



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis sur le projet de liaison routière RD31-RD74  
à Pomacle et Boulton-sur-Suippe (51)**

n°MRAeAPGE15

Nom du pétitionnaire	Syndicat mixte du nord rémois
Commune(s)	Pomacle, Boulton-sur-Suippe
Département(s)	Marne (51)
Objet de la demande	Liaison routière RD31-RD74
Accusé de réception des dossiers :	19/01/18

## **Préambule relatif à l'élaboration de l'avis**

En application de la directive européenne sur l'évaluation environnementale des projets, tous les projets soumis à évaluation environnementale, comprenant notamment la production d'une étude d'impact, en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, font l'objet d'un avis d'une « autorité environnementale » désignée par la réglementation. Cet avis est mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

En ce qui concerne le projet de liaison routière RD31-RD74 sur les communes de Pomacle et Boultsur-Suippe (51), à la suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, la Mission régionale d'autorité environnementale<sup>1</sup> (MRAe) Grand Est, du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a été saisie pour avis par le préfet de la Marne.

Le dossier ayant été reçu complet, il en a été accusé réception le 19 janvier 2018. Conformément à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de 2 mois. Selon les dispositions de ce même article, l'autorité environnementale a consulté l'Agence régionale de santé (ARS) et le préfet de la Marne (Direction départementale des territoires – DDT 51) le 24 janvier 2018.

Sur proposition de la DREAL et par délégation de la MRAe, son président a rendu l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

***Il est rappelé ici que cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.***  
***La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L.122-1-1 du code de l'environnement).***

1 Désignée ci-après par l'Autorité environnementale (Ae).

## A – Synthèse de l'avis

Le Syndicat mixte du nord rémois a pour projet la construction d'une route bidirectionnelle à deux voies de 2,2 km reliant les routes départementales RD31 et RD74 au nord de Pomacle (51). Cette liaison a pour but de dévier le trafic de transit qui traverse aujourd'hui le village de Pomacle, avec de nombreux poids lourds qui desservent les usines Cristanol et Cristal Union.

Le projet d'amélioration de la desserte ouest du pôle agro-ressources a fait l'objet d'un cadrage préalable par le préfet de région Champagne-Ardenne le 28 juillet 2014. Le projet initial comportait 3 phases : la liaison RD31-RD74 (objet du présent dossier), le contournement de Fresnes-lès-Reims et celui de Bourgogne. L'étude d'impact présentée dans le présent dossier ne traite que de la 1ère phase, à savoir la liaison RD31-RD74. L'Autorité environnementale rappelle qu'elle doit, conformément aux dispositions de l'article L.122-1 du code de l'environnement, traiter de l'ensemble des phases.

Elle relève également que les éléments formulés dans le cadrage préalable ne sont pas tous abordés, notamment la présentation d'une analyse comparée de solutions alternatives permettant de répondre au même objectif de réduction des trafics de transit routier dans Pomacle, comme le demande l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Pour l'Autorité environnementale, les enjeux environnementaux majeurs du projet sont :

- les risques pour la santé humaine (pollution de l'air, nuisances sonores et accidentologie routière) du fait de la modification des déplacements ;
- le patrimoine culturel et archéologique ;
- la préservation des sols par la limitation de la consommation d'espaces naturels et agricoles ;

et dans une moindre mesure :

- la préservation de la biodiversité et des habitats naturels ;
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre pour lutter contre le réchauffement climatique.

L'Autorité environnementale considère que l'étude d'impact est de bonne qualité en ce qui concerne la prise en compte des enjeux relatifs à la biodiversité (oiseaux et chiroptères), aux milieux naturels et au patrimoine archéologique.

Elle relève cependant certaines insuffisances : l'évaluation des trafics routiers de la nouvelle liaison sur l'ensemble des voies du secteur n'est pas réalisée, notamment dans les traverses de Pomacle et de Bazancourt et, sur le volet agricole, l'étude d'impact ne précise pas si des mesures de compensation agricole sont prévues, ni n'indique si un aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) est nécessaire.

### ***L'Autorité environnementale recommande :***

- ***de compléter le dossier avec une appréciation des incidences à l'échelle globale du projet initial, en complétant l'étude d'impact et en intégrant l'ensemble des éléments contenus dans le cadrage préalable du 28 juillet 2014 ;***
- ***de quantifier les impacts sur le trafic sur l'ensemble des routes du secteur et notamment dans les traverses de Pomacle et de Bazancourt ;***
- ***d'approfondir l'évaluation des impacts agricoles.***

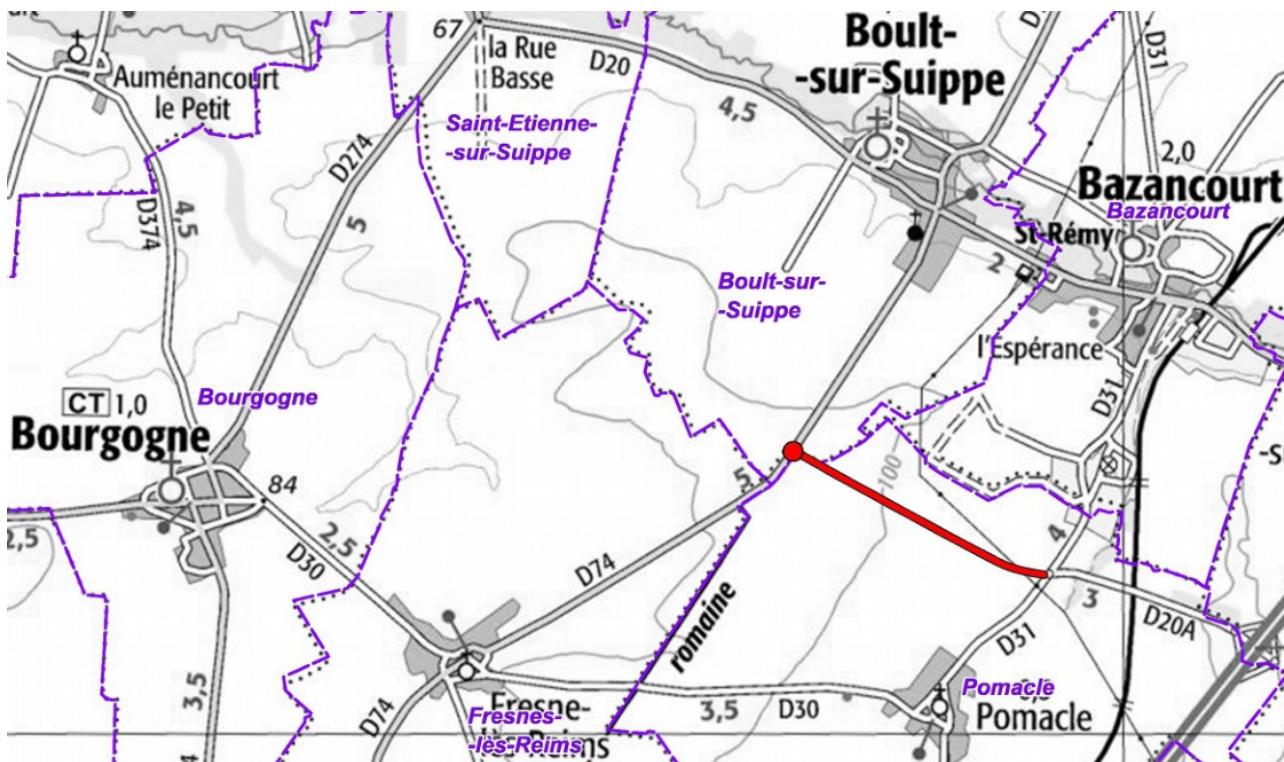
## B – Avis détaillé

### 1. Éléments de contexte et présentation générale du projet

Le Syndicat mixte du nord rémois a pour projet la construction d'une route bidirectionnelle à 2 voies de 2,2 km reliant les routes départementales RD31 et RD74 au nord de Pomacle. L'objectif du projet est de dévier le trafic de transit (VL<sup>2</sup> et PL<sup>3</sup>) qui traverse actuellement le village de Pomacle pour relier Fresnes-lès-Reims au pôle agro-ressources de Bazancourt et à l'A34. Il s'agit de faciliter la circulation des véhicules et d'améliorer la sécurité des piétons dans Pomacle.

Sur la RD31, la future liaison se raccorde sur le giratoire existant à l'intersection des RD31 et RD20a. Un nouveau giratoire sera construit sur la RD74 pour y raccorder l'autre extrémité. Deux chemins agricoles traversant le projet seront rétablis par des carrefours plans et un chemin agricole sera créé le long de la route côté sud.

Le projet inclut également la construction d'une aire de stockage de betteraves au sud de la route et la plantation d'une haie d'environ 750 m entre le giratoire de la RD31 et l'aire de stockage.



Source : étude d'impact

L'Autorité environnementale a été saisie sur le projet dans le cadre des procédures de déclaration d'utilité publique et d'autorisation au titre de la loi sur l'eau du barreau RD31-RD74. Le présent avis vaut pour ces deux procédures.

- 2 Véhicules légers.
- 3 Poids lourds.

## **Cadrage préalable de l'Autorité environnementale**

Le projet d'amélioration de la desserte ouest du pôle agro-ressources a fait l'objet d'un cadrage préalable par le préfet de région Champagne-Ardenne le 28 juillet 2014.

Le projet global, pour lequel le cadrage préalable de l'Autorité environnementale avait été sollicitée, comportait 3 phases :

- la liaison RD31-RD74 (objet du présent dossier) ;
- le contournement de Fresnes-lès-Reims ;
- le contournement de Bourgogne, afin de relier le pôle agro-ressources à la RD966.

L'étude d'impact de la liaison RD31-RD74 indique que ce projet fait partie du projet d'amélioration de la desserte ouest du pôle agro-ressources. Mais le dossier transmis à l'Autorité environnementale pour avis ne porte que sur cette liaison RD31-RD74. Le dossier ne précise pas si le projet global d'amélioration de la desserte ouest du pôle agro-ressource a été réduit à sa seule première phase constituée de la liaison RD31-RD74. L'Autorité environnementale considère ainsi que le projet global reste d'actualité et que, dans ce cas, l'étude d'impact doit traiter de l'ensemble de ses phases, conformément aux dispositions de l'article L.122-1 du code de l'environnement : *« Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».*

Certaines remarques figurant dans le cadrage préalable auraient pu être mieux prises en compte, notamment concernant :

- l'impact sur l'activité agricole,
- les effets cumulés avec les parcs d'activités de Sohettes et de Val des bois,
- l'étude des variantes et alternatives,
- les enjeux et risques liés aux aménagements fonciers agricoles et forestiers.

***L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier avec une appréciation des incidences à l'échelle globale du projet initial, en complétant l'étude d'impact et en intégrant l'ensemble des éléments contenus dans le cadrage préalable du 28 juillet 2014.***

L'Autorité environnementale rappelle qu'elle devra également être saisie, le moment venu, préalablement à la réalisation des deux autres contournements prévus dans le projet global : contournement de Fresnes-lès-Reims et contournement de Bourgogne. Cette saisine devra être faite sur la base de l'étude d'impact complétée et éventuellement actualisée, conformément au III de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement : *« Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet ».*

## **2. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement dans l'élaboration du projet**

Pour l'Autorité environnementale, les enjeux environnementaux majeurs du projet sont :

- les risques pour la santé humaine (pollution de l'air, nuisances sonores et accidentologie routière) du fait de la modification des déplacements ;
- le patrimoine culturel et archéologique ;

- la préservation des sols par la limitation de la consommation d'espaces naturels et agricoles.

D'autres enjeux environnementaux sont présents :

- la préservation de la biodiversité et des habitats naturels ;
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre pour lutter contre le réchauffement climatique.

L'Autorité environnementale considère que l'étude d'impact est de bonne qualité en ce qui concerne la prise en compte des enjeux relatifs à la biodiversité (oiseaux et chiroptères), aux milieux naturels et au patrimoine archéologique.

Elle relève cependant les insuffisances développées dans les paragraphes ci-après.

#### **La modification des déplacements :**

Le barreau RD31-RD74 a pour objectif de faciliter les déplacements à l'échelle locale et en particulier pour les flux de circulation qui concernent actuellement Pomacle (transit et desserte locale).

La réduction du trafic dans Pomacle permettra de réduire le bruit et d'améliorer la qualité de l'air dans le village. L'étude acoustique montre que l'augmentation du niveau sonore pour les riverains est faible compte tenu du contexte sonore actuel et de l'éloignement de la circulation routière du village, mais elle aurait également dû évaluer l'impact positif du projet sur le bruit dans le village, du fait de la réduction des trafics routiers le traversant.

Un nombre significatif de poids lourds traverse aujourd'hui Pomacle pour desservir les usines de sucre et d'éthanol Cristal Union et Cristanol située dans le pôle agro-ressources, en particulier en période de récolte des betteraves (automne) et pendant les moissons (été). L'étude de déplacements ne permet pas de connaître avec précision ce trafic. En supposant un report total du trafic lourd de desserte côté est du pôle agro-ressources vers le nouveau barreau de liaison, la part de trafic poids lourds y est estimée entre 18 % et 45 %, ce qui est important. La possibilité d'interdire le trafic de poids lourds en transit dans Pomacle est évoquée dans l'étude de déplacement, mais les scénarios avec et sans interdiction n'ont pas été comparés et en particulier le dossier ne justifie pas les hypothèses concernant le report de trafic.

L'étude de trafic aurait également pu être plus complète. Elle donne une estimation du trafic sur la future liaison routière (de 1 217 à 2 546 véhicules par jour, tous sens cumulés), mais ne présente pas les conséquences sur le trafic des autres routes du secteur. En particulier, elle ne permet pas de connaître la part réelle du trafic de transit de Pomacle et de Bazancourt qui sera reportée sur la nouvelle infrastructure et donc de connaître les trafics résiduels dans ces communes.

Par ailleurs, l'étude n'indique pas si le trafic induit<sup>4</sup> par le projet a été pris en compte. L'étude aurait notamment dû indiquer si le trafic généré par les parcs d'activités de Sohettes et de Val des bois, d'une superficie totale de 195 ha, est susceptible d'emprunter la nouvelle liaison, afin de déterminer si le cumul des projets est susceptible d'augmenter le trafic dans Fresnes-lès-Reims et Bourgogne.

L'étude d'impact fait un bilan de l'accidentologie du secteur et indique que le projet contribuera à améliorer la sécurité routière dans le village de Pomacle.

4 Augmentation du nombre de déplacements provoquée par l'amélioration de l'offre de transport.

***L'Autorité environnementale recommande de quantifier les impacts sur le trafic sur l'ensemble des routes du secteur et notamment dans les traverses de Pomacle et Bazancourt, avec ou sans l'application d'une interdiction de circulation des PL en transit, et d'évaluer les impacts cumulés du projet avec les parcs d'activités de Sohettes et de Val des bois.***

**La contribution au changement climatique :**

Le projet contribue au changement climatique, car il favorise le recours au transport routier. Le dossier aurait pu étudier les possibilités de report vers le train (en particulier pour les flux provenant du pôle agro-ressources) sachant que les usines sont raccordées au réseau ferré.

L'Autorité environnementale relève que le dossier ne présente pas une véritable analyse comparée de solutions alternatives permettant de répondre à l'objectif de réduction des trafics de transit routier dans Pomacle. Elle aurait du procéder d'une évaluation des impacts de chacune avant de retenir la solution la plus satisfaisante. L'Autorité environnementale rappelle cette demande exprimée dans le cadrage préalable en vertu du 7° du II de l'article R.122-5 du code de l'environnement : *« Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ».*

**Le patrimoine culturel et archéologique :**

Le projet est situé dans une zone sensible pour l'archéologie. Des investigations préalables ont été menées sur le site du barreau RD31-RD74 et ont conduit à la découverte d'une route gallo-romaine et de 3 sites antiques dont deux sont des habitats ruraux datés du III<sup>e</sup> siècle. Des traces de l'occupation du site par l'armée allemande pendant la guerre 1914-1918 ont également été retrouvées. Des fouilles sont prévues conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral SRA2017/C309 du 11 juillet 2017.

**La préservation des sols par la limitation de la consommation d'espaces naturels et agricoles :**

Le projet est situé sur des terrains cultivés qui seront définitivement soustraits à l'activité agricole. Ce point aurait dû être approfondi, par exemple en quantifiant la perte de terrains cultivables, en précisant si des mesures de compensation agricole sont prévues, en indiquant si un aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) est nécessaire et quelles sont les parcelles concernées.

***L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'évaluation des impacts agricoles.***

**La préservation de la biodiversité et des habitats naturels :**

L'aire d'étude rapprochée n'est concernée par aucun zonage Natura 2000 ou ZNIEFF<sup>5</sup>. Aucune espèce végétale protégée n'y a été observée. Plusieurs espèces d'oiseaux remarquables fréquentent le site, notamment le Busard des roseaux et le Busard cendré qui sont protégés et vulnérables selon la liste rouge de Champagne-Ardenne, la Tourterelle des bois qui est vulnérable d'après la liste rouge nationale, le Bruant proyer qui est protégé et nicheur sur le site, le Pipit farlouse, la Grue cendrée et le Traquet motteux. 7 espèces de chiroptères ont également été reconnues dans l'aire d'étude.

Le site du barreau RD31-RD74 est composé de terres cultivées présentant un intérêt faible pour la biodiversité. Les impacts du projet sur la faune concernent essentiellement l'avifaune et les chiroptères, par la destruction d'individus en phase travaux par les engins et par la collision avec

5 Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique

les véhicules en phase exploitation. La présence du bois de la Croix Régina a été pris en compte dans le choix du tracé afin de laisser une distance d'environ 60 m entre le bois et la route. La vitesse sera réduite à proximité du bois et les abords de la route seront aménagés et gérés de manière à ne pas attirer la faune. Une haie sera plantée le long de la route sur environ 750 m à partir du giratoire de la RD31. Les mesures proposées sont adaptées à l'enjeu.

Metz, le 15 mars 2018

Le président de la Mission régionale  
d'autorité environnementale,  
par délégation

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Alby Schmitt', written over a faint rectangular stamp.

Alby SCHMITT