

ANNEXE 2 : RESUME DE L'ETUDE D'IMPACT

A - DESCRIPTION DU PROJET

Le projet faisant l'objet du présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique porte sur la construction d'une liaison autoroutière de 14 km de long contournant par le Sud, l'agglomération de Reims traversée actuellement par l'autoroute A 4.

Ce contournement a pour vocation d'améliorer la circulation de grand transit des autoroutes A 4 et A 26 en évitant, à ce trafic, la traversée autoroutière de Reims arrivée à saturation.

Le couloir de passage à l'intérieur duquel s'inscrit cette liaison a été approuvé par décision ministérielle en date du 23 novembre 1992 après accord de l'ensemble des services de l'état et des acteurs locaux. Comme il est prévu que le tracé du TGV-Est Européen desservant Reims, emprunte le même couloir, la section de jumelage des deux infrastructures est également étudiée ici. Il est également tenu compte de l'implantation prévue d'une gare d'interconnexion du TGV et d'un échangeur autoroutier.

Les caractéristiques géométriques de cette section autoroutière sont prescrites par l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (normes ICTAAL) et par des directives complémentaires.

La plate-forme de l'autoroute est conçue pour porter deux chaussées unidirectionnelles élargissables à 2x3 voies ultérieurement si le volume du trafic futur le justifie. Elle comprend :

- deux chaussées de 7 m chacune ;
- un terre plein central de 5 m ;
- deux bandes d'arrêt d'urgence de 3 m chacune ;
- deux berms de 1 m chacune.

Sa largeur totale de 27 m environ en 1^{ère} phase passera à 34 m en phase définitive.

L'aire d'étude se développe selon un arc de cercle de 2 à 3 km de large entre Thillois, au Nord-Ouest et Taissy, à l'Est. Cette bande, localisée majoritairement dans la plaine céréalière de Reims, s'intercale entre la limite urbaine de l'agglomération et les premiers vignobles tapissant le piémont rural de la Montagne de Reims. Le périmètre ainsi défini peut se subdiviser en trois secteurs : le secteur Ouest compris entre Thillois et Bezannes, le secteur Est situé entre Cormontreuil et Taissy et le secteur central intégrant le système de jumelage A 4 - TGV-Est.

1 - CADRE PHYSIQUE ET NATUREL :

L'aire d'étude se développe dans la **plaine crayeuse** comprise entre la Montagne de Reims culminant à 280 m et la vallée de la Vesle formant une large dépression au droit de cette ville. Au relief relativement plat caractérisant l'Ouest de la zone, s'opposent les reliefs plus marqués observés à l'Est de Bezannes (Monts Benoît, Epilloi, Ferré, Vallon de Rouillat) avec des pentes dépassant localement 5%.

La nappe de la craie est la principale ressource en eau du secteur. Elle est très sollicitée pour toutes les adductions d'eaux publiques et également utilisée par certains établissements industriels, mais apparaît vulnérable aux pollutions notamment dans les vallées et vallons secs par suite d'une fissuration plus importante de la craie. Seuls les captages de Thillois et d'Ormes sont localisés dans l'aire d'étude.

Deux cours d'eaux affluents de la Vesle traversent le périmètre examiné : la Muire qui prend sa source à Bezannes et le Rouillat qui s'écoule de la Montagne de Reims. Tous deux sont canalisés et busés dans l'agglomération rémoise ce qui limite leur capacité hydraulique. Celle-ci s'avère insuffisante pour évacuer le volume ruisselé dans les 2 bassins-versants concernés lors de périodes pluvieuses intenses, en dépit de la réalisation de bassins de stockage laminage. Il en résulte des débordements en particulier pour le Rouillat à l'amont de Val de Murigny.

Les milieux naturels ou semi-naturels n'occupent qu'une part infime (moins de 2%) de l'aire d'étude. Ils sont constitués généralement par de petits boisements et des bosquets (bois Lambert, bois de Les Mesneux, bosquets du Mont St Pierre et de Bezannes) ne présentant pas d'intérêt écologique particulier, si ce n'est de servir de refuge à la petite faune locale (oiseaux par exemple). Le plus intéressant d'entre eux est représenté par le boisement du Mont Ferré composé d'une végétation naturelle à pré-bois et bois clairs calcicoles dérivés du savart, dominée par des pins sylvestres. La zone céréalière accueille quelques lièvres et lapins de garenne en faible densité ainsi qu'une avifaune adaptée aux espaces découverts. Le chevreuil est absent du secteur.

2 - CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE :

L'habitat de la zone d'étude est très groupé et dépourvu de fermes isolées. Les zones bâties correspondent soit à des noyaux anciens de villages autour desquels se sont greffés des lotissements, soit à des extensions de l'habitat liées à la proche banlieue de Reims. **Les zones d'activités**, de construction récente, se localisent à Bezannes, Champfleury, Val de Murigny et Cormontreuil. **Les zones d'extension de l'urbanisation** prévues dans les documents d'urbanisme se rassemblent essentiellement entre l'agglomération de Reims et le contournement autoroutier projeté. Elles sont particulièrement développées sur les communes de Bezannes et de Cormontreuil et dans le secteur compris entre Champfleury et Val de Murigny.

L'environnement sonore actuel de la bande d'étude correspond en général à celui d'une zone calme (niveau de bruit compris entre 45 et 60 dB(A)) sauf à proximité de quelques infrastructures bruyantes (autoroute A 4, RN 31 et RN 51).

L'agriculture est une activité dominante du périmètre d'étude : 75% environ de la superficie du secteur sont actuellement sous culture. L'excellente aptitude culturelle des sols, la généralisation d'une mécanisation poussée ainsi que l'emploi systématique d'engrais ont permis le développement d'une agriculture dynamique caractérisée par des rendements très élevés en céréales et betteraves sucrières et par un développement important des coopératives. Le vignoble rencontré notamment sur les communes de Les Mesneux, Bezannes, Villers-aux-Noeuds, Trois-Puits et Taissy et dont la totalité est classée en appellation d'origine contrôlée (AOC) joue un rôle de premier plan dans les productions agricoles de la région.

Cinq cents personnes environ travaillent et vivent de l'agriculture dans les communes de l'aire d'étude qui rassemble une centaine d'exploitations. Un peu moins de la moitié d'entre elles se consacrent exclusivement à la grande culture, la seconde moitié se partage à part sensiblement égale entre des exploitations agro-viticoles et des exploitations uniquement viticoles. Des cultures légumières de plein champ se développent dans le secteur de Thillois ainsi que des cultures maraîchères sous serre autour de Les Mesneux.

3 - PATRIMOINE, PAYSAGE ET TOURISME

Les éléments remarquables du **patrimoine historique** sont représentés par les églises classées de Thillois, Ormes et Bezannes, ainsi que par d'autres sites dignes d'intérêt situés dans la zone d'étude tels que le fort de Montbré, le Mont St-Pierre, ou en limite du périmètre, le fort de la Pompelle à Puisieux.

La région de Reims est riche en **sites archéologiques** d'époques diverses. Les investigations préliminaires menées dans le cadre de l'APS ont mis en évidence la présence dans l'aire étudiée, de 26 sites dont les occupations s'échelonnent du néolithique jusqu'au moyen âge. Si aucun d'entre eux ne nécessite une préservation totale, la plupart réclame des fouilles de sauvetage plus ou moins importantes.

L'**analyse paysagère** a permis de définir au sein du périmètre d'étude 11 espaces paysagers caractérisés par leur sensibilité plus ou moins forte au passage de l'autoroute en fonction de leurs qualités plastiques intrinsèques ou des perturbations qu'ils ont déjà subies. Les zones les moins sensibles, donc les moins contraignantes pour le projet, se localisent entre Thillois et Ormes (artificialisation du site, présence de nombreuses nuisances visuelles) et Ormes et Les Mesneux (paysage agricole sans attrait, traversé par de nombreuses lignes électriques), entre Bezannes et Champfleury et, enfin, dans le secteur de Cormontreuil - Taissy (banalisation de l'espace par de nombreuses implantations industrielles et commerciales).

Les secteurs sensibles sont situés à proximité de reliefs plus marqués ou d'espaces d'une certaine qualité plastique. Ils regroupent les sites formés par la perspective sur l'église d'Ormes, les Monts Couteaux et la frange Ouest du village de Bezannes, la crête du Mont d'Epilloy et la butte de Trois-Puits, le Mont Ferré. Les zones les plus sensibles correspondent au village de Bezannes en raison de son cadre paysager, au secteur formé par le Mont Epilloy et le Val de Murigny (caractère harmonieux du site et proximité du bâti) du village de Trois-Puits situé sur une butte ceinturée de vignobles.

Près de 800.000 touristes viennent chaque année visiter les richesses culturelles et naturelles de la région rémoise (monuments de la ville, "Maisons de Champagne", vignobles et villages viticoles du pays rémois reliés entre eux par "la route du Champagne"). Dans le périmètre d'étude proprement dit, les **activités touristiques et récréatives**, restent toutefois peu développées. Elles se limitent à la visite des églises classées, ainsi qu'à la pratique de la chasse et des sports habituels.

B - LES PRINCIPAUX EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LES MESURES ENVISAGÉES POUR Y REMÉDIER

1- DOMAINE PHYSIQUE

Les contraintes géométriques de l'autoroute et du TGV ne permettent pas au projet d'épouser parfaitement le terrain naturel. Sa réalisation dans un relief assez vallonné (notamment entre Bezannes et Cormontreuil) va se traduire par une succession de **remblais et de déblais** dont la hauteur peut atteindre localement 13 m.

Le bilan des terrassements de l'autoroute se solde par un **excédent de matériaux** crayeux de l'ordre de 1,1 millions de m³ auxquels s'ajoutera un volume également très important de déblais résultant de la construction de TGV dans le secteur.

Dès cette phase des études, des solutions ont été recherchées au problème de leur mise en dépôt de manière à préserver les terres agricoles ainsi que les espaces naturels et les paysages les plus intéressants. Outre leur utilisation pour la réalisation de la couche de forme du contournement et des terrassements de l'échangeur de Thillois, les matériaux excédentaires de l'autoroute serviront soit à traiter les points sensibles au plan paysager, soit à créer des aménagements spécifiques dans les différents systèmes d'échanges. Au droit de l'échangeur de Taissy et surtout du noeud autoroutier de Thillois, un volume très important de déblais pourra ainsi trouver place dans les délaissés formés par les diverses bretelles autoroutières. Après remise en état selon les règles de l'art, ces sites de dépôt seront restitués à l'agriculture ou, dans certains cas, feront l'objet d'un réaménagement paysager ou écologique.

Par ailleurs, si cette mesure recueille l'accord de la population et des services concernés, il est proposé, de mettre en dépôt dans le vallon du Rouillat environ un demi million de m³ sur des terrains urbanisables à terme. Ces matériaux serviraient soit à créer une plate-forme pouvant accueillir des activités artisanales ou commerciales, soit, de préférence, à réaliser un nouveau relief paysager et planté masquant pour les riverains les infrastructures construites en remblai dans ce secteur.

De son côté, la SNCF envisage la mise en dépôt de 1.200.000 m³ de déblais issus de la zone de jumelage dans la zone comprise entre Val de Murigny et le TGV. Ce dépôt devrait être réaménagé en parc paysager.

La réalisation du projet autoroutier s'accompagne de risques potentiels de pollution de la **nappe de la craie** utilisée pour l'alimentation en eau potable notamment dans les vallons (Muire, Rouillat...) et dans les zones franchies en déblai. Concernant les **eaux superficielles**, le contournement de Reims peut provoquer des risques de pollution des eaux de la Vesle par l'intermédiaire du Rouillat ainsi que des risques de débordement dans un secteur où la capacité hydraulique est déjà insuffisante (vallon du Rouillat, en particulier). Dans la zone de jumelage, le projet de TGV devrait induire seulement des risques de pollution des eaux souterraines et superficielles durant les travaux.

Pour limiter les risques de pollution des eaux souterraines et superficielles des mesures préventives sont envisagées qui seront précisées ultérieurement au cours d'études détaillées menées en étroite concertation avec les Services de l'Etat compétents dans ce domaine.

Les dispositifs de prévention des pollutions liées aux travaux portent sur la création de bassins de décantation primaire dès le début du chantier, l'imperméabilisation des aires d'entretien des véhicules, l'installation des aires de stockage des engins et des matériaux de chantier ainsi que de la centrale de fabrication de matériaux de chaussée à l'extérieur des zones sensibles (vallons, captage de Thillois).

Les risques de pollution chronique et accidentelle seront limités par :

- la mise en place de dispositifs spéciaux de retenue des véhicules au droit du franchissement des vallons ;
- la création de fossés latéraux imperméabilisés pour le recueil des eaux de ruissellement ;
- l'aménagement de bassins décanteurs-déshuileurs permettant de piéger les liquides polluants avant rejet dans les exutoires prévus et de stocker une pollution accidentelle éventuelle.

Concernant les eaux superficielles, tous les écoulements seront rétablis par des ouvrages hydrauliques adaptés. Pour compenser l'insuffisance de la capacité hydraulique actuelle, accrue, encore par le projet, des bassins de laminage et/ou d'infiltration, précédés de bassins de décantation, seront mis en place dans les points bas de manière à réguler le débit des eaux de ruissellement routières avant leur rejet dans le milieu naturel. Le choix de ces bassins tiendra compte de la vulnérabilité locale de la nappe.

2 - MILIEU NATUREL

L'impact de l'autoroute et du système de jumelage sur le milieu naturel reste relativement limité. Seul le Bois Lambert, milieu fortement altéré et, par lui-même de faible intérêt biologique, sera détruit par le passage de l'autoroute. Ce boisement possède néanmoins une certaine valeur écologique comme refuge temporaire pour la faune compte tenu de la rareté de tels îlots de végétation dans un espace dominé par l'agriculture. Par ailleurs, aucun couloir de déplacement de grands animaux n'est perturbé par l'autoroute ou le TGV.

La destruction du Bois Lambert sera compensée par la création de nouveaux boisements à vocation écologique d'une part à proximité immédiate du milieu détruit sous réserve de terrains disponibles, d'autre part dans certains délaissés de l'emprise autoroutière ou des échangeurs pouvant présenter un intérêt en tant que lieu d'accueil pour la faune.

En outre, des mesures seront prises pour favoriser l'implantation sur certains talus autoroutiers, d'espèces floristiques locales adaptées aux sols calcaires et devenues rares au plan régional. Pour limiter la mortalité des animaux imputable à la circulation automobile et assurer la sécurité des usagers, des clôtures seront mises en place sur la totalité du linéaire autoroutier. Il en sera de même sur les emprises du TGV.

3 - CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Les conditions de circulation sur l'autoroute A 4 seront améliorées : l'impact du projet sera positif pour le confort et la sécurité des usagers qui ne seront plus pénalisés par des ralentissements de vitesse ou des bouchons dus notamment au mélange des trafics urbain et de grand transit. Les nuisances subies aujourd'hui par les riverains de la traverse autoroutière actuelle de Reims (bruit, vibrations, pollution atmosphérique) seront diminuées mais reportées pour partie sur le contour-

nement dans un secteur agricole ou résidentiel relativement calme. Au stade actuel des études, les zones d'habitation exposées potentiellement à des nuisances acoustiques en provenance de l'autoroute et du TGV dans la zone de jumelage sont localisées à Champfleury, Val de Murigny et Trois-Puits. Toutefois, la contribution sonore cumulée des deux infrastructures ne dépasse 65 dB(A), (seuil à partir duquel on considère qu'il y a gêne véritable), que pour quelques habitations de Val de Murigny.

Le contournement autoroutier et le TGV donnent également lieu à une contrainte d'ordre urbanistique en traversant la zone d'activités de Champfleury, au Nord des parkings du centre commercial et la zone d'activités future de Villers-aux-Noeuds. Aucune habitation, aucun bâtiment industriel ne sera détruit par les projets ; seul un hangar-vendangeoir paraît menacé à Trois-Puits par le contournement autoroutier.

En matière de bruit, les mesures de protection seront précisées ultérieurement au terme d'études acoustiques détaillées qui tiendront compte des normes en vigueur à la date de réalisation des projets. Dans l'état actuel des prévisions et des objectifs qui limitent à 65 dB(A) la contribution sonore cumulée des deux infrastructures dans la zone de jumelage et à 60 dB(A), celle de l'autoroute seule à l'extérieur de cette zone, seuls les sites de Val de Murigny et de Trois-Puits devraient être l'objet d'une obligation légale d'aménagement spécifique contre le bruit ; un dispositif de protection acoustique y sera réalisé. Toutefois, les aménagements paysagers envisagés à Bezannes, Champfleury et au droit du lotissement Les Parques à Cormontreuil contribueront également à réduire le bruit en provenance de l'autoroute et/ou du TGV. Après mise en service des infrastructures, des mesures de bruit seront réalisées pour vérifier le respect des seuils et adapter, si nécessaire, les dispositifs de protection acoustiques.

Les plans d'occupation des sols des communes traversées par l'autoroute et le système de jumelage A 4/TGV seront mise en compatibilité avec les projets ; les emplacements correspondant aux emprises des diverses infrastructures (A 4, TGV, gare et parkings) seront réservés dans ces documents. A Champfleury et Villers-aux-Noeuds, la perte de terrains industriels, liée au passage de A 4 et du TGV sera compensée en grande partie par la libération au Nord des deux infrastructures, d'autres zones utilisables pour des activités futures et bien desservies par la voirie. Les routes nationales, départementales et communales sont toutes rétablies sur place ou localement, avec une légère déviation. Le rétablissement des autres voies de communication sera étudié ultérieurement, au cas par cas, entre les maîtres d'ouvrages d'une part, les municipalités et les organisations professionnelles d'autre part, en tenant compte des réorganisations foncières.

Dans l'état actuel des projets, l'emprise totale sur le domaine agricole représente environ 230 ha (autoroute, TGV dans la zone de jumelage et délaissés entre les deux infrastructures), soit la quasi totalité du prélèvement rendu nécessaire par la réalisation des projets. Rapporté à la surface agricole utile de chaque exploitation concernée, ce prélèvement reste cependant relativement limité et ne devrait remettre en cause la pérennité d'aucune exploitation. L'essentiel des terrains prélevés est localisé en zone de grande culture, à l'exception de 4,5 ha de terres en vignes situées sur le Mont Benoît.

Les projets provoquent des coupures notables dans certaines exploitations ainsi qu'une forte destruction parcellaire nécessitant un réaménagement foncier de grande envergure. La réalisation des diverses infrastructures créera des délaissés localement importants. Une vingtaine d'itinéraires assurant les circulations agricoles sont interceptés par le contournement et le système de jumelage et un hangar-vendangeoir apparaît menacé au Nord de Trois-Puits.

Des mesures seront prises pour réduire le plus possible le prélèvement total de surface agricole d'une part en rendant accessibles certaines parcelles enclavées, d'autre part en restituant à l'agriculture certaines emprises autoroutières devenues inutiles avec la réalisation du contournement : ainsi dans l'échangeur de Taissy et dans le noeud autoroutier de Thillois. Les prélèvements inévitables feront l'objet d'indemnités des propriétaires et des exploitants. En ce qui concerne le vignoble du Mont-Benoît, le préjudice subi par le viticulteur sera compensé de préférence, si l'opération s'avère possible, par l'attribution d'un vignoble AOC de surface équivalent ou, à défaut, par une indemnité financière.

Des restructurations foncières prises en charge par les maîtres d'ouvrages et conduites sous la responsabilité des commissions communales de remembrement permettront dans la plupart des cas à chaque exploitation de retrouver une situation foncière sensiblement équivalente à la précédente. Des indemnités seront proposées le cas échéant.

Tous les cheminements nécessaires à la desserte des exploitations issues du remembrement seront rétablis en concertation avec la profession agricole. Le nombre et la localisation des ouvrages de rétablissement à usage spécifiquement agricole ne seront déterminés qu'à l'issue des études d'aménagement foncier qui veilleront à adapter autant que possible les ouvrages au gabarit des engins utilisés. Outre les routes nationales, départementales et communales déjà rétablies au stade de la conception même du projet, le rétablissement de 3 à 4 chemins d'exploitation est d'ores et déjà envisagé mais ne sera entériné qu'ultérieurement. Les autres chemins coupés seront rabattus si nécessaire sur les voies rétablies. En ce qui concerne le hangar-vendangeoir de Trois-Puits, le concessionnaire autoroutier s'efforcera de préserver le bâtiment en entreprenant au besoin des travaux conservatoires ; en cas de destruction de la construction, le propriétaire serait indemnisé pour le préjudice subi.

4 - PATRIMOINE, PAYSAGE ET LOISIRS

Le projet autoroutier est susceptible d'empiéter sur le périmètre de protection de trois **monuments classés** : les églises de Thillois, Ormes et Bezannes. Dans la zone de jumelage, le TGV devrait également écorner le périmètre de protection de cette dernière église. Six **sites archéologiques** déjà recensés sont inclus dans la bande autoroutière mise à l'enquête ou la zone de jumelage. En l'état des connaissances, aucun de ces gisements ne justifie de modification des tracés ni de fouille de sauvetage de grande envergure.

Préalablement à leur définition précise, les projets seront soumis pour avis au Service Départemental de l'Architecture ; le cas échéant, des adaptations locales des caractéristiques géométriques ou des aménagements complémentaires seront envisagés avec cet organisme pour réduire ou compenser l'impact lié au passage dans les périmètres de protection.

Une fois l'emprise des ouvrages et de leurs annexes plus précisément définie, une reconnaissance archéologique détaillée sera entreprise comprenant des prospections au sol et des sondages ponctuels à la pelle mécanique. Des accords passés entre la Direction Régionale des Affaires Culturelles et les maîtres d'ouvrage préciseront les modalités de la surveillance des travaux et les caractéristiques des fouilles de sauvetage éventuelles à entreprendre sur les sites justifiant de telles mesures.

Les impacts sur le **paysage** sont très variables selon les secteurs considérés. Leur importance dépend de la sensibilité des milieux traversés et du profil en long des

deux projets, selon qu'ils s'inscrivent en déblai ou en remblai dans les sites considérés. En l'absence de mesures d'accompagnement, les effets de coupure visuelle pourraient être conséquents dans la plaine de Bezannes où la hauteur des remblais atteint 6 m environ (impact notamment important à la sortie des Monts Couteaux), dans le vallon du Rouillat que le TGV franchit en fort remblai et au droit de Val de Murigny en dépit d'un passage du TGV en viaduc. Plus localement, l'autoroute est également susceptible d'induire un impact paysager à Ormes (franchissement du contournement par une bretelle autoroutière à proximité du village), dans la traversée des Monts Couteaux (rétablissement de la RN 6 par dessus l'autoroute en un point dominant fortement perçu des alentours), au droit du Mont Benoît (disparition du bois Lambert servant de repère dans le paysage).

Les mesures envisagées pour réduire les impacts visuels conjuguent différentes techniques : le modelage et l'adoucissement des talus pour mieux lier les infrastructures au terrain naturel, l'engazonnement et les plantations pour favoriser l'insertion des ouvrages et animer le parcours de l'usager ou pour masquer ces ouvrages aux yeux des riverains (tronçons autoroutiers de Thillois à la RD 6 et de Trois-Puits à Taissy). Dans les secteurs sensibles traversés en fort remblai par les projets, des terrassements plus importants sont envisagés mettant à profit l'excédent de matériaux. A la sortie des Monts Couteaux, au droit de Bezannes et de Val de Murigny ainsi que dans le vallon du Rouillat, il est ainsi prévu de créer localement de nouveaux reliefs pour dissimuler les ouvrages ou en améliorer l'aspect. Ces aménagements réalisés en accord avec l'ensemble des acteurs locaux, contribueront également à la réduction des nuisances acoustiques. D'autres aménagements envisagés notamment dans le noeud autoroutier de Thillois et dans le secteur d'Ormes devraient permettre d'enrichir un paysage aujourd'hui relativement monotone et de créer au droit de l'échangeur un signal visuel fort marquant la nouvelle entrée de Reims en venant de Paris.

Les projets n'auront pas d'impact négatif sur les **activités touristiques ou de loisirs** ; tout au contraire, en multipliant les points de vue sur la Montagne de Reims, son vignoble et ses villages pittoresques, le contournement autoroutier devrait favoriser la découverte des richesses touristiques régionales. La mise en place de panneaux informatifs est d'ailleurs prévue dans ce but.

5 - IMPACTS ET MESURES TRANSITOIRES

En cas de phasage dans la réalisation des deux infrastructures (A 4 et TGV) et dans l'hypothèse où le contournement autoroutier serait construit en premier, cette autoroute peut donner lieu à des impacts différents de ceux évoqués ci-dessus avec le cas d'une réalisation simultanée de A 4 et du système de jumelage complet. A ces effets "transitoires", il est prévu de répondre par des "mesures transitoires" afin que dans toutes les situations imaginables des solutions soient apportées aux effets dommageables des projets sur l'environnement (le cas correspondant à la construction en premier du TGV est examiné dans le dossier d'enquête propre au TGV).

Les effets transitoires sont peu nombreux ; il concernent la zone de jumelage et portent essentiellement sur le paysage et le cadre de vie des habitants de Bezannes, Champfleury et Val de Murigny.

En l'absence de TGV, le contournement de Reims devient directement visible depuis Bezannes et Val de Murigny et le bruit généré par l'autoroute n'est plus atténué par le remblai du TGV pour les habitants de ces zones urbaines. Toutefois, si

l'impact visuel propre au contournement est effectivement accru, les calculs acoustiques indiquent qu'il n'y a pas, dans ce cas, augmentation de bruit pour les riverains. En absence du TGV, on note, au contraire, une diminution du niveau sonore en chacun des points considérés (les niveaux sonores resteraient partout inférieurs à 60 dB(A)).

Les mesures transitoires qui seraient prises en cas de réalisation de l'autoroute en premier consistent en des aménagements paysagers (merlons engazonnés et plantés) qui s'intercaleraient entre l'ouvrage autoroutier et les lieux habités. Outre leur vocation paysagère, ces dispositifs contribueraient à réduire encore un peu plus le bruit provenant de l'autoroute.

C - COÛT DES MESURES PRISES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Les mesures sont de plusieurs ordres :

- celles résultant de dispositions adaptées à chaque étape de l'élaboration du projet autoroutier (adaptation du tracé pour s'éloigner de lieux habités, abaissement du profil en long pour réduire la gêne visuelle et phonique, traitement architectural d'un ouvrage d'art...). Leur incidence ne peut être appréhendée;
- celles, bien individualisables et correspondant à des aménagements spécifiques.

Ces dernières mesures peuvent d'ores et déjà être estimées à environ 61 millions de F (hors mesures concernant l'agriculture), soit approximativement 8,5% du coût global du projet autoroutier.

D - ENGAGEMENTS DE L'ETAT

A l'issue du processus débouchant sur l'acte déclaratif d'utilité publique, une liste des engagements de l'Etat en matière de protection des espaces concernés sera rendue publique afin d'en permettre le suivi.

Ces engagements rappelleront les mesures prévues dans le présent dossier et celles qui résulteront de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique (recommandations incluses dans le rapport de la commission d'enquête).

E - BILAN

Dans les trois à cinq ans suivant la mise en service de l'infrastructure, le maître d'ouvrage procédera à un bilan social, économique et environnemental de l'opération.