

DOSSIER DE CONCERTATION

relatif à la mise à 2 x 2 voies de la RD 939 entre
Aubigny-en-Artois & Ligny-Saint-Flochel







PRÉAMBULE	4
1 Les objectifs de la concertation : informer, écouter et dialoguer pour enrichir le projet d'aménagement	4
2 La concertation, entre obligation légale et démarche volontaire	4
2.1. Une concertation réglementaire	4
2.2. Une concertation volontaire déjà engagée avec les acteurs du territoire	4
3 Comment participer à la concertation ?	5
 LE CONTEXTE GÉNÉRAL	 6
1 La RD 939, un axe structurant à l'échelle de la nouvelle région Hauts-de-France	6
2 Une réflexion globale pour un aménagement cohérent et efficace de la RD 939	7
 LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION	 8
1 Le processus d'élaboration du projet	8
1.1. Un diagnostic établi en concertation avec les acteurs locaux...	8
1.2. ... pour faire émerger les enjeux de territoire liés à la mise à 2 x 2 voies de la RD 939	10
1.3. Du parti d'aménagement général à la définition des fuseaux soumis à concertation	10
2 L'aménagement sur place de la RD 939 entre Ligny-Saint Flochel et Averdoingt (section 1)	11
2.1. Caractéristiques générales de l'aménagement proposé	12
2.2. 5 possibilités pour rétablir l'accès aux et entre communes	12
2.3. Analyse comparative des différentes solutions au regard des enjeux et des coûts	16
3 3 scénarios et 6 fuseaux à l'étude pour créer une liaison à 2 x 2 voies entre Averdoingt et Aubigny-en-Artois (section 2)	17
3.1. Les fuseaux d'aménagement sur place	18
3.2. Les fuseaux de déviation courte	20
3.3. Les fuseaux de déviation longue	22
3.4. Analyse comparative des différentes solutions au regard des enjeux et des coûts	24
 LES ÉTAPES À VENIR	 25
1 Les suites à donner à la concertation	25
2 Les prochaines phases d'étude et de procédure	25
2.1. Des études complémentaires pour affiner le projet et limiter ses impacts	25
2.2. Une enquête publique pour valider l'utilité du projet et envisager sa concrétisation	25
3 Planning prévisionnel	26
 ANNEXES	 27

Pour améliorer et rendre plus sûrs les 6200 km de son réseau routier, le Conseil départemental du Pas-de-Calais engage de lourds investissements. Il s'agit notamment de doter le territoire des infrastructures nécessaires pour favoriser le développement économique et améliorer la situation de l'emploi.

L'opération de mise à 2 x 2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel s'inscrit dans le schéma d'itinéraire « ARRAS – MONTREUIL-SUR-MER ». Celui-ci a pour objectif de réaliser un axe de déplacement, support de développement local, améliorant les conditions d'accès au littoral tout en participant à l'aménagement des territoires traversés. Aujourd'hui, après une phase de diagnostic et de recherche de tracé, le Département du Pas-de-Calais, maître d'ouvrage du projet, organise une concertation publique du 2 Mai au 1^{er} Juillet 2016, portant sur le projet d'aménagement de la liaison Aubigny-en-Artois Ligny-Saint-Flochel.

1 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION : INFORMER, ÉCOUTER ET DIALOGUER POUR ENRICHIR LE PROJET D'AMÉNAGEMENT

La concertation doit permettre à chacun d'exprimer un avis sur le projet et les différents fuseaux de tracé étudiés. En précisant très en amont les attentes des usagers, des habitants et des collectivités, elle viendra nourrir les réflexions du maître d'ouvrage et constituera un véritable outil d'aide à la décision.

C'est dans le cadre de la mise en application d'une relation renouvelée et confortée à l'usager que le Département a décidé de mener une concertation publique.

A l'issue de la concertation, le Département dressera un bilan des échanges et des remarques des recueils d'avis. Sur la base de ce bilan, le Département retiendra un fuseau en vue de la poursuite des études. Le bilan de la concertation sera rendu public.

2 LA CONCERTATION, ENTRE OBLIGATION LÉGALE ET DÉMARCHE VOLONTAIRE

2.1. Une concertation réglementaire

Le projet d'aménagement de la RD 939 pourrait modifier de façon substantielle le cadre de vie et affecter l'environnement (au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement).

Ce temps d'échanges avec le grand public est donc obligatoire au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme qui prévoit l'organisation, par le maître d'ouvrage du projet, « d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées ».

2.2. Une concertation volontaire déjà engagée avec les acteurs du territoire

En complément de la concertation obligatoire en direction du grand public, le Conseil départemental a engagé dès 2014 une démarche volontaire en direction des acteurs du territoire.

Ces échanges se sont déroulés en trois temps :

■ Octobre 2014 à mars 2015 : interviews des acteurs du territoire

Ont été rencontrés les maires, les présidents de communautés de communes, les Conseillers Généraux, les chambres consulaires (CCI, Chambre d'Agriculture), l'Association Droit Au Vélo.

■ Juin 2015 : analyse et synthèse des enjeux et besoins du territoire suite aux interviews

Présentation et échanges lors d'un comité de pilotage réunissant les présidents de communautés de communes, les Conseillers Départementaux, les Maires, les chambres consulaires (CCI, Chambre d'Agriculture), Nord Nature.

■ Septembre à Novembre 2015 : définition et comparaison des fuseaux de tracé au regard des enjeux

Présentation et échanges lors d'un comité de pilotage réunissant les présidents de communautés de communes, les Conseillers Départementaux, les Maires, les chambres consulaires (CCI, Chambre d'Agriculture), Nord Nature.





3 COMMENT PARTICIPER À LA CONCERTATION ?

Pour encourager la participation citoyenne et faciliter l'appropriation du projet par le grand public, le Conseil départemental diffuse des supports d'information et de mobilisation, met à disposition des moyens d'expression et organise des réunions publiques.

Les modalités de la concertation ont été définies en octobre 2015, par délibération de la commission permanente du Conseil Départemental.

- **La mise à disposition du présent dossier de concertation, accompagné d'un registre pour recueillir les remarques, avis et suggestions de la population :**
 - dans chaque mairie des communes du territoire concerné :
Ligny-Saint-Flochel, Marquay, Averdoingt, Bailleul-aux-Cornailles, Chelers, Tincques, Penin, Villers-Brulin, Bethonsart, Savy-Berlette, Berles-Monchel, Mingoal, Aubigny-en-Artois, Hermaville et Tilloy-les-Hermaville
 - au siège de la Communauté de Communes de l'Atrébatie
Zone d'Activité Ecopolis - Plateforme Multi-Services - Route de Penin - 62127 Tincques
 - au siège de la Communauté de Communes des Vertes Collines du Saint-Polois
8 Place du Président François Mitterrand - 62130 Saint-Pol-sur-Ternoise
- **La mise en ligne du présent dossier de concertation sur le site : www.pasdecalais.fr**
- **La création d'une messagerie dédiée pour recueillir des observations par voie électronique : concertation.rd939@pasdecalais.fr**
- **3 réunions publiques :**
 - à **Tincques**,
à la salle des fêtes de Tincques,
le mardi 17 mai 2016 à 18h00.
 - à **Averdoingt**,
à la salle multi-activités, rue d'en Bas
le mercredi 18 mai 2016 à 18h00.
 - à **Aubigny-en-Artois**,
à la salle multi-activités, chemin à l'Eau
le mercredi 25 mai 2016 à 18h00.



Salle des fêtes de Tincques



Salle multi-activités d'Averdoingt



Salle multi-activités d'Aubigny-en-Artois

LE CONTEXTE GÉNÉRAL

La RD 939 assure une liaison entre la Côte d'Opale et Arras via Saint-Pol-sur-Ternoise. Elle constitue à ce titre un axe structurant à l'échelle régionale. Son aménagement aura nécessairement un impact sur l'ensemble du réseau routier ; c'est pourquoi il apparaît nécessaire d'organiser au mieux et sur le long terme la gestion de cet axe. Un schéma d'itinéraire a donc été établi dans le but d'aménager la RD 939 entre Montreuil-sur-mer et Arras de manière cohérente et efficace.



1 LA RD 939, UN AXE STRUCTURANT À L'ÉCHELLE DE LA NOUVELLE RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

La route départementale 939 (RD 939) relie Arras à Montreuil-sur-mer en 80 km et vient se connecter à la RN 25 côté Arras et à la RD 901 côté Montreuil-sur-Mer.

Considérée comme un itinéraire structurant à vocation régionale, la RD 939 a également été classée dans l'Atlas* de la nouvelle région Hauts-de-France parmi les grandes infrastructures favorisant les échanges.

A l'heure actuelle, cet itinéraire est très hétérogène que ce soit au niveau des profils en travers (nombre de voies de circulation : 2x1 voie ou 2x2 voies) ou des limitations de vitesse en lien avec les nombreuses traversées d'agglomérations et intersections avec les autres axes du réseau routier.

Par ailleurs, il accueille un trafic pendulaire « domicile-travail » au quotidien mais aussi un trafic « week-end et vacances » touristique important.

Ces deux constats font de la RD 939 une route nettement plus dangereuse que la moyenne nationale. 75 accidents ont ainsi été recensés sur la période 2006-2012.

* Atlas nouvelle région - Mars 2015



RD939

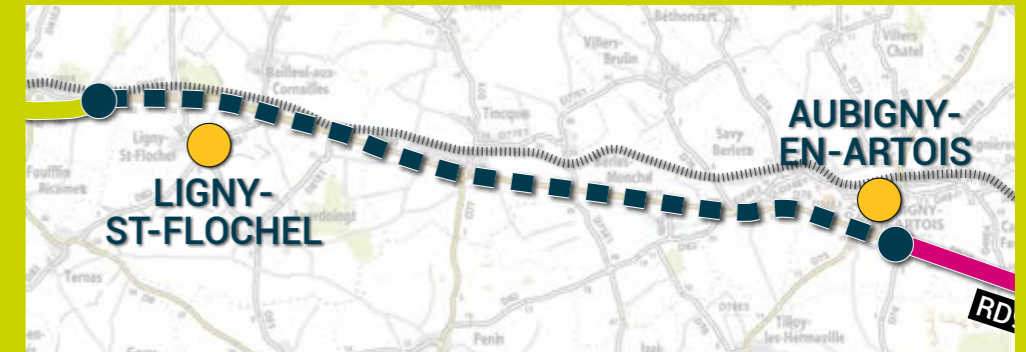


La RD 939 au sein de la nouvelle région Hauts de France

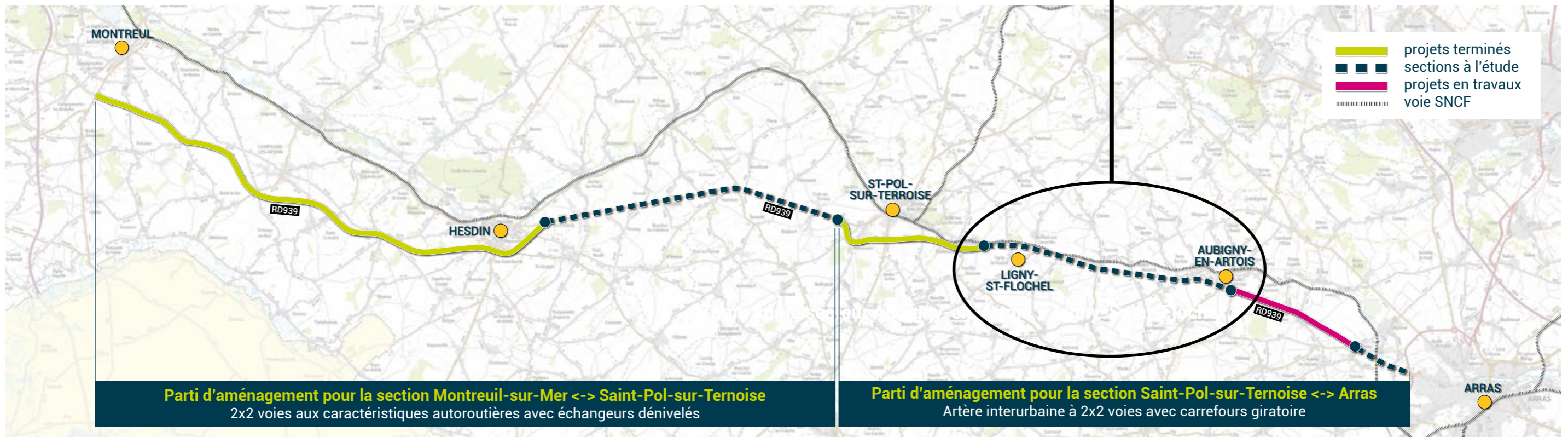


2 UNE RÉFLEXION GLOBALE POUR UN AMÉNAGEMENT COHÉRENT ET EFFICACE DE LA RD 939

Zoom sur le secteur Aubigny-en-Artois – Ligny-Saint-Flochel



Inscrite dans ce schéma d'itinéraire, l'opération de liaison entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel est au cœur d'un territoire qui occupe une position stratégique à l'échelle de la nouvelle région Hauts-de-France.



Chiffres-clés sur la section Arras – Saint-Pol

- **12 000 véhicules / jour sur la RD 939** entre Saint-Pol-sur-Ternoise et Etrun et des pointes à 25 000 véhicules/jour pour certains week-ends.
- **Un taux de poids-lourds important** (13 %) et en progression sur les 9 dernières années (+ 40 %), soit environ 1500 PL/j.
- Ces niveaux de trafic peuvent générer des ralentissements et des bouchons, renforcés en cas de mauvaises conditions météorologiques : **30-40 jours de gêne / an pour chaque sens de circulation.**

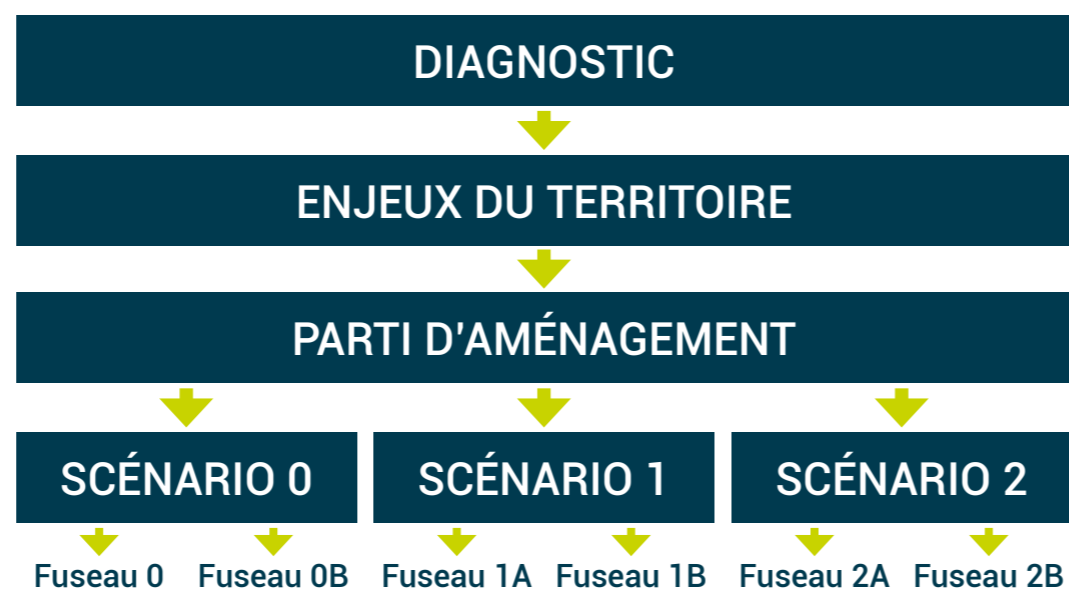


LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION

Pour assurer le passage à 2 x 2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel, le Département a élaboré plusieurs solutions à partir d'un diagnostic approfondi du territoire et d'une réflexion collective avec les acteurs locaux. Chacune des solutions étudiées présente des avantages et des inconvénients qui sont à mettre en lien avec les attentes, parfois contradictoires, des différents publics concernés par cet aménagement : usagers de la RD 939, riverains de l'axe actuel et plus largement habitants des communes du périmètre d'études, acteurs économiques, exploitants agricoles...

A travers cette concertation, le Département souhaite associer la population à la démarche d'élaboration du projet, et ce très en amont, afin de choisir la solution qui apportera la meilleure réponse aux différents enjeux du territoire.

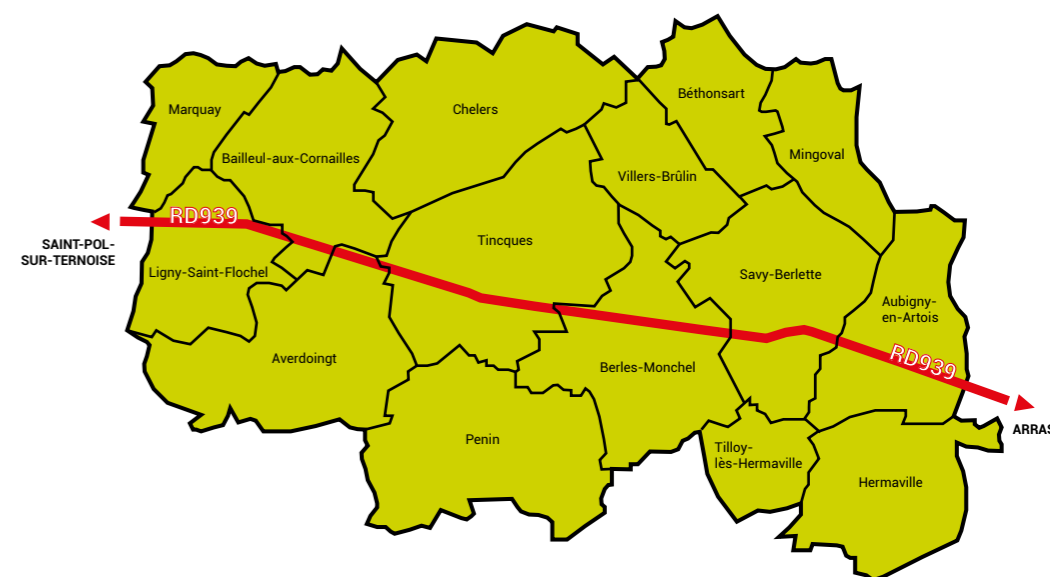
1 LE PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PROJET



1.1. Un diagnostic établi en concertation avec les acteurs locaux...

Le diagnostic est une étape incontournable de la démarche : il permet de mieux connaître le territoire du projet pour ensuite concevoir une infrastructure adaptée aux besoins et respectueuse de l'environnement.

L'aire d'étude se situe entre Aubigny-en-Artois, Saint-Pol-sur-Ternois, Avesnes-le-Comte et Houdain. Elle intègre 15 communes : Ligny-Saint-Flochel, Marquay, Averdoingt, Bailleul-aux-Cornailles, Chelers, Tincques, Penin, Villers-Brulin, Bethonsart, Savy-Berlette, Berles-Monchel, Mingoal, Aubigny-en-Artois, Hermaville et Tilloy-les-Hermaville.



UNE INFRASTRUCTURE PENSÉE DANS L'ESPRIT DE L'AMÉNAGEMENT DURABLE

La démarche doit permettre de concilier les besoins en matière d'aménagement d'infrastructures routières et les enjeux de préservation de l'environnement qu'il soit naturel, économique ou social.

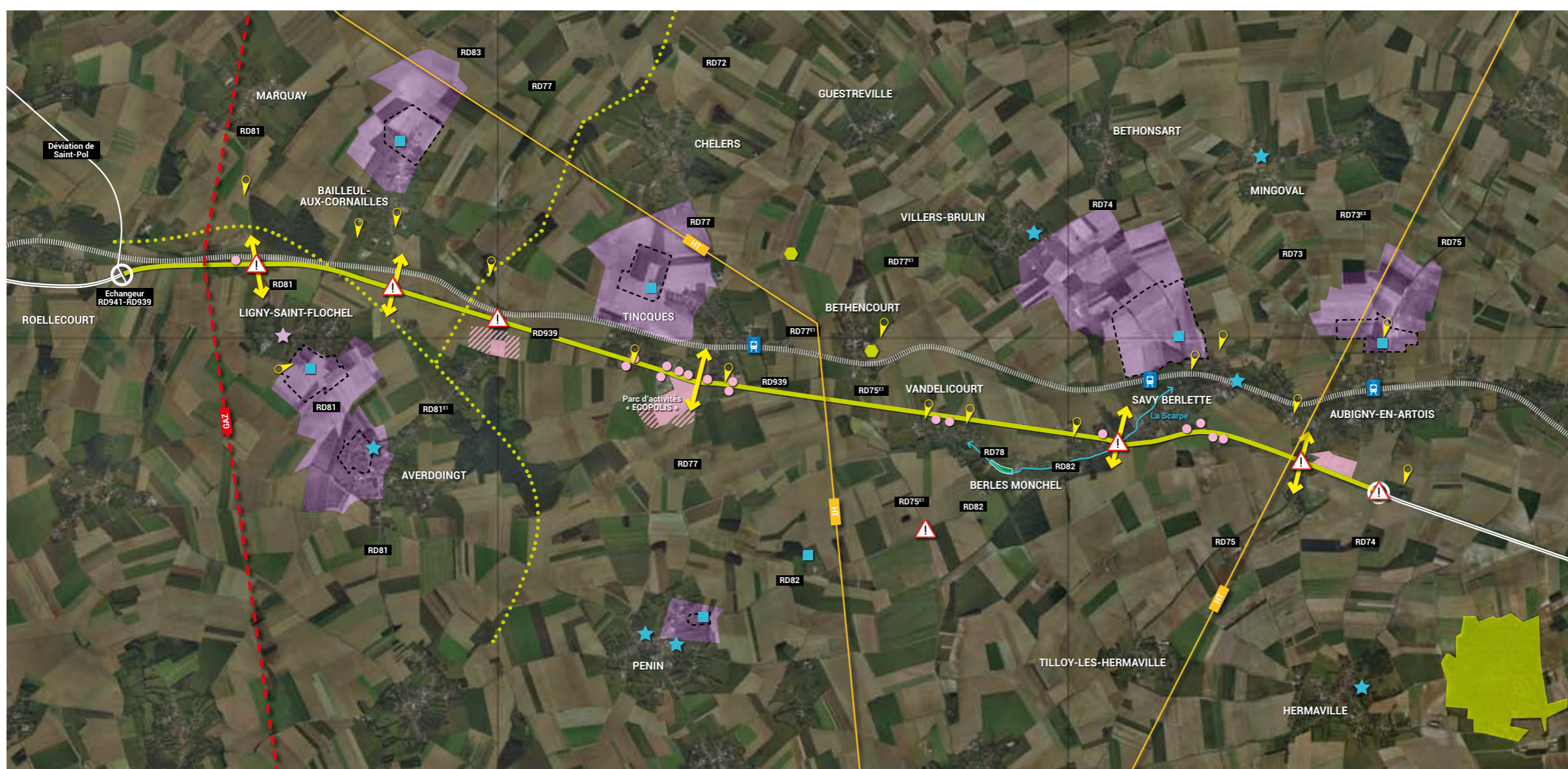
Elle se traduit d'abord par des réflexions en amont et une concertation approfondie avec les acteurs locaux pour faire émerger les enjeux du territoire et donner un sens à l'aménagement. Plus concrètement, elle prévoit la mise en œuvre d'actions spécifiques concernant la protection de la nature et de la biodiversité, une gestion optimale de l'eau, la limitation des nuisances...

Le Département a déjà mené de nombreuses études sur des thématiques variées : les zones urbanisées, l'activité économique du secteur notamment à proximité immédiate de l'actuelle RD 939, les espaces agricoles et forestiers, la faune et la flore, l'eau, l'air, le bruit, les niveaux de trafics et d'accidents, les paysages...

En complément, de nombreux acteurs ont été rencontrés entre octobre 2014 et mars 2015 pour échanger sur les enjeux et besoins du territoire. Ont ainsi été interrogés les maires des 15 communes et les présidents des 2 communautés de communes du territoire, les Conseillers Généraux, la chambre de commerce et d'industrie, la chambre d'agriculture et l'Association Droit Au Vélo.

LES PRINCIPALES ATTENTES DES ACTEURS LOCAUX

- résoudre les problèmes de sécurité liés aux points d'échanges avec la RD 939.
- ne pas accentuer la frontière que représente la RD 939 et maintenir un lien fort entre les communes situées de part et d'autre de cet axe routier en facilitant les échanges nord/sud et est/ouest et en intégrant à la réflexion la question des temps de parcours.
- permettre le développement des zones d'activités économiques du territoire et accompagner les activités installées le long de l'axe quel que soit le scénario retenu.
- préserver l'habitat le long de l'actuelle RD 939.
- respecter le parcellaire agricole et les déplacements agricoles intra et extraterritoriaux.
- ne pas impacter le cœur de Nature que représente la vallée de la Scarpe.
- intégrer dans l'itinéraire la 2x2 voies existante d'Averdoingt à Ligny-Saint-Flochel.



LÉGENDE

- RD939 actuelle
- Zone d'activités
- ▨ Projet d'extension de zone d'activités
- 📍 Siège et exploitation séparés par la RD939
- ↔ Traversée agricole
- Commerces situés sur la RD939
- ⋯ Voie ferrée
- 🚂 Gare
- ⚠ Zone accidentogène
- ⋯ Corridor écologique forestier
- Captage agricole
- Captage AEP
- ▭ Périmètre de protection éloigné
- ▭ Périmètre de protection rapproché
- ★ Monument historique inscrit
- ☆ Monument historique classé
- Zone boisée classée
- Zone naturelle protégée
- Transport de gaz naturel
- Transport énergie électrique

1.2. ... pour faire émerger les enjeux de territoire liés à la mise à 2 x 2 voies de la RD 939

La mise à 2 x 2 voies de la RD 939 constitue une réelle opportunité pour le territoire, notamment sur les aspects liés à la sécurité et à l'efficacité du réseau routier. Elle offre également des perspectives intéressantes en matière de développement et d'attractivité du territoire.

Au-delà de l'opportunité qu'il représente, ce projet routier s'inscrit dans un territoire complexe dont les spécificités et caractéristiques doivent être prises en compte pour concevoir une infrastructure respectueuse de son environnement.

OBJECTIFS

- Améliorer la sécurité des riverains et des usagers de la RD 939 actuelle, notamment au niveau des intersections.
- Offrir un bon niveau de services sur l'ensemble de l'itinéraire Arras – Montreuil-sur-Mer et remédier aux problèmes de congestions pendulaires et saisonnières.
- Renforcer l'attractivité du territoire en s'appuyant sur un réseau routier efficace et adapté qui permettra le développement des zones d'activités, l'optimisation des déplacements domicile-travail et l'amélioration des conditions d'accès aux différents équipements du territoire.
- Améliorer les conditions de vie des riverains de la RD 939.
- Améliorer la cohésion et la continuité des communes de la vallée de la Scarpe.

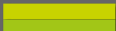


ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

- Maintenir et développer l'activité agricole, très importante sur le territoire, en minimisant les impacts sur le parcellaire et les circulations agricoles.
- Préserver l'activité présente sur l'actuelle RD 939.
- Assurer une cohérence entre l'opération de mise à 2 x 2 voies, les infrastructures existantes et les autres projets d'aménagement du territoire.
- Préserver les espaces naturels sensibles et patrimoniaux.

PERSPECTIVES

- Favoriser le développement des pôles économiques.
- Sécuriser les liaisons douces.
- Poursuivre la politique globale de déplacement par le développement des modes alternatifs (covoiturage, train...).

FAMILLES DE SCÉNARIOS

-  SCÉNARIO 0 : aménagement sur place
-  SCÉNARIO 1 : déviations courtes
-  SCÉNARIO 2 : déviations longues

1.3. Du parti d'aménagement général à la définition des différents fuseaux soumis à concertation

Pour répondre aux différents enjeux identifiés, le Département a élaboré un parti d'aménagement général qui fixe les grandes lignes du projet :

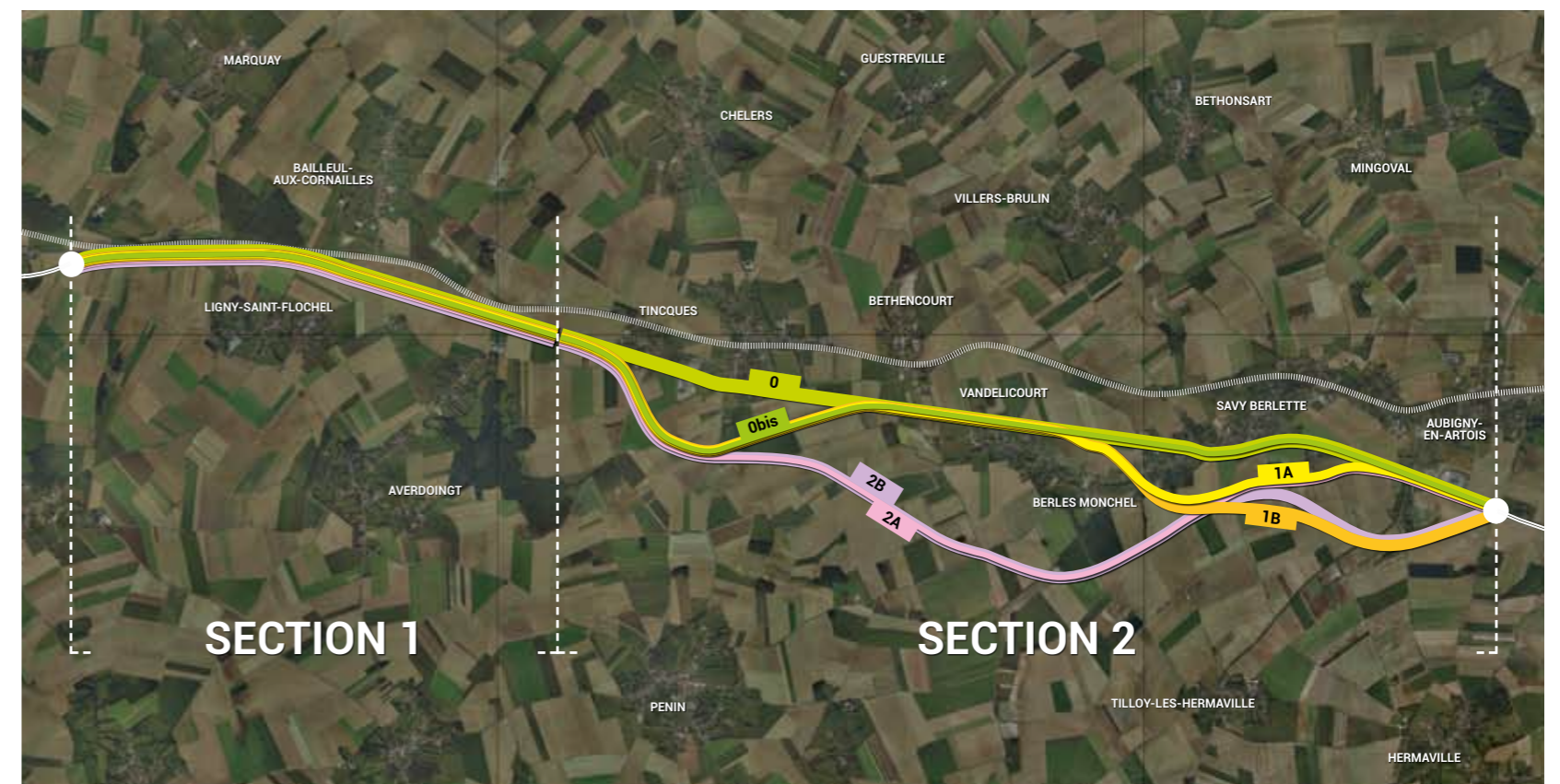
- aménagement d'une infrastructure routière à 2 x 2 voies avec carrefours giratoires, où l'objectif est de limiter la vitesse à 110 km/h.
- optimisation du nombre et de la position des carrefours giratoires permettant une bonne desserte du territoire. L'accès à la future liaison ne se fera que par ces giratoires.
- prise en compte des enjeux environnementaux (l'ensemble des mesures d'accompagnement seront définies plus finement à l'issue du choix de la variante retenue par le Conseil Départemental).

Au regard des éléments du diagnostic, 3 familles de scénarios ont ensuite été imaginées pour assurer la liaison entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel :

- l'aménagement sur place de l'actuelle RD 939 – Scénario 0 et 0 Bis
- la déviation courte – Scénario 1A et 1B
- la déviation longue – Scénario 2A et 2B

Si plusieurs solutions sont proposées pour l'aménagement à 2 x 2 voies entre Averdoingt et Aubigny-en-Artois, tous les scénarios prévoient de la même façon un aménagement sur place de la RD 939 sur 4 km, entre Ligny-Saint-Flochel et Averdoingt.

L'aire d'étude est ainsi scindée en deux sections.





Vue aérienne sur la RD 939 et le village de Ligny-Saint-Flochel

2 L'AMÉNAGEMENT SUR PLACE DE LA RD 939 ENTRE LIGNY-SAINT FLOCHEL ET AVERDOINGT (SECTION 1)

Aujourd'hui, la RD 939 est déjà dans une configuration « 2 x 2 voies » sur cette section longue de 4 km. Par contre elle reste très accidentogène car il n'y a pas de bande d'arrêt d'urgence en section courante et les carrefours ne sont pas sécurisés.

De manière générale, la RD 939 joue un rôle important en matière de desserte du territoire. Sur cette section, elle passe à proximité immédiate de zones d'habitation (lieux-dits « le moulin à huile », « les hayettes » et « le calvaire ») et constitue un point de passage obligé pour les circulations agricoles, notamment au niveau des intersections avec les RD 81 et RD 83.



RD939 depuis la contre-allée du lieu-dit « Le Moulin à l'Huile »



RD939 depuis la contre-allée du lieu-dit « Le Calvaire »

2.1. Caractéristiques générales et impacts de l'aménagement proposé

L'aménagement proposé prévoit :

- le **passage à 2 x 2 voies sur toute la section**
- la **suppression des accès directs à la RD 939 autres que les carrefours giratoires** dont le positionnement sera défini suite à la concertation. 5 options sont actuellement à l'étude pour conserver le caractère de « voie rapide » tout en assurant une bonne desserte du territoire.
- le maintien et la **sécurisation des accès aux habitations riveraines de la RD 939**, notamment via les contre-allées existantes.
- la **mise en place d'écrans acoustiques** entre la RD 939 et la contre-allée
- le **maintien des circulations agricoles et des accès aux parcelles** situées de part et d'autre de la RD 939, que ce soit par les contre-allées existantes ou par un cheminement agricole à créer.
- la **mise aux normes du système d'assainissement** par la création de bassins de stockage et le rétablissement des écoulements naturels.

L'aménagement sur place permet de réduire au maximum les impacts du projet, que ce soit sur le patrimoine bâti, le parcellaire agricole ou les zones naturelles.

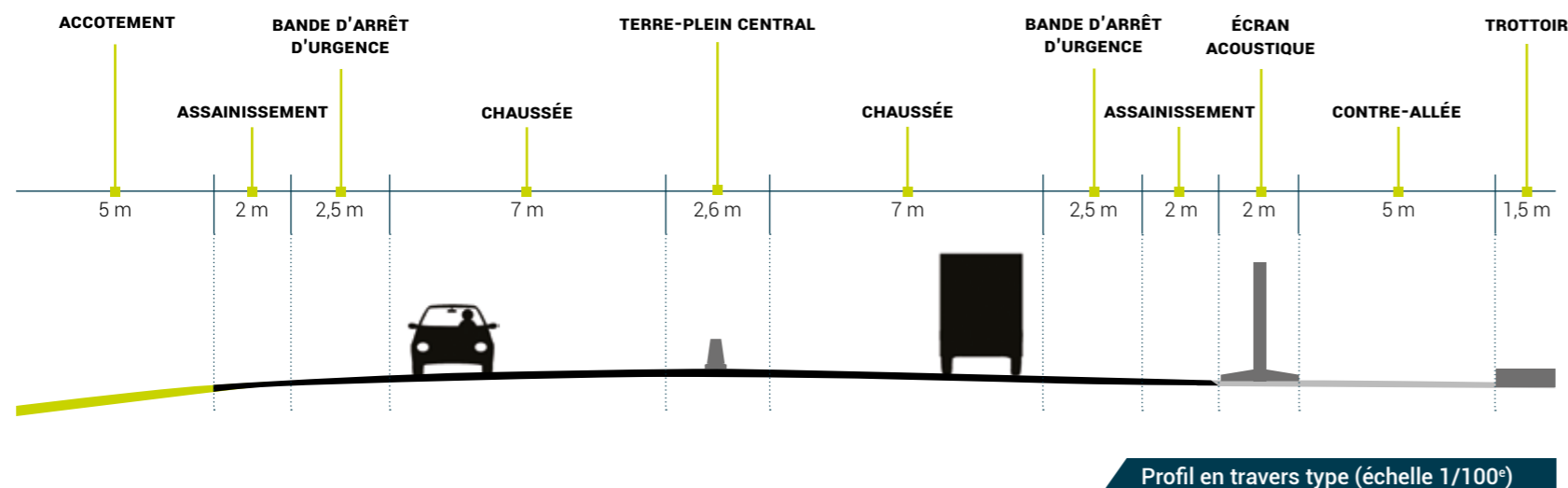
2.2. 5 possibilités pour rétablir l'accès aux et entre communes

Aujourd'hui, la RD 939 croise plusieurs voiries secondaires (RD 81, RD 81^{E1} et RD 83) qui permettent une desserte efficace du territoire et assurent un lien entre les communes. Ces intersections ne sont pas compatibles avec le parti d'aménagement global qui confère à la RD 939 un statut de « voie rapide ».

Pour assurer la continuité des axes routiers secondaires, deux solutions sont possibles :

- le **rétablissement simple de la voie** par la construction d'un ouvrage d'art de type « pont ». Dans ce cas, l'accès à la RD 939 n'est pas possible mais son franchissement est sécurisé.
- l'**aménagement d'un carrefour giratoire** qui constituera un véritable point d'échanges et permettra alors un accès direct à la RD 939.

Les différentes options proposées posent donc la question du positionnement de ces rétablissements et points d'échanges entre la RD 939 et les voiries locales.

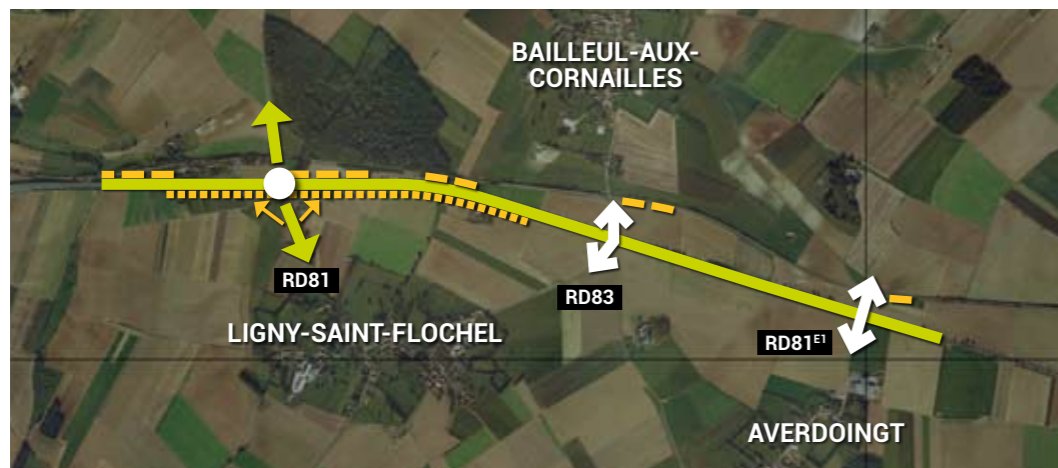


Intersection entre la RD 939 et la RD 81^{E1}, sur la commune d'Averdoingt

SOLUTION A

PRINCIPE

- Carrefour giratoire au niveau de la RD 81
- Ouvrage d'art au niveau de la RD 83
- Ouvrage d'art au niveau de la RD 81^{E1}



AVANTAGES

- Fluidité du trafic sur la RD 939 du fait de la présence d'un seul giratoire
- Maintien et sécurisation des échanges entre les communes de part et d'autre de la RD 939, et possibilité de favoriser les modes de déplacements actifs pour les échanges nord/sud
- Lien entre la partie nord de Ligny et le centre-village
- Bus à proximité immédiate de l'intersection

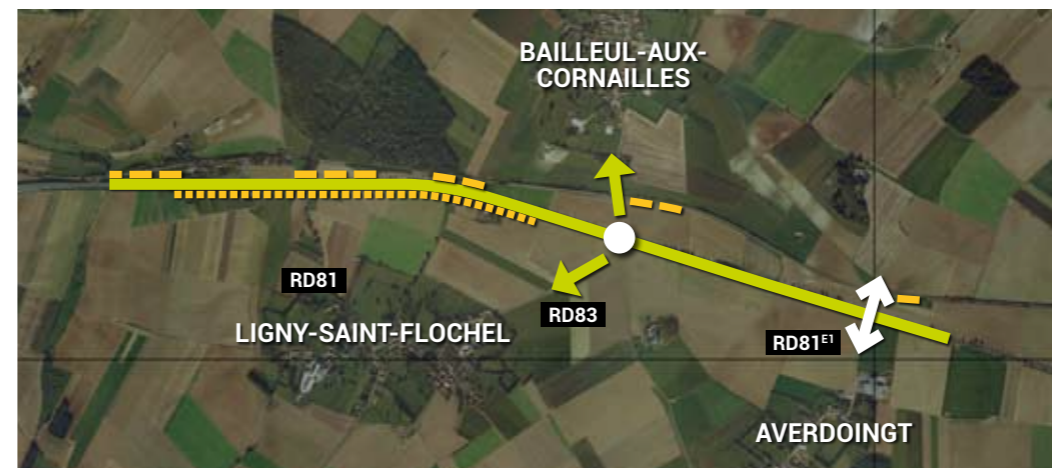
INCONVÉNIENTS

- Flux de trafic supplémentaire sur la RD 81
- Mauvaise desserte de Bailleul et Averdoingt
- 1 seul point d'accès à la RD 939, difficilement accessible depuis la zone Vitrocelle et « Le jardin de Dorothée » (Bailleul)

SOLUTION B

PRINCIPE

- Carrefour giratoire au niveau de la RD 83
- Ouvrage d'art au niveau de la RD 81^{E1}
- Mise en impasse de la RD 81 (impossible de réaliser un ouvrage d'art à cet endroit en raison de la proximité de la voie ferrée)



AVANTAGES

- Fluidité du trafic sur la RD 939 du fait de la présence d'un seul giratoire
- Position centrale du giratoire qui permet un accès via plusieurs voies secondaires
- Bonne desserte de Averdoingt, Ligny village et Bailleul






INCONVÉNIENTS

- 1 seul point d'accès à la RD 939, difficilement accessible depuis la zone Vitrocelle ou le garage Demolin (Ligny)
- Coupure de l'axe Marquay-Ligny et de la liaison entre le nord de Ligny et le centre-village entraînant de plus une détérioration du potentiel des modes de déplacements actifs sur la commune.
- Pas d'arrêt bus à proximité immédiate de l'intersection

LÉGENDE

- Variante
- → Giratoire d'accès à la RD939 et de desserte du territoire
- ↔ Rétablissements des voiries locales (pas d'accès direct à la RD939)
- - - Cheminement agricole existant
- ⋯ Contre-allée existante

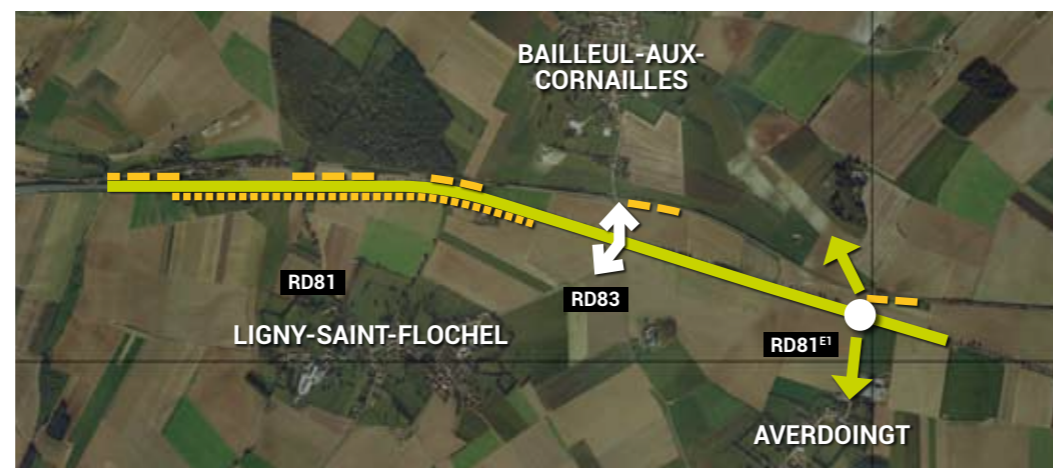
LÉGENDE

-  Variante
-  Giratoire d'accès à la RD939 et de desserte du territoire
-  Rétablissements des voiries locales (pas d'accès direct à la RD939)
-  Cheminement agricole existant
-  Contre-allée existante

SOLUTION C

PRINCIPE

- Carrefour giratoire au niveau de la RD 81^{E1}
- Ouvrage d'art au niveau de la RD 83
- Mise en impasse de la RD 81



AVANTAGES

- Fluidité du trafic sur la RD 939 du fait de la présence d'un seul giratoire
- Bonne desserte d'Averoingt

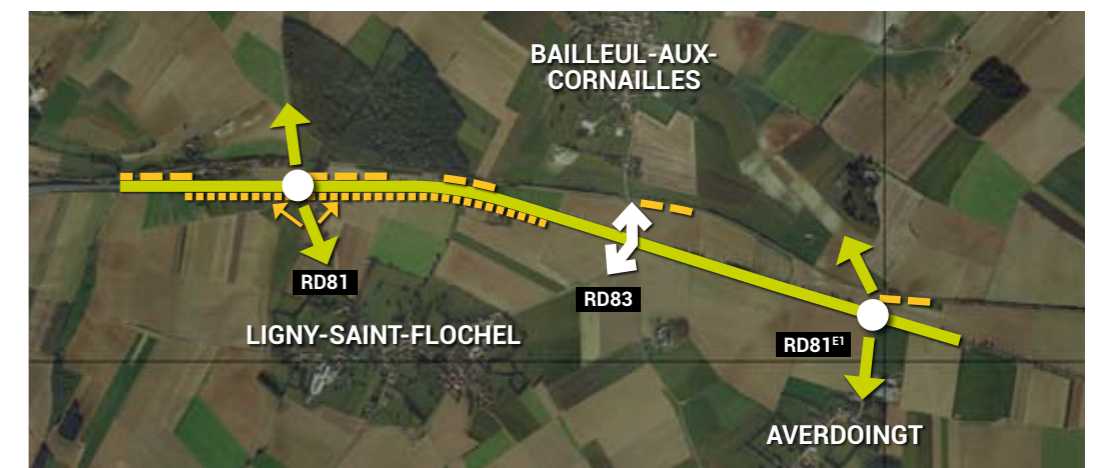
INCONVÉNIENTS

- 1 seul point d'accès à la RD 939, difficilement accessible depuis le garage Demolin (Ligny) ou et « les jardins de dorothée » (Bailleul)
- Coupure de l'axe Marquay-Ligny et de la liaison entre le nord de Ligny et le centre-village entraînant une détérioration du potentiel des modes de déplacements actifs sur la commune.
- Mauvaise desserte de Bailleul et Ligny
- Pas d'arrêt bus à proximité immédiate de l'intersection

SOLUTION D

PRINCIPE

- Carrefour giratoire au niveau de la RD 81
- Ouvrage d'art au niveau de la RD 83
- Carrefour giratoire au niveau de la RD 81^{E1}



AVANTAGES

- 2 points d'accès à la RD 939 permettant une meilleure répartition des flux sur les voiries secondaires et une bonne irrigation du territoire
- Maintien et sécurisation des échanges et des traversées agricoles entre les communes de part et d'autre de la RD 939, et possibilité de favoriser les modes de déplacements actifs pour les échanges nord/sud
- Lien entre la partie nord de Ligny et le centre-village
- Présence d'un arrêt de bus à proximité immédiate de l'intersection

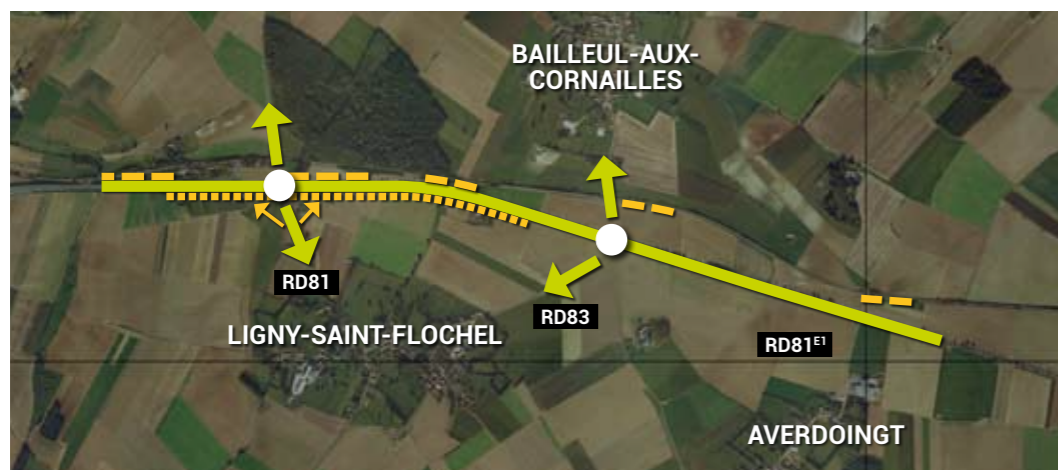
INCONVÉNIENTS

- Moins de fluidité du trafic du fait de la présence de 2 giratoires
- Mauvaise desserte de Bailleul et de l'activité « Le jardin de Dorothée »

SOLUTION E

PRINCIPE

- Carrefour giratoire au niveau de la RD 81
- Carrefour giratoire au niveau de la RD 83



AVANTAGES

- 2 points d'accès à la RD 939 permettant une meilleure répartition des flux sur les voiries secondaires et une bonne irrigation du territoire
- Maintien et sécurisation des échanges et des traversées agricoles entre les communes de part et d'autre de la RD 939, et possibilité de favoriser les modes de déplacements actifs pour les échanges nord/sud
- Bonne desserte des communes de Ligny, Marquay, Bailleul et Averdoingt
- Lien entre la partie nord de Ligny et le centre-village
- Présence d'un arrêt de bus à proximité immédiate de l'intersection

INCONVÉNIENTS

- Moins de fluidité du trafic du fait de la présence de 2 giratoires



Vue aérienne sur la RD939 au niveau des communes de Ligny-Saint-Flochel et Bailleul-aux-Cornailles. Au premier plan, l'intersection entre la RD 939 et la RD83.

2.3. Analyse comparative des différentes solutions au regard des enjeux et des coûts

	RD 939 actuelle	solution A	solution B	solution C	solution D	solution E
OBJECTIFS						
Améliorer la sécurité routière	Red	Orange	Vert	Red	Vert	Vert
Remédier aux problèmes de congestion	Red	Vert	Vert	Vert	Orange	Orange
Favoriser les échanges Nord / Sud	Red	Vert	Red	Red	Vert	Vert
Rendre attractif le territoire	Vert	Orange	Orange	Red	Vert	Vert
ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX						
Prendre en considération l'ensemble de la filière agro-alimentaire	Red	Orange	Orange	Orange	Vert	Vert
Prendre en considération la zone bâtie	Red	Vert	Red	Red	Vert	Vert
Préserver l'activité présente sur l'actuelle RD 939	Vert	Orange	Orange	Orange	Orange	Vert
Prendre en considération le patrimoine culturel	Red	Vert	Vert	Orange	Vert	Vert
PERSPECTIVES						
Favoriser les modes de déplacements actifs entre communes et vers les équipements	Red	Vert	Orange	Orange	Vert	Vert
Favoriser les modes alternatifs	Red	Vert	Red	Red	Vert	Vert
Estimation financière	-	19 M€	18 M€	18 M€	19 M€	17 M€



3 SCÉNARIOS ET 6 FUSEAUX POUR LA MISE À 2 X 2 VOIES DE LA RD 939 ENTRE AVERDOINGT ET AUBIGNY-EN-ARTOIS (SECTION 2)

Sur cette section entre Averdoingt et Aubigny-en-Artois, **3 scénarios ont été étudiés** :

- la mise à 2 x 2 voies de l'actuelle RD 939.
- la déviation courte qui mixe en aménagement sur place et tracé neuf en proposant un double contournement des communes de Tincques et Savy-Berlette ainsi qu'une mise à 2 x 2 voies de l'actuelle RD 939 entre ces deux communes.
- la déviation longue, exclusivement en tracé neuf, qui prévoit un contournement global des communes de Tincques à Aubigny-en-Artois.

Tous les scénarios proposés ont des impacts plus ou moins importants sur le patrimoine bâti, l'activité économique, le parcellaire agricole ou encore le milieu naturel.

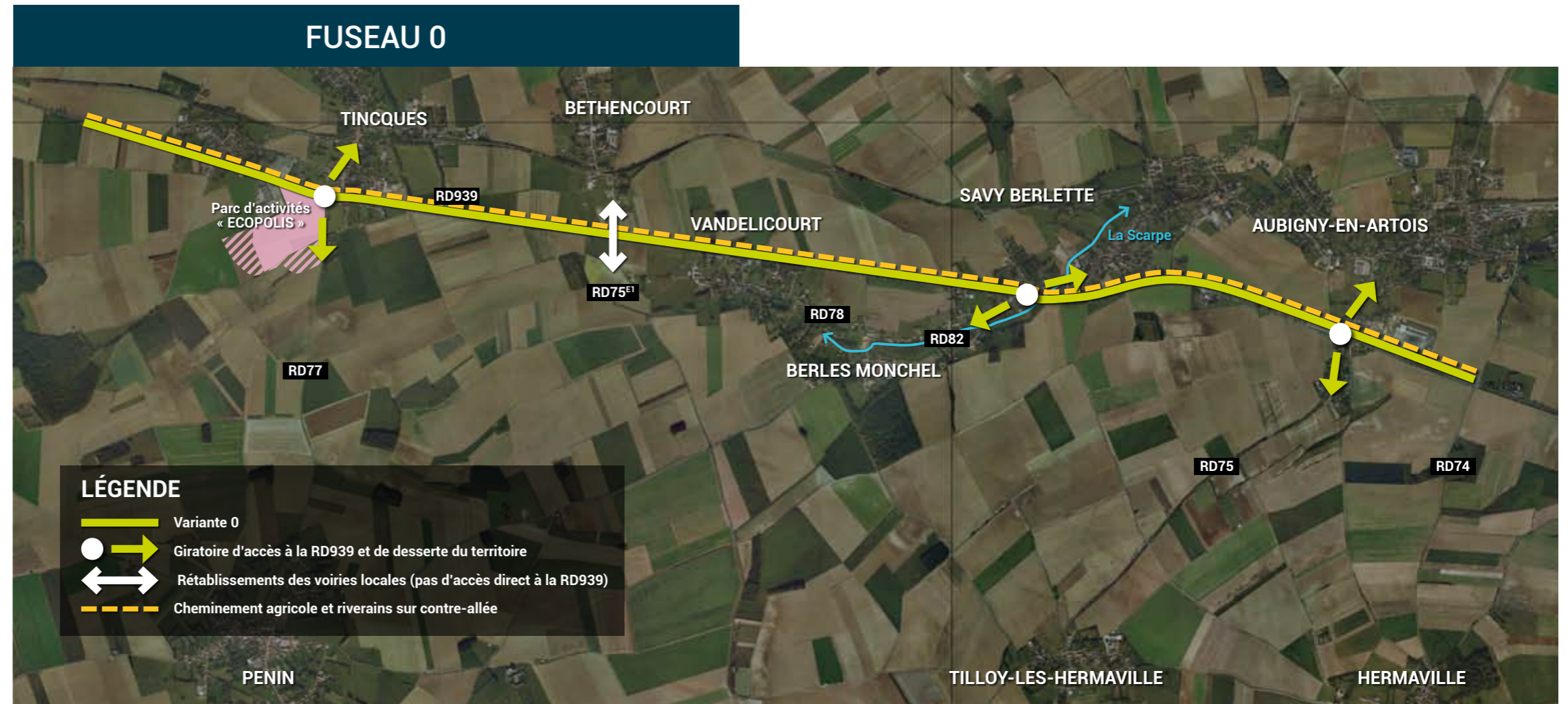
La concertation doit permettre d'orienter la décision que devra prendre le Département et de trouver le meilleur compromis en vue de la poursuite des études.



3.1. Les fuseaux d'aménagement sur place



Avant/Après traversée de Tincques



PRINCIPE ET CARACTÉRISTIQUES DE L'AMÉNAGEMENT

- Aménagement sur place de la RD 939 entre la fin de la section 1 et la RD 74.
- Longueur totale : 9,1km
- 3 giratoires : RD 77 – RD 82 – RD 75
- Rétablissement de la RD 75^{E1}
- Réalisation de contre-allées pour desservir les habitations
- Mise en place d'écrans acoustiques

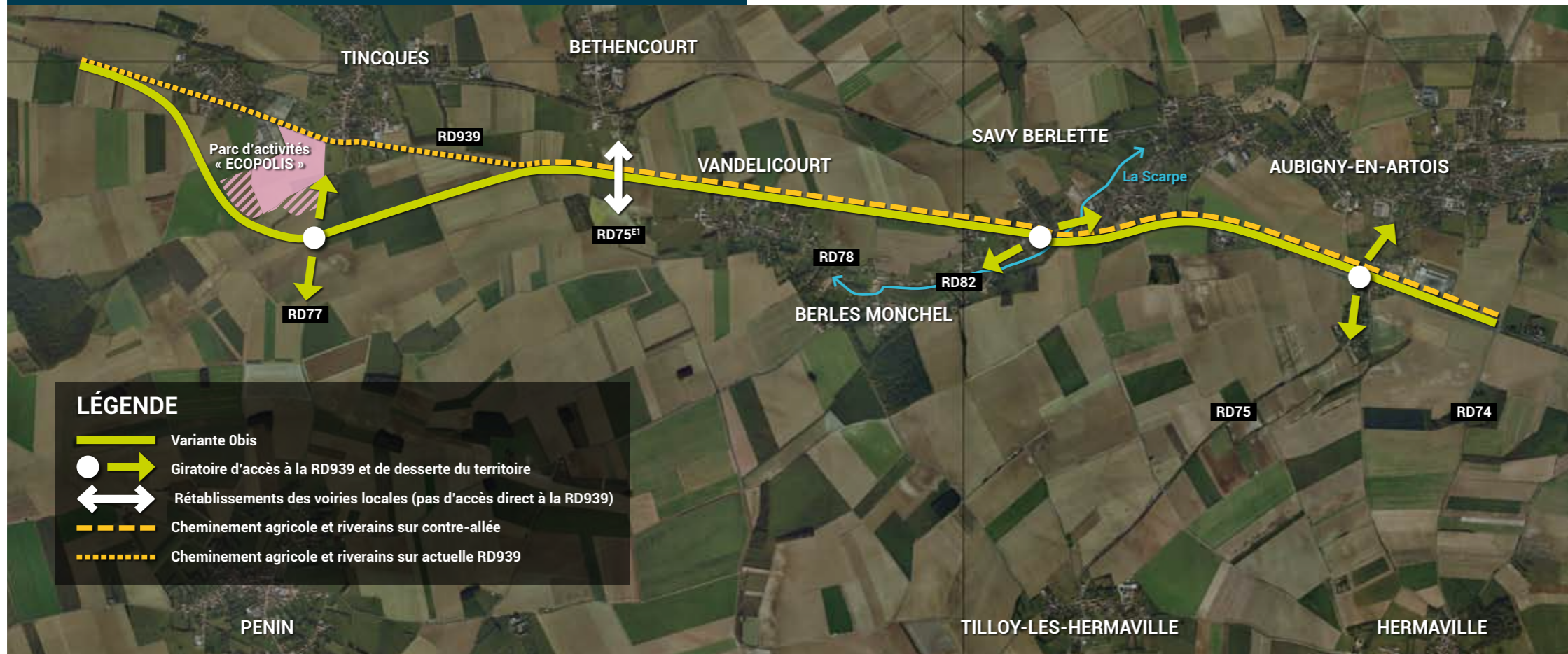
AVANTAGES

- Impact limité sur le milieu agricole (morcellement)
- Pas d'impact sur les zones naturelles

INCONVÉNIENTS

- Impact très important sur le bâti (habitations et activités économiques) situé le long de l'actuelle RD 939 (Tincques, hameau de Vandelicourt, Savy-Berlette et Aubigny-en-Artois)
- 8 commerces et 14 habitations à exproprier
- Renforcement de l'aspect « frontière » du fait de l'élargissement de la plate-forme routière et de la mise en place d'écrans acoustiques dans la traversée des communes de Tincques, Savy-Berlette et Aubigny-en-Artois
- Impact sur la cohérence écologique de la vallée de la Scarpe

FUSEAU Obis



Avant/Après traversée de Savy Berlette

PRINCIPE ET CARACTÉRISTIQUES DE L'AMÉNAGEMENT

- Aménagement sur place de la RD 939 incluant une déviation de Tincques par le sud (passage entre le périmètre d'extension du parc ECOPOLIS et le périmètre de sécurité du champ éolien).
- Longueur totale : 9,3km
- 3 giratoires : entre Tincques et Penin sur la RD 77 – RD 82 – RD 75
- Rétablissement de la RD 75^{E1}
- Réalisation de contre-allées pour desservir les habitations
- Mise en place d'écrans acoustiques

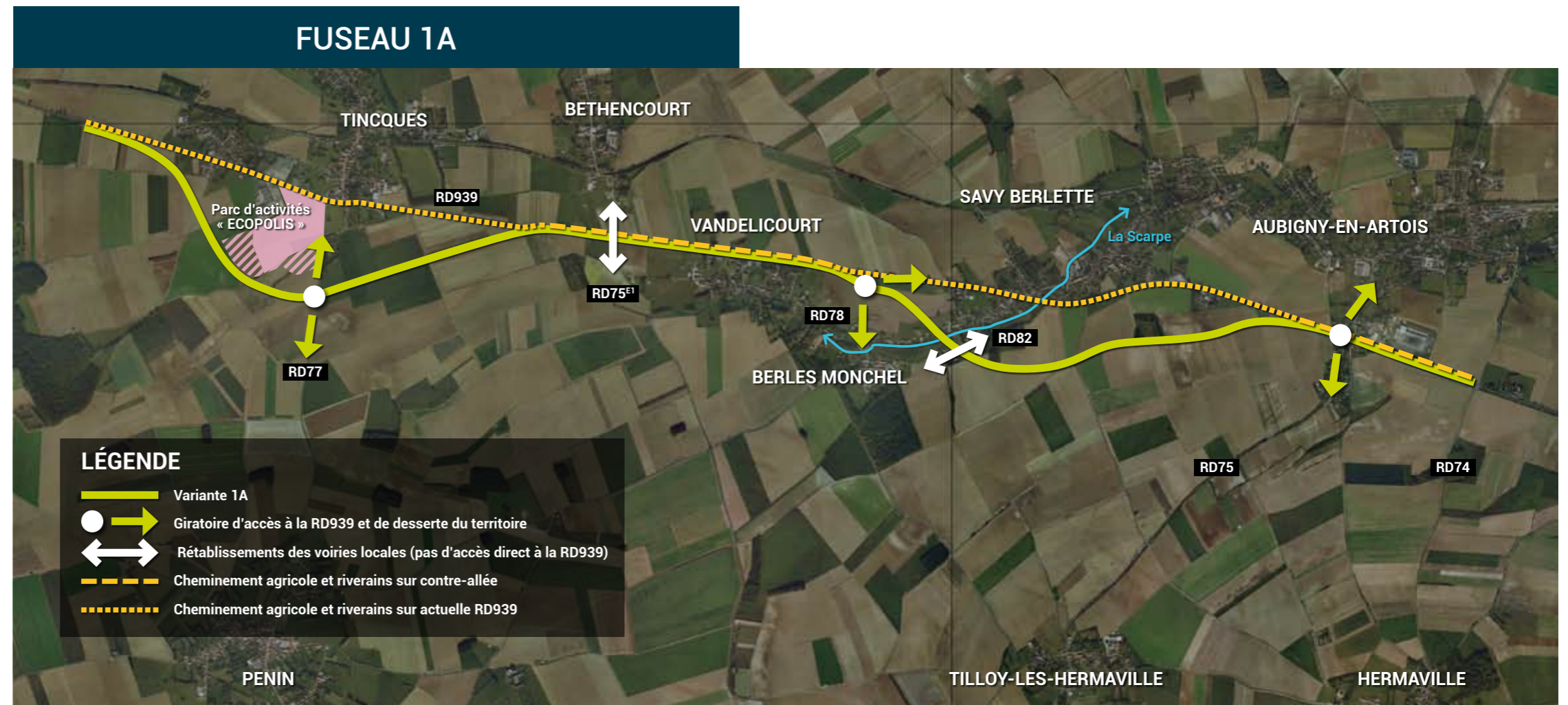
AVANTAGES

- Préservation du bâti situé le long de la RD 939 pour la commune de Tincques
- Pas d'impact sur les zones naturelles
- Bonne desserte de la zone Ecopolis

INCONVÉNIENTS

- Impact très important sur le bâti (habitations et activités économiques) situé le long de l'actuelle RD 939 (hameau de Vandelicourt, Savy-Berlette et Aubigny-en-Artois)
- 2 commerces et 7 habitations à exproprier
- Morcellement du parcellaire agricole lié à la déviation de Tincques
- Renforcement de l'aspect « frontière » du fait de l'élargissement de la plate-forme routière et de la mise en place d'écrans acoustiques
- Impact sur la cohérence écologique de la vallée de la Scarpe
- Impact sur les activités économiques le long de la RD 939 actuelle à Tincques du fait du report du trafic vers la déviation ; cet impact reste limité par la proximité du giratoire Ecopolis

3.2. Les fuseaux de déviation courte



PRINCIPE ET CARACTÉRISTIQUES DE L'AMÉNAGEMENT

- Déviation de Tincques et aménagement sur place de la RD 939 entre Tincques et la RD 78
- Déviation de Savy-Berlette via la commune de Berles-Monchel
- Aménagement sur place de la RD 939 à Aubigny en Artois entre la RD 75 et la RD 74
- Longueur totale : 9,7km
- 3 giratoires : RD 75 – RD 78 – RD 77
- Rétablissements à créer : le franchissement de la Scarpe, de la RD 82 et de la rue d'eau sur la commune de Berles-Monchel, le rétablissement de la RD 75^{E1}

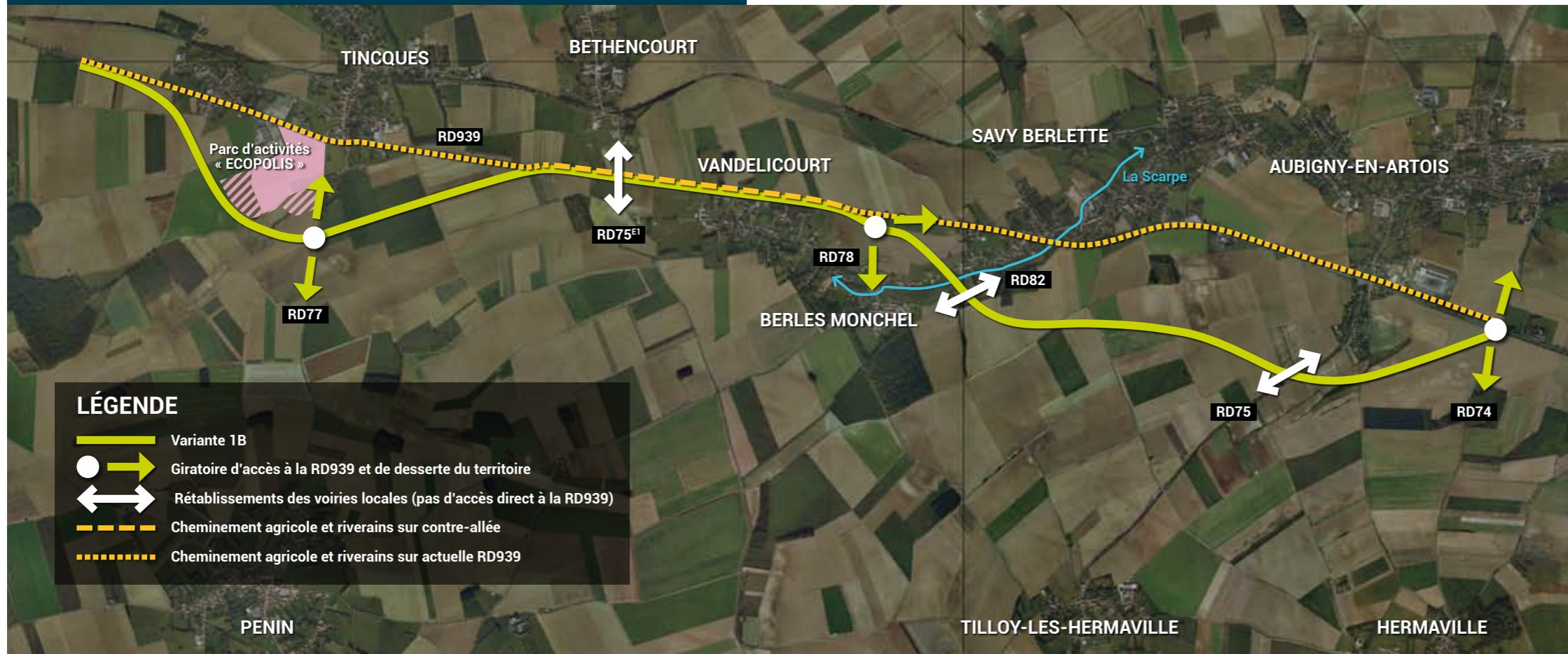
AVANTAGES

- Préservation du bâti situé le long de la RD 939 pour les communes de Tincques et de Savy-Berlette
- Possibilité de faire circuler les engins agricoles sur l'actuelle RD 939 (hors sections en aménagement sur place)
- Bonne desserte de la zone Ecopolis

INCONVÉNIENTS

- Impact très important pour la commune de Berles-Monchel lié au passage de la route (nuisance sonore...) et à la construction de 2 ouvrages d'art (impact visuel)
- 3 habitations à exproprier
- Morcellement important du parcellaire agricole légèrement atténué entre la RD 75 et Berles par la réutilisation de chemin agricole
- Impact très fort sur la vallée de la Scarpe
- Impact important sur les zones naturelles du fait du passage au cœur du « poumon vert » de l'Atrébatie
- Impact sur les activités économiques le long de la RD 939 actuelle à Tincques et Savy-Berlette du fait du report du trafic vers la déviation ; cet impact reste limité par la proximité du giratoire Ecopolis

FUSEAU 1B



LÉGENDE

- Variante 1B
- Giratoire d'accès à la RD939 et de desserte du territoire
- Rétablissements des voiries locales (pas d'accès direct à la RD939)
- Cheminement agricole et riverains sur contre-allée
- Cheminement agricole et riverains sur actuelle RD939



Avant/Après traversée de Berles-Monchel

PRINCIPE ET CARACTÉRISTIQUES DE L'AMÉNAGEMENT

- Déviation de Tincques
- Aménagement sur place de la RD 939 entre Tincques et la RD 78
- Déviation de Savy-Berlette et du sud d'Aubigny-en-Artois via la commune de Berles-Monchel
- Longueur totale : 9,7km
- 3 giratoires : RD 74 – RD 78 – RD 77
- Rétablissements à créer : le franchissement de la Scarpe, de la RD 82 et de la rue d'eau sur la commune de Berles-Monchel, le rétablissement de la RD 75^{E1}, le rétablissement de la RD 75

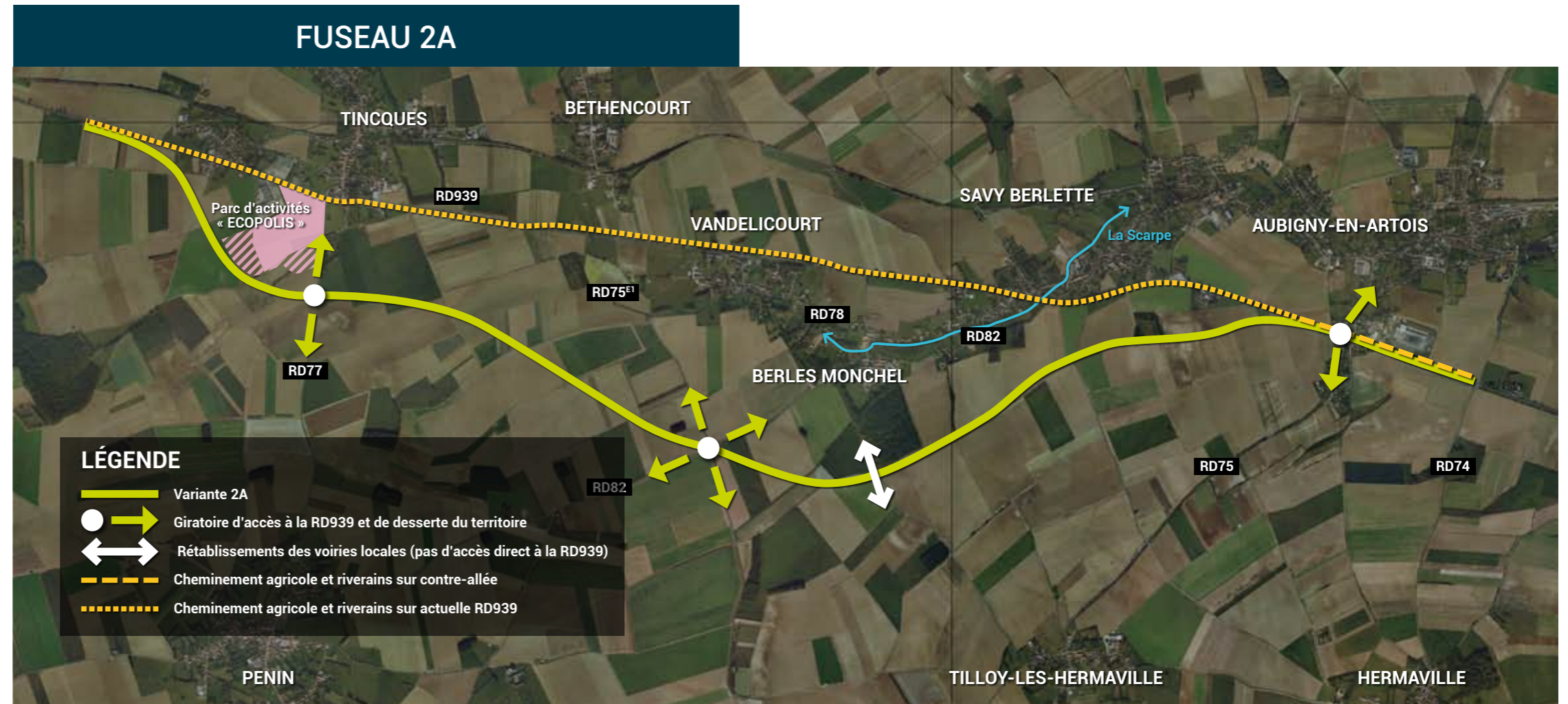
AVANTAGES

- Préservation du bâti situé le long de la RD 939 pour les communes de Tincques, Savy-Berlette et Aubigny-en-Artois
- Possibilité de faire circuler les engins agricoles sur l'actuelle RD 939 (hors sections en aménagement sur place)
- Bonne desserte de la zone Ecopolis

INCONVÉNIENTS

- Impact très important pour la commune de Berles-Monchel lié au passage de la route (nuisance sonore) et à la construction de 2 ouvrages d'art (impact visuel)
- 3 habitations à exproprier
- Impact sonore pour la partie sud du lotissement situé au sud d'Aubigny-en-Artois
- Morcellement important du parcellaire agricole
- Impact très fort sur la vallée de la Scarpe
- Impact important sur les zones naturelles du fait du passage au cœur du « poumon vert » de l'Atrébatie
- Impact sur les activités économiques le long de la RD 939 actuelle à Tincques, Savy-Berlette et Aubigny-en-Artois du fait du report du trafic vers la déviation ; cet impact reste limité par la proximité du giratoire Ecopolis

3.3. Les fuseaux de déviation longue



PRINCIPE ET CARACTÉRISTIQUES DE L'AMÉNAGEMENT

- Aménagement sur place de la RD 939 entre la RD 74 et la RD 75
- Déviation longue de Savy-Berlette, Berles-Monchel et Tincques
- Longueur totale : 9,9km
- 3 giratoires : RD 75 - croisement entre les RD 82 et RD 75^{E1} - RD 77
- Rétablissement de la RD 78

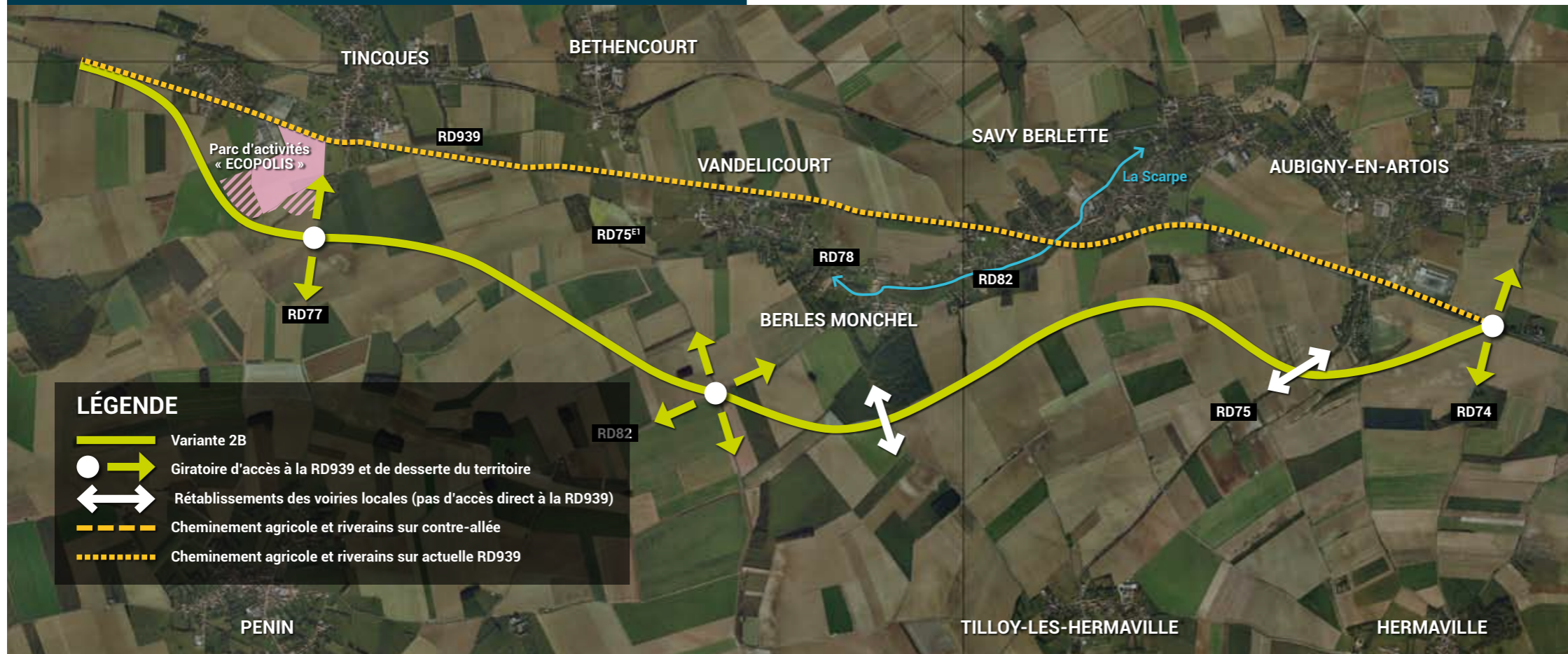
AVANTAGES

- Pas d'impact sur le bâti
- Pas d'impact sur la vallée de la Scarpe
- Pas d'impact sur les zones naturelles
- Possibilité de faire circuler les engins agricoles sur une partie importante de l'actuelle RD 939
- Renforcement du lien entre les communes de Savy-Berlette et Berles Monchel
- Amélioration des conditions de vie des riverains de la RD939 actuelle
- Pas d'impact sonore, visuel...

INCONVÉNIENTS

- Morcellement important du parcellaire agricole atténué entre les RD 75 et RD 82 par la réutilisation de chemins agricoles.
- Impact sur les activités économiques le long de la RD 939 actuelle du fait du report du trafic vers la déviation

FUSEAU 2B



PRINCIPE ET CARACTÉRISTIQUES DE L'AMÉNAGEMENT

- Déviation longue d'Aubigny-en-Artois, Savy-Berlette, Berles-Monchel et Tincques depuis la RD 74
- Longueur totale : 9,9km
- 3 giratoires : RD 74 - croisement entre les RD 82 et RD 75^{E1} - RD 77
- Rétablissement de la RD 78 et de la RD 75

AVANTAGES

- Pas d'impact sur le bâti
- Pas d'impact sur la vallée de la Scarpe
- Pas d'impact sur les zones naturelles
- Possibilité de faire circuler les engins agricoles sur l'actuelle RD 939 depuis le RD74 jusqu'à Averdoingt
- Renforcement du lien entre les communes de Savy-Berlette et Berles Monchel
- Amélioration des conditions de vie des riverains de la RD939 actuelle
- Pas d'impact sonore, visuel...

INCONVÉNIENTS

- Morcellement très important du parcellaire agricole
- Impact sonore pour la partie sud du lotissement situé au sud d'Aubigny-en-Artois
- Impact sur les activités économiques le long de la RD 939 actuelle du fait du report du trafic vers la déviation

3.4. Analyse comparative des différentes solutions au regard des enjeux et des coûts

		Aménagement sur place		Déviation courte		Déviation longue		
		RD 939 actuelle	fuseau 0	fuseau 0B	fuseau 1A	fuseau 1B	fuseau 2A	fuseau 2B
OBJECTIFS								
Améliorer la sécurité routière								
Remédier aux problèmes de congestion								
Améliorer la cohésion et la continuité des communes de la vallée de la Scarpe								
Améliorer les conditions de vie des riverains de l'actuelle RD 939								
Favoriser les échanges Nord / Sud								
Rendre attractif le territoire								
ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX								
Prendre en considération l'ensemble de la filière agro-alimentaire	Morcellement agricole							
	Empreinte agricole (hors bassins)		25 Ha	30 Ha	30 Ha	35 Ha	37 Ha	40 Ha
	Déplacements agricoles							
Prendre en considération la zone bâtie (acquisitions)			14 habitations + 8 commerces	7 habitations + 3 commerces	3 habitations	3 habitations		
Préserver l'activité présente sur l'actuelle RD 939	Dépendant du passage							
	Indépendant du passage							
Préserver le contexte écologique de la vallée de la Scarpe								
Prendre en considération la ressource en eau								
Préserver les zones naturelles								
Maintenir la cohérence paysagère								
PERSPECTIVES								
Favoriser les modes de déplacements actifs entre communes et vers les équipements								
Favoriser les modes alternatifs								
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES ET FINANCIÈRES								
Difficulté de réalisation								
Longueur du tracé								
Estimation financière			71 M€	67 M€	73 M€	76 M€	69 M€	70 M€



La conception d'une infrastructure routière est un processus long et complexe qui intègre différentes phases d'études mais aussi des procédures réglementaires et des temps de concertation. De nombreuses étapes sont donc incontournables pour passer de l'idée à la concrétisation effective du projet. La première d'entre elles est la réalisation du bilan de la concertation qui constituera un véritable outil d'aide à la décision pour le Département concernant le choix du tracé et orientera ainsi les phases d'études à venir.

1 LES SUITES DE LA CONCERTATION

Au-delà de l'information des populations, la concertation doit venir nourrir les réflexions du Département du Pas-de-Calais concernant la variante de tracé à retenir pour l'aménagement de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel.

Tous les avis émis, que ce soit lors des réunions publiques ou à travers les différents outils d'expression mis à disposition, seront donc analysés pour permettre au Département d'établir le bilan de la concertation. Ce document fera notamment la synthèse thématique des observations et suggestions formulées sur le projet.

Il sera rendu public d'ici fin 2016 après délibération de la commission permanente, et sera notamment consultable sur le site internet du Département.

Après présentation de ce bilan en Comité de Pilotage réunissant les présidents de communautés de communes, les Conseillers Départementaux, les Maires, les chambres consulaires (CCI, Chambre d'Agriculture), Nord Nature, le Département fera le choix du fuseau retenu.

2 LES PROCHAINES PHASES D'ÉTUDE ET DE PROCÉDURE

2.1. Des études complémentaires pour affiner le projet et limiter ses impacts

La variante retenue par le Département fera l'objet d'études techniques approfondies pour fixer plus précisément les caractéristiques de l'aménagement.

En parallèle, une étude d'impact sera réalisée pour évaluer les effets, positifs ou négatifs, du projet sur l'environnement, les paysages, le milieu humain... Elle précisera également les mesures et solutions envisagées pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives. Le dossier d'étude d'impact fera l'objet d'un avis de l'autorité environnementale puis sera présenté lors de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. A noter qu'une étude spécifique sera réalisée sur les impacts du projet sur le fonctionnement des exploitations agricoles.

Conformément à la réglementation, **un dossier spécifique concernant les mesures prises pour la préservation de la ressource en eau et des milieux aquatiques sera également constitué.** Il s'agit d'éviter toute pollution des eaux et d'assurer la « transparence hydraulique » de l'infrastructure : celle-ci ne doit pas faire obstacle aux mouvements des eaux.

2.2. Une enquête publique pour valider l'utilité du projet et envisager sa concrétisation

Durant l'enquête publique envisagée au plus tôt au cours du second semestre 2017, un dossier complet de présentation du projet est mis à disposition de tous. Chacun peut alors s'exprimer sur l'utilité de l'opération. La procédure d'enquête publique est menée par un commissaire enquêteur indépendant, désigné par le tribunal administratif. Au terme de la procédure, le commissaire enquêteur transmet au Département son avis et ses conclusions motivées quant à l'utilité du projet. Si l'avis est favorable, le préfet représentant l'Etat peut alors déclarer le projet d'utilité publique. Il s'agit d'un acte officiel qui marque le départ de la phase opérationnelle de réalisation.

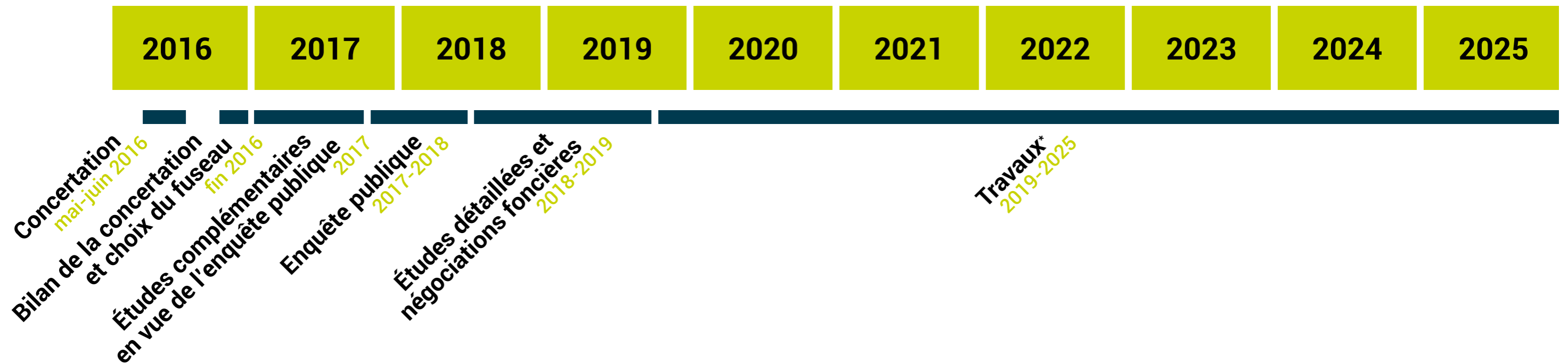
Suite à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et en vue de la réalisation des travaux, des études détaillées seront lancées et les procédures d'acquisitions foncières seront engagées. Une enquête parcellaire sera alors organisée pour déterminer avec précision les parcelles à acquérir et identifier leurs propriétaires. Par la suite, le Département entamera des discussions avec les propriétaires afin de rechercher en priorité un accord amiable sur le prix et les conditions d'acquisitions de leurs biens.

Dans le cas d'une réorganisation de certaines exploitations, une procédure d'aménagement foncier ou d'échange amiables pourra être mise en œuvre. Ce type de procédure pourra permettre le renforcement et la pérennisation optimale des exploitations agricoles en améliorant la cohésion du parcellaire et la desserte des parcelles.

Les travaux quant à eux, seront précédés par la réalisation de l'archéologie préventive, ils pourront démarrer au plus tôt en 2019, en fonction du déroulé des étapes précédentes.



3 PLANNING PRÉVISIONNEL



*au plus tôt

COMPTE-RENDU DU COMITÉ DE PILOTAGE DU 13 NOVEMBRE 2015

COMPTE RENDU COPIL du 13 novembre 2015

Objet : RD 939 – Liaison AUBIGNY-EN-ARTOIS/LIGNY-SAINT-FLOCHEL

Présents :

- Monsieur Jean-Claude DISSAUX, Vice-Président du Conseil départemental
- Monsieur Jean-Claude LEROY, Sénateur du Pas-de-Calais – Président de la 4^{ème} Commission « Equiper durablement le Pas-de-Calais »
- Madame Maryse DELASSUS, Conseillère départementale - Canton d'Avesnes Le Comte
- Monsieur Claude BACHELET, Conseiller départemental – Canton de Saint-Pol sur Ternois
- Monsieur Raymond WACHEUX, Maire de Chelers
- Monsieur Jacques DENEUX, Maire de Mingoval
- Monsieur Alain HUGOT, Maire de Béthonsart
- Monsieur Jean-Marc CUVILLIER, Adjoint au maire de Béthonsart
- Madame Nadine BRUNET, Maire de Marquay
- Monsieur Guillaume LAIGLE, Adjoint au Maire de Marquay
- Monsieur Jean-Michel DESAILLY, Maire d'Aubigny-en-Artois
- Monsieur Daniel LESOING, adjoint au maire d'Hervaville
- Monsieur Jean-Luc GALLEE, Maire de Savy-Berlette
- Monsieur Francis COQUELLE, 1^{er} Adjoint au Maire de Savy-Berlette
- Monsieur Alain BAILLEUL, Maire de Tilloy-les-Hervaville
- Monsieur Jean-Jacques THELLIER, Maire de Berles-Monchel
- Monsieur Christophe BOUTIN, Adjoint au Maire de Penin
- Monsieur Gilbert DARTOIS, Maire de Tincques
- Monsieur Louis LAMBERT, Maire de Villers Brulin
- Monsieur Ange-Marie VIART, adjoint au Maire de Bailleul aux Cornailles
- Monsieur Paul HAUTTECOEUR, adjoint au Maire de Bailleul aux Cornailles
- Monsieur Damien MONTEL, Maire d'Averdoingt
- Monsieur Jean-Marie CRETEL, Maire de Ligny-Saint-Flochel
- Monsieur Pierre GUILLEMANT, Président de la Communauté de Communes de l'Atrébatie
- Monsieur Marc BRIDOUX, Président de la Communauté de Communes des Vertes Collines du Saint-Polois
- Monsieur Pierre HANNEBIQUE, Chambre d'Agriculture de la Région Nord-Pas-de-Calais,
- Monsieur Hubert BRISSET, Chambre d'Agriculture de la Région Nord-Pas-de-Calais,
- Madame Anne NICOLAS, Chambre d'Agriculture de la Région Nord-Pas-de-Calais,
- Monsieur Laurent CANEL de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Artois
- Madame Blanche CASTELAIN, Vice-présidente de la Fédération Nord Nature Environnement
- Monsieur Gérard FOUQUE, Chargé de Mission Cabinet du Président
- Monsieur Renaud DACHY, Directeur de la Modernisation du Réseau Routier
- Monsieur Patrick DELCOURT, Directeur de la Maison du Département Développement Local du ternois
- Monsieur Julien REMERAND, Directeur de la Maison du Département Aménagement Durable du Ternois
- Monsieur Jean-Jacques PENE, Maison du Département Aménagement Durable du Ternois
- Monsieur Matthieu BIELFELD, Chef du Service des Grands Projets Routiers Centre
- Monsieur Frédéric WATTEL, Bureau des Etudes Centre
- Monsieur Arnaud PARMENTIER, Chef du Bureau des Etudes Centre

Absents excusés :

- Monsieur Michel PETIT, Conseiller départemental Canton d'Avesnes-le-Comte – Maire de Berles-au-Bois – Mairie de Berles-au-Bois
- Madame Ginette BEUGNET, Conseillère départementale
- Monsieur Vincent MOTYKA, Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
- Monsieur Jean-Michel LEFEBVRE, Maire de Roëllecourt – Mairie de Roëllecourt
- Monsieur Maurice SOYEZ, Maire de Bailleul-aux-Cornailles
- Monsieur Michel ACCART, Maire d'Hervaville
- Monsieur Christian THILLIEZ, Maire de Penin
- Monsieur Jean-Bernard BAYARD, Président de la Chambre d'Agriculture de la Région Nord-Pas-de-Calais
- Monsieur Edouard MAGNAVAL, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Artois
- Madame Jacqueline ISTAS, Présidente de la Fédération Nord Nature Environnement

Diffusion : Participants, absents, - M. Olivier PARIS, Chargé de Mission Cabinet du Président

M. Jean-Claude DISSAUX, demande si les participants ont bien reçu le compte-rendu du COPIL du 15 juin 2015 et s'ils ont des remarques ou observations à formuler. Aucune remarque n'est formulée. Le compte-rendu est donc approuvé.

M. DISSAUX rappelle l'objet de ce COPIL. Il s'agit de présenter l'ensemble des variantes issues des études d'enjeux, des interviews des acteurs du territoire et des réunions de travail avec les acteurs du territoire et de présenter une première analyse comparative de l'ensemble de ces variantes. Il est important de préciser que ce COPIL n'aura pas pour objectif de retenir un tracé mais bien de faire un retour sur les études et d'aborder le calendrier à venir avec notamment la concertation vers le grand public.

Présentation de la section 1 – Ligny-St Flochel – Averdoingt – Marquay – Bailleul-aux-Cornailles :

M. CRETEL, Maire de Ligny, indique que selon lui, la solution 0^E est la meilleure solution.
M. HANNEBIQUE de la Chambre d'Agriculture ajoute que permettre l'accès à Ligny et à Bailleul ainsi que les traversées de la RD939 à ces deux endroits est tout à fait judicieux.
M. BRIDOUX, Président de la Communauté de Communes des Vertes Collines du St Polois, précise qu'au regard du tableau d'analyse comparative présenté, la solution 0E a l'avantage de faire économiser 2 M€.

Présentation section 2 – Tincques - Aubigny-en-Artois :

Mme CASTELAIN, Vice Présidente de la Fédération Nord Nature Environnement, demande le nombre de maisons potentiellement à exproprier sur chaque solution : Variante 0=14 maisons et 8 commerces, variante 0bis=7 habitations et 2 commerces, variante 1A=3 habitations, variante 1B=3 habitations.

M. DESAILLY, Maire d'Aubigny-en-Artois, indique que les variantes 0 et 0bis sont, selon lui, difficilement concevables pour Savy-Berlette et Berles-Monchel. Il estime que ces variantes vont générer une levée de boucliers de la population. Le Département ne peut effectivement pas gérer les nuisances dans les jardins. Les maisons près de la RD939 à 2x2 voies deviendraient invendables. Il est partisan d'un itinéraire médian partant du RD74 (futur giratoire de la section Etrun-Aubigny) en déviation et ensuite trouver un itinéraire passant par la RD939 à Vandelicourt. Cette situation médiane permettrait de limiter l'impact agricole mais aussi le développement des communes.

M. THELLIER, Maire de Berles est contre les fuseaux 1A et 1B, qui passent dans Berles et demande que les autres fuseaux fassent l'objet d'études approfondies.

M. GALLEE, Maire de Savy, reconnaît que les nuisances sonores de la RD939 existent déjà actuellement. Néanmoins, la solution en aménagement sur place avec écrans antibruit reste délicate à mettre en œuvre. Par ailleurs, pour ce qui concerne l'impact sur l'activité économique (notamment Chambord et Station service Total), il indique que les élus sont régulièrement interrogés par les commerçants sur leur accessibilité après aménagement à 2x2 voies de la RD939.

Le Département répond que créer un accès à la station TOTAL ne paraît pas possible pour la variante 0. Celui-ci se situerait en courbe, ce qui n'est pas acceptable pour des questions de sécurité. Pour les variantes déviation de l'actuelle RD939, ce type de commerce ne bénéficierait plus du passage. Il est suggéré que les services départementaux accompagnent ces commerces pour une relocalisation sur un secteur plus adéquat.

Pour le cas du Chambord, si une variante déviation est retenue, un accès depuis le giratoire d'Aubigny est envisageable. Si une variante aménagement sur place est retenue, alors un accès par une contre-allée peut permettre sa desserte.

Pour M. LEROY, Président de la 4^e commission du Département du Pas de Calais, une déviation aura nécessairement un impact sur l'activité économique locale.

M. GUILLEMANT, Président de la Communauté de Communes de l'Atrébatie, préconise une réimplantation économique pour les activités impactées. Pour l'activité agricole, il est favorable à une approche globale et non sectorielle, afin de limiter les impacts individuels. Pour les enjeux environnementaux, notamment sur le bâti et les zones humides (Scarpe), il souhaite que des solutions originales soient mises en œuvre pour le passage au niveau de Savy et Berles. Le rond-point de Vandelicourt est une solution intéressante pour le territoire.

M. DISSAUX précise que des études environnementales poussées seront réalisées afin d'étudier les impacts du projet sur le territoire.

M. LEROY pose la question du devenir du secteur Aubigny-Atrébatie, un secteur agricole et résidentiel qui se développe. Il conviendra de trouver un compromis. Le coût des variantes étudiées reste équivalent pour chacune d'elle. Même si leur montant est important, cela reste réalisable. Le choix sera fait par le Département après une concertation qui se veut la plus large possible.

M. GUILLEMANT précise que cette opération est bien inscrite au PLUi de l'Atrébatie. L'Atrébatie est un territoire rural mais près de la ville. Ce projet permet de défendre la ruralité mais à proximité de la ville.

Pour M. HANNEBIQUE, de la Chambre d'Agriculture, cette route est la route du travail et des échanges économiques, mais aussi de l'activité économique agricole (cette route ne sert pas qu'aux vacances et aux week-ends). Les giratoires qui y seront implantés permettront les traversées de cette infrastructure également pour l'activité agricole. La Chambre d'Agriculture et le monde agricole peuvent comprendre la levée de boucliers que pourrait provoquer l'annonce d'une traversée de zone urbaine pour ce projet, mais il existe des exemples de zones urbaines pour ce genre d'infrastructure, cela est donc possible. Si les déviations vont effectivement permettre la réutilisation par le monde agricole de l'ex-RD939, les secteurs compris entre la déviation et l'ancienne RD939 pourraient voir un développement urbain et de zones d'activités, ce qui serait vécu comme une double peine pour le monde agricole en termes de prélèvement de surface.

Le Département répond à cela que le PLUi doit permettre de cibler ce développement urbain afin de permettre un développement respectueux de l'activité agricole dans ce secteur.

M. HANNEBIQUE précise que tout le monde est d'accord pour dévier la RD939 au niveau de Tincques, y compris le monde agricole.

M. DISSAUX répond que le Département en prend acte.

M. BRISSET, élu de la Chambre d'Agriculture, indique que la population riveraine de la RD939 connaît déjà les nuisances et l'impact sur le coût de leur foncier. L'aménagement de la RD939 sur place peut contribuer à améliorer leurs conditions de vie (amélioration de leur accès depuis la RD939, diminution des nuisances sonores avec les mesures compensatoires...).

Pour M. DESSAILLY, il faudrait demander l'avis des gens confrontés à la présence de murs antibruit juste devant leur façade. Il doute que cela leur convienne et qu'ils soient d'accord avec cette analyse.

M. GALLEE indique que la limitation des surfaces à prélever chez les agriculteurs peut passer par des surfaces de compensation comme cela a été mentionné lors de précédentes réunions.

Le Département répond à cette remarque que des Commissions Communales d'Aménagement Foncier seront mises en place pour se prononcer sur un éventuel aménagement foncier. De plus, il est envisageable dès à présent de pouvoir étudier la mise en place de réserves foncières. Le Département examinera cette possibilité.

M. BAILLEUL, Maire de Tilloy les Hermaville, demande pourquoi la variante 2B longue n'apparaît pas sur le plan global des variantes.

Le Département répond que ce tracé sera retiré et que la 2B présentée sera celle qui longe le chemin agricole.

M. BRISSET intervient en tant que représentant de la coopérative OPALIN. Les convois empruntent la RD939 (cette activité est soumise à une compétition mondiale, les coûts de production restent faibles et compétitifs car les convois se font avec les engins agricoles). Il demande que le tronçon qui est actuellement en cours de réalisation, Etrun-Aubigny soit mis à 90km/h et ce afin de permettre la cohabitation entre VL, PL et engins agricoles.

Le Département indique qu'une étude précise sera menée sur le tronçon Aubigny-Ligny, pour examiner en fonction des différentes variantes, la meilleure façon de prendre en charge les véhicules agricoles sur le réseau routier, dans un objectif de sécurité routière. Pour le tronçon Etrun-Aubigny, le tracé de substitution envisagé dans l'enquête publique passe bien par Hermaville et non pas par la chaussée Brunehaut. Ce sujet devrait être abordé dans le cadre des CCAF. Il est demandé à OPALIN si un autre mode d'approvisionnement est envisagé.

Selon M. BRISSET, des réflexions sont malgré tout menées pour un autre mode d'approvisionnement. Cependant, l'approvisionnement actuel reste très pratique pour les agriculteurs et ce système est économiquement viable. M. BRISSET tient à ajouter que les CCAF ne sont pas du tout adaptées pour aborder le sujet de la circulation des engins approvisionnant OPALIN.

M. HANNEBIQUE, précise que la desserte agricole peut trouver une issue favorable dans le cadre de l'aménagement foncier. Celle-ci représentera malgré tout un coût non négligeable.

Le Département rappelle que ce surcoût sera à imputer dans le cadre de l'aménagement foncier, il représente celui de la sécurité routière.

En conclusion, le Département prend acte de l'ensemble des remarques qui seront intégrées au dossier de concertation définitif, qui présentera chacune des variantes avec ses avantages et inconvénients. La concertation se déroulera selon le calendrier suivant :

- Réalisation du dossier de concertation pour mars 2016
- Mise à disposition du dossier dans les mairies et dans l'espace dédié sur le site internet du département : avril à mai 2016
- 3 réunions publiques pendant cette période
- Présentation du bilan de concertation au COPIL et à la population : été 2016

COMPTE-RENDU DU COMITÉ DE PILOTAGE DU 15 JUIN 2015

COMPTE RENDU COPIL du 15 juin 2015

Objet : RD 939 – Liaison AUBIGNY-EN-ARTOIS/LIGNY-SAINT-FLOCHEL

Présents :

- Monsieur Jean-Claude LEROY, Sénateur du Pas-de-Calais – Président de la 4^{ème} Commission « Equiper durablement le Pas-de-Calais »
- Monsieur Jean-Claude DISSAUX, Vice Président du Conseil départemental – Maire d'Aire-sur-la-Lys
Canton de SAINT-POL-SUR-TERNOISE
- Madame Ginette BEUGNET, Conseillère départementale
Canton d'AVESNES-LE-COMTE
- Madame Maryse DELASSUS, Conseillère départementale
- Monsieur Raymond WACHEUX, Maire de Chelers – Mairie de Chelers
- Monsieur Jacques DENEUX, Maire de Mingoal – Mairie de Mingoal
- Monsieur Louis LAMBERT, Maire de Villers-Brulin – Mairie de Villers-Brulin
- Monsieur Alain HUGOT, Maire de Béthonsart – Mairie de Béthonsart
- Monsieur Pierre-Yves DE LAMARLIERE
- Madame Nadine BRUNET, Maire de Marquay – Mairie de Marquay
Représentée par, Messieurs Claude LAIGLE et Guillaume LAIGLE Adjoint au Maire de Marquay
- Monsieur Jean-Michel LEFEBVRE, Maire de Roëllecourt – Mairie de Roëllecourt
- Monsieur Jean-Michel DESAILLY, Maire d'Aubigny-en-Artois – Mairie d'Aubigny-en-Artois
- Monsieur Michel ACCART, Maire d'Hermaville – Mairie d'Hermaville
Représenté par Monsieur Christian CUVILLIER, Adjoint au Maire d'Hermaville
- Monsieur Jean-Luc GALLEE, Maire de Savy-Berlette - Mairie de Savy-Berlette
- Monsieur Francis COQUELLE, Adjoint au Maire de Savy-Berlette
- Monsieur Alain BAILLEUL, Maire de Tilloy-les-Hermaville – Mairie de Tilloy-les-Hermaville
- Monsieur Jean-Jacques THELLIER, Maire de Berles-Monchel – Mairie de Berles-Monchel
- Monsieur Hubert MORREEL, Secrétaire Mairie de Berles-Monchel
- Monsieur Christian THILLIEZ, Maire de Penin – Mairie de Penin
- Monsieur Christophe BOUTIN, Adjoint au Maire de Penin
- Monsieur Gilbert DARTOIS, Maire de Tincques – Mairie de Tincques
Représenté par Monsieur André BOUCHIND'HOMME, Adjoint au Maire de Tincques
- Monsieur Maurice SOYEZ, Maire de Bailleul-aux-Cornailles – Mairie de Bailleul-aux-Cornailles
- Monsieur Damien MONTEL, Maire d'Averdoingt – Mairie d'Averdoingt
- Monsieur Jean-Marie CRETEL, Maire de Ligny-Saint-Flochel – Mairie de Ligny-Saint-Flochel
- Monsieur Pierre GUILLEMANT, Président de la Communauté de Communes de l'Atrébatie –
Maire de Magnicourt-en-Comté
- Monsieur Henri DEBEAUMONT, Vice-président de la Communauté de Communes de l'Atrébatie
- Monsieur Arnaud CURDY, Directeur Général des Services de la Communauté de Communes de l'Atrébatie
- Monsieur Jean-Bernard BAYARD, Président de la Chambre d'Agriculture de la Région Nord-Pas-de-Calais
Représenté par, Monsieur Pierre HANNEBIQUE et Madame Anne NICOLAS, de la
Chambre d'Agriculture de la Région Nord-Pas-de-Calais,
- Monsieur Edouard MAGNAVAL, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Artois
Représenté par, Monsieur Laurent CANEL de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Artois
- Madame Jacqueline ISTAS, Présidente de la Fédération Nord Nature Environnement
Représentée par, Madame Blanche CASTELAIN, Vice-présidente de la Fédération Nord Nature Environnement
- Monsieur Gérard FOUQUE, Chargé de Mission Cabinet du Président
- Monsieur Jean-Luc DEHUYSSER, Directeur du Pôle Aménagement Durable
- Monsieur Renaud DACHY, Directeur de la Modernisation du Réseau Routier
- Monsieur Patrick DELCOURT, Directeur de la Maison du Département du Développement Local
- Monsieur Jean-Marc DUMORTIER, Directeur de Maison du Département Aménagement Durable
- Monsieur Matthieu BIELFELD, Chef du Service des Grands Projets Routiers Centre

- Monsieur Frédéric WATTEL, Bureau des Etudes Centre
- Mademoiselle Amandine ROBETTE, Stagiaire Ecole

Absents excusés :

- Canton de SAINT-POL-SUR-TERNOISE
- Monsieur Claude BACHELET, Conseiller départemental – Maire de Croisette – Mairie de Croisette
Canton d'AVESNES-LE-COMTE
- Monsieur Michel PETIT, Conseiller départemental – Maire de Berles-au-Bois – Mairie de Berles-au-Bois
- Monsieur Marc BRIDOUX, Président de la Communauté de Communes des Vertes Collines du Saint-Polois – Maire de Hautecloque
- Monsieur Vincent MOTYKA, Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

Diffusion : Participants, absents

Après le rappel des conclusions de la réunion du 04 septembre 2014, Le Département présente les enjeux et besoins du territoire issus des interviews des différents acteurs. Monsieur DESAILLY revient sur le projet de réalisation d'un giratoire au droit du carrefour RD75/RD93. Il met l'accent sur la nécessité de cet aménagement au droit de ce carrefour très accidentogène en l'incluant dans un ensemble d'aménagement de sécurité de la commune d'Aubigny-en-Artois. Pour le Département, celui-ci s'inscrit également dans une réponse globale de sécurité et n'est pas incompatible avec les fuseaux de tracé proposé. Le présent COPIL est informé que la réalisation de cet aménagement sera soumise à l'avis de la 4^{ème} commission de juillet.

Le Département présente ensuite le préprogramme de l'opération puis les fuseaux de tracé qui sont proposés à l'étude.

Monsieur DISSAUX lance ensuite le débat au regard des différents fuseaux proposés en précisant bien que le but du présent COPIL est avant tout d'être à l'écoute des acteurs du territoire en restant ouvert à toute proposition de fuseau.

Au regard des enjeux du territoire très focalisés au nord de la vallée de la Scarpe (urbanisation, zone de protection des captages d'eau potable), l'ensemble des élus présents s'accorde sur le fait de ne pas voir étudié un fuseau nord.

De même, l'ensemble des membres du COPIL acte de ne pas étudier la variante 2C (Déviation longue sous le parc éolien de Tincques), en raison de son impact agricole fort, de sa proximité avec la commune et du futur captage d'eau potable de Penin.

Monsieur DESAILLY se montre davantage favorable à un fuseau partant du RD74.

Monsieur DE LAMARLIERE propose un fuseau reprenant la RD939 actuelle d'Aubigny-en-Artois à Béthencourt et de passer au sud de Tincques pour revenir sur la 2x2 au niveau d'Averdoingt. Il s'agit en fait d'un mixte des fuseaux 0 (en place) et 1 (déviations courtes).

Monsieur THELLIER émet des réserves sur la variante 1B (déviation courte depuis la RD74) dont les points négatifs sont l'emprise foncière et agricole, ainsi qu'un passage dans la vallée de la Scarpe pas anodin.

Le Département précise que les fuseaux seront étudiés par tronçon en fonction de critères communs et que des assemblages entre variantes pourront par conséquent être réalisés.

Monsieur THELLIER nous fait part d'un souhait des agriculteurs de voir la future liaison mise à 90 km/h et permettre la circulation des engins agricoles.

Monsieur DACHY rappelle le caractère structurant de l'aménagement et notamment la typologie 2x2 voies limité à 110 km/h.

Monsieur HANNEBIQUE demande à ce que soit bien étudiée la variante « sur place » en prenant en compte l'ensemble des moyens disponible de nos jours pour atténuer les nuisances d'une 2x2. (Ecrans acoustiques...) La Chambre d'Agriculture ne s'oppose pas à la réalisation de la liaison Aubigny-Ligny, mais il faut que les espaces agricoles soient préservés.

COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DE CONCERTATION DU 4 SEPTEMBRE 2014

C'est d'ailleurs dans cette optique qu'est également acté le retrait de la partie de fuseau commune 1A et 1B situé au nord de la RD939 au droit de Berles-Monchel. Il lui sera préféré un aménagement sur place.

Le Département présente ensuite la proposition de concertation grand public (Réalisation d'un dossier pour mise à disposition en mairie, réalisation d'un site internet dédié, réunions de concertation publiques et retour)
Cette proposition est très bien accueillie par l'ensemble des membres présents.

Monsieur HANNEBIQUE souhaite que le monde agricole soit rencontré avant les réunions. Monsieur DISSAUX prend acte et proposera 1 réunion en Chambre d'Agriculture avant les 3 réunions de secteur d'études :

- Aubigny-en-Artois, Savy-Berlette, Berles-Monchel...
- Tincques, Penin, Bethencourt...
- Averdoint, Bailleul-aux-Cornailles, Ligny-Saint-Flochel, Marquay...

Monsieur DE LAMARLIERE souhaite que l'activité agricole soit également bien prise en compte lors de la phase de travaux notamment la mise en place de chemins connexes.

Monsieur LEROY reprend le poids très important de l'agro-alimentaire au sein du territoire et précise que cette filière a besoin d'une infrastructure nécessaire au maintien et au développement des grandes entreprises présentes (Bonduelle, Opalin...).

L'axe RD939 doit être vu comme un lien économique fort vers notamment la plateforme multimodal de Marquion en plein développement. Monsieur LEROY engage également l'ensemble des participants à ne pas perdre de temps afin de trouver au plus tôt un bon tracé de compromis.

Monsieur GUILLEMANT parle d'opportunité, qu'il faut saisir sans perdre de temps, pour le développement du territoire et des activités présentes ou futures. La communauté de communes de l'Atrébatie s'associera à la concertation.

Monsieur THELLIER demande si des réunions pourront être organisées indépendamment des rendez-vous ci-dessus, pour les communes traversées. Monsieur DISSAUX répond favorablement à cette demande.

L'ensemble des participants adhère à la démarche de concertation proposée.

Le calendrier proposé par Le Département est :

- 1) Jusqu'à Octobre 2015 : Etudes des fuseaux.
- 2) Novembre 2015 : COPIL - Présentation du dossier de concertation et de l'étude des fuseaux.
- 3) Concertation Publique début 2016.
- 4) Mi 2016 : COPIL – Analyse des observations et présentation du choix du fuseau.

EN CONCLUSION, l'ensemble des participants a conscience de la nécessité d'un aménagement de la section Aubigny-en-Artois Ligny-Saint-Flochel qui s'inscrit dans l'itinéraire ARRAS MONTREUIL.
Les fuseaux proposés en études (0, 1A, 1B, 2A, 2B), le mode de concertation ainsi que le calendrier présenté sont validés.

COMPTE RENDU Réunion de concertation le 4 septembre 2014

Objet : RD 939 – Liaison AUBIGNY-EN-ARTOIS – LIGNY-SAINT-FLOCHEL

Présents :

Monsieur Jean-Claude LEROY,	Sénateur du Pas-de-Calais
Monsieur Alain MEQUIGNON,	Président de la Commission PIM, Maire de FAUQUEMBERGUES
Monsieur Jean-Michel DESAILLY,	Conseiller Général, Maire d'AUBIGNY-EN-ARTOIS
Monsieur Maurice LOUF,	Conseiller Général, Maire de SAINT-POL-SUR-TERNOISE
Monsieur Jean-Luc GALLEE,	Maire de SAVY-BERLETTE
Monsieur Jean-Jacques THELLIER,	Maire de BERLES-MONCHEL
Monsieur Christian THILLIEZ,	Maire de PENIN
Monsieur Christophe BOUTIN,	Adjoint au Maire de PENIN
Monsieur Gilbert DARTOIS,	Maire de TINCQUES
Monsieur Jacques THELLIER,	Adjoint au Maire de TINCQUES
Monsieur Maurice SOYEZ,	Maire de BAILLEUL-AUX-CORNAILLES
Monsieur Jérôme HELLIO,	Adjoint au Maire de LIGNY-SAINT-FLOCHEL
Monsieur Pierre GUILLEMANT,	Président de la Communauté de Communes de l'Atrébatie, Maire de MAGNICOURT-EN-COMTE
Monsieur Arnaud CURDY,	Communauté de Communes de l'Atrébatie
Madame Anne NICOLAS,	Chambre d'Agriculture de la Région Nord-Pas-de-Calais, Service Aménagement
Monsieur Pierre HANNEBIQUE,	Chambre d'Agriculture de la Région Nord-Pas-de-Calais
Monsieur Laurent CANEL,	Chambre de Commerce de d'Industrie de l'Artois
Madame Laurence HUCLIER,	Fédération Nord Nature Environnement
Monsieur Jean-Marc DUMORTIER,	Maison du Département Aménagement Durable du Ternois
Monsieur Patrick DELCOURT,	Maison du Département du Développement Local du Ternois
Monsieur Renaud DACHY,	Direction de la Modernisation du Réseau Routier
Monsieur Matthieu BIELFELD,	Service des Grands Projets Routiers Centre
Monsieur Arnaud PARMENTIER,	Bureau des Etudes Centre
Monsieur Frédéric WATTEL,	Bureau des Etudes Centre

Absents excusés :

Monsieur Michel ACCART,	Maire d'HERMAVILLE
Monsieur Alain BAILLEUL,	Maire de TILLOY-LES-HERMAVILLE
Monsieur Damien MONTEL,	Maire d'AVERDOINGT
Monsieur Marc BRIDOUX,	Président de la Communauté de Communes des Vertes Collines du Saint-Polois
Monsieur Michel LEBLANC,	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nord – Pas-de-Calais

Diffusion : Participants, absents

Après présentation de la démarche Route Durable par Arnaud PARMENTIER, le schéma d'itinéraire et les premiers éléments d'enjeux du territoire par Mattieu BIELFELD, Monsieur LEROY lance la discussion.

Celui-ci précise en introduction que l'axe RD 939 est un axe primordial pour le développement économique et l'irrigation du territoire et qu'il n'est pas question d'en faire une liaison autoroutière.

Monsieur LEROY reprend les éléments de trafic pendulaire important et précise qu'il ne s'agit pas là de l'unique raison de l'aménagement. Celui-ci s'inscrit également dans une réponse globale de sécurité, de développement du territoire et de cohérence d'itinéraire.

Monsieur LOUF évoque les contacts avec RFF pour le développement de l'axe SAINT-POL-SUR-TERNOISE – MONTREUIL. A ce jour sur la section ARRAS – SAINT-POL-SUR-TERNOISE, il n'est pas prévu de doublement ou de cadencement supplémentaire.

Monsieur DESAILLY fait le constat d'un nouvel accident ce mercredi matin à l'intersection RD74/RD939 entre deux véhicules occasionnant un blessé. Ce qui démontre une nouvelle fois le caractère accidentogène de l'axe RD 939.

Monsieur SOYEZ reprend également cette caractéristique de l'axe en exposant la difficulté des usagers venant de BAILLEUL à s'insérer sur la RD 939 de part des vitesses excessives pratiquées sur ce dernier.

Monsieur DARTOIS fait remarquer que la mise en place de point d'échange en giratoire comme il est prévu sur la future liaison permet de temporiser les vitesses et ainsi sécuriser les traversées. Il prend ainsi l'exemple du giratoire au droit de la RD 77 qui a permis de réduire sensiblement les accidents.

Il fait également remarquer que les échanges sur l'axe Nord Sud de la RD 939 sont en forte augmentation.

Monsieur GUILLEMANT note une augmentation sensible du nombre de poids lourds sur des infrastructures urbaines inadéquates. Il relève l'aspect économique important du Val de Scarpe situé à la croisée entre l'Artois (bassin minier) et la Picardie. Un aspect qui génère de nouveaux flux sur l'axe Nord Sud.

Monsieur GUILLEMANT parle d'opportunité pour le développement du territoire et de chaque commune. Selon lui, la vision à long terme d'évolution doit être inscrite dès que possible dans les différents documents d'urbanisme.

Cette projection permettra également d'anticiper le développement futur du Parc Ecopolis arrivant à saturation.

Messieurs GALLEE et THELLIER parlent d'une seule voie en définissant l'aménagement de la RD 939 comme point de départ d'action pour le développement des communes et surtout des intercommunalités. Ils font le parallèle avec leur commune respective (SAVY et BERLES) séparées actuellement par la RD 939 et mettent en avant la sécurité des déplacements, notamment dans le cadre du RPI et du lycée d'enseignement agricole de SAVY-BERLETTE.

Monsieur HANNEBIQUE (Chambre d'Agriculture) a bien conscience que l'axe est accidentogène et que son aménagement, notamment par déviation de certaines communes, est une nécessité.

Toutefois, il demande à ce que soit minimisé l'impact agricole tant en terme de réalisation qu'en terme de mesures compensatoires. Il souligne le fort caractère agro-alimentaire du territoire et demande qu'une étude agricole incluant les valeurs des exploitations soit menée.

Monsieur BIELFELD reprend les objectifs de la démarche route durable qui intègre un impact agricole minimum avec pour objectif de ne pas reprendre de terres pour les mesures compensatoires.

Monsieur HANNEBIQUE demande à ce que soit maintenue au maximum la future RD 939 sur l'axe actuel.

Monsieur DACHY précise que pour tout projet, il est étudié la solution dite 0 (aménagement sur place) en fonction de critères économiques, environnementaux, sociaux, ...

Monsieur THILLIEZ fait remarquer que le périmètre de protection éloigné du captage de PENIN sera élargi pour se rapprocher du parc éolien de TINCQUES. Cette modification sera reprise lors des interviews futures.

Monsieur DESAILLY reprend les différents usages de la RD 939 (travail, loisirs ...) et insiste sur le lien entre les communes que cet axe représente. Il comprend l'argumentation du monde agricole mais appelle les communes à voir en cet aménagement un potentiel de développement.

Monsieur LEROY rappelle l'importance pour chaque commune d'avoir une vision à long terme de développement.

Monsieur LOUF souhaite que soient bien pris en compte les développements locaux en termes de services. Il souhaite également que soient pris en compte les accès aux parcelles, afin d'éviter la multiplication des chemins de désenclavement.

Monsieur MEQUIGNON précise qu'il s'agira d'établir un projet d'aménagement conjuguant les enjeux d'ensemble et les désirs de chacun. Il s'agit d'établir un tracé de compromis comme le précise Monsieur LEROY.

Monsieur THELLIER interroge le Conseil Général sur le statut après réalisation de la RD 939 actuelle.

Monsieur BIELFELD précise que celui-ci sera fonction de l'aménagement ; en cas d'aménagement en place, il sera réalisé des voies de délestage sinon les communes auront tout loisir de reprendre la voie existante et ainsi se réapproprier les liens intercommunaux.

L'ensemble des participants adhère à la démarche de concertation proposée et Monsieur GUILLEMANT interroge le Conseil Général sur la suite.

Le calendrier donné par Monsieur BIELFELD est :

- 1) Jusqu'à décembre 2014 : interviews des différents acteurs (maires, communautés de communes, chambre d'agriculture, associations, ...)
- 2) Avant les vacances de février 2015 : Mise à jour de la carte des contraintes suite aux interviews et études complémentaires, et proposition de fuseaux à étudier.
- 3) 2^{ème} trimestre 2015 : Présentation des études de fuseaux et analyse comparative pour le choix du tracé.

EN CONCLUSION, l'ensemble des participants a conscience de la nécessité d'un aménagement de la section Aubigny-en-Artois Ligny-Saint-Flochel qui s'inscrit dans l'itinéraire ARRAS MONTREUIL.

Le mode de concertation ainsi que le calendrier présenté sont validés.

Les interviews seront donc réalisées durant les mois d'octobre-novembre avec une synthèse au mois de décembre 2014.

Rendez-vous sera pris pour une réunion avant les vacances de Février 2015 avec les mêmes participants.

