

#### > Trois ateliers thématiques

Le 4 juin à Auménancourt de 10h30 à 12h30, sur invitation, thématique agricole

Le 10 juin à Pomacle de 15h00 à 17h00, sur invitation, thématique entreprises

Le 18 juin, à Saint-Étienne-sur-Suippe de 18h30 à 20h30, sur inscription, thématique co-construction

#### > Trois permanences

Le 3 juin à Boult-sur-Suippe de 10h à 12h30

Le 10 juin à Orainville de 11h à 13h

Le 18 juin à Bourgogne-Fresne de 10h à 12h

#### > Une visite de terrain

Le 20 juin à 18h sur inscription sur le site internet ou par téléphone

# FOCUS SUR LES TEMPS D'ÉCHANGES

## Les rencontres de proximité

Les modalités mises en œuvre pour la concertation préalable ont cherché, avec l'appui du garant de la CNDP, à favoriser le «aller vers». Ainsi, pour l'ouverture de la concertation le 20 mai 2024, un stand a été tenu sur la brocante de Bourgogne-Fresne. Avec 156 personnes accueillies et un recueil de 35 contributions (format papier), cette action a permis de constater la très forte attente d'une solution par les habitants de Bourgogne-Fresne et de Bault-sur-Suipe, mais aussi les inquiétudes du monde agricole vis-à-vis des impacts du projet sur leur activité. Cette présence sur la brocante a aussi permis de mobiliser le public pour les rendez-vous à venir et d'expliquer les principes de la concertation.

Une autre rencontre s'est tenue le 29 mai sur le parking de la supérette de Bazancourt. Celle-ci a permis de rencontrer 12 personnes et de mener de nouveaux échanges constructifs, en présence du garant.

## La réunion publique d'ouverture du 28 mai 2024

Ce temps d'information et d'échange, organisé le mardi 28 mai 2024 à la salle des fêtes de Bourgogne-Fresne, a réuni 73 personnes en présence de M. Jean-Luc Renaud, garant de la concertation désigné par la CNDP. La réunion était animée par M. Jean-Yves Deruyter du cabinet MD Conseil & associés.

Les intervenants à la tribune :

- Monsieur Alain Toullec, 1<sup>er</sup> Vice-Président de la Communauté urbaine
- Monsieur Eric Kariger, conseiller départemental du canton de Bourgogne
- Monsieur Nicolas Habare, maire de Bourgogne-Fresne
- Monsieur Christophe Mahuet, conseiller communautaire délégué en charge du Conseil de développement et des relations avec la société civile et maire d'Auménancourt
- Madame la directrice générale adjointe du Pôle Territoires, Communauté urbaine du Grand Reims
- Monsieur le directeur des routes départementales, Pôle Routes et Mobilités, Département de la Marne
- Monsieur le chef du service Maîtrise d'ouvrage et mobilités, Direction des routes départementales, Pôle Routes et Mobilités, Département de la Marne
- Monsieur le chef du service ingénierie routière, Direction des routes départementales, Pôle Routes et Mobilités, Département de la Marne

Cette réunion a fait l'objet d'un compte-rendu détaillé présentant l'ensemble des échanges (cf. annexes).



Stand d'information à la brocante de Bourgogne-Fresne le 20 mai



## Les permanences en mairie

Trois permanences, d'une durée de deux heures chacune, se sont tenues dans les mairies de Boultsur-Suippe, Orainville et Bourgogne-Fresne. Ouvertes à tous, en présence du garant pour deux d'entre elles, elles ont permis des échanges individuels avec les **14 personnes rencontrées** afin de leur présenter le projet et les sensibiliser aux autres événements de la concertation.

## Les ateliers thématiques

Trois ateliers, en présence du garant, ont été organisés autour de thématiques spécifiques. L'objectif principal de ces ateliers était de favoriser la co-construction avec les différents acteurs du territoire et de faire émerger des propositions et des pistes d'actions.

### > Atelier « Agriculture »

Le 4 juin de 10h30 à 12h30 à Auménancourt, **18 participants**.

Thèmes abordés : la question du foncier, les enjeux d'exploitation, les scénarios de voie de contournement.

### > Atelier « Entreprises »

Le 10 juin de 15h00 à 17h00 à Pomacle, **6 participants**, industriels et transporteurs.

Thèmes abordés : les contraintes et opportunités, la charte pour les riverains, les déplacements du personnel, les tracés.

### > Atelier de co-construction

Le 18 juin de 18h30 à 20h30 à Saint-Étienne-sur-Suippe, **22 participants**.

Thèmes abordés : l'environnement, le cadre de vie, les mobilités douces et les scénarios.

## La visite de terrain

Organisée le 20 juin 2024 à 18h00, la visite a réuni **17 personnes**. L'objectif était de permettre au public de prendre la mesure de la dimension du projet et de ses enjeux sur le terrain.

Elle a permis, en présence du garant, des échanges entre des experts de l'environnement et de la transition écologique et les participants.



Différents thèmes ont été abordés tout au long du parcours en bus : les nuisances aux riverains et les contraintes des usagers, l'activité économique, les enjeux agricoles, le paysage ou encore l'environnement naturel. Une signalétique a été mise en place afin de se rendre compte de l'emplacement des différents tracés à l'étude, et des points d'arrêts ont été réalisés sur le trajet (futur positionnement des giratoires, éventuelle traversée de l'espace boisé).

## La réunion publique de synthèse du 25 juin 2024

Organisée le mardi 25 juin 2024 à la salle des fêtes de Boult-sur-Suippe, elle a réuni **66 personnes**.

Les participants étaient majoritairement des habitants de Boult-sur-Suippe. Elle s'est déroulée en présence de M. Jean-Luc Renaud, garant de la concertation désigné par la CNDP. La réunion était animée par M. Jean-Yves Deruyter du cabinet MD Conseil & associés.



Les intervenants à la tribune :

- Madame la directrice générale adjointe du Pôle Territoires, Communauté urbaine du Grand Reims
- Monsieur le directeur des routes départementales, Pôle Routes et Mobilités, Département de la Marne
- Monsieur le chef du service Maîtrise d'ouvrage et mobilités, Direction des routes départementales, Pôle Routes et Mobilités, Département de la Marne
- Monsieur le chef du service ingénierie routière, Direction des routes départementales, Pôle Routes et Mobilités, Département de la Marne

En raison des élections législatives anticipées et le devoir de réserve imposé aux élus, aucun d'entre eux ne s'est exprimé lors de cette réunion.

Cette réunion a fait l'objet d'un compte-rendu détaillé présentant l'ensemble des échanges (cf. annexes).

## RÉPONSES AUX OBSERVATIONS

Au cours de la concertation préalable, après information préalable du garant, les maîtres d'ouvrage ont tenu à se montrer réactifs concernant les observations ou questions émises. A cet effet, ils ont produit et mis en ligne, sur le site internet du projet, un tableau de questions/réponses permettant d'apporter tout au long de la concertation une réponse adaptée à chaque contribution.

De même, le dossier de concertation a été complété par une étude sur la qualité de l'air à Bourgogne-Fresne, réalisée par ATMO en 2018, pour donner suite à la demande de riverains.



# PARTIE 3

---

## ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION

## 3.1. LA CONCERTATION EN QUELQUES CHIFFRES

**197 contributions** recueillies tous moyens d'expression confondus (hors ateliers).

Plus de **400 visites** sur le site internet.

### 2 réunions publiques

139 personnes  
46 interventions du public  
4h30 de débat

### 168 personnes

présentes aux rencontres de proximité

### 45 participants

aux ateliers représentant 6 heures d'échanges

### 14 personnes

rencontrées lors des permanences

### 17 participants

à la visite de terrain d'une durée de 2 heures

*Un même contributeur a pu s'exprimer plusieurs fois à travers différents moyens d'expression.*

*Le coupon réponse était mis à disposition lors de tous les évènements.*

*Les échanges lors des ateliers font l'objet d'une restitution séparée.*

## 3.2. L'ORIGINE DES CONTRIBUTIONS



**103**

Registre dématérialisé



**45**

Réunion publique



**41**

Feuillet mis à disposition



**8**

Registre papier

### 3.3. POSITIONNEMENT SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

Les contributions qui se sont clairement exprimées en faveur du projet, avec des réserves ou défavorables au projet se répartissent de la façon suivante :



**138**

Favorables au projet



**6**

Favorables avec réserves



**2**

Défavorables au projet

### 3.4. POSITIONNEMENT SUR LE CHOIX DU TRACÉ

Tout au long de la concertation, les participants ont eu l'opportunité de s'exprimer sur les tracés proposés.

**Les ateliers**, en particulier, ont permis aux participants de discuter de façon approfondie des différentes options présentées à la concertation et de faire émerger **un cinquième tracé**.

*A noter : les avis émis lors des ateliers n'ont pas été comptabilisés avec ceux reçus par écrit ou lors des réunions publiques.*

**Hors atelier**, on dénombrait dans les contributions les positions suivantes :

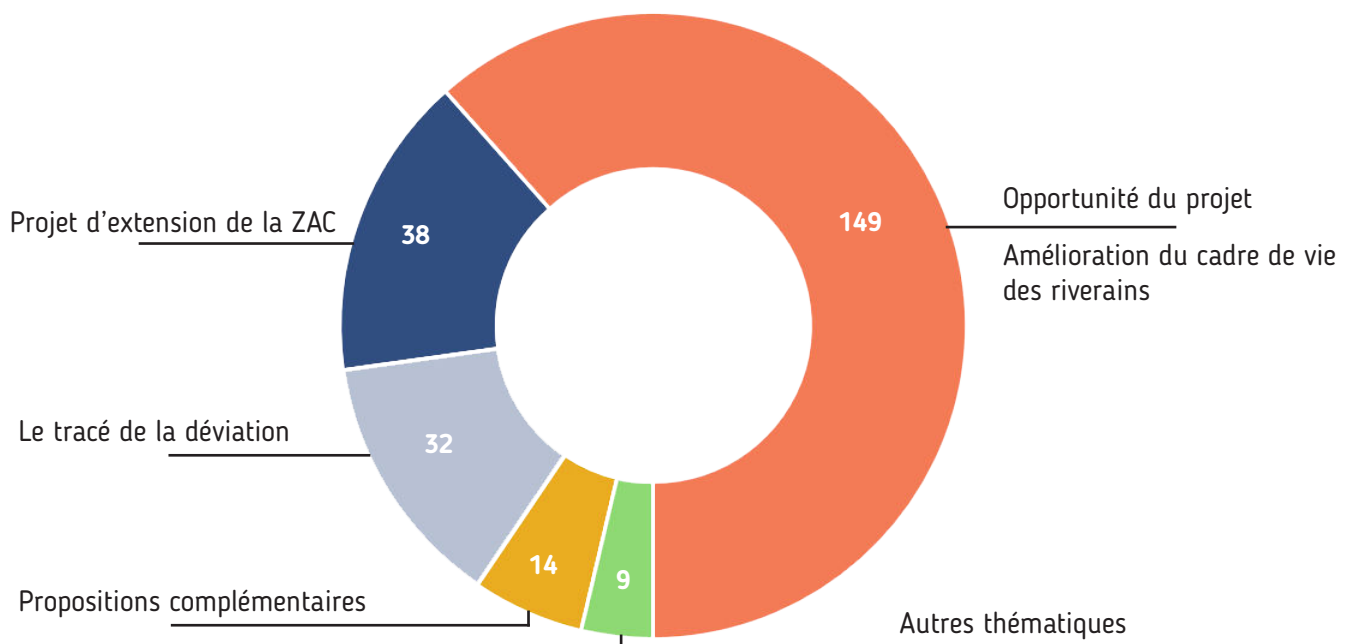
- Tracé 1 : 8 pour et 2 contre
- Tracé 2 : 4 pour et 2 contre
- Tracé 3 : 4 pour et 1 contre
- Tracé 4 : 3 pour et 5 contre

**Le tracé 5, qui est apparu tardivement dans la concertation, à l'issue de l'atelier agriculture, réunit 5 contributions s'exprimant en sa faveur. Il fait consensus parmi les participants**

## 3.5. LA RÉPARTITION DES EXPRESSIONS PAR THÉMATIQUES

Des thématiques récurrentes émanent des contributions :

- L'opportunité du projet pour améliorer le cadre de vie des riverains
- Le projet d'extension de la ZAC dédiée à la bioéconomie
- Le tracé de la déviation
- Des propositions complémentaires
- Autres thématiques (financement, calendrier du projet, emprise au sol, transport de matières dangereuses).





# **PARTIE 4**

---

## **ANALYSE QUALITATIVE DES CONTRIBUTIONS DES PARTICIPANTS**

# EN BREF



## Opportunité du projet

confirmée mais pas d'unanimité sur les tracés proposés à l'origine



## Sécurité et cadre de vie

thématique importante



## Échanges sur les tracés

opposition au tracé 4  
Émergence du tracé 5 lors des ateliers

## Développement économique du territoire

interrogations sur le trafic lié

## Améliorer les traversées de villages existantes

lutter contre le bit

*Ci-après, les principales thématiques abordées, tous modes de participation confondus (hors ateliers), par ordre décroissant du nombre de contributions.*

## 4.1. L'opportunité du projet pour améliorer les conditions de vie des riverains (146 expressions)

### – L'opportunité du projet

Dans une écrasante majorité, les contributeurs se sont exprimés en faveur du projet de déviation et témoignent d'une forte attente pour la réalisation de ce projet.

« La déviation est indispensable pour la survie du village. »

« Cette déviation serait véritablement une bénédiction pour tous les habitants et leur santé ! »

« Voilà maintenant 30 ans que nous entendons parler de la fameuse « contournante », mais celle-ci n'a toujours pas été menée à son terme. »

La déviation est jugée comme nécessaire, voire « une nécessité absolue », pour apaiser les centres bourgs et améliorer le cadre de vie des riverains. Attendue depuis 30 ans par un certain nombre, elle l'est d'autant plus aujourd'hui avec l'augmentation du trafic routier (poids-lourds et véhicules légers) des dernières années.

Le projet de ZAC dédiée à la bioéconomie du Grand Reims a accentué les inquiétudes. Beaucoup parlent d'une augmentation déjà considérable de l'activité du pôle agro-industriel, auquel s'ajoute un trafic croissant venant du nord de Reims.

Il est aussi évoqué à plusieurs reprises le passage très gênant dans Fresne des camions provenant du sud. Les contributeurs trouvent « inacceptable » de subir des flux routiers excessifs dans la traversée des villages et appellent à une desserte « digne de ce nom » pour améliorer l'accessibilité de la zone industrielle en contournant les villages.

Il est reconnu que Bazancourt et Pomacle ont bénéficié d'un contournement qui a permis d'apaiser le trafic mais il est nécessaire de soulager aussi les autres communes de Bourgogne-Fresne, Boulton-sur-Suippe, Saint-Etienne-sur-Suippe et Auménancourt. Des craintes sont exprimées pour la commune de Saint-Etienne-sur-Suippe qui risquerait de devenir un itinéraire bis avec les 4 tracés proposés.

« La première partie faite pour soulager Pomacle est très bien, et c'est pour cela qu'il faut continuer ! Il ne faut pas oublier les gens qui vivent ici ! »

Un seul contributeur s'est exprimé contre le projet de déviation qu'il estime inutile, coûteux et destructeur du parcellaire agricole.

Deux personnes ont aussi fait part de leur crainte d'une baisse de fréquentation des commerces en cas de déviation de la traversée des communes.

## RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

La concertation préalable organisée par le Grand Reims et le Département de la Marne vise à valider l'opportunité du projet et à identifier des solutions permettant une amélioration de la situation pour les riverains habitant sur le trajet des poids lourds. Par ailleurs, la sécurisation des trafics est l'un des objectifs initialement identifiés du projet de contournement. Cette concertation est une étape importante précédant la réalisation éventuelle d'une solution aux difficultés ressenties. L'ensemble des acteurs concernés a la volonté d'avancer conjointement afin de choisir la meilleure solution technique, géographique et financière.

Un atelier destiné au monde agricole a été organisé le 4 juin 2024. Il a permis de partager les préoccupations des agriculteurs sur ce projet et s'est conclu par des propositions alternatives de tracés.

L'amélioration du cadre de vie et des conditions de déplacement apportée par la déviation dans le centre bourg de Bourgogne-Fresne pourrait aussi être un facteur d'attractivité supplémentaire pour la commune.

## – Des nuisances au quotidien liées au trafic et à une infrastructure inadaptée

L'ensemble des contributeurs rapporte un très grand nombre de nuisances liées au flux incessant de poids lourds tout au long de l'année, de jour comme de nuit, alors que les traversées des communes ne sont pas dimensionnées pour un tel trafic. Les riverains sont en attente de plus de considération, de sécurité, de moins de nuisances sonores, visuelles, olfactives et de pollution de l'air. Ils attendent également un meilleur respect du code de la route.

La quantité de poids lourds qui traversent les villages est qualifiée de « fléau » pour la population et pour les modes doux, et il est craint des accidents plus graves que les accrochages actuels. Il est aussi souligné le manque de respect du code de la route par les conducteurs de poids lourds, des impolitesses et une absence de contrôle des forces de l'ordre.

« Nous sommes en danger sur les routes, notre santé est en DANGER avec toute cette pollution, nous sommes fatigués de ne pas pouvoir trouver le calme ! »

« On ne peut pas marcher avec une poussette sur les trottoirs en sécurité, ni faire du vélo avec les enfants, ni traverser sans la crainte de se faire happer par un camion. »

L'enjeu de la pollution de l'air est un sujet de crainte et de questionnement évoqué par un certain nombre. L'étude ATMO de 2018 présentée est estimée insatisfaisante car trop ancienne. Les riverains appellent à une étude actualisée.

De même, le potentiel passage au format 48 tonnes pour les poids lourds suscite des inquiétudes. On craint une augmentation des nuisances avec des infrastructures existantes déjà malmenées et inadaptées.

### Les nuisances à Auménancourt

Les riverains font part d'une partie importante du trafic routier reporté sur la RD966 traversant la commune d'Auménancourt. Il est signalé que l'état de la chaussée est dégradé et qu'il existe des incivilités routières : vitesse non contrôlée, non-respect du feu tricolore.

### Les nuisances à Boulton-sur-Suippe

Les habitants rapportent une dangerosité et une augmentation croissante des nuisances dues à la circulation des poids lourds. La première déviation (RD20A) a permis de dévier en partie la circulation des camions mais cela s'avère nettement insuffisant. Elle a reporté la circulation dans la rue Saint-Roch.

« Habitant Boulton-sur-Suippe, le trafic routier a été dévié sur mon village après la mise en circulation de la première portion de déviation au bénéfice des villages de Pomacle et Bazancourt. Cette circulation excessive est dangereuse et l'impact néfaste sur la santé mentale et physique des riverains. »

« Bruits infernaux, pollution, saleté sur les trottoirs, routes défoncées, maisons qui tremblent au passage des camions, poussières volatiles. »

## Les nuisances à Bourgogne-Fresne

Des contributeurs rappellent qu'avant les années 2000, le village de Bourgogne était calme avec une circulation modérée, essentiellement constituée de véhicules légers et de tracteurs agricoles, et qu'une pétition a été adressée aux pouvoirs publics en 2012 (maire et préfet) pour les alerter au sujet des nuisances que les riverains subissaient au quotidien.

Depuis 2008, la RD30 est de plus en plus empruntée, et ce, par tous les usagers de la route. Le trafic de poids lourds s'y est intensifié, entraînant nombre de désagréments qui compliquent la vie des riverains. La route dessert des commerces et centres de service qui sont dangereusement accessibles du fait du trafic. L'étroitesse des trottoirs est source d'insécurité. Ils déplorent aussi la saleté sur les routes et les maisons, et des projections de graviers sur les fenêtres. Le trafic de poids lourds engendre également des vibrations qui fragilisent la chaussée et les maisons.

De plus, l'absence de voie partagée ne permet pas de sécuriser la circulation des cyclistes et la zone 30 n'est pas respectée.

Les nuisances sonores sont liées aux accélérations / décélérations / freinages des véhicules, aux bennes qui claquent en passant dans les trous de la chaussée, aux échos dans les maisons lors des passages sur les plaques d'égout. La qualité du sommeil et le télétravail sont perturbés. La pose des écluses amplifie les nuisances.

Ces conditions de vie dégradées poussent certains habitants à envisager de déménager.

« Nuisances sonores, jour et nuit. Pollution, impossible d'aérer nos maisons tant l'air sent les pots d'échappement. Insécurité sur nos routes : je ne me rends plus à la boulangerie à pied avec mes enfants, voir tous ces camions nous frôler, sans trottoir, est impensable. »

## Les nuisances à Saint-Étienne-sur-Suipe

Une dégradation très importante de la chaussée.

« C'est donc une obligation de dévier ces villages pour la sécurité de tous et pour éviter de gaspiller de l'argent public en rénovations de routes inutiles et qui ne durent pas. »

## RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les diagnostics relevés dans les contributions (configuration inadaptée au trafic actuel, sentiment d'insécurité, vitesse excessive...) sont des constats partagés qui ont amenés à l'organisation de cette concertation afin de construire des solutions elles aussi partagées.

La réalisation de la déviation permettrait de requalifier les traversées d'agglomération des communes de Bourgogne-Fresne et Boulton-sur-Suippe et d'apporter des solutions de sécurité avec la création de vrais trottoirs.

Concernant la pollution aux particules fines, les mesures réalisées dans le cadre de l'étude ATMO, sur une année, ne font pas apparaître de pollution majeure, malgré quelques émergences ponctuelles. Il est important de noter que cette pollution ne provient pas uniquement du trafic routier mais aussi de l'activité domestique (le chauffage des maisons au bois par exemple), des activités industrielles et agricoles. Ce qui explique à priori des taux élevés sans rapport avec le niveau de trafic. Les maîtres d'ouvrage s'engagent cependant à examiner la possibilité d'une analyse plus fine de l'étude ATMO.

Concernant la circulation des 48 tonnes, il s'agit d'une expérimentation. Néanmoins, les experts indiquent que la répartition des masses et l'espacement des essieux permettent de fortement limiter l'effet sur les routes car la charge par essieu n'augmente pas et reste limitée à 12 tonnes. La chaussée a un rôle de diffusion des contraintes qui deviennent négligeables au niveau du sous-sol. Pour les ponts, l'accroissement de charge de 44 à 48 tonnes doit être étudié ouvrage par ouvrage afin d'identifier d'éventuelles incompatibilités.

Il est également nécessaire de prendre en compte les efforts que les entreprises générant les flux de poids-lourds ont entrepris (amélioration des rotations, signature de la charte, passage aux 44 tonnes permettant de diminuer le nombre de rotations...), même si leur effet demeure insuffisant pour les riverains. La charte betteravière prévoit une sensibilisation des chauffeurs au début de chaque campagne betteravière. Il est possible, pour qui le souhaite, de signaler les dérives grâce au numéro d'immatriculation du camion. Les industriels font appliquer au mieux les règles, et vont jusqu'à exclure les chauffeurs en cas de débordement.

## 4.2. Le projet de ZAC (38 expressions)

**Le projet d'extension de la plaque industrielle dédiée à la bioéconomie, pour lequel une concertation a eu lieu en parallèle, a largement été évoqué par le public. Ce projet, aux yeux de tous, ne pouvait exister sans la réalisation du contournement au préalable.**

Jusqu'au 12 juin 2024, date des délibérations des conseils municipaux concernés par le projet de ZAC, les contributeurs se sont exprimés principalement contre celui-ci en raison d'un risque d'accroissement de la circulation des poids lourds et des nuisances associées dans leur commune.

Les riverains ont approuvé les décisions prises par délibération des conseils municipaux de Boultsur-Suippe et de Pomacle signifiant leur opposition au projet.

Il est demandé une réflexion sur la déviation qui intègre le trafic lié aux activités industrielles et qui s'éloigne des habitations.

Certains contributeurs soulignent que la déviation serait utile pour les riverains comme pour les chauffeurs qui rencontrent des difficultés dans la traversée des communes (chicanes, limitation, stop, étroitesse des routes...).

Pour d'autres, il est important de réaliser en priorité des voiries permettant de contourner les communes qui se trouvent aux abords de la future ZAC.

« La déviation devient une nécessité, et il n'est pas question de développement de la ZAC, avant la réalisation de cette déviation. Si vous voulez éviter un conflit avec les habitants des zones traversées par tous ces camions pour l'accès au site de Bazancourt, il est urgent de réagir. »

« Elle doit être associée au projet de développement du pôle industriel de Pomacle-Bazancourt avec un financement ferme et déclarée d'utilité publique. »

« 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. Quand on parle de développement industriel, le sujet des infrastructures s'impose car le niveau des nuisances s'accroît avec le trafic routier. Face à cette réalité, il est devenu indispensable de finaliser le projet de ce contournement qui facilitera la vie des populations (bruit, risque, odeur...) et des transporteurs en diminuant les risques. »

### RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les concertations sur les deux projets se sont réalisées dans une temporalité identique. Le fait de les disjoindre permettait d'envisager de poursuivre la déviation même si la ZAC ne se réalisait pas. L'avis défavorable des conseils municipaux de Pomacle et Boultsur-Suippe a eu pour conséquence la suspension de l'examen du projet de délibération relative à la ZAC visant à solliciter le Préfet pour lancer la procédure de déclaration d'utilité publique lors du conseil communautaire du 27 juin 2024.

Pour réaliser un développement urbain sur le secteur de la plaque, les conditions devront être définies et autorisées par les documents d'urbanisme communaux et/ou intercommunaux en vigueur. Ces derniers peuvent évoluer pour répondre aux attentes locales à l'issue de procédures codifiées.

Il apparaît clairement lors de cette concertation que, pour les riverains, la réalisation d'une déviation est un préalable aux projets de développement économique de la plaque industrielle dédiée à la bioéconomie.

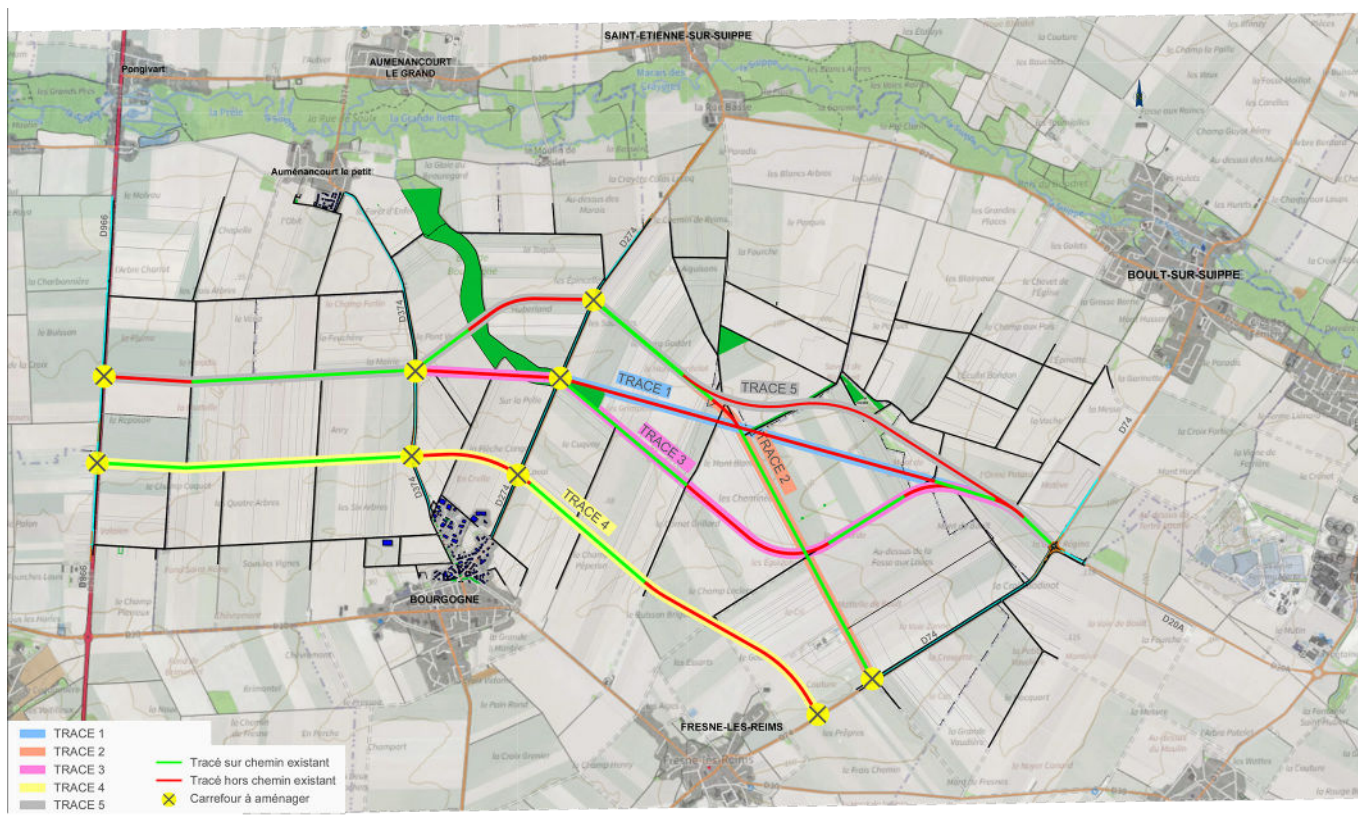
Si la Communauté urbaine du Grand Reims met en avant, dans son projet de territoire, le développement de la bioéconomie, il devra s'assurer d'une limitation, voire d'une réduction, des externalités négatives pour les habitants et le cadre de vie.

## 4.3. Les avis sur les tracés présentés à la concertation (32 expressions)

**Les contributeurs se sont relativement peu exprimés sur les tracés proposés par les maîtres d'ouvrage. En revanche, plusieurs propositions de tracés alternatifs ont été avancées.** Il est à noter qu'au cours des ateliers organisés pendant la concertation, les participants se sont largement exprimés sur les différentes options de tracés proposées. Ces ateliers ont également permis de faire émerger un cinquième tracé faisant consensus parmi les participants (tracé 5). Des contributions ont également été déposées sur le site pour exprimer leur position sur les 5 tracés.

**Une prise en compte de l'évolution du trafic routier à long terme et des impératifs techniques d'exploitation des parcelles agricoles est également sollicitée par des contributeurs.**

**Il est aussi demandé de considérer la protection de la biodiversité, notamment au regard de l'impact potentiel de la traversée de la zone boisée par certains tracés.**



« Quel que soit la tracé retenu, cette déviation est indispensable pour nous. »

« Le tracé doit s'éloigner des lieux de vie en impactant au minimum les terres agricoles et les espaces naturels en réutilisant des axes existants. »

### **Le tracé 1**

Le tracé 1 semble le plus cohérent car relativement distant des communes et plus direct vers la première partie de la déviation conçue. En revanche, il impacte plus le foncier agricole en coupant des parcelles en petite parties.

### **Le tracé 2**

Le tracé 2 paraît intéressant car il passe par des chemins déjà existants. Si pour certains contributeurs, il se situe à distance des communes, pour d'autres, il est trop proche de Fresne-lès-Reims dans sa partie finale.

### **Le tracé 3**

Le tracé 3 a l'avantage d'utiliser des chemins existants. Il est éloigné des communes, ce qui limitera les nuisances sonores, et il se raccorde au rond-point déjà créé entre Fresne et Boulton-sur-Suippe. Certains contributeurs lui reprochent sa consommation de terres cultivables et l'atteinte à la zone boisée.

### **Le tracé 4**

Le tracé 4 est perçu comme celui qui détruit le moins la faune et la flore, et le plus direct. Certains le voient comme un bon compromis. Cependant, sa proximité avec les habitations en fait le tracé le plus rejeté.

### **Le tracé 5 issu de l'atelier agricole**

La concertation a permis de faire émerger un nouveau tracé, le tracé 5, fruit de l'atelier agricole, qui a fait consensus lors de l'atelier de co-construction et de la réunion publique de synthèse.

Ce projet paraît cohérent pour les contributeurs car il éloigne le trafic des communes et serait le plus acceptable pour les habitants et la profession agricole. Modifier ainsi le tracé de la déviation vers le nord allonge légèrement le parcours mais divise correctement les parcelles.

Ce tracé a cependant l'inconvénient de traverser le boisement et de marquer une rupture dans sa continuité écologique.

## **RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE**

Quel que soit le projet, il fera l'objet d'une analyse de ses impacts sur l'environnement en respectant notamment la séquence ERC qui vise à Eviter, voire Réduire et sinon Compenser les impacts négatifs sur l'environnement.

## 4.4. Propositions complémentaires (14 expressions)

### – Des compléments à prendre en compte pour le futur tracé

A Auménancourt, afin d'apaiser la circulation, il est demandé que la déviation soit complétée d'une obligation pour les poids lourds de rejoindre la RD944. Il est aussi souhaité la mise en place de radars dans chaque commune.

Il est souhaité que le tracé retenu intègre une haie paysagère afin de créer une barrière anti-bruit naturelle.

Un contributeur estime qu'il faut étudier la possibilité d'une extension de cette route en direction de l'A26 (connexion possible A34-A26) car le site industriel se développe progressivement et a besoin d'une infrastructure de ce type.

### – Une occasion de développer les modes doux

Certains contributeurs souhaitent que les mobilités douces soient incluses dans le projet, et que les maîtres d'ouvrage prennent en compte le développement de pistes cyclables en parallèle de la déviation afin d'offrir une alternative à la voiture.

A Pomacle, il est jugé regrettable que la piste cyclable venant de Bazancourt s'arrête à hauteur de l'entreprise A.R.D, zone pourtant dangereuse.

#### RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Le schéma cyclable élaboré par le Grand Reims tient compte des besoins importants en matière de mobilité douce, principalement des liaisons entre les communes. La réalisation d'une déviation peut être une opportunité de développer les mobilités douces, notamment au sein des villages désormais apaisés.

### – Des propositions de tracés alternatifs

Des contributeurs avancent des tracés alternatifs utilisant les chemins existants :

- Un tracé 4 bis qui partirait du carrefour RD30 / RD966 et emprunterait une partie de la RD30 sur 1,6 km, puis reprendrait le tracé d'un chemin d'aménagement foncier à 500 m du village de Bourgogne pour rejoindre le futur tracé 4 proposé.
- Un tracé qui mêlerait le début du tracé 2, au départ de la RD966, et la fin du tracé 3 jusqu'au giratoire existant sur la RD74.
- Un tracé composé de segments des tracés 2, 3 et 5 en tenant compte de l'impact parcellaire et en utilisant de préférence les chemins d'AF pour minimiser l'impact sur la zone boisée.
- Une autre proposition repose sur le tracé 1 pour en limiter ses impacts environnementaux et agricoles. Sa 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 RD74 avec embranchement déjà réalisé pour cette déviation.

## 4.5. Autres contributions

### – Le financement du projet (4 expressions)

Certains contributeurs évoquent leur crainte de ne pas voir le projet se réaliser par manque d'argent des collectivités. Un engagement ferme est demandé de leur part.

#### RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les deux collectivités ont délibéré, en décembre 2024 pour le Grand Reims, et en janvier 2025 pour le Département de la Marne, afin de poursuivre la concertation et les études complémentaires et réglementaires à la réalisation de ce projet (financement à hauteur de 50 % chacun).

Des engagements ont été annoncés lors des réunions publiques affirmant la volonté de faire aboutir le projet à l'horizon 2030.

### – Le calendrier du projet (2 expressions)

Il est demandé des précisions sur le calendrier de réalisation du contournement qui est attendu au plus vite.

#### RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

De nombreuses étapes administratives et des études approfondies sont à mener. Le calendrier prévisionnel envisage un démarrage des travaux en 2028 (fouilles avant début des travaux) et une mise en service en 2030, si les conditions de réalisation sont réunies.

### – Le transport de matières dangereuses (2 expressions)

Quelques riverains expriment leurs inquiétudes sur ce type de transport et réclament son interdiction de traverser les communes.

### – L'emprise au sol de la liaison routière (1 expression)

Une personne s'interroge sur l'emprise totale du projet.

#### RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

La largeur envisagée sur le projet tient compte des remarques émises sur la RD20A actuelle. En effet, il s'agit notamment pour les maîtres d'ouvrage de limiter les éventuels impacts sur le foncier, notamment agricole, et aussi de s'inscrire de façon optimale dans le Zéro Artificialisation Nette (ZAN) demandé par la loi climat de 2021 (plus de détails en page 42 du dossier de concertation).

## 4.6. Contributions collectives

### – Contributions des organismes consulaires

**La Chambre d'agriculture de la Marne s'est exprimée une fois sur le registre numérique de la concertation.**

**Elle émet un avis réservé et énonce un certain nombre de conditions qui permettrait d'éviter un avis défavorable au projet.**

Elle reconnaît que les villages à l'est de la zone agro-industrielle subissent des nuisances liées au trafic des poids lourds. Le projet de contournement pourrait répondre aux demandes des riverains, mais il engendrerait un fort préjudice pour l'activité agricole car situé sur la Surface Agricole Utile (SAU). Au vu de la décision des communes de ne pas autoriser la ZAC, le projet routier semble inopportun au regard de la nécessité de préserver le foncier.

Elle estime que d'autres pistes sont à envisager plutôt que la création d'une voirie routière pour diminuer les nuisances liées au trafic des poids lourds : s'appuyer sur les chemins agricoles existants, être vigilant au respect des conditions de circulation déterminées dans chaque commune.

Si la déviation doit se réaliser, le tracé se doit d'être respectueux des îlots de culture, des investissements réalisés par les exploitations agricoles et les Associations Foncières de remembrement, ainsi que du patrimoine agricole. Les maîtres d'ouvrage doivent être attentifs aux projets proposés par les exploitants agricoles et leurs propriétaires. Les propositions pourraient être réfléchies pour limiter les préjudices personnels. La consommation et l'imperméabilisation du foncier agricole devront être limitées aux seuls besoins routiers. Enfin, si une compensation environnementale est nécessaire, elle ne pourra se faire sur la surface agricole utile.

### – Contributions des collectivités

**La commune de Bourgogne-Fresne s'est exprimée une fois sur le registre numérique de la concertation.**

**Elle se positionne en faveur du projet de déviation et propose un tracé alternatif.**

Le conseil municipal a donné un avis favorable à la déviation car elle délesterait la commune d'un flux de véhicules trop important pour la voirie et notamment, le trafic poids lourds généré par la plaque industrielle de Pomacle-Bazancourt. Il est constaté que le flux s'est intensifié après l'ouverture du premier tronçon de la déviation RD20A en 2019 et la fermeture de la sucrerie de Guignicourt au profit de celle de Bazancourt.

Il est estimé que le projet devra s'inscrire dans la préservation des parcelles agricoles en favorisant le passage par les chemins agricoles existants. Le tracé devra être éloigné des différentes communes afin de ne pas créer de nouvelles nuisances pour les riverains. Il faudra porter une attention particulière à la plantation de haies afin de créer une barrière naturelle visuelle et acoustique.

Pour la commune, le tracé le plus pertinent partirait de la RD966 en direction de la RD20A, intégrerait le début du trajet 2 jusqu'au bois de Bourgogne, et reprendrait la fin du tracé 3 pour arriver sur le rond-point du premier tronçon. La RD74 est, selon la commune, trop dégradée et pas calibrée pour un passage intensif de poids lourds.

« Ce trafic intense s'étalant sur environ 70 % de l'année n'est pas sans conséquence sur la voirie, la sécurité, la pollution, les accidents... »

## – Contributions des associations

**Le collectif Boulton Environnement s'est exprimé quatre fois sur le registre numérique de la concertation et plusieurs fois en réunion publique.**

**Le collectif se positionne en faveur du projet de déviation.**

De son point de vue, il est important de réaliser en premier lieu des voiries permettant de contourner les communes qui se trouvent aux abords du pôle agro-industriel de Bazancourt-Pomacle qui s'est agrandi avec l'arrivée régulière de nouvelles usines. Ce développement s'est effectué sans que les structures routières aient été réalisées en parallèle.

Un nombre toujours plus grand de camions passe dans les communes. L'association explique que la réalisation d'une déviation est un préalable indispensable avant tout autre développement de la zone agro-industrielle.

A Boulton-sur-Suippe, la rue Saint-Roch supporte un trafic poids lourds intense depuis que la nouvelle route a été créée. Le collectif déplore des nuisances de tous ordres, de jour comme de nuit, et toute l'année : bruit, vitesse, dégâts sur les chaussées, salissure des façades, des véhicules et des trottoirs, dangerosité pour les piétons avec des trottoirs de petite largeur... A l'entrée du village, il est possible de constater parfois jusqu'à 5 cm de boue sur la chaussée, au niveau de la plateforme à betteraves.

Pour le collectif, la protection des riverains et usagers des villages doit être prise en compte.

■ | « Les riverains ont été oubliés (voire sacrifiés). »

**Le collectif Bourgogne Fresne s'est exprimé deux fois sur le registre numérique de la concertation et plusieurs fois en réunion publique.**

**Le collectif se positionne en faveur du projet de déviation et propose un tracé alternatif.**

Il note qu'à Bourgogne, le trafic de camions est incessant auquel s'ajoute le trafic pendulaire des véhicules légers. La voirie et les trottoirs sont inadaptés et, malgré les quelques aménagements, l'insécurité et les nuisances demeurent. Le déplacement des piétons est extrêmement risqué et totalement impossible pour les PMR (personnes à mobilité réduite). Ce trafic engendre également du bruit et une pollution aux microparticules en suspension PM10.

Le collectif estime que les tracés 1 et 4 sont à exclure en raison de leur proximité avec les communes d'Auménancourt et de Bourgogne-Fresne. Il propose de mixer les segments des tracés 2, 3 et 5 en tenant compte de l'impact parcellaire et en utilisant de préférence les chemins d'aménagement foncier, ce qui minimiserait l'impact sur la zone boisée.

■ | « Les nuisances sonores sont quotidiennes. Si l'achèvement de la déviation était terminé, peut-être qu'aujourd'hui le projet ZAC n'aurait pas connu d'opposition. »

## RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

La concertation visait à valider ou non l'opportunité du projet et à envisager ensemble des solutions. Cette contribution synthétise le ressenti des habitants : traversée de la RD30 difficile, vitesse excessive quand il y a peu de trafic, constitution de « trains » en période de trafic élevé...

Concernant les mesures de bruit, elles ont été effectuées en respectant les normes spécifiques à ces études afin de comparer les résultats à des valeurs réglementaires. La méthodologie adoptée a permis la prise en compte dans la modélisation des trafics de flux maximaux déclarés par Cristal Union. Une cartographie du bruit a été établie et approuvée par le Conseil Communautaire en juin 2023. Les cartes sont consultables sur : <https://www.grandreims.fr/cadre-de-vie-et-environnement/developpement-durable/cartes-du-bruit-du-grand-reims?>

Au sujet de la pollution aux particules fines, les mesures sur une année ne font pas apparaître de pollution majeure malgré quelques émergences ponctuelles. Il est important de noter qu'elle ne provient pas uniquement du trafic routier mais aussi de l'activité domestique (le chauffage des maisons au bois par exemple), des activités industrielles et agricoles.

**L'association ACNDP (Association citoyenne de défense de la nature et des personnes contre les pollutions et les nuisances) s'est exprimée trois fois sur le registre numérique de la concertation.**

**L'association se positionne en faveur du projet de déviation.**

Elle estime que la campagne de mesures acoustiques de novembre 2020 a été tronquée et souhaite une étude complémentaire indépendante. L'association fait part de nuisances importantes lors des campagnes agricoles, et estime qu'il serait utile d'engager une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) pour accélérer le projet de déviation et obtenir le foncier nécessaire. Elle évoque le problème de l'étroitesse des rues notamment à l'entrée de Fresne, rue Gustave de Bohan, ou bien à Bourgogne au niveau des 58-62 rue de la Libération, ainsi que des incohérences sur le réseau routier actuel. Par exemple, le pont qui permet l'accès au pôle industriel via la sortie «les Sohettes» depuis l'A34 en venant de Reims est trop bas pour laisser passer les camions munis de rehausses.

Selon l'association, le tracé doit s'éloigner des habitations et être le plus direct possible. La déviation est une priorité avant l'agrandissement de la plateforme agro-industrielle.

Après le vote négatif du conseil municipal de Boult-sur-Suipe sur le projet de ZAC, l'association indique que les administrés attendent des actes concrets et que la déviation en est un.

■ ■ « Il faut délester les villages du trafic des poids lourds. C'est un respect du riverain. »

## RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrages ont entendu les différentes observations concernant les mesures de bruits qui seraient discutables, la nécessité d'engager une procédure de DUP, l'éloignement des habitations à rechercher pour le tracé en cas de réalisation de la ZAC, l'ordonnancement de travaux de la déviation et de la ZAC, l'insécurité actuelle des traversées de village vu leur profil étroit et les incohérences existant sur le réseau routier actuel. Elles seront prises en compte dans les différentes études complémentaires à réaliser dans la poursuite de la concertation.

La concertation visait à partager les contraintes et enjeux et à envisager ensemble des solutions pour concilier au mieux ces derniers. Elle permet de se prononcer sur l'opportunité de réaliser la déviation.

Concernant le calendrier de réalisation de la déviation par rapport à la ZAC, lors du conseil communautaire du 27 juin, l'examen du projet de délibération relative à la ZAC visant à solliciter le Préfet pour lancer la procédure de déclaration d'utilité publique a été suspendu, vu l'avis défavorable donné par les conseils municipaux de Pomacle et Boultsur-Suipe.

**L'association Champagne Ardenne Nature Environnement s'est exprimée une fois sur le registre numérique de la concertation.**

**L'association se positionne en faveur du projet de déviation et pour le tracé 3.**

La mise en place d'une déviation est nécessaire pour soulager la circulation dans les communes qui a atteint un niveau de nuisances incomparable. Pour l'association, le tracé 3 est le meilleur compromis en termes d'évitement de nuisances sonores et de baisse de circulation. Il impacterait moins les parcelles agricoles et la zone boisée, et reprendrait nombre de chemins existants. Une compensation chauves-souris / mammifères serait appréciée. Sa sinuosité présentée comme un défaut pourrait être un avantage pour limiter la vitesse et le bruit.

Enfin, ce tracé est plutôt éloigné des communes. Le tracé 2, dans sa partie finale, se rapproche trop de Fresne-les-Reims, ce qui générerait bruit et pollutions.

L'association souhaiterait connaître le tracé 5 proposé par les habitants afin de compléter son analyse.

## RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

L'objet de la concertation est justement d'identifier ensemble des solutions permettant une amélioration de la situation pour les riverains des routes alimentant la plateforme industrielle et de valider ou non l'opportunité du projet. Le tracé 5 a été présenté en réunion publique du 25 juin. Il est consultable sur le site internet de la concertation. Le projet devra bien évidemment s'inscrire dans la séquence Eviter, Réduire, Compenser. Le cas échéant, par exemple pour les chiroptères, si les inventaires de l'étude d'impact finalisée attestent pleinement de leur présence, notamment comme site d'habitat au niveau du bois, une compensation écologique sera prévue.

**L'association APE Bourgogne-Fresne s'est exprimée une fois sur le registre numérique de la concertation.**

**L'association se positionne en faveur du projet de déviation.**

Pour l'association, la déviation est indispensable pour assurer la sécurité dans les centres bourgs. Le trafic des poids lourds est dangereux pour les piétons et les véhicules légers. Elle estime qu'il faut lutter contre le bruit et obtenir de véritables trottoirs.

« Le trafic dans nos villages est un fléau. Nous voulons des trottoirs dignes de ce nom, une nuisance sonore amoindrie et ne déplorer aucun incident. »

## RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Le constat est partagé, ce qui a justifié la concertation. La réalisation de la déviation permettrait, sur le principe, des aménagements urbains sécurisants comme la réalisation de trottoirs ou leur élargissement.

## 4.7. Focus sur les ateliers

### – Atelier agriculture

Thèmes abordés : la question du foncier, les enjeux d'exploitation, les scénarios de voie de contournement.

#### 1- Présentation du projet

Dans un premier temps, une présentation du projet et de ses enjeux a été proposée et a suscité de premières questions et contributions :

Sur les relevés de comptage du trafic, il a été suggéré d'en faire en février/mars, période d'activité agricole faible (point 0) et au-delà, afin de disposer d'un comptage sur toute l'année. C'est une procédure coûteuse, mais le Département a indiqué qu'il n'excluait pas de faire des comptages à plus long terme sur la nouvelle route (RD20A), puisqu'elle accueille tout le trafic concerné.

Concernant la carte des enjeux agricoles présentée, il a été relevé qu'elle n'était pas exhaustive et que les parcelles irriguées et les réseaux semblaient être beaucoup plus nombreux dans la réalité. Une attention particulière devra être portée aux plans d'épandage.

Un participant a évoqué les contraintes du futur PLU de Bourgogne-Fresne et d'autres, les aménagements mis en œuvre dans les communes qui perturbent la circulation des engins agricoles. Il est souligné que les arrêtés interdisant le passage de véhicules de plus de 40 tonnes (à Boulton-sur-Suippe par exemple et sur les ponts principalement) empêchent certaines activités agricoles. Par ailleurs, ces contraintes sont estimées peu favorables à un développement de l'activité économique sur le secteur. L'évolution de l'économie, de la taille des entreprises et des exploitations, nécessiterait de faire bouger les règles.

Les agriculteurs ont aussi évoqué un ressenti assez unanime concernant le seuil de tolérance des riverains, aux nuisances de leur activité, qui semble s'abaisser selon eux.

#### 2- Atelier en groupe sur la thématique du foncier

La situation parcellaire, optimisée à l'issue des remembrements, est aujourd'hui totalement satisfaisante pour les agriculteurs. Les parcelles actuelles vont de 15 à 50 ha.

Concernant les réserves foncières, des propositions avaient été faites par les agriculteurs, mais pas retenues (2007-2008). Certaines réserves retenues ont été rétrocédées par la SAFER. La situation géographique des réserves de Brimont peut être intéressante pour certains agriculteurs, mais moins pour d'autres (à Fresne ou à l'est de Bourgogne par exemple, car nécessité de traverser le bourg). La qualité des terres et la facilité d'exploitation (pente...) sont également à prendre en compte. Il est important également de pouvoir disposer de surfaces importantes et homogènes.

Les associations foncières ont réalisé des investissements, et d'autres sont en cours (dépôts). Si le contournement se fait, il faudra prévoir d'autres dépôts le long des parcelles. La question de leur prise en charge financière se pose.

Concernant les travaux d'irrigation, il apparaît nécessaire de prendre en compte la conduite de gaz 450.

### 3- Atelier en groupe sur la thématique « Exploitation »

La forme de la parcelle agricole est très importante pour faciliter son exploitation. Il faut privilégier des parcelles regroupées et sans pointe. Pour certaines exploitations, la superficie minimale est de 15 ha. Il faut trouver l'équilibre entre taille des parcelles et éloignement des exploitations.

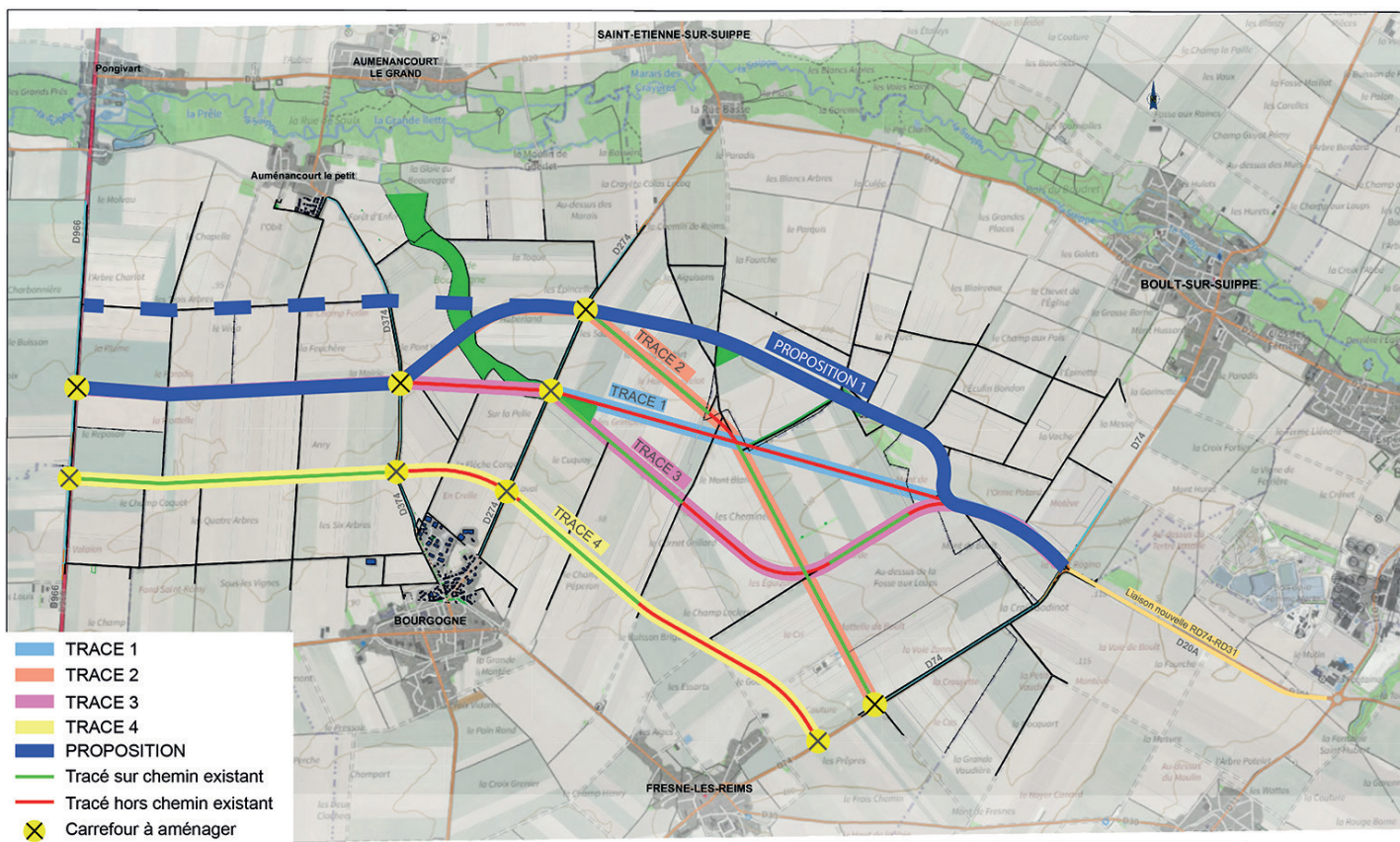
Concernant les chemins latéraux, il est demandé de prévoir de l'enrobé à l'entrée du chemin et sur les lieux de dépôt de betteraves.

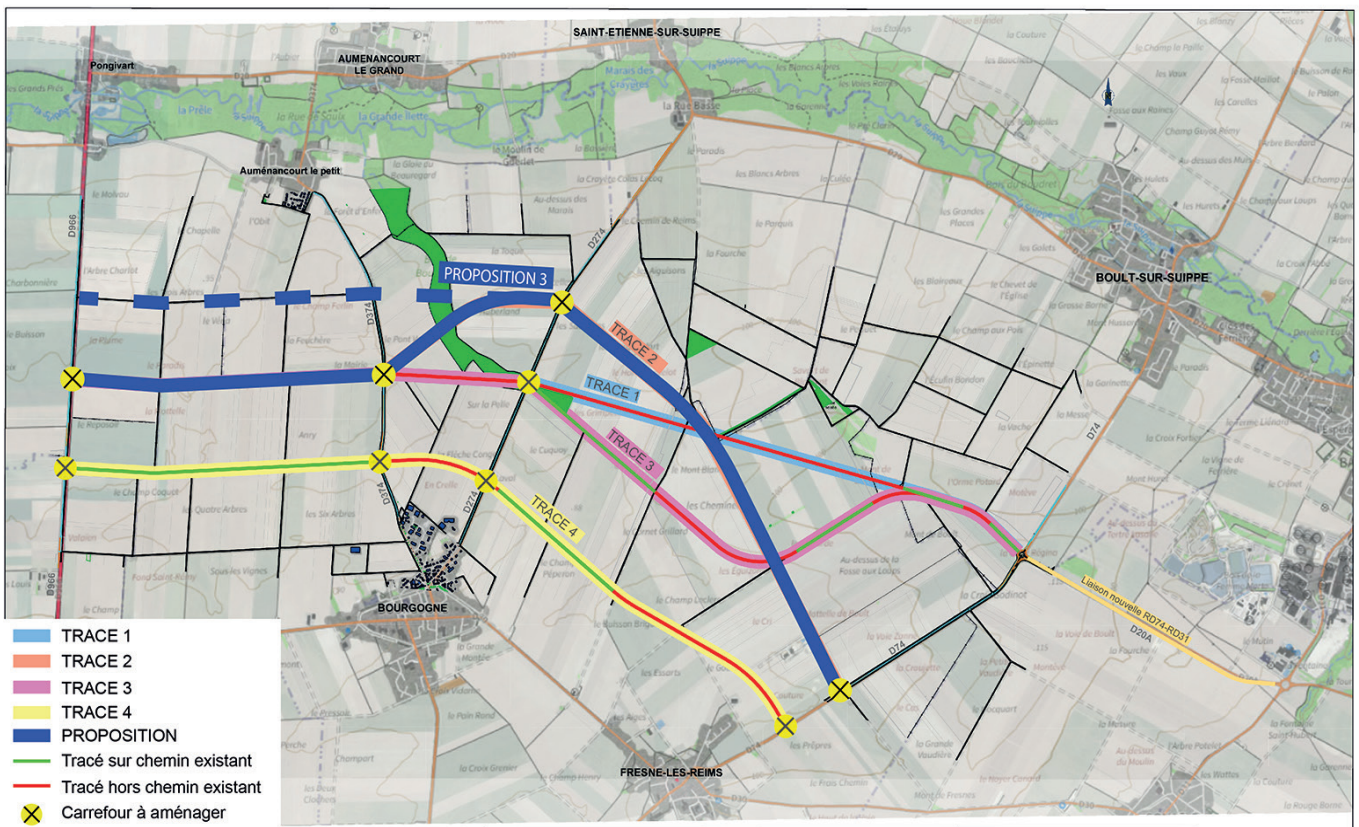
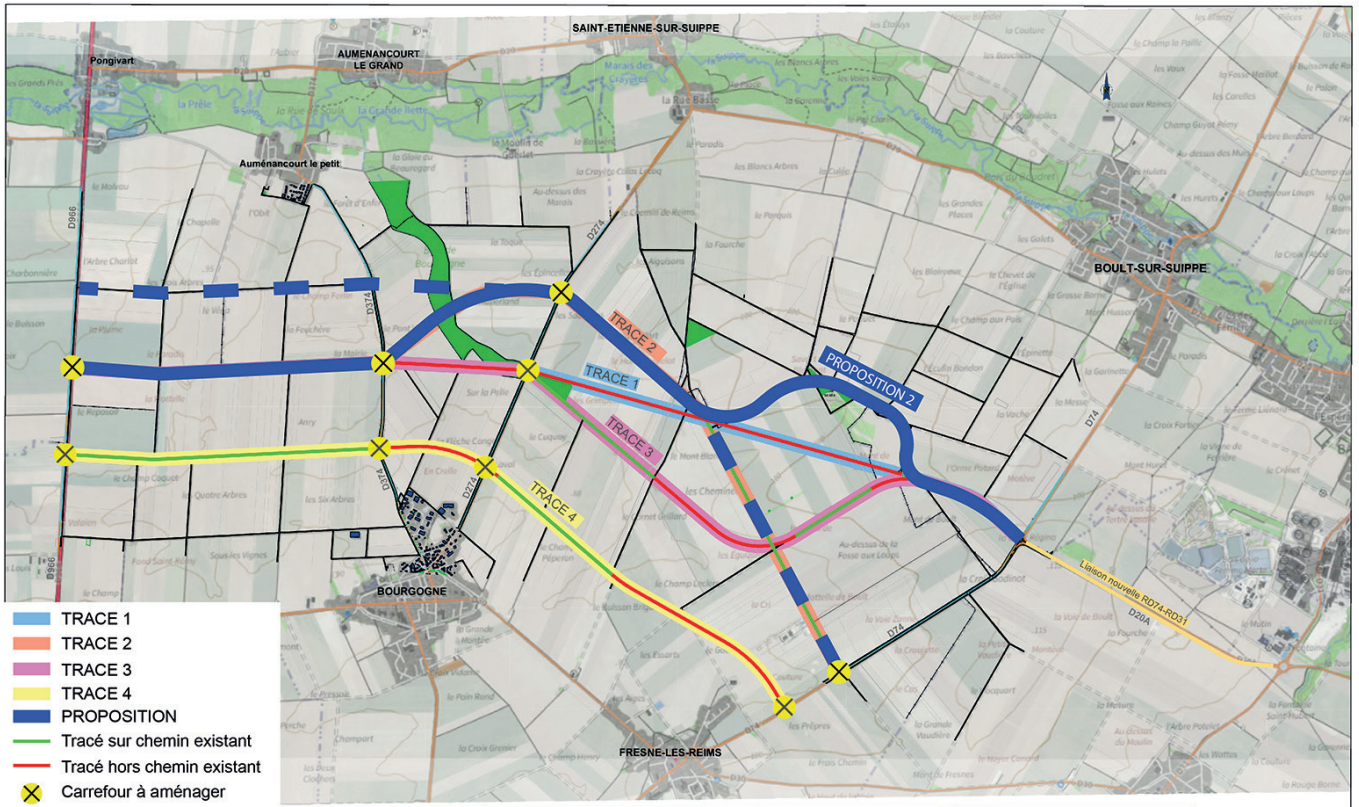
### 4- Atelier en groupe sur la thématique des scénarios

Plusieurs personnes ont estimé que la déviation concernait surtout les poids lourds, et beaucoup moins les véhicules légers.

Les propositions de scénarios :

- Ne rien faire et mieux aménager les centres-bourgs, en faisant respecter les règles de circulation (limitation de vitesse).
- Utiliser les chemins d'association foncière (certains disposent déjà de largeurs de 6 à 7 mètres). Cette proposition pose cependant des questions techniques (renforcement, enrobé) et de statut juridique de ces aménagements.
- Plusieurs scénarios alternatifs ont été élaborés lors de l'atelier présentés sur les cartes suivantes :





## – Atelier entreprise

### 1- Présentation du projet

Dans un premier temps, une présentation du projet et de ses enjeux a été proposée et a suscité de premières questions et contributions :

Il a été signalée une circulation restreinte en provenance du nord, à cause de la limitation du poids à 40 tonnes du pont de Boulton-sur-Suippe. Cela ne permet pas de soulager suffisamment Bazancourt. Il a été rappelé que les véhicules ont eu l'autorisation d'y passer pendant une année, à vide.

Concernant le foncier, un participant a indiqué qu'une parcelle d'Isles-sur-Suippe de 22 ha a été libérée par Cristal Union auprès de la SAFER.

Enfin, des informations ont été demandées sur la mise en place d'une écotaxe (en particulier sur l'A34).

### 2- Echanges sur les contraintes et opportunités des activités

Concernant le transport nocturne, il a été indiqué que tout transport qui ne se fait pas la nuit est rebasculé en journée. Le nombre de passages quotidiens nécessaires oblige à les lisser sur 24 heures, même si les industriels essaient de limiter les transports la nuit. Par ailleurs, même si la nuit, les flux diminuent, les vitesses augmentent, ce qui augmente en parallèle les émergences de bruit.

La traversée des communes concernées par le projet n'est pas identifiée par les transporteurs comme problématique. Par ailleurs, les chauffeurs sont formés, suivis et suivent des stages d'amélioration s'ils sont identifiés comme perfectibles.

Concernant l'expérimentation 48 tonnes, les industriels présents ont fait part de leur souhait d'aboutir à l'utilisation des 48 tonnes, les tests réalisés ayant été concluants. C'est un sujet qui doit être présenté au grand public avec pédagogie. Les résultats de l'expérimentation ont été présentés à la réunion publique de synthèse.

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

Sur les nouveaux carburants, ils sont testés et utilisés mais ne sont pas compétitifs actuellement. Les constructeurs n'investissent plus sur les moteurs thermiques. Et les nouveaux carburants ne sont pas nécessairement vertueux (approvisionnement du colza à l'étranger par exemple).

### 3- Point sur la Charte des pondéreux

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

### 4- Point sur les déplacements du personnel

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

### 5- Echanges sur les scénarios

Le scénario 5 élaboré lors de l'atelier agricole est soutenu par le représentant de Cristal Union.

Certains autres tracés sont considérés comme trop longs. Les tracés situés plus au nord sont plus attractifs pour Auménancourt et Saint-Etienne-sur-Suippe.

## – Atelier co-construction

Ce dernier atelier, ouvert à tous, a réuni riverains, associations et agriculteurs et a permis des échanges constructifs autour des enjeux et des scénarios évoqués lors des deux précédents ateliers.

### 1- Présentation du projet

Quelques échanges ont eu lieu entre les participants sur l'usage des chemins et des espaces du projet.

Un agriculteur a exprimé la nécessité de respecter la propriété privée sur les parcelles, en estimant qu'il pouvait y faire ce qu'il voulait.

### 2- Atelier en groupe sur la thématique « Environnement »

Les questions traitées :

- Etes-vous usagers actuels des espaces potentiellement dédiés au projet (bande boisée, chemins...)?
- Quelle est votre sensibilité et votre niveau de connaissance des enjeux environnementaux ?
- Séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC)

### Synthèse des contributions :

L'espace est utilisé, en dehors des activités agricoles, pour les loisirs (promenade, activités sportives, chasse, vélo...), mais une partie semble également être utilisée comme décharge. Le secteur est considéré comme calme. La présence d'un puits est notée, mais peut-être hors zone.

La présence de faune, y compris du gibier, est remarquée. Les paysages, à l'exception de la bande boisée dont les propriétaires semblent multiples, sont relativement monotones. La vallée de la Suipe est considérée comme plus attrayante.

La sensibilité à la faune et à la flore est importante, ainsi que la présence de haies, utiles contre le vent.

Des liaisons Nord-Sud sont à créer. Il manque des déplacements doux.

L'espace boisé ne doit pas être considéré, pour certains, comme un frein au projet. Néanmoins, les initiatives de reboisement et de replantation semblent nécessaires pour les participants.

Il convient d'éviter la destruction du parcellaire actuel et que les emprises du projet soient trop importantes.

La réduction de l'emprise des travaux est également à prendre en compte.

La compensation pourrait se caractériser par des plantations de haies et du reboisement.

### 3- Atelier en groupe sur la thématique « Cadre de vie et mobilités douces »

Les questions traitées :

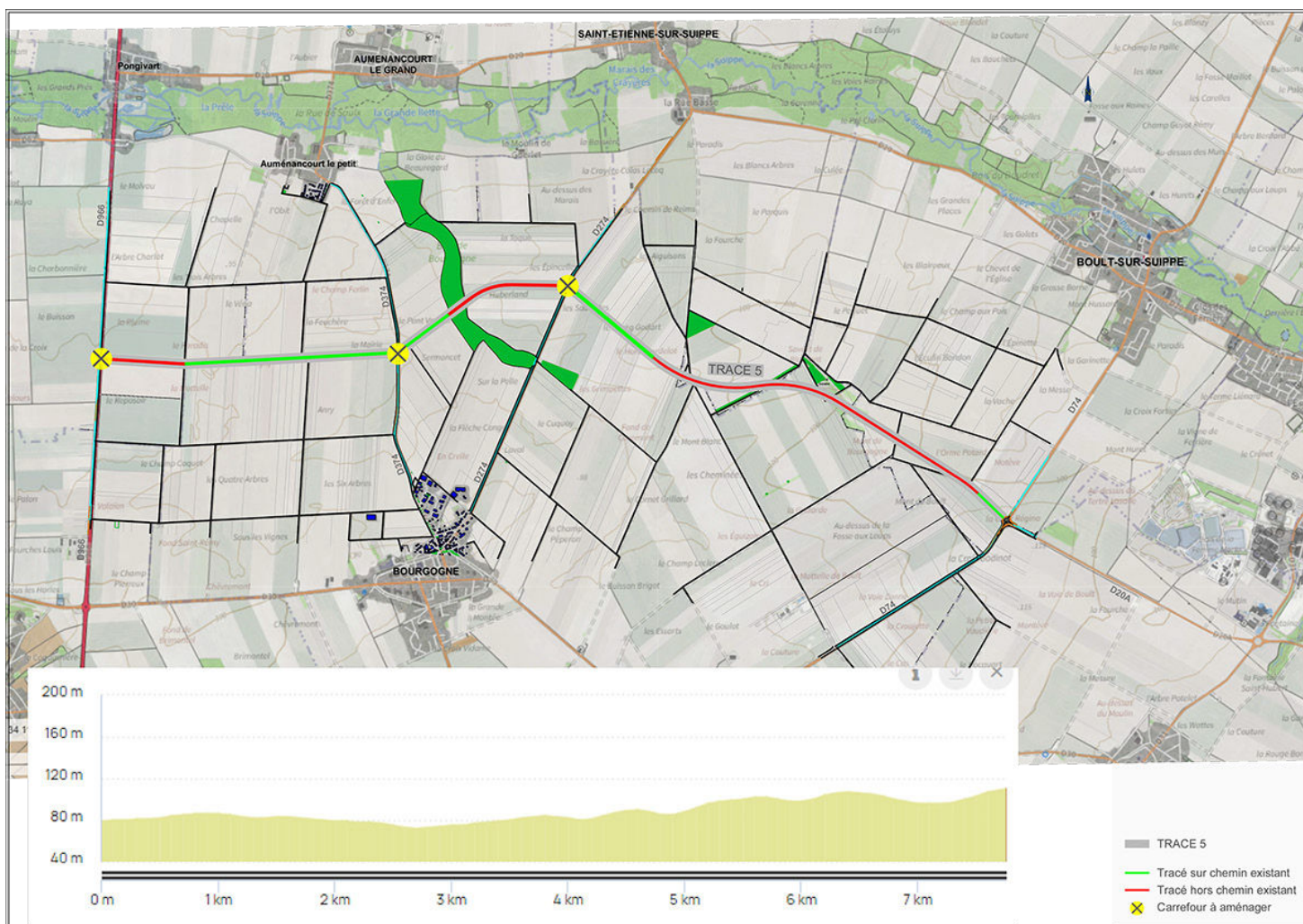
- Comment qualifieriez-vous votre cadre de vie actuellement ?
- Quelles opportunités représente le projet sur ces sujets à vos yeux ?
- En matière de mobilités douces et plus généralement de déplacements, qu'est-ce que le projet peut apporter ?

Le cadre de vie actuel est marqué par les problèmes de bruit (accentué par certains aménagements), d'insécurité, de pollution. Les enrobés acoustiques sont à développer et à améliorer. La question des plaques d'égouts très bruyantes a également été abordée. Plusieurs participants ont regretté les blocages sur la voie douce entre Fresne et Bourgogne. La sécurisation est indispensable sur toutes les communes du périmètre. Certains évoquent l'opportunité, par la réalisation du projet, de supprimer les stops dans Bourgogne et de réaliser des aménagements permettant aux piétons et aux personnes à mobilité réduite de se déplacer en toute sécurité.

### 4- Atelier en groupe sur la thématique « Les scénarios »

L'ensemble des scénarios pré-étudiés ou proposés lors des ateliers précédents et sur le registre a fait l'objet d'une présentation dans chacun des deux groupes.

Sans se concerter, les deux groupes ont émis un avis favorable pour le scénario 5 élaboré lors de l'atelier « Agriculture », en privilégiant le chemin sud à l'ouest de l'espace boisé, afin de s'éloigner d'Auménancourt-le-Petit et d'être équidistant avec Bourgogne.





# PARTIE 5

---

## LES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU GARANT

## 5.1. LES CONCLUSIONS DE LA CONCERTATION PAR LE GARANT

Selon le garant 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 48 tonnes 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 de contournement, 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 et aboutissant à une mobilisation notable de tous les publics, même si légèrement moindre de la part 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 exprimés par le 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, ces 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.

Par ailleurs, 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 : impacts agricoles, absence de raccordement au rond-point faisant le lien avec le premier tronçon, présence d'installations agricoles comme un méthaniseur, proximité d'un tracé en particulier avec les enveloppes urbaines de Bourgogne-Fresne.

Ils ont privilégié finalement un tracé situé aux limites du finage des différentes communes, jugé moins impactant pour tous et plus incitatif pour les transporteurs, même s'il implique la traversée d'un espace boisé et par conséquent, en cas de réalisation du projet, un impact potentiel sur la biodiversité. Il serait alors 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 développer les mobilités douces, en particulier en mode cyclable, et sont désireux d'obtenir des assurances quant à son financement et à sa réalisation 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 bénéficié, 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, le garant indique qu'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.**

## 5.2. LES DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS DU GARANT

### – Suites à donner aux interrogations 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.

#### RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Une station de comptage permanente a été mise en place sur la RD20A (trafic représentatif du cumul des trafic traversant les RD30 dans Bourgogne-Fresne et RD74 dans Boulton-sur-Suipe). Les comptages ont démarré le 1er octobre 2024 et se poursuivront au-delà d'un an. Les résultats seront publiés via le site internet de la concertation continue.

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.

### RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Des études acoustiques (mesures de bruit, études de propagation du bruit...) seront réalisées dans le cadre des études techniques et procédures réglementaires qui viendront alimenter le dossier de déclaration d'utilité publique. Le protocole opératoire fera l'objet d'une information préalable des maires et du public (lancement de l'étude en 2025). En parallèle, des mesures de bruit pourront être réalisées sur l'environnement de la plaque et sur certaines communes du périmètre du projet de liaison routière.

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.

### RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Conscients des problématiques autour de la qualité de l'air, le Grand Reims étudie la possibilité de mettre en place, sur le territoire concerné, un dispositif de surveillance environnementale pour mesurer la qualité de l'air à partir de capteurs déployés sur le territoire. Cela permettrait de disposer d'un état des lieux des niveaux de pollution, dont les résultats pourraient être rendus publics.

Dans le cadre du dossier de déclaration d'utilité publique, des études techniques et procédures réglementaires seront menées sur la qualité de l'air.

Par ailleurs, ATMO Grand Est a développé une application AIR TO GO qui permet de prévoir la qualité de l'air sur les communes du Grand Est. Ces données sont accessibles sur le site [www.atmo-grandest.eu](http://www.atmo-grandest.eu).

Les rejets atmosphériques des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont, quant à elles, contrôlés par la DREAL Grand Est.

Les maîtres d'ouvrages porteront également leur attention sur les nuisances olfactives. Des mesures et contrôles des industriels sont confiés à ODOMEDRIC. Ils sont complétés par les signalements reçus, via l'application SIGNALAIR, qui alimentent l'observatoire des odeurs du Grand Reims, en collaboration avec ATMO Grand Est.

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.

### RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les études des spécificités agricoles, du trafic, des comparaisons des variantes ainsi que l'esquisse du tracé n°5 seront complétées dans le cadre des études techniques et procédures réglementaires qui viendront alimenter le dossier de déclaration d'utilité publique (lancement des études en 2025).

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.

### RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

La doctrine ERC est très documentée. Afin que le public puisse mieux appréhender ce sujet, différents liens de ce volet réglementaire des études d'impact pourront être mis en ligne sur le site de la concertation.

Les liens suivants peuvent être consultés :

[www.notre-environnement.gouv.fr/themes/evaluation/article/eviter-reduire-compenser-erc-en-quoi-consiste-cette-demarche](http://www.notre-environnement.gouv.fr/themes/evaluation/article/eviter-reduire-compenser-erc-en-quoi-consiste-cette-demarche)

[www.youtube.com/watch?v=SZDtFysshEM](https://www.youtube.com/watch?v=SZDtFysshEM)

Par ailleurs, dans le cadre de la poursuite du projet, les études environnementales complémentaires intégreront obligatoirement ce volet. Il sera proportionné au tracé retenu, avec des mesures compensatoires adaptées potentiellement plus conséquentes avec la traversée du milieu boisé.

A partir des inventaires qui seront réalisés, la séquence ERC reposera sur les intérêts naturalistes existants, sur le niveau d'enjeux, et ensuite sur les impacts qui seront caractérisés. Les éléments de la Trame Verte et Bleue seront à prendre en compte, au même titre que la réglementation sur les espèces protégées et sur les zones humides.

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.

### RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les deux EPCI ont signé une nouvelle convention de partenariat pour fixer les modalités administratives et financières de la concertation continue. Ainsi, les dépenses liées aux études complémentaires et réglementaires, et aux actions menées au cours de la concertation continue, seront financées à hauteur de 50 % pour le Département de la Marne et de 50 % pour la Communauté urbaine du Grand Reims.

Des discussions seront engagées avec les entreprises de la plaque de bio-économie afin de mettre en place des actions contribuant à la décarbonisation du site et pouvant donc directement accompagner l'opération.

A la suite de ces études, le montage financier des travaux sera réalisé dans l'optique de faire aboutir ce projet dans les délais annoncés.

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.

### RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Des éléments concernant l'activité de Cristal Union sont disponibles sur le site de la concertation. Des études de trafic sont régulièrement menées et présentées dans le cadre de la nouvelle charte de « Développement Durable » signée en novembre 2024.

11. Rendre publique, dès sa signature par l'intégralité des partenaires, la future charte des pondéreux.

### RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

La nouvelle charte Développement durable de l'activité agro-industrielle du Grand Reims a été signée le 1<sup>er</sup> octobre 2024. Elle est consultable sur le site internet du Grand Reims et celui de la concertation. Cette charte constitue un acte concret en vue de l'amélioration de la tranquillité et de la sécurité des riverains des communes de la plaque agro-industrielle. Sa signature représente un moment fort de l'engagement collectif en la matière.

Dans le cadre de la concertation continue, une nouvelle charte est à l'étude. Elle permettra :

- d'associer tous les acteurs y compris les entreprises de transport,
- d'étendre son effet au regard des principales nuisances préjudiciables à la qualité de vie des riverains.

12. Mettre à la disposition du public, les données du CEREMA sur les impacts des poids lourds de 48 tonnes sur la voirie.

### RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les données relatives à l'expérimentation menée par le CEREMA seront, sous couvert de leur accord, mis en ligne sur le site internet de la concertation.

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

### RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Ces éléments sont dorénavant disponibles sur le site internet.

## – Recommandations sur les modalités d’association du public, la gouvernance du projet, 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 maîtres d’ouvrage au présent bilan et l’ouverture de l’enquête publique sous la forme d’une concertation continue avec garant.

### RÉPONSE DES MAÎTRES D’OUVRAGE

Les élus concernés par l’emprise du projet, réunis en comité de pilotage le 26 novembre 2024, ont émis un avis favorable à la poursuite d’une concertation continue pour la suite du projet, sans néanmoins recourir à un garant de la CNDP. Le choix volontaire des deux collectivités de réaliser une concertation préalable avec garant sur ce projet (sans obligation réglementaire), a permis de définir un cadre propice à la continuité de la concertation autour du projet dans de bonnes conditions. L’aboutissement d’un nouveau tracé 5 faisant consensus, la compréhension des enjeux attendus par les différents acteurs, ainsi que les engagements annoncés lors des réunions publiques affirmant la volonté de faire aboutir le projet permettent aujourd’hui, selon les maîtres d’ouvrage, d’envisager une concertation continue sans garant.

Les deux assemblées ont délibéré en ce sens, respectivement le 18 décembre 2024 pour la Communauté urbaine du Grand Reims, et le 31 janvier 2025 pour le Département de la Marne, afin de :

- tirer les enseignements de la concertation préalable,
- prendre acte du bilan du garant publié par la CNDP le 22 octobre 2024,
- confirmer l’opportunité du projet nommé contournement des communes de Bourgogne-Fresne et de Boulton-sur-Suippe,
- émettre un avis favorable à une concertation continue sans recourir de nouveau à un garant de la CNDP,
- engager les études complémentaires demandées dans le bilan du garant,
- autoriser Messieurs les Présidents à prendre toutes les mesures et actes nécessaires à la poursuite de la concertation continue et à signer une nouvelle convention de partenariat fixant les modalités administratives et financières de leur collaboration jusqu’à la Déclaration d’Utilité Publique du projet.

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.

### RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Le site internet créé pour la concertation préalable va être maintenu en ligne pour la suite du projet jusqu'à la procédure de l'enquête publique. Il sera alimenté par des informations nécessaires à la concertation continue, des rapports des études réalisées, de l'agenda des événements, des délibérations actant des différents partenariats et permettra de maintenir des échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrages et les contributeurs (questions/réponses en ligne).

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.

### RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrages et les communes du périmètre concerné par le projet s'engagent à publier régulièrement, au travers de leurs canaux de communication, des informations liées au déroulement de la concertation continue (Grand Reims Magazine, sites internet, réseaux sociaux, articles de presse).

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

### RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Une réunion publique de restitution des enseignements des maîtres d'ouvrages, en réponse au bilan du garant, sera organisée.

Les modalités d'organisation de cette réunion seront précisées ultérieurement et diffusées par les différents canaux d'information utilisés lors des précédentes réunions publiques.

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.

## RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Des réunions publiques, des ateliers thématiques et de co-construction seront organisés régulièrement afin d'animer la concertation continue et de favoriser des échanges réguliers avec tous les acteurs liés au projet sur les trois années à venir (2025-2026-2027). Les maîtres d'ouvrage s'engagent notamment à assurer une communication transparente et accessible autour de l'étude d'impact. Le public pourra formuler des observations et propositions en amont de la finalisation des études et des demandes d'autorisations administratives.

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, SAFER, Conservatoire des Espaces Naturels (CEN), CDC Biodiversité, experts forestiers..., 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.

## RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage réaffirment leur engagement, en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, à intégrer pleinement la démarche Éviter-Réduire-Compenser (ERC) dans la conception et la mise en œuvre du projet.

Lors des différentes instances de concertation (réunion publique, ateliers), des experts seront invités selon les thématiques abordées, pour présenter les éléments techniques et échanger avec les acteurs. Ces échanges permettront d'apporter une transparence accrue et de recueillir les contributions des parties prenantes.

Ces engagements visent à garantir une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux et une appropriation collective des solutions mises en œuvre.

Un calendrier des prochaines étapes sera établi et communiqué aux parties prenantes afin d'assurer une participation efficace et constructive.

11. Poursuivre la co-construction du projet avec tous les acteurs du territoire à travers la continuation de l'atelier éponyme 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.

## RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Comme expérimenté dans la phase de concertation préalable, les maîtres d'ouvrage reconnaissent l'importance d'impliquer l'ensemble des parties prenantes dans un processus de co-construction du projet. Afin d'assurer la continuité de cette démarche, ils s'engagent à organiser, sur les temps forts du projet, l'atelier de co-construction initié. La thématique des liaisons douces cyclables pourra naturellement être intégrée aux réflexions de ce comité pour garantir une prise en compte optimale des enjeux de mobilité durable.

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 l'enquête éponyme.

### RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage partagent pleinement l'objectif de transparence et d'information continue du public sur l'avancement du travail de co-construction. À cet effet, il est prévu de mettre en œuvre les actions suivantes :

- Mise à jour régulière du site internet dédié au projet, avec la publication des comptes rendus des différentes réunions ou ateliers, ainsi que des avancées du projet.
- Organisation d'une restitution publique avant l'enquête éponyme, sous la forme d'une réunion ouverte à tous, permettant de présenter les résultats du travail de concertation et d'échanger avec le public.
- Diversification des canaux de communication pour toucher un public large (newsletter, réseaux sociaux, panneaux d'information locale...).

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.

### RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrages veilleront à mettre à disposition les guides techniques de construction de routes sur le site de la concertation (Guides CEREMA). Ils s'assureront de leur accessibilité et de leur compréhension pour le public.

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.

### RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

La commune d'Orainville, du département de l'Aisne, a été intégrée à la concertation préalable du fait de la création d'un giratoire proposé dans l'un des tracés à l'étude.

Dans le cadre de la concertation continue, le Grand Reims et le Département de la Marne envisagent de rencontrer les Départements limitrophes de l'Aisne et des Ardennes pour les associer à la suite du projet.

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.

## RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrages associeront les différents services de l'Etat tout au long de la concertation continue, selon les thématiques abordées, afin de s'assurer d'intégrer leurs avis sur les différentes autorisations réglementaires liées au projet.



# PARTIE 6

---

## LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION POUR LES MAÎTRES D'OUVRAGE

Le bilan du garant et l'analyse des contributions de l'ensemble des participants conduisent la Communauté urbaine du Grand Reims et le Département de la Marne à tirer les enseignements de la concertation qui serviront de base à la définition des suites envisagées.

Les maîtres d'ouvrage relèvent tout particulièrement le climat positif et contributif de ce temps de concertation. Ils souhaitent remercier particulièrement les personnes qui ont pris le temps de participer à cette phase d'échange et de dialogue, de participer aux réunions publiques, ateliers, permanences, visite, rencontres de proximité, et de formaliser par écrit leur avis, questions et propositions.

L'ensemble des moyens d'expression a été utilisé par le public. La quantité de contributions déposées au cours de la concertation traduit autant les préoccupations que l'intérêt que le projet suscite pour les habitants et les usagers.

Le dispositif mis en place, en phase avec les attentes du garant, a permis d'informer l'ensemble des acteurs et des habitants concernés sur les enjeux du projet. L'articulation des réunions et des ateliers a contribué à partager l'état des lieux, puis à réagir aux propositions et à enrichir la réflexion sur les scénarios proposés à la discussion. Les maîtres d'ouvrage se sont attachés à favoriser le dialogue et à répondre aux interrogations apparaissant pendant les débats, ce qui a renforcé la confiance que les participants ont exprimée dans la démarche.

Les évènements organisés ont également contribué à faciliter un dialogue direct et respectueux entre des acteurs d'horizons différents, alors que leurs positions pouvaient s'avérer divergentes.

Pour les maîtres d'ouvrage, les échanges au cours de la concertation ont permis de montrer que :

- Le principe de liaison routière de contournement de Bourgogne-Fresne et de Boulton-sur-Suippe a recueilli l'adhésion de la grande majorité des participants. Ainsi, l'opportunité du projet a été confortée.
- La proposition d'un scénario alternatif, initiée lors de l'atelier agricole, a fait l'objet d'un quasi-consensus, ce qui amène à entamer des études sur ce scénario 5.
- A contrario, les scénarios s'approchant le plus des habitations ont fait l'objet de nombreuses critiques.
- Des besoins d'informations complémentaires ou actualisées ont été exprimés.



L'association des parties prenantes du projet a permis de travailler en intelligence collective pour aboutir à un tracé faisant consensus.

La durée de cette concertation aura été bénéfique pour permettre l'appropriation et l'acceptation du projet par les différents acteurs concernés.

L'organisation de cette concertation préalable aura permis à la Communauté urbaine du Grand Reims et au Département de la Marne d'enrichir leurs méthodes de travail au bénéfice des prochains projets qu'ils auront à porter.



# **PARTIE 7**

---

## **LES SUITES ENVISAGÉES PAR LES MAÎTRES D'OUVRAGE**

À la suite de la concertation préalable qui s'est tenue entre le 20 mai et le 30 juin 2024, des avis et des observations émises par les participants, du bilan du garant de la CNDP, des délibérations des collectivités, les maîtres d'ouvrage décident de :

- Confirmer l'opportunité du projet de contournement des communes de Bourgogne-Fresne et Boulton-sur-Suippe.
- Continuer la concertation et engager les études complémentaires intégrant le nouveau tracé jusqu'à la Déclaration d'Utilité Publique du projet.
- Renouveler, à cet effet, le partenariat entre le Département de la Marne et la Communauté urbaine du Grand Reims pour définir le cadre administratif, juridique et financier de la réalisation des études complémentaires et réglementaires (Département) et de la concertation continue (Grand Reims) qui seront financées à part égale par les deux EPCI. Si à l'issue de ces phases, le projet de liaison routière est validé, il pourra faire l'objet d'une nouvelle convention entre les deux partenaires relative à la phase exécution.

## – Les études du projet

Ces études, menées par le Département de la Marne en lien avec le Grand Reims, seront les suivantes :

- Les études complémentaires demandées dans le cadre de la concertation préalable : études acoustiques, trafic, comptage, qualité de l'air...
- Les études géotechniques : études et investigations géotechniques, indemnisation des exploitants...
- Les études réglementaires jusqu'à la Déclaration d'Utilité Publique : études d'impact, constitution du dossier de DUP, constitution du dossier Loi sur l'Eau...

## – La phase de conception du projet

La phase de conception du projet nécessitera la passation :

- D'un marché de maîtrise d'œuvre : seront intégrées dans ce marché, les missions d'avant-projet et études du projet (suivant le tracé retenu), les études des différentes variantes du projet répondant aux objectifs et contraintes, le coût prévisionnel des travaux et l'élaboration des documents de présentation nécessaires lors de la phase de concertation continue. Les missions d'avant-projet et d'études de projet seront intégrées dans la nouvelle convention de partenariat signée entre les deux maîtres d'ouvrage.
- D'un marché de coordination sécurité et protection de la santé (CSPS) pour la phase conception.

## – La concertation continue

Elle sera pilotée par le Grand Reims en collaboration avec le Département de la Marne. Il s'agira d'associer les élus locaux, la profession agricole, les industriels de la plateforme de bioraffinerie, les riverains, les collectifs d'habitants et les associations de protection de l'environnement à différentes actions comme des ateliers thématiques et de co-construction, et ainsi construire ensemble le projet. Des réunions publiques seront également organisées afin d'informer en continu tous ces acteurs de l'avancement du projet, conformément aux recommandations formulées par le garant dans son bilan publié le 22 octobre 2024.

## – L'organisation du projet

Afin d'assurer le suivi de ce projet, deux comités sont mis en place :

### • Un comité de pilotage composé de :

- Monsieur le Président du Département de la Marne ou son représentant ;
- Monsieur le Président de la Communauté urbaine du Grand Reims ou son représentant ;
- Madame et Monsieur les conseillers départementaux du canton de Bourgogne ;
- Madame la Sénatrice du Département de la Marne,
- Monsieur le Vice-Président de la Communauté urbaine du Grand Reims en charge des voiries du territoire,
- Messieurs, Mesdames les Maires des communes impactées par le tracé, notamment des communes de Boulton-sur-Suippe, Bourgogne-Fresne, Saint-Etienne-sur-Suippe, Auménancourt, ou leur représentant respectif ;
- Messieurs, Mesdames les Maires des communes concernées par le tracé, notamment des communes de Brimont, Bazancourt, Pomacle, Isles-sur-Suippe, Orainville, Caurel, Lavannes, Witry-lès-Reims, Warmeriville, Bétheny, ou leur représentant respectif.

Le comité de pilotage a pour mission d'assurer le suivi stratégique de ces études complémentaires et réglementaires. A ce titre, il définit à l'unanimité, les orientations stratégiques du projet, valide les études et les modalités de la concertation continue.

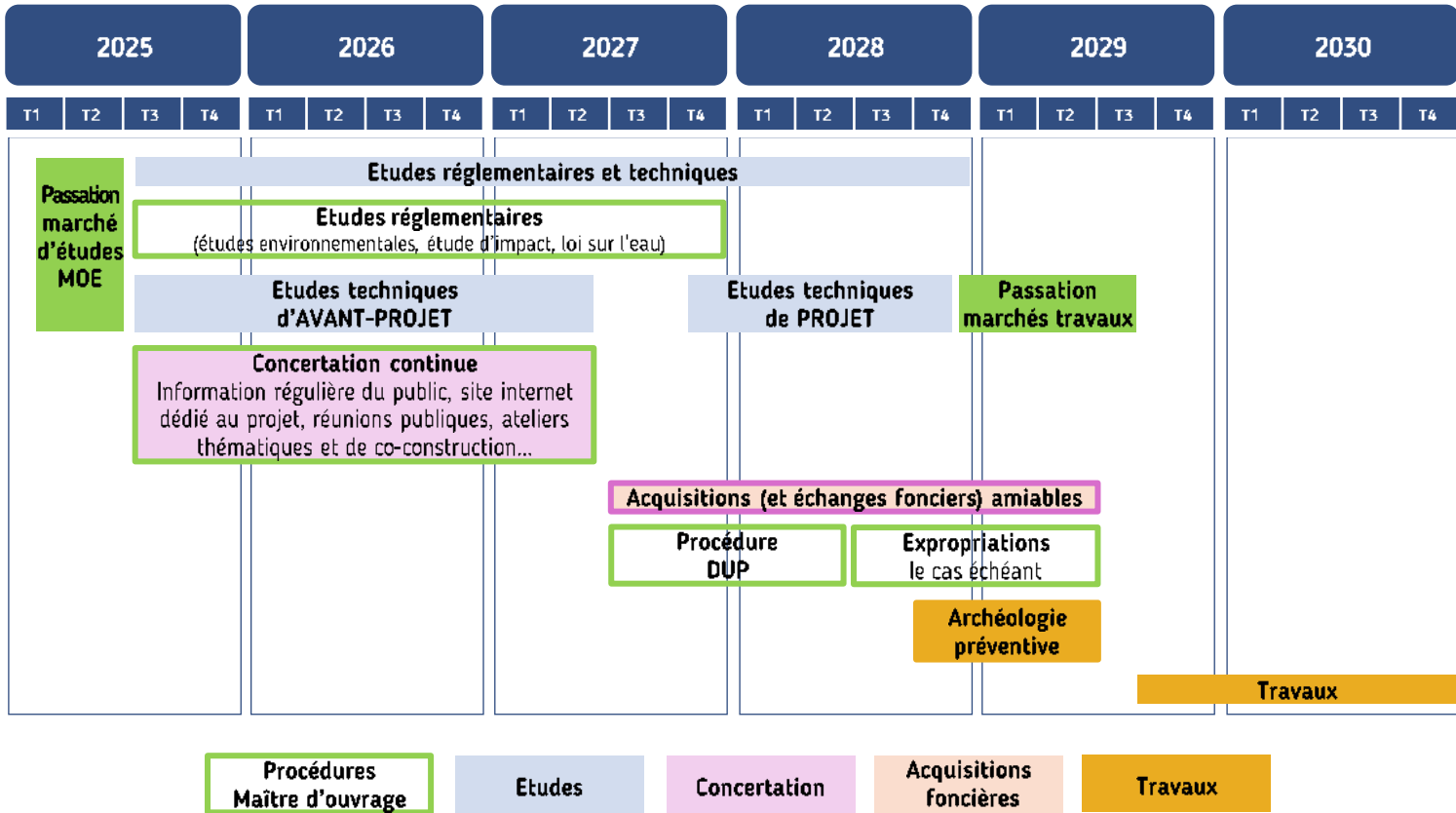
### • Un comité technique :

Composé des techniciens désignés par les partenaires, il constitue le premier niveau d'orientation et de validation du projet et prépare les travaux du comité de pilotage. Il aborde l'ensemble des questions relatives au projet, notamment le suivi technique et financier des études et de la concertation continue.

Le comité technique assure la préparation du comité de pilotage et met en œuvre les orientations et décisions de ce comité. Il lui fait remonter les sujets et alertes. Il veille au respect des échéanciers de lancement et de réalisation.

## - Le calendrier

Le calendrier prévisionnel ci-dessous présente les étapes clés du projet.



# ANNEXES

- Délibération de la Communauté urbaine du Grand Reims du 18 décembre 2024 (ci-après)
- Délibération du Département de la Marne du 31 janvier 2025 (ci-après)

**Les annexes suivantes sont disponibles sur le site internet du projet :**

[concertationdeviation.grandreims.fr](http://concertationdeviation.grandreims.fr)

- Bilan de la concertation préalable du garant CNDP
- Toutes les contributions et les réponses des maîtres d'ouvrage
- Articles parus dans la presse
- Affiche règlementaire
- Flyer
- Dossier de concertation
- Plaquette d'information
- Compte-rendu de la réunion publique du 28/05/2024
- Compte-Rendu de la réunion publique du 25/06/2024
- Diaporama de la réunion publique du 28/05/2024
- Diaporama de la réunion publique du 25/06/2024
- Comptes-rendus des ateliers
- Compte-rendu de la visite de terrain
- Charte Développement durable de l'activité agro-industrielle du Grand Reims - Qualité de vie des riverains au regard des transports de pondéreux
- Etude ATMO qualité de l'air Résultats 2023 pour la Communauté urbaine du Grand Reims

# – Délibération de la Communauté urbaine du Grand Reims du 18 décembre 2024

REPUBLIQUE FRANCAISE  
DEPARTEMENT DE LA MARNE  
Communauté urbaine du Grand Reims

N° CC-2024-278

Nombre de membres dont le  
Conseil est composé : 206

Présent(s) : 146

Représenté(s) : 34  
Votant(s) : 180  
Excusé(s) : 13  
Absent(s) : 13

**EXTRAIT**  
**DU REGISTRE DES DELIBERATIONS**  
**DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE LA COMMUNAUTE URBAINE**  
**DU GRAND REIMS**

**SEANCE DU MERCREDI 18 DÉCEMBRE 2024**

Le mercredi 18 décembre 2024 à dix-huit heures trente, le Conseil Communautaire régulièrement convoqué par lettre ou courriel du jeudi 12 décembre 2024, s'est réuni en salle des fêtes de l'Hôtel de Ville de Reims sous la présidence de M. Arnaud ROBINET.

## Étaient présents :

M. Azzedine AIT-IHADDADENE, Mme Badia ALLARD, M. Jean-Marie ALLOUCHERY, M. Bruno ARIZZI, Mme Maryline BAILLY, M. Edouard BARON, M. François BARONNET, Mme Caroline BARRÉ, M. Patrice BARRIER, Mme Marie-Hélène BASTOGNE, Mme Katia BEAUJARD, Mme Valérie BEAUVAIS, M. Patrick BEDEK, M. Christian BERLOT, Mme Florence BERTHON, Mme Laurence BILLY, M. Raphaël BLANCHARD, M. Francis BLIN, Mme Brigitte BLONDEAU, M. Christophe BLOT, M. Romain BONHOMME, M. Thierry BRIANÇON, Mme Gabrielle BRICOUT, M. Francky CARON, M. Philippe CHARDONNET, M. Fabien CHARPENTIER, M. David CHATILLON, Mme Valérie CHAUMET, M. Hervé CHEF, M. Cédric CHEVALIER, M. Patrice CHRETIEN, M. Dany CHRISTOPHE, M. Bruno COCHEMÉ, Mme Cécile CONREAU, Mme Sarah DA COSTA, Monsieur Henri DARCO, M. Nicolas DARGENT, Mme Marie DEPAQUY, Mme Laurence DEPLAINE, Mme Anny DESSOYE, M. Gilles DESSOYE, M. Robert D'HARCOURT, Mme Charlotte D'HARCOURT, Mme Randa DIYA, M. Sébastien DOLÉ, M. Alban DOMINICY, Mme Touria DOUAH, M. Martial DUPIN, Mme Patricia DURIN, M. Jean-Louis FARARD, M. Jean-Pierre FORTUNÉ, M. Régis FRANCQUE, M. Claude GACHET, Mme Audrey GARDEBLE, M. Pascal GARNOTEL, M. Pierre GEORGIN, Mme Isabelle GERARD, M. Damien GIRARD, M. Charles GOSSARD, M. Jean-Pierre GRISOUARD, M. Vincent GUY, M. Nicolas HABARE, M. Didier HENRIET, M. Michel HUTASSE, Mme Jeanne JACQUET, M. Franck JACQUET, Mme Muriel JACQUIOT, M. Thierry JOBART, Mme Martine JOLLY, M. Jean-Pierre JOREZ, M. Michel KELLER, M. Pascal LABELLE, M. Stéphane LANG, Madame Ghislaine LECLERE, M. Guy LECOMTE, M. Dominique LEDEME, M. Eric LEGER, M. Antoine LEMAIRE, M. Frédéric LEPAN, M. Julien LEPITRE, Mme Maryse LEQUEUX, M. Jean LETISSIER, M. Denis LHOTELAIN, M. Pierre LHOTTE, Mme Zabbaou LIMAN, M. Thibault LOCQUARD, Mme Jacqueline LOPATA, M. Pascal LORIN, Mme Colette MACQUART, M. Christophe MAHUET, Mme Catherine MALAISE, M. Eric MALTOT, Mme Véronique MARCHET, M. Claude MAUPRIVEZ, M. Emmanuel MAZINGUE, M. Alain MICHELON, Mme Laure MILLER, Mme Orélie MINGOLLA, Mme Nathalie MIRAVETE, M. François MOURRA, M. Patrice MOUSEL, M. Arnaud NININ, M. Franck NOEL, M. Dimitri OUDIN, Mme Annie PERRARD, M. Jean-Claude PHILIPOT, Mme Marie-Thérèse PICOT, M. Claude PIQUARD, M. Jean-Christophe POINS, M. Denis PONCELET, M. Kevin PONCIN, M. Dominique POTAR, Mme Nadine POULAIN, M. Eric QUENARD, Mme Evelyne QUENTIN, M. Pierre REANT, M. Germain RENARD, M. Guy RIFFÉ, M. Arnaud ROBINET, Mme Marie-Inès ROMELLE, M. Mario ROSSI, Mme Claudine ROUSSEAU, Mme Marie ROZE, M. Jean-Marc ROZE, M. André SECONDE, M. Jean-Luc SENE, Mme Armelle SIMON, M. Michel SUPPLY, M. Patrick TCHANGA, M. André TETENOIRE, M. Freddy THOMAS, M. Alain TOULLEC, M. Daniel VAQUETTE, Mme Catherine VAUTRIN, M. Yann VELLY, M. Marcel VERGEZ, M. Vincent VERSTRAETE, M. Jean-Marie VIEVILLE, M. Alain WANSCHOOR, M. Philippe WATTIER, M. Bernard WEILER, M. Frédéric WUIBOUT (suppléant de M. Jérôme FORTIER), M. Sébastien BOUCTON (suppléant de M. Alain HIRAUT), Mme Maryvonne LEFORT (suppléant de Madame Véronique HURBOUC), M. Thierry LEROUX (suppléant de Mme Anne-Sophie ROMAGNY), M. Philippe MELOTTE (suppléant de M. Patrick SIMON)

## Étaient représenté-e-s :

M. Xavier ALBERTINI a donné pouvoir à Cédric CHEVALIER, M. Jacques AMMOURA a donné pouvoir à Franck NOEL, M. Franck ASSELIN a donné pouvoir à Denis PONCELET, M. Raymond AYALA a donné pouvoir à Michel HUTASSE, M. Bertrand BOILLY a donné pouvoir à Muriel JACQUIOT, M. Denis BOUVILLE a donné pouvoir à Gilles DESSOYE, M. Corentin CENTA a donné pouvoir à Kevin PONCIN, M. Conrad CHER a donné pouvoir à Fabien CHARPENTIER, Mme Catherine CHOPART a donné pouvoir à Raphaël BLANCHARD, M. Jacky CHOPIN a donné pouvoir à Laurence DEPLAINE, M. Christophe CORBEAUX a donné pouvoir à André TETENOIRE, Mme Valérie CORDEBAR a donné pouvoir à Jean-Marie ALLOUCHERY, Mme Catherine COUTANT a donné pouvoir à Pascal LABELLE, M. Eric DELFORGE a donné pouvoir à Laurence BILLY, Mme Anne DESVERONNIERES a donné pouvoir à Katia BEAUJARD, M. Thomas DUBOIS a donné pouvoir à Frédéric LEPAN, Mme Kim DUNTZE a donné pouvoir à Alban DOMINICY, M. Cyrille DUTERNE a donné pouvoir à Romain BONHOMME, Mme Laurence GARUS a donné pouvoir à Maryline BAILLY, M. Charles GERMAIN a donné pouvoir à Laure MILLER, M. Stéphane GOMBAUD a donné pouvoir à Julien LEPITRE, M. Jean-Jacques GOUAULT a donné pouvoir à Hervé CHEF, Mme Patricia GRAIN a donné pouvoir à Eric QUENARD, M. André JACOB a donné pouvoir à Martine JOLLY, Mme Chantal LANTENOIS a donné pouvoir à Claudine ROUSSEAU, Mme Bénédicte LE PANSE a donné pouvoir à Edouard BARON, Mme Marie-Claire LESIEUR a donné pouvoir à Charles GOSSARD, M. Frédéric MASSONOT a donné pouvoir à Annie PERRARD, Mme Agathe MOUGENOT a donné pouvoir à Yann VELLY, M. Francis MUNIER a donné pouvoir à Jean-Christophe POINS, Mme Sylvie PORET a donné pouvoir à Robert D'HARCOURT, Mme Aline POUDRAS a donné pouvoir à Marie-Inès ROMELLE, M. Jean-Pierre RONSEAUX a donné pouvoir à Marcel VERGEZ, M. Philippe SALMON a donné pouvoir à François MOURRA

## Étaient excusé-e-s :

M. Paul-Vincent ARISTON, M. Jean-Pierre ARNAUD, M. Jean-Robert AUGUSTE, M. Franck BAILLY, Mme Nathalie BELAMY, M. Vincent BENNEZON, M. Nicolas CARNOYE, M. Alain DE CEULENEER, Mme Evelyne FRAEYMAN-VELLY, M. Serge HIET, Mme Cathy LAURIN, M. Jean MICHEL, Mme Elizabeth VASSEUR

**Étaient absent-e-s :**

M. Eric AMMEUX, M. Marcel BENCIVENGO, M. Frédéric DECHAMPS, M. Jean-Luc DUBOIS, M. Pascal HARLAUT, M. Dominique HENIN, M. Jean MARX, M. Patrice MOREL, Mme Marie-Bernadette NEYRINCK, M. Christophe PATINET, Mme Marie-Noëlle RAINON, Mme Mounya TAGGAE, M. Bernard THIERY

**N'ont pas pris part au vote :**

M. Franck ASSELIN, M. Raphaël BLANCHARD, Mme Cécile CONREAU, Monsieur Henri DARCO, Mme Marie DEPAQUY, Mme Anny DESOY, M. Alban DOMINICY, M. Martial DUPIN, M. Damien GIRARD, M. Charles GOSSARD, M. Stéphane LANG, Mme Maryse LEQUEUX, Mme Marie-Claire LESIEUR, M. Jean LETISSIER, M. Denis LHOTELAIN, M. Philippe MELOTTE, M. Arnaud NININ, Mme Marie-Thérèse PICOT, M. Mario ROSSI, M. Jean-Marc ROZÉ, M. Jean-Marie VIEVILLE, M. Frédéric WUIBOUT

**Secrétaire :** Guy RIFFÉ

**Vice Secrétaire :** François MOURRA

**Votes :**

Pour : 155      Contre : 0      Abstention : 3

**PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE ENTRE LES RD74 ET RD966  
CONTOURNEMENT DES COMMUNES DE BOURGOGNE-FRESNE ET DE BOULT-SUR-SUIPPE  
BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE ET ENSEIGNEMENTS DES PORTEURS DU PROJET  
CONCERTATION CONTINUE  
CONVENTION DE PARTENARIAT AVEC LE DÉPARTEMENT DE LA MARNE**

**LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,**

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu l'arrêté préfectoral du 15 septembre 2016 modifié portant création de la Communauté urbaine du Grand Reims,

Vu l'arrêté préfectoral du 28 octobre 2019 relatif à la composition du Conseil communautaire de la Communauté urbaine du Grand Reims,

Vu les statuts de la Communauté urbaine du Grand Reims,

Vu la décision n°CUGR-DUAUA-2020-17 du 26 juin 2020 autorisant la signature de la convention de partenariat avec le Département en vue de la création d'une liaison routière entre la RD 74 et la RD 966, signée le 1<sup>er</sup> février 2021,

Vu la désignation, le 3 mai 2023, de Monsieur Jean-Luc Renaud en tant que garant de la Commission Nationale des Débats Publics (CNDP) sur ce projet et sa lettre de mission du 17 mai 2023,

Vu sa délibération n°CC-2024-51 du 27 mars 2024 approuvant le lancement d'une concertation préalable avec garant qui a eu lieu du 20 mai au 30 juin 2024 et définissant les modalités d'information et du déroulé,

Vu le bilan du garant publié le 22 octobre 2024 à la CNDP,

Vu les conclusions des membres du comité de pilotage réunissant les maires des communes du périmètre et les Présidents des porteurs du projet, réunis le 26 novembre 2024,

Considérant la nécessité du projet de création d'une liaison routière entre la RD 74 et la RD966 nommée contournement des communes de Bourgogne-Fresne et de Boult-sur-Suipe,

Vu le passage en Conseil d'orientation voirie et réseaux

Vu l'avis du bureau communautaire du mercredi 11 décembre 2024,

Vu la note explicative de synthèse, jointe à la convocation et valant exposé des motifs,

**Après en avoir délibéré,**

**DECIDE**

de tirer les enseignements de la concertation préalable ainsi menée, du 20 mai au 30 juin 2024,

de prendre acte du bilan du garant publié à la Commission Nationale des Débats Publics du 22 octobre 2024,

de confirmer l'opportunité du projet de création d'une liaison routière entre la RD 74 et la RD966 nommée contournement des communes de Bourgogne-Fresne et de Boult-sur-Suipe,

d'émettre un avis favorable à une concertation continue pour la suite du projet, sans néanmoins recourir de nouveau à un garant de la CNDP,

d'engager, avec le Département de la Marne, les études complémentaires demandées dans le bilan du garant,

d'autoriser Monsieur le Président à prendre toutes les mesures et actes nécessaires à la poursuite de la concertation continue et à signer une nouvelle convention de partenariat avec le Département fixant les modalités administratives et financières de leur collaboration jusqu'à la Déclaration d'Utilité Publique du projet.

1  
Les dépenses correspondantes seront imputées au budget Principal.

Pour extrait conforme au registre des délibérations du conseil  
communautaire de la Communauté urbaine du Grand Reims,

### Le Président de la Communauté urbaine du Grand Reims

**Arnaud ROBINET**



**Secrétaire** : Guy RIFFÉ



**Vice Secrétaire** : François MOURRA



Certifié exécutoire compte tenu de la publication sur le site internet de la communauté urbaine du Grand Reims le 24 décembre 2024 et de la réception en Préfecture le 24 décembre 2024. Identifiant : 051-200067213-20241218-235157-DE-1-1

# – Délibération du Département de la Marne du 31 janvier 2025

Copie pour impression  
Réception au contrôle de légalité le 04/02/2025 à 15h56  
Référence de l'AR : 051-225100015-20250131-SE25\_01\_II\_02-DE  
Publié le 04/02/2025 ; Rendu exécutoire le 04/02/2025

SE25\_01\_II\_02

## CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA MARNE

### SÉANCE PLÉNIÈRE DU VENDREDI 31 JANVIER 2025

**OBJET : Liaison RD74 - RD966**

#### EXTRAIT du PROCES-VERBAL DES DELIBERATIONS

L'an deux mille vingt-cinq, le 31 janvier, l'Assemblée Départementale s'est réunie à l'Hôtel du département sous la Présidence de Monsieur Jean-Marc ROZE pour examiner les rapports inscrits à l'ordre du jour.

**NOMBRE DE CONSEILLERS DÉPARTEMENTAUX EN EXERCICE : 46**

**QUORUM : 24**

**SOUS LA PRÉSIDENCE DE** : JEAN-MARC ROZE, PRÉSIDENT DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL.

**VICE-PRÉSIDENTS** : Jean-Pierre FORTUNE, Annie COULON, Mario ROSSI, Marie DEPAQUY, Vincent VERSTRAETE, Danielle BERAT, Julien VALENTIN, Sylvie GERARD-MAIZIERES, Pascal DESAUTELS, Maryline VUIBLET, Martine BOUTILLAT.

**AUTRES MEMBRES** : Thierry BUSSY, Christian BRUYEN, Cécile CONREAU, AMELIE DA FONTE, Christine FRANZIN, Marie-Noëlle GABET, Claude GACHET, Charles GERMAIN, Brigitte HANSE, Guy JANSON, Eric KARIGER, Stéphane LANG, Cyril LAURENT, Fanny LEVY, Jean MARX, Sébastien MIRGODIN, Benoît MOITTE, Valérie MORAND, Rudy NAMUR, Marie-Thérèse PICOT, Jonathan RODRIGUES, Véronique RONDELLI-LUC, Philippe SALMON, Frédérique SCHULTHESS, Alphonse SCHWEIN, Marie-Thérèse SIMONET, Juliette SYGUT, Khira TAAM.

**MEMBRES ABSENTS EXCUSÉS ET REPRÉSENTÉS** : Raphaël BLANCHARD, Monique DORGUEILLE, Sabine GALICHER, Charles DE COURSON, Florence LOISELET.

**MEMBRES ABSENTS EXCUSÉS ET NON REPRÉSENTÉS** : Kim DUNTZE.

**Rapporteur : Monsieur Pascal DESAUTELS**

La deuxième commission vous propose d'adopter le rapport du Président et vous invite à :

- Prendre acte du bilan du garant publié par la CNDP en date du 22 octobre 2024 et tirer les enseignements de la concertation préalable ainsi menée ;
- Confirmer l'opportunité du projet de création d'une liaison routière entre la RD74 et la RD966 nommé contournement des communes de Bourgogne-Fresne et de Boulton-sur-Suippe ;
- Emettre un avis favorable à la poursuite d'une concertation continue pour la suite du projet, sans recourir de nouveau à un garant de la CNDP ;
- Engager avec la Communauté Urbaine du Grand Reims les études demandées dans le bilan du garant ;

Copie pour impression

Réception au contrôle de légalité le 04/02/2025 à 15h56

Référence de l'AR : 051-225100015-20250131-SE25\_01\_II\_02-DE

Publié le 04/02/2025 ; Rendu exécutoire le 04/02/2025

SE25\_01\_II\_02

- Autoriser Monsieur le Président à prendre toutes les mesures et actes nécessaires à la poursuite des études et signer une nouvelle convention de partenariat avec la Communauté Urbaine du Grand Reims fixant les modalités administratives et financières de notre collaboration jusqu'à la Déclaration d'Utilité Publique du projet.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ.

Le Président du Conseil départemental,

**Signé**

**Jean-Marc ROZE**

