

DOSSIER DE PRESSE

CITÉS EN CHAMPAGNE INVESTIT POUR NOTRE AVENIR

POSE DE LA PREMIERE PIERRE DU BOULEVARD PERIPHERIQUE NORD-OUEST

LUNDI 4 DECEMBRE 2006

A 14h00 - Carrefour de la Lune

Contact presse : 03 26 26 17 83

Avec la participation de



REALISATION DE LA PREMIERE PHASE DU BOULEVARD PERIPHERIQUE NORD-OUEST

SEPTEMBRE 2006 – DECEMBRE 2008

Pourquoi un boulevard périphérique ?

- Aujourd'hui seuls deux ponts permettent de franchir la Marne, ce qui entraîne un mauvais fonctionnement du réseau de communication existant à l'intérieur de l'agglomération :

- le pont Jean Jaurès qui assure la desserte entre les deux rives, l'accessibilité aux cyclistes, aux piétons et aux transports en commun,

- la pénétrante urbaine qui assure la liaison entre la RD 977 (ex RN 77) et la RD 93 (ex RN 3) en centre-ville.

- Compte tenu de cette situation, la réalisation du Boulevard Périphérique a été inscrite comme une priorité dans le Schéma de Cohérence Territoriale de la région de Châlons-en-Champagne, approuvé le 23 octobre 1998.

- La situation actuelle du réseau de communication provoque :
 - une saturation des carrefours urbains,
 - un mauvais fonctionnement des transports en commun,
 - des nuisances importantes, tant sonores qu'environnementales,
 - de mauvaises conditions de sécurité pour la circulation des usagers de la voie publique.

- Les élus ont choisi de réaliser un boulevard périphérique qui n'entrave pas la continuité du réseau routier entre la RD 977 (ex RN 77), la RD 933 (route de Montmirail), la RD 3 (route d'Epernay), la RD 93 (ex RN 3 - Sainte-Ménéhould, Verdun), la RN 44 et la RD 977 (Saint-Etienne-au-Temple, Suippes).

- L'objectif est d'assurer une meilleure desserte de l'agglomération par la réalisation d'un contournement de l'agglomération par le Nord-Ouest depuis la RD 977 – Giratoire de la Lune – jusqu'à la RN44 – Echangeur de Recy/Saint-Martin-sur-le-Pré.

Les impacts de cette infrastructure sur l'agglomération

- Cette opération poursuit quatre objectifs majeurs :

1/ assurer la continuité du réseau routier à grand trafic,

2/ réduire les nuisances dans les communes de l'agglomération,

3/ accompagner le développement de l'aéroport de Paris - Vatry,

4/ créer une troisième voie franchissant la Marne et le Canal.

Les avantages attendus :

- Une amélioration de l'organisation des déplacements et des circulations en périphérie de l'agglomération, notamment entre la rive gauche et la rive droite avec :

- une réduction des circulations de transit,

- une fluidité accrue du trafic quotidien,

- une plus grande facilité de circulation et de stationnement au centre-ville.

- **Un développement des quartiers de la rive-gauche :**

- une redynamisation du quartier de la Gare, qui va accueillir le TGV Est le 10 juin 2007,

- une amélioration de l'accessibilité des quartiers et de ses zones d'activités,

- la création d'échanges supplémentaires entre l'aéroport de Paris-Vatry et l'agglomération,

- le développement de la zone commerciale Centre Ouest à Fagnières, grâce à la réalisation d'un giratoire supplémentaire, non prévu à l'origine, desservant directement la zone.

- **Une amélioration de la qualité de vie des habitants demeurant le long des allées Voltaire, Paul Doumer, avenue de Metz, route de Troyes avec :**

- un renforcement de la sécurité des piétons, cyclistes et automobilistes par la réduction du trafic,

- une réduction des nuisances sonores et de la pollution,

- la création d'un nouveau cadre de vie et de nouveaux espaces résidentiels.

Le choix du tracé

- **Le boulevard périphérique nord-ouest a une double origine :**

- l'échangeur de Recy/Saint-Martin-sur-le-Pré réalisé sur la RN44,
- le carrefour giratoire qui a été aménagé à l'intersection de la RD 5 et de la RD 977 (ex RN 77) dit Carrefour de la Lune.

- Ce tracé est le plus pertinent au regard des axes de communication existants et le seul permettant de garantir la continuité des liaisons routières actuelles.

- Premier tronçon de la première phase du boulevard périphérique, la réalisation du carrefour de la Lune représente un investissement de 1 143 405,74 € TTC :

| | |
|---------------------------------|-------------------|
| - Cités en Champagne : | 214 381,43 € TTC |
| - Etat : | 314 502,32 € TTC |
| - Région Champagne Ardenne : | 328 680,08 € TTC |
| - Conseil Général de la Marne : | 285 841, 91 € TTC |

- **Cités en Champagne a entièrement pris à sa charge le coût de réalisation de l'éclairage public du giratoire : 33 500 € TTC**

Les travaux de la première phase

- Les travaux de la première phase sont compris entre le Carrefour de la Lune et la RD 3 (route d'Epernay).
- Les premières opérations ont débuté depuis le 20 septembre dernier avec des travaux de dévoiement de réseaux (gaz, eau, électricité).
- Les premiers travaux de terrassement ont démarré le 18 octobre.
- La mise en service de la première phase est prévue en décembre 2008.

Les caractéristiques du boulevard périphérique

- Il s'agit d'une route à 2 X 1 voies.
- Longueur total du tracé : 8 kilomètres.
- Longueur de la première phase : 4,7 kilomètres.
- Profil de route retenu : route à deux voies avec chaussée de 7 m et accotements de 2,50 m.
- Le tracé est prévu pour une mise future à 2 X 2 voies.
- Les points d'échanges prévus sur le tracé sont assurés par des carrefours giratoires, au nombre de 6 :
 - RD 977 – RD 5 : Carrefour de la Lune,
 - RD 933 – Route de Montmirail,
 - Zone commerciale Centre Ouest à Fagnières
 - RD3 – Route d'Epernay
 - Gare de triage
 - Giratoire Charles-Marie Ravel – Echangeur de Recy / Saint-Martin-sur-le-Pré sur la RN 44.
- Un passage supérieur sera réalisé sur le chemin d'exploitation 24.

La concertation avec la profession agricole

- La réalisation du boulevard périphérique nécessite l'occupation de terres agricoles à hauteur de 40 hectares.

L'indemnisation et la compensation des propriétaires et exploitants agricoles

- Cités en Champagne, consciente des incidences structurelles et économiques de ses projets, du fait de leurs emprises foncières sur les exploitations agricoles, et dans la perspective de les réduire, a décidé de mener une évaluation des mesures compensatoires à mettre en oeuvre pour concilier les intérêts des élus désireux d'améliorer les services et prestations offerts à la population et des agriculteurs attentifs à la pérennisation de leurs outils de travail et de production.

- Le 7 juin 2004 les Présidents de la Communauté d'Agglomération de Châlons-en-Champagne, de la Chambre d'Agriculture de la Marne, du Syndicat départemental de la propriété privée rurale de la Marne et de la Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles ont signé une convention d'indemnisation et de compensation des propriétaires et des exploitants agricoles.

- L'objectif de cette convention est de fixer, en cas d'acquisition à l'amiable, les mesures indemnitaires et compensatoires qui s'appliqueront entre Cités en Champagne et le propriétaire ou l'exploitant agricole.

La politique foncière de Cités en Champagne :

- Dans le cadre de sa politique foncière, Cités en Champagne a mis en réserve des terres agricoles sur le territoire de la commune de Mairy-sur-Marne
- Cette politique de mise en réserve de terres agricoles permet de ne faire subir aucune ponction de terres aux agriculteurs.
- Ainsi, chaque propriétaire foncier retrouvera la même surface de terres au mètre carré près.
- Grâce à la réserve de Mairy-sur-Marne, Cités en Champagne a déjà rapprocher plus de 50 hectares dans le périmètre de remembrement, qui seront déplacés sous l'emprise à la fin du remembrement.

La réparation des dommages subis :

- Dans le cadre de la réalisation du boulevard périphérique certains travaux peuvent provoquer des dommages sur les exploitations agricoles.
- Afin de limiter ces préjudices ou de les réparer au mieux, Cités en Champagne a prévu trois protocoles correspondant chacun à un type de dommage subi par la réalisation d'un ouvrage public :
 - protocole d'accord topographie et sondage,
 - protocole d'occupation temporaire
 - protocole d'accord sur les conditions de réparation des dommages de travaux publics.

- Les trois protocoles sont basés sur les accords existants qui ont été appliqués pour la construction de la Ligne à Grande Vitesse Est Européenne.

- L'objectif de ces trois protocoles est d'anticiper tout type de situation afin de déboucher sur une résolution amiable limitant tout retard dans l'exécution des travaux du boulevard périphérique.

L'environnement et le cadre de vie

- De nombreuses plantations d'arbres, haies et bosquets seront réalisées pour la protection de l'environnement.

- La baisse du trafic dans la partie urbaine de l'agglomération favorisera une meilleure qualité de vie, participera à une réduction des nuisances sonores et améliorera la qualité de l'air.

Le financement de l'opération et les partenaires financiers

Le financement :

- Le coût prévisionnel pour la réalisation de la première phase est estimé à 19 230 769,23 € HT soit 23 000 000 € TTC.

Les partenaires financiers :

- Le Conseil Général de la Marne : 35% du montant HT des travaux
- La Communauté d'Agglomération : 35% du montant HT des travaux
- La Région Champagne-Ardenne : 30% du montant HT des travaux

- Le coût prévisionnel global de réalisation des deux tranches du boulevard périphérique est de 50 millions € HT.

Réalisation de l'équipement

Le conducteur d'opération :

- La Direction Départementale de l'Équipement de la Marne est le conducteur de l'opération.

Le groupement de maîtrise d'œuvre :

- Il s'agit d'un groupement conjoint composé de SNCF, ARCADIS ESG, Architecte Charles LAVIGNE, Bouquot Eco Paysagement et SILENE, dont la SNCF est le mandataire.

La réalisation de la seconde phase du boulevard périphérique

- La réalisation est prévue à l'horizon 2012.
- Afin d'assurer la continuité des travaux entre la première et la seconde phase, Cités en Champagne a prévu de lancer un marché pour la désignation d'un conducteur d'opérations pour la phase 2.
- Le montant prévisionnel des travaux de la seconde tranche est estimé à 26 580 000 € HT.