

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

BILAN DE LA CONCERTATION

organisée du 02 mai au 1er juillet 2016



SOMMAIRE

1.	CONTEXTE DE LA CONCERTATION	02
	Une concertation réglementaire	02
	La création d'un Comité de pilotage	02
	L'autorité responsable de la concertation	03
2.	MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION	04
	Le dispositif d'information	04
	Les courriers au COPIL et partenaires institutionnels	04
	Le dossier de concertation	06
	La page internet sur le site du CD 62	07
	Les panneaux d'exposition	08
	Communiqué de presse et retombés presse	09
	Campagne d'affichage	10
	Les moyens d'expression	11
	Les réunions publiques	11
	Les registres de concertation	12
	Les courriels et courriers	12
3.	LE BILAN QUANTITATIF	13
	Les réunions publiques	14
	Les mails et courriers	14
	Les registres	14
4.	LE BILAN QUALITATIF	15
	Remarques générales	15
	L'information	15
	La concertation	15
	L'opportunité du projet et choix des variantes	16
	Le choix de la variante	16
	Analyse thématique des remarques	18
	Expropriation, indemnisation	18
	Sécurité	18
	Desserte locale, circulation	19
	Aménagement	20
	Foncier	21
	Environnement	21
	Développement économique	22
	Coûts de l'opération	22
5.	ÉLÉMENTS DE RÉPONSE DU DÉPARTEMENT	23
	Sur les solutions alternatives issues de la concertation	23
	Sur la modification des variantes 2A et 2B suite au classement du château, du parc et du bois de Berles-Monchel	23
	Sur la circulation des engins agricoles	24
	Sur les variantes 1A et 1B	24
6.	CONCLUSION ET SUITES A DONNER	25
	LES ANNEXES	26
	Liste + courrier d'envoi du dossier de concertation	
	Compte rendu des RP	

1. CONTEXTE DE LA CONCERTATION

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.

Ainsi pour répondre à ces différents enjeux, la Commission Permanente du Département du Pas-de-Calais a validé, lors de sa délibération du 5 octobre 2015, le principe d'un aménagement à terme de la section Arras-Saint Pol en artère interurbaine à 2x2 voies avec carrefours giratoires.

Après une phase de diagnostic et de recherche de tracé, le Département du Pas-de-Calais, maître d'ouvrage du projet, a organisé une concertation publique du 2 Mai au 1er Juillet 2016, portant sur le projet d'aménagement de la liaison Aubigny-en-Artois Ligny-Saint-Flochel.

L'objectif est de permettre au Département de faire un choix de scénario en s'appuyant sur le bilan de la concertation.

→ UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE

La concertation qui s'est déroulée du 02 mai au 1^{er} juillet 2016 a permis 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, la concertation permet de nourrir les réflexions du maître d'ouvrage et constitue un véritable outil d'aide à la décision.

Le présent bilan dressé à l'issue de cette phase de concertation fait état des échanges et des remarques recueillies.

Sur la base de ce bilan, le Département retiendra un fuseau en vue de la poursuite des études et de la réalisation du projet

Rendu public, le bilan de la concertation s'adresse à tous. Il est notamment disponible sur le site internet du département : www.pasdecalais.fr.

→ LA CRÉATION D'UN COMITÉ DE PILOTAGE

Pour assurer le suivi de la phase de dialogue avec les acteurs du territoire, le département a mis en place un **Comité de Pilotage** (COFIL) réunissant les présidents de communautés de communes, les Conseillers Départementaux, les Maires, les chambres consulaires (CCI, Chambre d'Agriculture), Nord Nature.

Suite aux rencontres et interviews des acteurs du territoire ⁽¹⁾ entre octobre 2014 et mars 2015, le Comité de Pilotage s'est réuni une première fois en juin 2015 pour

(1) Les Conseillers Généraux,
les Maires, les présidents des
Communautés de Communes,
les chambres consulaires
(CCI, Chambre d'Agriculture),
l'association Droit Au Vélo,
la DDTM

analyser et synthétiser les enjeux et besoins du territoire. Lors d'une réunion en novembre 2015, il a défini et comparé les fuseaux de tracé soumis à la concertation.

→ L'AUTORITÉ RESPONSABLE DE LA CONCERTATION

La Commission Permanente du Département du 5 octobre 2015 a délibéré pour la mise en œuvre d'une concertation élargie au grand public après avis favorable de la 4^{ème} commission « Equiper durablement le Pas-de-Calais » du 7 septembre 2015.

La concertation vers le grand public s'est faite sous l'autorité du Vice-Président « Voirie départementale, Infrastructures, Transports scolaires et interurbains et mobilité », Monsieur Jean-Claude DISSAUX.

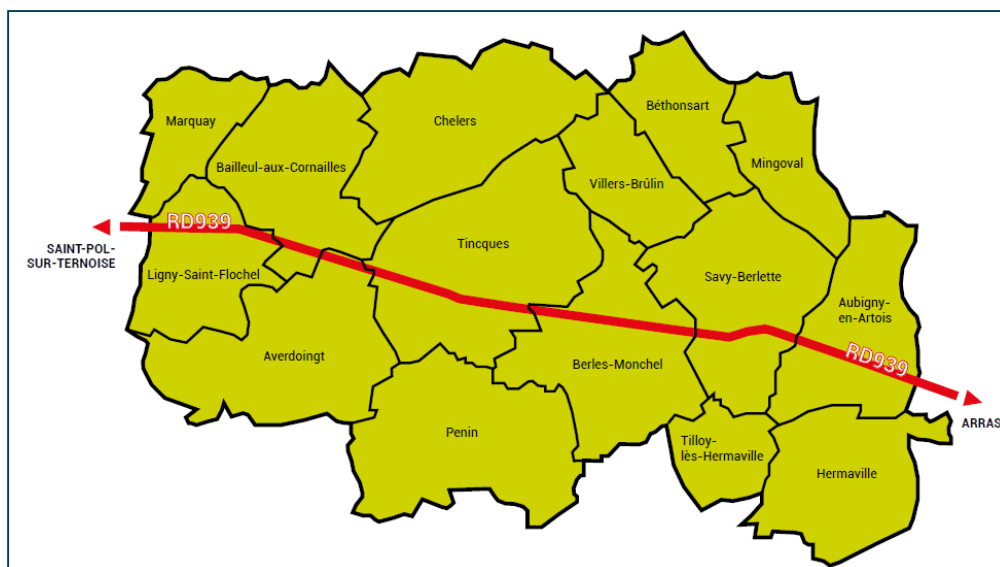
Sa mise en œuvre a été pilotée par la direction de la Modernisation du Réseau Routier représentée par son directeur Renaud DACHY. L'organisation et la conduite de cette concertation a été suivie par le Service des Grands Projets Zone Centre, représenté par Matthieu BIELFELD sur la base des études pilotées par le responsable du bureau d'études de la zone centre Arnaud PARMENTIER, et du chargé d'études Frédéric WATTEL.

2. MISE EN OEUVRE DE LA CONCERTATION

→ LE DISPOSITIF D'INFORMATION

Pour susciter le débat autour du projet et faciliter l'expression des acteurs du territoire, le DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS a déployé sur le territoire de concertation ⁽¹⁾ un large dispositif de mobilisation et d'information sur le projet de mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel ainsi que pour l'organisation de la phase de concertation.

(1) **Communautés de Communes** : de l'Atrébatie, des Vertes Collines du Saint-Polois
Communes : Ligny-Saint-Flochel, Marquay, Averdoint, Bailleul-aux-Cornailles, Chelers, Tincques, Penin, Villers-Brulin, Bethonsart, Savy-Berlette, Berles-Monchel, Mingoal, Aubigny-en-Artois, Hermaville et Tilloy-les-Hermaville



Le territoire de concertation

■ LE COPIL ET PARTENAIRES INSTITUTIONNELS

Un courrier a été envoyé par le Département aux membres du COPIL et aux institutionnels (Préfecture, Conseil Régional, Chambre d'agriculture, Chambre de Commerces et de l'Industrie) pour les informer du démarrage de cette concertation. La trame de celui-ci est la suivante :

« La Commission Permanente du Conseil départemental du Pas-de-Calais a délibéré le 5 octobre 2015 pour approuver le Schéma d'Itinéraire de la RD 939 entre ARRAS et MONTREUIL-SUR-MER pour conforter son rôle d'axe structurant régional. Plusieurs tronçons ont déjà fait l'objet d'aménagements, ou sont en cours de travaux.

L'aménagement du tronçon situé entre AUBIGNY-EN-ARTOIS et LIGNY-SAINT-FLOCHEL, long de 13 km, fait l'objet d'études en vue du choix d'un tracé. Dans ce cadre, et dans un souci d'un renforcement de la parole donnée aux usagers du Département, je vous informe qu'une concertation publique présentant les différents fuseaux de tracé possible se tiendra du 2 mai au 1^{er} juillet prochain.

*Celle-ci prendra la forme d'une mise à disposition du public d'un dossier dans les 15 mairies concernées ainsi qu'au siège des deux communautés de communes dont le territoire est impacté. Ce dossier sera également mis en ligne sur le site internet du Département : **www.pasdecalais.fr** et une exposition sera présentée dans les communes d'AUBIGNY-EN-ARTOIS, TINCQUES, et AVERDOINGT. Chacun pourra apporter ses contributions, que ce soit sur les registres disponibles en mairies et dans les communautés de communes, ou sur l'adresse électronique dédiée : **concertation.RD 939@pasdecalais.fr**.*

Enfin trois réunions publiques sont organisées pour présenter le dossier, à TINCQUES le 17 mai à 18h00 à la salle des fêtes, à AVERDOINGT le 18 mai à 18h00 à la salle multi-activités, à AUBIGNY-EN-ARTOIS le 25 mai à 18h00 à la salle multi-activités.

A l'issue de cette concertation un bilan sera rédigé et rendu public. Celui-ci alimentera la réflexion du Département en vue du choix du fuseau.

Pour compléter votre information, je vous prie de trouver ci-joint un exemplaire du dossier de concertation. »

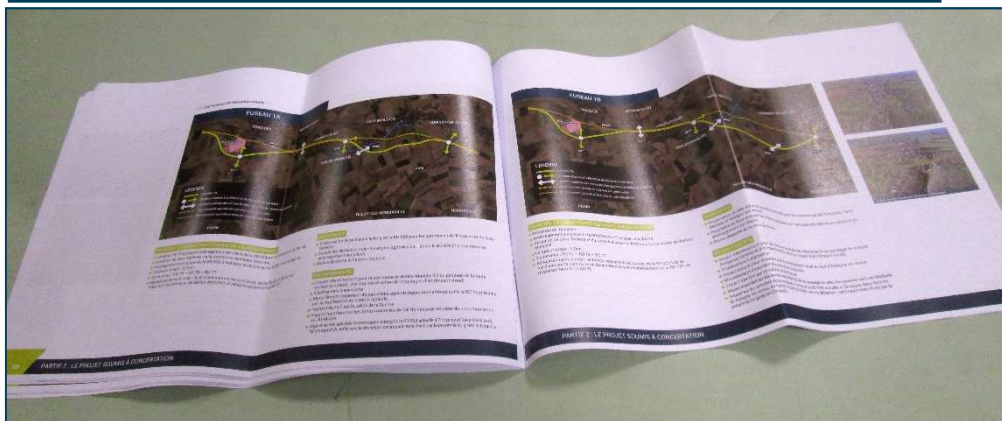
■ LE DOSSIER DE CONCERTATION

Le dossier de concertation est le support d'information le plus complet sur le projet de mise à 2x2 voies de La RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel. Il a pour objectif de fournir à tous un maximum d'informations sur le projet, ses enjeux, les études en cours et les modalités de la concertation. Il permet ainsi de renforcer le niveau de connaissance du projet chez les acteurs du territoire et de faciliter la formulation d'avis par le public.

Ce document a été adressé officiellement aux maires des communes et aux Présidents des Communautés de Communes, puis la version finale a été distribuée le 29 avril 2016 avec le registre de concertation.

Il a ensuite été mis à disposition du public du 02 mai au 1^{er} juillet à l'accueil des 2 communautés de communes et des 15 mairies du territoire concerné, en accompagnement du registre de concertation.

Il était également accessible en ligne et téléchargeable depuis le site internet du département du Pas-de-Calais. Une version répondant aux normes d'accessibilité pour une optimisation de l'accès aux contenus pour tous.



format A3 fermé, 32 pages, impression en 25 exemplaires

■ LA PAGE INTERNET SUR LE SITE DU DÉPARTEMENT

La page dédiée sur le site internet du département **www.pasdecalais.fr** a été mise en ligne le lundi 02 mai 2015, jour d'ouverture de la concertation publique. Elle a été spécialement conçue pour faciliter l'accès à l'information et présenter le projet, les différentes variantes de tracé ainsi que les modalités de la concertation.

A cet effet, l'ensemble des documents d'information sur le projet étaient disponibles sur le site, en téléchargement. Des photomontages montrant l'impact du projet et un film de 4 minutes réalisé par le service communication du département, présentant le contexte de l'opération étaient également consultables et téléchargeables.

Une messagerie dédiée **concertation.RD 939@pasdecalais.fr** était également proposée pour recueillir les observations, remarques, contributions et questions des internautes.

La page dédiée sur le site internet du département

The screenshot shows a web browser displaying the page 'Projet de mise à 2 x 2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel : lancement de la concertation'. The page features a navigation menu with categories like 'Actualités', 'Solidarité et santé', 'Éducation', 'Sports et Loisirs', 'Développement', 'Culture', 'Europe', 'L'institution', and 'Priorité Jeunesse'. The main content area includes a title, a publication date of '26 avril 2016', a photograph of a car on a road, and a detailed text block about the public consultation process. A sidebar on the right contains sections for 'Documents' (listing PDFs for the dossier, public meetings, and a photomontage), 'Articles relatifs', and 'Découvrez en vidéo sur Pas-de-Calais TV'. The footer contains contact information for the Département du Pas-de-Calais, including the address 'Rue Ferdinand Buisson, 62018 ARRAS Cedex 9, FRANCE', phone numbers, and social media links.

LES PANNEAUX D'EXPOSITION

Trois panneaux d'exposition ont permis à la population locale de prendre connaissance des points essentiels du projet. Un premier panneau présentait le contexte de l'opération et les modalités de concertation, les deux autres présentant, via des cartographies et des tableaux comparatifs, l'ensemble des variantes de chaque section.

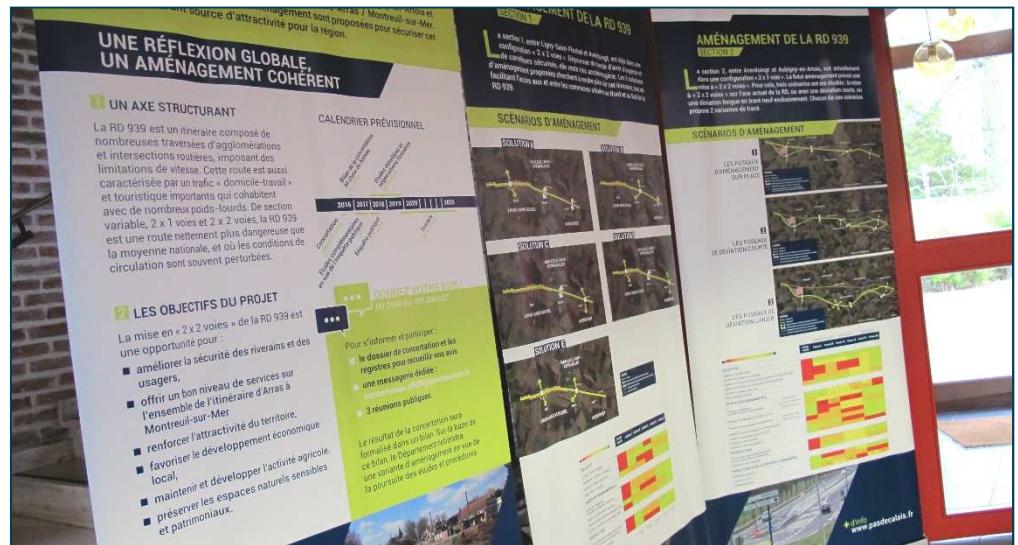
Pour assurer une bonne visibilité au projet et à la concertation, cette exposition a été installée pour toute la durée de la concertation, du 02 mai au 1^{er} juillet, dans trois villes du territoire concerné :

- À la mairie de Tincques (hall d'entrée)
- À la mairie d'Averdoingt (hall d'entrée)
- À la mairie d'Aubigny-en-Artois (hall d'entrée)

L'exposition a également été déployée lors des trois réunions publiques dans ces mêmes villes :

- - à Tincques, le mardi 17 mai 2016 à 18h00,
- - à Averdoingt, le mercredi 18 mai 2016 à 18h00.
- - à Aubigny-en-Artois, le mercredi 25 mai 2016 à 18h00

Pour faciliter l'installation des panneaux dans ces différents lieux, ils ont été imprimés sur des bâches souples et dotés d'un système d'enrouleur mécanique.



format 85x200 cm, impression en 3 jeux
Installation dans le hall de la mairie d'Aubigny-en-Artois



Installation lors de la réunion publique d'Aubigny-en-Artois

COMMUNIQUÉ DE PRESSE / RETOMBÉES PRESSE

Plusieurs actions ont été menées auprès des médias locaux pour annoncer la phase de concertation et les réunions publiques organisées dans ce cadre.

Un communiqué de presse a été diffusé par les services du Département du Pas-de-Calais, avant l'ouverture officielle de la période de concertation.

Ces informations ont été relayées par l'ensemble des partenaires : Communauté de Communes ⁽¹⁾, communes ⁽²⁾ du territoire concerné, chambre d'agriculture et chambre de commerce et d'industrie du Pas-de-Calais.

En complément, la presse locale par l'intermédiaire de La Voix du Nord, L'Abeille de la Ternoise, L'Observateur de l'Arrageois a relayé l'information auprès d'un large public entre avril et mai 2016 avant le lancement de la concertation. Des articles complémentaires sont parus dans ces mêmes médias, ainsi que dans L'avenir de l'Artois et L'Echo du Pas-de-Calais.

Liste des articles parus dans la presse locale entre avril et juin 2016

PUBLICATION LOCALE	Avril	Mai	Juin
Avenir de L'Artois		18/05	01/06
L'Abeille de la Ternoise	16/04, 28/04	11/05, 19/05	02/06
L'écho du Pas-de-Calais			n°161
Observateur de l'Arrageois	27/04	11/05, 18/05	
La Voix du Nord	27/04, 28/04	05/05, 10/05 12/05, 18/05 19/05	09/06 21/06
	5 articles	10 articles	5 articles

L'ABEILLE - 28 Avril 2016

RD 939 : Aubigny et Ligny-saint-Flochel

Lancement de la phase de concertation sur le projet de mise à «2 x 2 voies»

Du lundi 2 mai au vendredi 1^{er} juillet, le Département ouvre une phase de concertation publique sur le projet de mise à «2 x 2 voies» de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel durant laquelle seront présentées les différentes variantes d'aménagement proposées pour sécuriser ce tronçon et ainsi conforter l'axe structurant Arras/Montreuil-sur-Mer.

Pour informer la population et faciliter l'expression des acteurs du territoire, nombreux outils d'information et de mobilisation seront mis à disposition des communes du territoire concerné : Ligny-Saint-Flochel, Marquay, Averdoint, Bailleul-aux-Cornilles, Chélers-Brûlin, Béthonsart, Savy-Berlette, Bertes-Monchel, Mingoval, Aubigny-en-Artois, Hermaville et Tilloy-les-Hermaville, ainsi qu'au siège des communautés de communes de l'Atrébatie à Tincques et des Vertes Collines du Saint-Polois à Saint-Pol-sur-Ternoise.

une exposition présentant électronique dédiée pour recueillir des observations sur le projet, concertation.rd939@pasdecalais.fr.

Des réunions publiques organisées. Trois réunions publiques seront aussi organisées afin d'expliquer les objectifs du projet, de présenter les différentes variantes d'aménagement soumises à la concertation :

- une exposition présentant
- un dossier de concertation sera mis à disposition des communes du territoire concerné
- Ligny-Saint-Flochel, Marquay, Averdoint, Bailleul-aux-Cornilles, Chélers-Brûlin, Béthonsart, Savy-Berlette, Bertes-Monchel, Mingoval, Aubigny-en-Artois, Hermaville et Tilloy-les-Hermaville, ainsi qu'au siège des communautés de communes de l'Atrébatie à Tincques et des Vertes Collines du Saint-Polois à Saint-Pol-sur-Ternoise.

L'OBSERVATEUR DE L'ARRAGEOIS
MERCREDI 27 AVRIL 2016

Ternois

VOTRE AVIS COMPTE POUR LE PROJET DE DÉTOURNEMENT DE LA RD 939

La mise en 2x2 voies de la RD 939 est l'un des projets structurants des prochaines années qui aura une incidence économique, sociale, agricole et résidentielle sur l'évolution du territoire. Afin d'acter le tracé définitif, le département du Pas-de-Calais organise trois réunions publiques dont deux sur le territoire de l'Atrébatie :

- le 17 mai à 18h à la salle des fêtes de Tincques
- le 25 mai à 18h à la salle multi-activités à Aubigny-en-Artois.

L'objectif est d'expliquer l'intérêt de ce projet, de présenter les différents fuseaux proposés entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel et de recueillir votre avis. A l'issue de cette phase d'échange, tous les avis seront pris en compte et une synthèse de la concertation publique sera faite. A partir de ce bilan, le Département choisira une variante d'aménagement en vue de la poursuite des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

LA VOIX DU NORD JEUDI 28 AVRIL 2016 Ternois

Doublément de la RD 939 d'Aubigny à Ligny-Saint-Flochel : donnez votre avis !

C'est un mois de mai décisif, et on l'espère constructif, qui s'annonce pour la RD 939 : lundi sera lancée la phase de concertation sur son projet de mise à «2 x 2 voies» entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel. Décryptage.

PAR ANNE CHATEL
anne.chatel@voixdu-nord.fr

TERNOIS.

1 De quoi est-il question ?
Le projet, c'est celui du doublement de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et jusqu'à la côte, à Montreuil. L'un des axes structurants de l'axe Arras-Montreuil-sur-Mer, il s'agit de sécuriser ce tronçon et ainsi conforter l'axe structurant Arras-Montreuil-sur-Mer.

2 Pour quoi faire ?
Le projet de mise à 2x2 voies de la RD 939 est l'un des projets structurants des prochaines années qui aura une incidence économique, sociale, agricole et résidentielle sur l'évolution du territoire. Afin d'acter le tracé définitif, le département du Pas-de-Calais organise trois réunions publiques dont deux sur le territoire de l'Atrébatie :

- le 17 mai à 18h à la salle des fêtes de Tincques
- le 25 mai à 18h à la salle multi-activités à Aubigny-en-Artois.

L'objectif est d'expliquer l'intérêt de ce projet, de présenter les différents fuseaux proposés entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel et de recueillir votre avis. A l'issue de cette phase d'échange, tous les avis seront pris en compte et une synthèse de la concertation publique sera faite. A partir de ce bilan, le Département choisira une variante d'aménagement en vue de la poursuite des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

3 Comment ?
Plusieurs outils d'information et de mobilisation seront déployés par le conseil départemental à destination des citoyens concernés par ce dossier : une exposition dans les communes concernées. Une concertation sera organisée sur le territoire de l'Atrébatie à Tincques et des Vertes Collines du Saint-Polois à Saint-Pol-sur-Ternoise.

SE MANIFESTER
En dehors des réunions publiques, il sera possible de :

- Consulter le dossier de concertation et déposer un commentaire dans le registre. Ces commentaires sont consultables à Ligny, Marquay, Averdoint, Bailleul-aux-Cornilles, Chélers-Brûlin, Béthonsart, Savy, Bertes-Monchel, Mingoval, Aubigny-en-Artois et Tilloy-les-Hermaville, ainsi que l'équipe de la Vertes Collines du Saint-Polois à Saint-Pol-sur-Ternoise.
- Remplir un mail : concertation.rd939@pasdecalais.fr
- Remplir un formulaire (Département, Institut de Développement Régional de la Modernisation de l'Agriculture, rue Ferdinand Auloy, 42 000 ARRAS) ou en...

Après l'opération d'un carrefour à hauteur d'Aubigny-en-Artois, le doublement des voies est à l'étude. (M. CHATEL - LA VOIX DU NORD)

prévoir pour informer le public, au préalable des acteurs du territoire. Les habitants de Ternois concernés par l'opération de ce axe structurant, sont invités à partager leurs réflexions.

prévoir pour informer le public, au préalable des acteurs du territoire. Les habitants de Ternois concernés par l'opération de ce axe structurant, sont invités à partager leurs réflexions.

prévoir pour informer le public, au préalable des acteurs du territoire. Les habitants de Ternois concernés par l'opération de ce axe structurant, sont invités à partager leurs réflexions.

le début des travaux de doublement de la portion entre Ervin et Aubigny est annoncé.

Articles d'annonce et d'information de la concertation dans la presse locale

CAMPAGNE D’AFFICHAGE

Plusieurs formats d’affiche (affiche A2 et affiche A0) ainsi que le fichier source pour des impressions supplémentaires éventuelles ont été fournis aux 2 Communautés de Communes et aux 15 Communes du territoire concerné, afin de mobiliser la population locale autour de la concertation et des trois réunions publiques organisées pour l’occasion.

De plus, les fichiers source des affiches et flyers ont été transmis aux communes du territoire pour impression et distribution éventuelles.



Affiche format A2 et format A0, impression en 25 exemplaires de chaque
Flyers format A5, fichier fourni aux communes pour impression

→ LES MOYENS D'EXPRESSION

En complément des supports d'information, le Département du Pas-de-Calais a organisé 3 réunions publiques et mis à disposition des registres de concertation ainsi qu'une adresse mail et courrier. Ces différents moyens d'expression ont permis de compiler les contributions des habitants, usagers, élus, association du territoire concerné.

■ LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Trois réunions publiques réparties judicieusement sur le territoire pour tenir compte de son étendue et surtout des deux sections du projet de mise à 2x2 voies de la RD 939, ont été organisées pendant la phase de concertation pour échanger sur l'opération et sur les différentes variantes de tracé et d'aménagement proposées.

- Le **mardi 17 mai 2016** à 18h00 à **Tincques**, à la salle des fêtes
- Le **mercredi 18 mai 2016** à 18h00 à **Averdoingt**, à la salle multi-activités, rue d'en Bas
- Le **mercredi 25 mai 2016** à 18h00 à **Aubigny-en-Artois**, à la salle multi-activités, chemin à l'Eau



Les 3 réunions publiques : Tincques, Averdoingt et Aubigny-en-Artois

Déroulement des réunions publiques

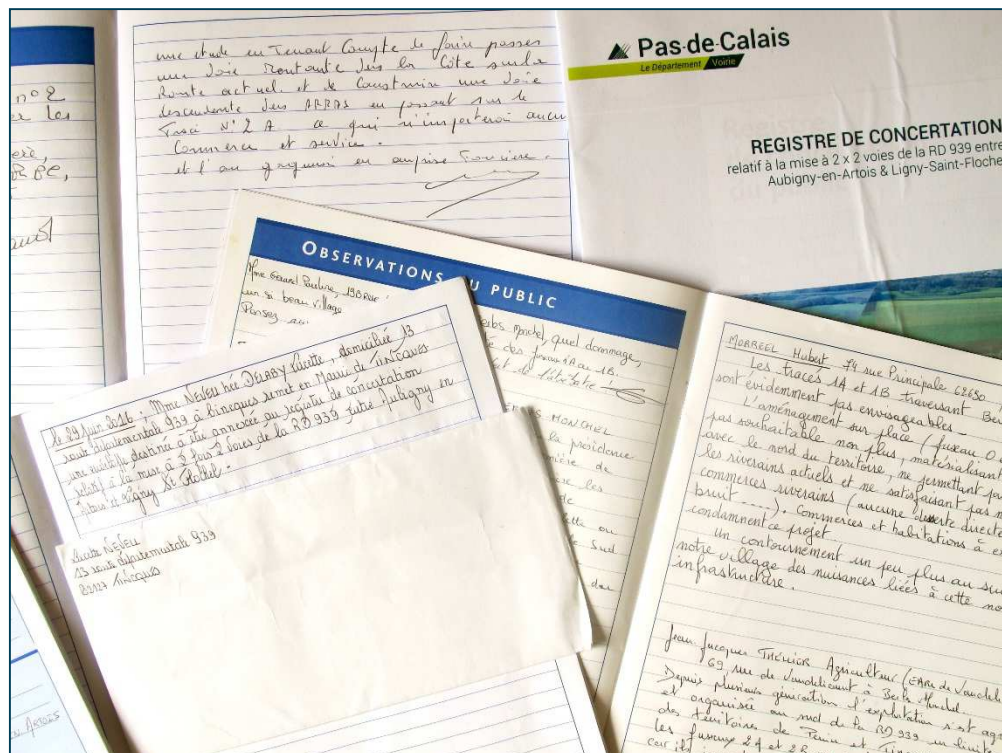
- Introduction du Maire de la ville hôte ou de Jean-Claude DISSAUX, Vice-Président du Conseil Départemental du Pas-de-Calais
- Présentation des intervenants et du déroulement de la soirée par Exalta
- Présentation du projet par Matthieu BIELFELD, responsable du Service Grands Projets Routiers Centre du Département du Pas-de-Calais : *Contexte et caractéristiques du projet, les aménagements proposés, le calendrier prévisionnel, les modalités de concertation*
- Présentation des outils d'information et modalités de la concertation par Exalta
- Animation du temps d'échanges de deux heures environ par Exalta, pour permettre aux participants de poser des questions, d'émettre des suggestions et d'exprimer leur avis sur le projet proposé.

■ LES REGISTRES DE CONCERTATION

Dix-sept registres de concertation ont été mis à disposition du public pour consigner les avis et observations de chacun, aux jours et heures d'ouverture habituels :

- 15 pour les mairies de l'aire de concertation, 1 par commune,
- 1 à la Communauté de Communes des Vertes Collines du Saint-Polois à Saint-Pol,
- 1 à la Communauté de Communes de l'Atrébatie à Tincques.

Les remarques ont été portées soit directement sur les pages, soit par courrier joint et agrafé.



Annotations et pièces jointes aux registres

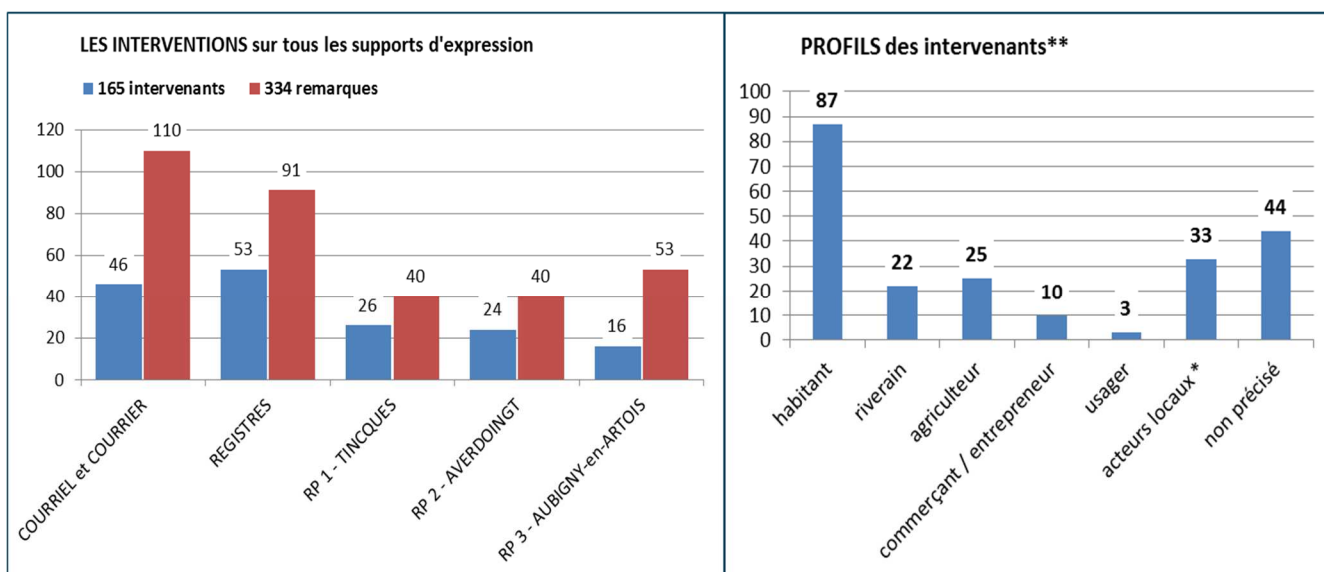
■ LES COURRIELS ET COURRIERS

Le public pouvait également donner son avis par courrier adressé au Président du Conseil Départemental du Pas-de-Calais.

Des courriers ont été joints à ces mêmes registres en complément des remarques.

3. LE BILAN QUANTITATIF

Près de 317 personnes ont assisté aux trois réunions publiques lors desquelles 66 intervenants ont formulé 133 remarques. 46 courriels et courriers écrits ont été recueillis pour 110 remarques exprimées et 53 personnes au total ont formulé 91 remarques sur les registres de concertation. Les remarques formulées lors des réunions publiques, dans les registres de concertation ou via internet ont toutes été analysées attentivement, les résultats de cette analyse figurent dans le bilan qualitatif (point 4, ci-après).



* Elus, association, organisation

** Un même intervenant peut cumuler 2 profils (exemple : agriculteur/riverain OU habitant/commerçant), mais habitant et riverain ne sont jamais cumulés

La participation à la concertation, quel que soit le mode d'expression montre l'intérêt porté au projet par les principaux publics ciblés.

Tous modes confondus, ce sont **165 intervenants** différents qui se sont exprimés, faisant part de **334 remarques** au total.

Lors des réunions publiques, les intervenants ont interpellé les porteurs de projet par des questions principalement. Ils se sont en revanche beaucoup plus positionnés à travers les registres et les mails.

Le profil des intervenants à cette large participation est parfaitement représentatif des principaux publics ciblés.

On retrouve une grande part d'habitants (87), de riverains (22) et d'agriculteurs (25). Commerçants et entreprises (10) sont bien représentés proportionnellement à leur nombre sur le secteur, le représentant de l'Union Commerciale de Tincques s'est également exprimé.

Les acteurs locaux se sont beaucoup mobilisés (32), essentiellement représentés par les élus locaux (maire, adjoints), mais aussi par les représentants des agriculteurs (FDSEA, AGRI62), en revanche très peu d'associations se sont manifestées.

■ LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Les 3 réunions publiques ont accueilli **317 visiteurs au total**, dont 160 pour la dernière réunion à Aubigny.

Leur répartition sur le territoire, où chaque section de projet était couverte, peut expliquer cette affluence.

Lors de ces réunions, **66 intervenants différents** se sont exprimés et ont formulé **133 remarques** au total.

	Affluence	Nb intervenants	Nb remarques
RP1 - TINCQUES	94	26	40
RP2 - AVERDOINGT	63	24	40
RP 3 – AUBIGNY-EN-ARTOIS	160	16	53
	317	66	133

■ LES REGISTRES DE CONCERTATION

Sur les 17 registres mis à disposition, 8 portent des remarques.

Ce sont **53 intervenants différents** qui ont reportés **91 remarques** au total.

	Nb intervenants	Nb remarques
Aubigny-en-Artois	3	7
Tincques	7	12
Villers-Brulin	2	5
Berles-Monchel	4	11
Averdoingt	1	2
Marquay	10	15
Bailleul	19	20
Ligny-Saint-Flochel	7	19
Autres communes et CC	0	0
	53	91

■ LES COURRIELS ET COURRIERS

A travers ce moyen d'expression, **46 intervenants différents** se sont exprimés pour **110 remarques** au total. Seules 4 personnes ont reporté la même remarque sur les registres.

Deux pétitions ont également été transmises, une portée par l'union des commerçants du territoire et une autre portée par les riverains et habitants de Berles-Monchel. De même, l'association « Les chroniqueurs de l'Atrébatie » a transmis un recueil sur l'histoire des aérodromes de Berles durant 1914-1918.

	Nb intervenants	Nb remarques
COURRIELS ET COURRIERS	46	110

4. LE BILAN QUALITATIF

Toutes les contributions, remarques, questions, arguments et critiques formulés ont été classés et analysés de la façon suivante :

Remarques d'ordre général

- L'information
- La concertation
- L'opportunité du projet
- Le choix de la variante

Analyse thématique des remarques

- Expropriation, indemnisation
- Sécurité
- Desserte locale, circulation
- Aménagement
- Foncier
- Environnement
- Développement économique
- Coût de l'opération



REMARQUES D'ORDRE GÉNÉRAL

■ L'INFORMATION

L'affluence aux réunions publique et la participation sur les registres et par mail montrent que les différents acteurs concernés ont bien été informés de cette phase de concertation.

Il y a donc eu très peu de remarques sur le dispositif mis en place en amont. On notera surtout une demande de mise à disposition des comptes rendus des réunions publiques.

■ LA CONCERTATION

C'est surtout sur la prise en compte des avis exprimés qu'il y a une forte demande. Après avoir reconnu les modalités mises en place par le département, les intervenants les plus dubitatifs attendent en retour de la transparence dans la prise de décision.

"J'espère que ces réunions ne sont pas juste l'occasion d'entendre nos doléances, mais qu'au moment de la décision nous serons véritablement entendus." extrait d'une intervention lors de la réunion publique d'Aubigny."

Certains agriculteurs souhaitent être associés aux réflexions sur l'aménagement foncier dans le cas où la version en déviation est retenue.

Les participants sont en attente également de l'impact du classement du château de Berles-Monchel sur les scénarios 1 et 2.

■ L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

L'opportunité du projet n'est pas remise en cause.

Le principe du passage à une 2x2 voies est très majoritairement accepté, même si on ne compte que 3 avis pour le qualifier d'excellente nouvelle ou de chance pour le territoire.

La recherche d'un compromis acceptable apparaît nécessaire et même possible. Tous reconnaissent que l'exercice ne sera pas facile au regard des impacts de l'une ou l'autre des variantes sur les habitations, les commerces ou l'agriculture.

Cependant, quelques avis minoritaires remettent en cause l'opportunité du projet. Ils évoquent principalement **la route de la mer** et **le trafic** en général.

Même si l'augmentation du trafic saisonnier vers le littoral est reconnue, il ne semble représenter que quelques jours par an et ne paraît pas déterminant.

Le traitement des **secteurs de Le Parcq et Etrun** semblent **prioritaires**, en raison des engorgements qu'ils connaissent.

Enfin, la création de ronds-points plutôt que d'échangeurs, apparaît pour cette minorité, comme contradictoire avec le caractère de voie rapide à 110 km/h de la future RD 939 présenté par le CD62.

Le risque de disparition des commerces est également évoqué.

■ LE CHOIX DE LA VARIANTE

Sur les mails et les registres, les intervenants se **positionnent** et expriment clairement leur choix pour une variante.

Lors des réunions publiques ils **questionnent** principalement, néanmoins certains ont exprimé leur préférence pour une variante, allant même jusqu'à procéder à un sondage en direct.

De manière générale, les habitants et les riverains se prononcent pour la déviation 2A, 2B et les agriculteurs pour la variante sur place 0, Obis. Les commerçants sont les plus dubitatifs quant à l'utilité du projet, arguant qu'il serait peut-être plus intéressant de ne rien faire.

	SECTION I					SECTION II					
	A	B	C	D	E	0	Obis	1A	1B	2A	2B
favorables	1	0	0	4	37	7	4	0	1	27	29
opposés	1	1	0	2	2	14	14	7*	7*	7	5

* hors 239 signataires de la pétition

Nota : le tableau ci-dessus reprend les préférences déclarées par les personnes étant intervenues à travers tous les moyens mis à disposition. Les chiffres repris sont donnés à titre purement indicatif et ne représentent ni un sondage, vote ou décision

La SECTION I

La **proposition E** est très largement plébiscitée, avec des demandes de précisions et d'ajustements notamment pour la desserte de Vitrocelle.

Cf. analyse thématique, ci-après.

La SECTION II

Au final, c'est la variante en **déviations 2A ou 2B** qui se détache, malgré son impact sur le foncier agricole.

La **variante 1A, 1B** est quant à elle, unanimement refusée. Elle est perçue comme une proposition choquante, elle a même fait l'objet d'une pétition à Berles Monchel, avec création envisagée d'une association d'opposants qui considèrent que cette variante peut causer la destruction de leur village.

La **variante 0, 0bis** est jugée avoir un impact trop fort pour le cadre de vie des riverains en particulier et des habitants en général.

Des alternatives aux variantes proposées

Sur l'ensemble des remarques émises, seules **15 ont porté sur des propositions alternatives**.

On notera quelques rares remarques pour une alternative vers un projet de 2x2 voies à circulation inversée. Deux voies sur la RD 939 actuelle pour le sens Arras/ St-Pol, et deux voies sur le tracé de la variante 2A pour le sens St-Pol / Arras, le tout avec une vitesse maximale de 90 km/h.

Cette contre-proposition est justifiée comme une solution :

- Moins accidentogène,
- Moins consommatrice de terres agricoles,
- Plus favorable à la visibilité et à l'accès des commerces.

Cette proposition alternative est proposée sans véritable conviction, les intervenants se disant dubitatifs sur l'opportunité du projet, mettant en cause ses objectifs et son efficacité.

Concernant plus spécifiquement la **section I**, beaucoup d'avis exprimés se sont portés vers une alternative d'aménagement à 3 ronds-points.

La nécessité de revoir la variante 2A en raison du classement du château de Berles Monchel est considérée par certains, comme une variante nouvelle à prendre compte et à réétudier, de fait.

Une seule contribution demande la réalisation d'un projet de type autoroutier avec 2 échangeurs et un seul rond-point pour l'ensemble du linéaire des sections I et II.

Enfin, une dernière un collectif d'acteurs (élus, agriculteurs, commerçants, union commerciales d'Aubigny et Tincques) propose une adaptation de **la variante sur place 0 et 0bis**, dont les caractéristiques sont les suivantes :

Le tronçon Aubigny-en-Artois / Savy-Berlette reste identique mais à 90 km/h, le rond-point pour la desserte de Savy-Berlette et Berles-Monchel est décalé avant le pont de la Scarpe et surtout, la section Berles-Monchel / Tincques à 110 km/h passe au nord de la RD actuelle.



ANALYSE THÉMATIQUE DES REMARQUES

■ EXPROPRIATION ET INDEMNISATION

RAPPEL

Les expropriations concernent :

- **v.0** : 14 habitations
+ 8 commerces
- **v.0bis** : 7 habitations
+ 3 commerces
- **v.1A** : 3 habitations
- **v.1B** : 3 habitations

Les questions concernant les expropriations d'habitation et/ou de commerces sont majoritairement émises par les personnes potentiellement concernées, mais pas uniquement.

Les personnes qui se savent concernées

Parmi ces personnes, certaines ont exprimé un refus catégorique de céder leur bien.

"Non à l'expropriation : valeur et attachement à notre maison et notre outil de travail."

Alors que d'autres sont prêts à négocier.

"Si la variante sur place est retenue, nous partirons même avec des protections acoustiques, mais nous souhaitons être indemnisé correctement."

Les personnes potentiellement concernées

Les intervenants expriment d'abord une inquiétude parce qu'ils ne savent pas précisément si leur bien est concerné par une expropriation. Peuvent-ils engager des travaux, louer un bien qui vient de se libérer, etc. ?

"Il n'y a pas assez de détails et de chiffres concernant la localisation des expropriations potentielles."

Ensuite, s'ils supposent que c'est le cas, ils s'interrogent sur les modalités et le niveau financier des indemnisations. Certains riverains demandent même si des indemnisations sont prévues pour compenser l'impact visuel des murs anti-bruit.

De manière générale, l'inquiétude porte sur la perte de valeur de leur bien immobilier.

"Je suis propriétaire, rue du Château, ma maison peut perdre de la valeur".

Les autres personnes

Pour ces personnes, le nombre d'expropriations à engager pour la réalisation de la variante sur place 0, 0bis et la variante 1A, 1B est trop important. C'est à leurs yeux un argument suffisant pour soutenir la variante en déviation 2A, 2B.

"Pour les variantes sur place, les expropriations sont trop importantes au regard de l'avantage apporté par la route à terme."

■ SÉCURITÉ

Les traversées

Actuellement, c'est la circulation des poids lourds qui est considérée être la plus dangereuse, tant par son trafic, sa vitesse, que par les produits à risque transportés. Habitants et riverains espèrent que le projet puisse apporter une amélioration des conditions de sécurité des traversées piétonnes et cyclistes, notamment pour les enfants de Savy-Berlette et Berles-Monchel qui font partie du même regroupement pédagogique.

Ce point, ainsi que la question des transports scolaires ont été évoqués de façon particulièrement aigüe, habitants et riverains faisant part de leur inquiétude par

rapport aux variantes d'aménagement sur place. D'autant plus si la vitesse est à 110km/h.

"Quid de la sécurité des piétons et des vélos ? Savy-Berlette est traversé par le projet. Il y a des enfants de chaque côté qui traversent tous les jours. Le bus fait à peu près 8 allers-retours par jour avec un risque d'accident quotidien."

A leurs yeux, seules les variantes en déviation peuvent améliorer la situation en termes de sécurité.

Ce positionnement est renforcé par de nombreuses autres remarques, évoquant la sécurité de façon plus générale.

Les giratoires

Les giratoires sont perçus comme des aménagements améliorant la sécurité, parce qu'ils permettent de meilleurs accès à la RD et donc évitent les reports de trafics à travers les villages, mais aussi parce qu'ils obligent à ralentir.

Ces critères sont essentiellement évoqués pour la section I (cf. thème suivant "desserte locale, circulation").

■ DESSERTE LOCALE, CIRCULATION

C'est le thème qui a suscité le plus grand nombre de remarques.

Le maintien, voire l'amélioration de l'accès aux villages est primordial pour toutes les personnes qui se sont exprimées.

La desserte locale

Beaucoup ont soulevé le danger d'un projet qui favoriserait trop fortement la fluidité du trafic de transit aux dépens des accès locaux.

Les termes "d'isolement", "d'enclavement", voire de "mort des villages" sont souvent évoqués.

"Il faut préserver une facilité d'accès aux grands axes pour nos trajets professionnels et pour la survie de nos villages"

Les habitants craignent en effet un isolement de leur village sans un aménagement de carrefours suffisant, et ce, plus particulièrement pour les habitants situés autour de la section I. Pour cette raison, **les variantes A, B et C** (toutes avec un seul rond-point) **n'ont absolument pas retenu leur attention**. Seule la **variante E** avec des améliorations pour l'accès à Vitrocelle et au hameau de « La Neuville », et la **variante D** dans une moindre mesure, ont été considérées comme acceptables. Lors de la réunion publique à Averdoingt, une variante alternative à 3 giratoires a même été demandée, même si chacun s'accorde à dire que la réalisation d'un giratoire au carrefour avec la RD 81E1 à Averdoingt n'est pas une nécessité si une voie de desserte de la zone Vitrocelle est réalisée.

La desserte des différentes zones d'activités existantes est évoquée avec le même caractère d'urgence.

La circulation

Le premier point concernant la circulation est la demande récurrente de l'usage de la 2x2 voies par les engins agricoles. Pour cette raison, beaucoup souhaitent **une voirie à 90 km/h**, et justifient même une certaine incompatibilité entre une vitesse à 110 km/h et le nombre de rond-point prévu dans les variantes proposées.

*"Comment les tracteurs vont pouvoir circuler si vitesse à 110 km/h ?",
"Comment allons-nous pouvoir livrer notre lin à Opalin quand la route sera à 110km/h et interdite aux tracteurs ?"*

Le deuxième aspect concerne les données trafic sur lesquelles est fondée en partie la justification de la mise à 2x2 voies de la RD.

En effet plusieurs questions ont été posées concernant les comptages réels de poids lourds, pour connaître le flux d'approvisionnement de Vitrocelle par exemple, la variabilité saisonnière de ce trafic, mais aussi pour estimer son accroissement éventuel suite à l'abandon du projet A24.

Les **variantes 2A et 2B** sont jugées comme la meilleure réponse à l'objectif de fluidité du trafic de transit recherché par le département, même si pour certain, la mise en place d'un tarif autoroutier préférentiels sur l'A26 contribuerait à diminuer le trafic sur la RD.

"Ne pourrait-on pas reporter le flux de la région Lilloise et de l'Est vers A26 en pratiquant des tarifs préférentiels, comme sur l'A1 le dimanche soir ?"

■ AMÉNAGEMENT

Pour le public, réaliser un tel projet ne semble pas facile, les aménagements qu'il induit suscitent de nombreuses questions techniques. Néanmoins une majorité d'intervenants justifie ses préférences pour la variante en **déviations 2A ou 2B**.

L'impact urbain

C'est tout d'abord l'impact très fort (trop fort) des variantes sur place qui pose question en termes d'aménagement. Toutes les remarques à ce sujet font état de la coupure définitive des villages ou de certains quartiers à Aubigny, Savy-Berlette, Berles-Monchel, Vandélicourt.

La **variante 1A, 1B** est d'ailleurs perçue comme une aberration, elle a même fait l'objet d'une pétition à son encontre.

"Les variantes sur place sont des coupures pour Savy Berlette, elles causeront la destruction de Berles Monchel, alors que la variante 2A permettrait de retrouver une unité entre les villages"

Pour les **variantes 0, Obis, 1A et 1B**, les protections acoustiques renforcent ce sentiment. Elles sont ressenties avant tout comme des ouvrages inesthétiques et dégradants le cadre de vie, même si l'objectif premier est la minimisation du bruit.

Les autres aspects techniques

L'incompatibilité entre une voie express et un nombre important de ronds-points est encore relevée.

Certains riverains sont très dubitatifs sur la faisabilité des variantes sur place, en raison de la géométrie de la future 2x2 voies (largeur, altimétrie).

Des questions sont alors posées sur les distances entre les murs anti-bruit et les façades, les risques d'inondation possible dus au niveau de la future voirie par rapport au rez-de-chaussée des certaines maisons, à la possibilité d'insérer des contre-allées à double sens de circulation, etc...

"Comment allez-vous intégrer le nouveau projet tant en largeur qu'en hauteur ? Avec l'élargissement je risque de me retrouver à moins de 3m de la voie en sachant que le niveau actuel est déjà 50 cm au-dessus du niveau du rez-de-chaussée."

Enfin, quelques questions générales sur les aménagements connexes sont abordées, comme le traitement paysager ou la réalisation d'aire de co-voiturage, d'une piste cyclable entre Berles-Monchel et Savy-Berlette.

■ FONCIER

La question du foncier est quasi exclusivement consacrée au foncier agricole à l'exception de 4 remarques portant sur la dévalorisation de quelques parcelles à bâtir.

Toutes les remarques vont dans le même sens, à savoir que le projet est trop consommateur de terres agricoles quelle que soit la variante, et ce, d'autant plus si c'est la variante **2A ou 2B ajustée** en raison du classement du château de Berles qui est retenue.

La profession agricole craint un morcellement non viable de leurs terres, rappelant que *"le parcellaire a été étudié en fonction d'un projet de doublement ancien lors du remembrement de 1974."*

C'est la raison pour laquelle la **variante 0 et Obis** est plutôt privilégiée.

On perçoit aussi un certain agacement de la part des agriculteurs ou des représentants de la profession concernant la disparition des parcelles agricoles. Le projet en général et la déviation longue en particulier laissent même craindre une consommation supplémentaire au profit de l'extension probable des zones d'activités existantes, voire de la création de nouvelles zones dans l'avenir.

"Le projet doit tenir compte de la pérennité des activités agricoles qui est également une force économique pour le territoire."

La FDSEA demande la mise en place d'un aménagement foncier, en raison des difficultés d'accès aux parcelles induites quelle que soit la variante retenue.

■ ENVIRONNEMENT

Les critiques du projet en termes environnementaux (pollution de l'air, nuisances sonores, impact sur les éléments naturels, impact sur le cadre de vie) sont unanimement adressées à l'encontre des **variantes 0 et Obis, 1A et 1B**, a contrario, elles sont beaucoup plus favorables à la **variante en déviation 2A et 2B**.

On notera cependant deux critiques pour la variante en déviation. La première concerne l'impact de la **variante 2A** sur le bois de Berles et sur le bassin de captage des eaux de la Scarpe, la seconde concerne l'impact de la **variante 2B** sur le lotissement sud d'Aubigny.

De manière générale sur ce thème, une remarque sur cinq est exprimée sous forme d'avertissement, c'est-à-dire une prise en compte attentive du sujet. Cela concerne des demandes de précision sur :

- Les coupes d'arbres,
- Les effets sur la santé, notamment la pollution de l'air,
- La prise en compte de la Scarpe comme un élément naturel fragile
- La prise en compte au niveau de la section I, du corridor écologique inscrit au SRCE,
- Les mesures de protection de la faune

Enfin, 2 emplacements concernés par le **tracé 2A** ont fait l'objet d'une demande de mise en valeur auprès de la mission du centenaire de la première guerre mondiale, pour avoir accueilli un aéroport en 1916.

■ DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Les avis sont assez partagés sur la question de l'impact du projet sur les commerces et l'activité.

Pour certains les variantes **0 et Obis, 1A et 1B** condamnent le développement des villages, le rendant impossible en raison de la coupure provoquée par la 2x2 voies et les murs anti-bruit.

Pour d'autres c'est au contraire la variante en déviation **2A-2B** qui provoquera la fin des commerces en raison de la perte de visibilité provoquée par l'éloignement de la route.

C'est en partie la raison pour laquelle les commerçants et leurs représentants sont dubitatifs quant à l'utilité du projet. Certains s'étant même exprimés pour garder la RD en l'état et ne rien changer.

"Les solutions proposées sont déstructurantes pour la centaine d'emplois et le monde économique aux abords de la RD 939."

Dans tous les cas, la prise en compte des accès aux commerces et aux secteurs d'activités semble indispensable, voire vitale pour l'avenir économique du territoire.

"L'impact du projet sur les commerces à prendre en considération."

Le projet semble bien répondre aux accès de la zone Ecopolis à Tincques, en revanche il devra mieux tenir compte des accès à l'entreprise Vitrocelle à Averdoingt qui emploie 60 salariés.

"Il faut faire le nécessaire pour garder un accès direct à l'entreprise Vitrocelle, sinon cela impactera forcément l'avenir de la société."

Dans ce contexte, **la variante E** (section I) avec des améliorations pour l'accès à Vitrocelle semble le meilleur compromis aux yeux des riverains et habitants des communes concernées.

La variante en déviation 2A et dans une moindre mesure **la variante 2B**, soutenues par les habitants et riverains, devront faire l'objet, si elles sont retenues, de mesures d'accompagnement pour tenir compte impérativement de la visibilité et du signalisation des commerces.

■ COÛT DE L'OPÉRATION

Très peu de remarques ont été faites sur le sujet, peut-être parce que les estimations financières présentées pour chaque variante sont assez proches les unes des autres. Toutefois des demandes de précisions ont été formulées pour savoir si les coûts des expropriations, des dévaluations de bien ou de terrains à bâtir devenant inutilisables étaient inclus dans ces estimations.

5. ÉLÉMENTS DE RÉPONSES DU DÉPARTEMENT

→ SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

Avant d'être « la route de la mer », la RD 939 est surtout la route du travail. C'est un véritable axe structurant pour le territoire traversé.

Son aménagement doit répondre avant tout au besoin de sécurité (itinéraire, traversées...), d'attractivité (développement des zones d'activités et de leurs liens aux pôles économiques extérieurs, proximité d'un axe direct vers les bassins d'emplois extérieurs) et de mobilité du territoire (modes doux, lien entre les communes de la vallée de la Scarpe...)

→ SUR LES SOLUTIONS ALTERNATIVES ISSUES DE LA CONCERTATION

SECTION I

Lors de la réunion publique du 18/05/2016 à Averdoingt, une solution a émergé, celle de la réalisation d'une solution à 3 giratoires : 1 au niveau de Ligny-St-Flochel, 1 au niveau de Bailleul aux Cornailles et 1 à Averdoingt. Le Département s'est engagé à l'étudier, à lancer des relevés de comptage et à rencontrer les dirigeants de l'entreprise VITROCELLE et monsieur le maire d'Averdoingt afin de recueillir de nombreuses informations sur l'utilisation actuelle et future de la RD 939 à la fois par les employés et pour les marchandises de l'entreprise.

Cette solution sera comparée aux autres solutions présentées avant le choix.

SECTION II

Alternative par le nord de la RD actuelle entre Berles-Monchel et Tincques.

Cet aménagement était déjà présent sur les scénarios 0 et Obis. En effet, l'actuelle RD 939 était conservée en partie pour jouer le rôle de contre allée le long du bâti. Le doublement de la RD 939 se faisant sur la partie nord de l'actuelle.

Alternative aux variantes 0 et OBis présentée par la Chambre d'Agriculture, consistant à déplacer le giratoire de Savy-Berlette au sud/est de son emplacement initial et réutiliser la RD 939 actuelle.

Cette proposition sera étudiée afin de la comparer à la solution sur place initiale entre Savy-Berlette et Berles-Monchel.

Alternative d'une 2x2 voies, en créant une deux voies à sens unique par sens, à savoir une deux voies sur la RD 939 actuelle dans le sens Arras-St-Pol et une deux voies à sens unique en déviation nouvelle dans le sens St-Pol-Arras.

Cette solution ne fera pas l'objet d'étude particulière étant donné qu'elle générera des nuisances à la fois pour les riverains de l'actuelle RD 939 mais aussi pour les habitants qui se trouveront dans le secteur de cette nouvelle voie. De plus, deux sens distincts nécessiteront deux fois plus de points d'échanges et d'ouvrage de rétablissement de voirie locale. D'un point de vue des nuisances et du surcoût induit au niveau des points d'échange et des rétablissements, cette solution ne paraît pas économiquement acceptable.

→ **SUR LA MODIFICATION DES VARIANTES 2A ET 2B SUITE AU CLASSEMENT DU CHÂTEAU, DU PARC ET DU BOIS DE BERLES-MONCHEL**

L'inscription du Château de Berles-Monchel au titre des bâtiments historiques est intervenue le 2 mai 2016, le jour du lancement de la concertation RD 939. Le Département s'est donc engagé à prendre contact auprès des autorités compétentes pour voir quels impacts pouvait avoir ce classement sur les fuseaux de tracés 2A et 2B.

→ **SUR LA CIRCULATION DES ENGINES AGRICOLES**

SECTION I, précision concernant la vitesse maximale retenue sur les tronçons courts de la 4 voies entre 2 ronds-points, 90 km/h vs 110 km/h.

Entre deux giratoires, si la distance est inférieure à 1km environ, alors la vitesse pourra être de 90km/h et la circulation agricole pourra être envisagée.

SECTION II, précision et rappel de l'utilisation de la RD actuelle si variante 2A ou 2B retenue.

Si la variante 2A ou 2B était retenue dans sa configuration prenant en compte le rayon d'inscription du château de Berles ainsi que de ses annexes, alors la circulation agricole pourrait se faire sur l'actuelle RD 939, en traversée de communes (Savy-Berlette, Berles-Monchel, Tincques).

Dans le cas d'aménagement sur place, **scénario 0 et 0Bis**, l'objectif sera de réaliser des tronçons à 110 km/h. Dans ce cas, des contre-allées seront réalisées pour permettre la circulation de l'ensemble des véhicules lents. Toutefois, selon le choix final, si la distance entre deux giratoires était inférieure à 1 km, la mise en place d'une limitation de vitesse à 90km/h serait appliquée et la circulation des engins agricoles serait examinée.

→ **SUR LES VARIANTES 1A et 1B**

Le Département prend bonne note des oppositions très fortes exprimées lors des réunions publiques, dans les registres et mails.

Il est à préciser en complément que ces variantes se trouvent dorénavant dans le périmètre de protection du château de Berles.

Par conséquent, les études sur celles-ci ne seront pas poursuivies.

→ **SUR LA SÉCURISATION DES TRAVERSÉS**

L'axe actuel est particulièrement accidentogène tant sur la RD 939 que sur les traversées. Ces dernières sont avant tout des zones de rencontres où se côtoient une circulation propre aux grands axes routiers (VL, PL..), du trafic local et des modes doux (cycles, piétons...)

L'aménagement de la RD 939 doit permettre d'une part de baisser les vitesses pratiquées au droit de ces points de rencontre et d'autre part de mettre en sécurité les modes doux par une séparation des flux de circulation.

6. CONCLUSION ET SUITES À DONNER

Le Département du Pas-de-Calais a lancé une phase de concertation dont l'objectif était de recueillir l'avis de la population impactée par le projet de mise à 2x2 de la RD 939 entre Aubigny en Artois et Ligny-Saint-Flochel.

C'est une démarche nouvelle pour le Département d'associer largement le public concerné par la réalisation d'un projet routier de cette envergure.

Les modalités initialement prévues par le Département ont été parfaitement respectées (Dossier de concertation avec registre d'observations dans les communes et EPCI concernés, 3 réunions publiques, exposition dans les mairies où auraient lieu les réunions publiques, adresse mail dédiée à cette concertation,).

D'autres moyens ont également été utilisés pour développer encore l'information sur la concertation : site internet du Département avec notamment un film explicatif de la démarche à venir, mise à disposition du dossier de concertation en version informatique, diffusion d'un communiqué de presse à destination des médias locaux pour informer au mieux les administrés de la concertation et des réunions publiques, des affiches (formats A0 et A2) ont été données aux mairies concernées afin d'accentuer l'information aux administrés.

Des scénarii de fuseau de tracés ont été présentés avec leurs avantages-inconvénients vis-à-vis du contexte (riverains, commerces, agriculteurs, environnement, ...).

La participation a été assez forte notamment lors des 3 réunions publiques, celles-ci ont comptabilisé plus de 300 personnes.

Les personnes ont également utilisé les registres et la boîte mail pour transmettre des remarques, observations ou avis sur les éléments présentés dans le dossier de concertation ou suite aux réunions publiques.

Les remarques et observations émises, les questions posées ont permis au Département de compléter les éléments de connaissances du territoire, de cerner les avis de la population vis-à-vis de ce projet, mais aussi d'être amené à explorer d'autres options.

Sur la base de cette phase essentielle de concertation, le Département a pu répondre aux interrogations majeures de la population lors des 3 réunions publiques. Le Département a également pu intégrer des demandes d'études complémentaires qui sont en cours d'analyse. Ce bilan permettra également d'apporter quelques éclairages à certains points qui n'auraient peut-être pas pu être éclaircis lors des réunions publiques.

Au vu des remarques et observations émises sur les scénarii de tracés 1A et 1B, le Département a d'ores et déjà décidé de ne pas poursuivre les études de ceux-ci.

Le Département complétera certains points d'étude, et fera une analyse comparative de l'ensemble des scénarios proposés. Cette analyse sera présentée au comité de pilotage et à l'issue, le Département fera le choix du scénario.

Ces études complémentaires et l'argumentaire du choix définitif seront présentés dans un document spécifique qui sera rendu public.

LES ANNEXES

1. Liste d'envoi du dossier de concertation
2. Courrier d'envoi du dossier de concertation
3. Compte rendu de la réunion publique du 17 mai 2016 à Tincques
4. Compte rendu de la réunion publique du 18 mai 2016 à Averdoingt
5. Compte rendu de la réunion publique du 25 mai 2016 à Aubigny-en-Artois



ANNEXE 1

<p>Monsieur Michel ACCART Maire d'HERMAVILLE</p> <p>Mairie d'HERMAVILLE 5 rue du Moulin 62690 HERMAVILLE</p>	<p>Monsieur Jean-Marie CRETEL Maire de LIGNY-SAINT-FLOCHEL</p> <p>Mairie de LIGNY-SAINT-FLOCHEL 1 rue de Rietz 62127 LIGNY-SAINT-FLOCHEL</p>
<p>Monsieur Claude BACHELET Conseiller départemental Maire de CROISETTE Président du Pays du Ternois</p> <p>Mairie de CROISETTE 20 rue Gaston Hivin 62130 CROISETTE</p>	<p>Monsieur Gilbert DARTOIS Maire de TINCQUES</p> <p>Mairie de TINCQUES 4 Place de l'Eglise 62127 TINCQUES</p>
<p>Monsieur Alain BAILLEUL Maire de TILLOY-LES-HERMAVILLE</p> <p>Mairie de TILLOY-LES-HERMAVILLE 1 rue d'Izel 62690 TILLOY-LES-HERMAVILLE</p>	<p>Madame Maryse DELASSUS Conseillère départementale</p> <p>9 rue de la gare 62127 TINCQUES</p>
<p>Monsieur Xavier BERTRAND Président du Conseil Régional des Hauts de France</p> <p>151 avenue du Président Hoover 59555 LILLE CEDEX</p>	<p>Monsieur Jacques DENEUX Maire de MINGOVAL</p> <p>Mairie de MINGOVAL 4 rue de l'Eglise 62690 MINGOVAL</p>
<p>Madame Ginette BEUGNET Conseillère départementale</p> <p>8 rue de Doullens 62270 FREVENT</p>	<p>Monsieur Jean-Michel DESAILLY Maire d'AUBIGNY-EN-ARTOIS</p> <p>Mairie d'AUBIGNY-EN-ARTOIS 20 rue du Général de Gaulle 62690 AUBIGNY-EN-ARTOIS</p>

<p>Monsieur Pierre GUILLEMANT Président de la Communauté de Communes de l'Atrébatie Maire de MAGNICOURT-EN-COMTE Zone d'Activité Ecopolis Plateforme Multi-services Route de Penin 62127 TINCQUES</p>	<p>Madame Fabienne BUCCIO Préfète du Pas-de-Calais Préfecture du Pas-de-Calais Place de la Préfecture 62020 ARRAS CEDEX 9</p>
<p>Monsieur Alain HUGOT Maire de BETHONSART Mairie de BETHONSART 6 rue de la Place 62690 BETHONSART</p>	<p>Madame Nadine BRUNET Maire de MARQUAY Mairie de MARQUAY 293 rue Ostreville 62127 MARQUAY</p>
<p>Monsieur Louis LAMBERT Maire de VILLERS-BRULIN Mairie de VILLERS-BRULIN 180 rue de Béthonsart 62690 VILLERS-BRULIN</p>	<p>Monsieur Jean-Claude LEROY Sénateur du Pas-de-CALAIS Président de la 4^{ème} Commission "Equiper durablement le Pas-de-Calais" 20 place Jean Jaurés 62380 LUMBRES</p>
<p>Monsieur Edouard MAGNAVAL Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Artois 8 rue du 29 Juillet CS 70540 62008 ARRAS</p>	<p>Monsieur Damien MONTEL Maire d'AVERDOINGT 2, La Place 62127 AVERDOINGT</p>
<p>Monsieur Michel PETIT Conseiller départemental Maire de BERLES-AU-BOIS 19 rue Georges Camus 62123 BERLES-AU-BOIS</p>	<p>Monsieur Maurice SOYEZ Maire de BAILLEUL-AUX-CORNAILLES Mairie de BAILLEUL-AUX-CORNAILLES rue Haute 62127 BAILLEUL-AUX-CORNAILLES</p>
<p>Monsieur Jean-Jacques THELLIER Maire de BERLES-MONCHEL Mairie de BERLES-MONCHEL 2 rue Jules Bonnevallet 62690 BERLES-MONCHEL</p>	<p>Monsieur Christian THILLIEZ Maire de PENIN Mairie de PENIN 1 rue d'Arras 62127 PENIN</p>
<p>Monsieur Raymond WACHEUX Maire de CHELERS Mairie de CHELERS 2 rue Basse 62127 CHELERS</p>	<p>Madame Jacqueline ISTAS Nord Nature Environnement 29 rue Gosselet 59000 LILLE</p>
<p>Monsieur BAYARD Jean-Bernard Président de la Chambre d'Agriculture du Nord Pas-de-Calais 56 avenue Roger Salengro BP 80039 62051 SAINT-LAURENT-BLANGY CEDEX</p>	<p>Monsieur Jean-Luc GALLEE Maire de SAVY-BERLETTE Mairie de SAVY-BERLETTE 27 bis rue des Ecoles 62690 SAVY-BERLETTE</p>

**ANNEXE 2**

Monsieur le Maire

La Commission Permanente du Conseil départemental du Pas-de-Calais a délibéré le 5 octobre 2015 pour approuver le Schéma d'Itinéraire de la RD 939 entre ARRAS et MONTREUIL-SUR-MER pour conforter son rôle d'axe structurant régional. Plusieurs tronçons ont déjà fait l'objet d'aménagements, ou sont en cours de travaux.

L'aménagement du tronçon situé entre AUBIGNY-EN-ARTOIS et LIGNY-SAINT-FLOCHEL, long de 13 km, fait l'objet d'études en vue du choix d'un tracé. Dans ce cadre, et dans un souci d'un renforcement de la parole donnée aux usagers du Département, je vous informe qu'une concertation publique présentant les différents fuseaux de tracé possible se tiendra du 2 mai au 1er juillet prochain.

Celle-ci prendra la forme d'une mise à disposition du public d'un dossier dans les 15 mairies concernées ainsi qu'au siège des deux communautés de communes dont le territoire est impacté. Ce dossier sera également mis en ligne sur le site internet du Département : www.pasdecalais.fr et une exposition sera présentée dans les communes d'AUBIGNY-EN-ARTOIS, TINCQUES, et AVERDOINGT. Chacun pourra apporter ses contributions, que ce soit sur les registres disponibles en mairies et dans les communautés de communes, ou sur l'adresse électronique dédiée : concertation.RD.939@pasdecalais.fr.

Enfin trois réunions publiques sont organisées pour présenter le dossier, à TINCQUES le 17 mai à 18h00 à la salle des fêtes, à AVERDOINGT le 18 mai à 18h00 à la salle multi-activités, à AUBIGNY-EN-ARTOIS le 25 mai à 18h00 à la salle multi-activités.

A l'issue de cette concertation un bilan sera rédigé et rendu public. Celui-ci alimentera la réflexion du Département en vue du choix du fuseau.

Pour compléter votre information, je vous prie de trouver ci-joint un exemplaire du dossier de concertation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

*Le Vice-Président
du Conseil départemental,*

Jean- Claude DISSAUX

→ ANNEXE 3

Département du Pas-de-Calais Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel Réunion publique du 17 mai 2016 à la salle des fêtes de Tincques

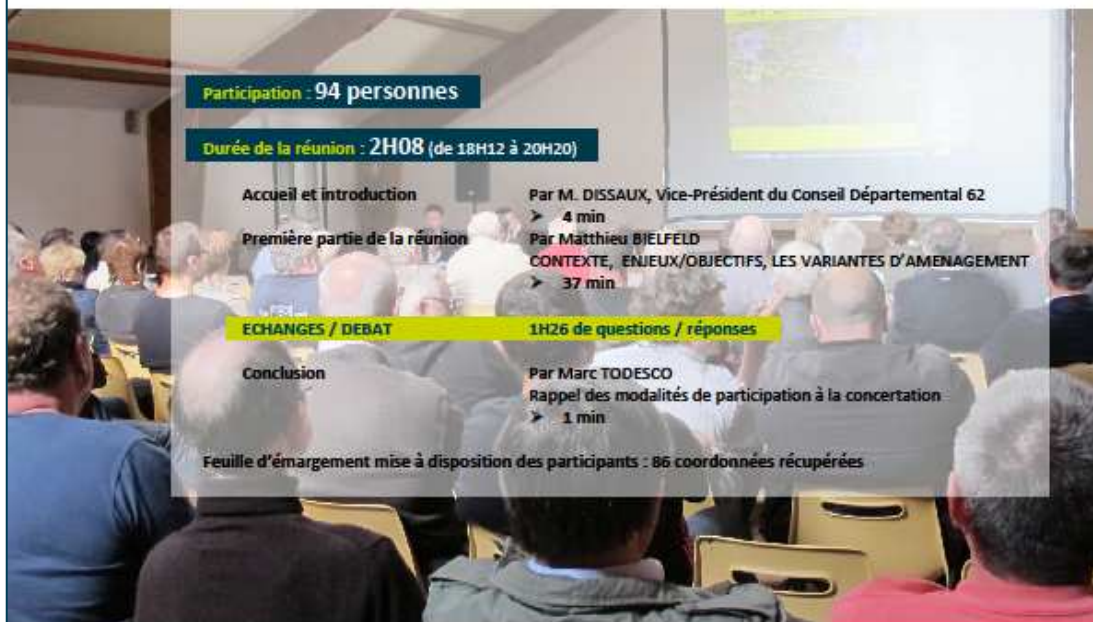
COMPTE RENDU

Intervenants, les représentants du Département :

Jean-Claude DISSAUX, Vice-Président du Conseil Départemental du Pas-de-Calais
Renaud DACHY, Directeur de la modernisation du réseau routier, Département du Pas-de-Calais
Matthieu BIELFELD, responsable service Grands Projets Routiers Centre, Département du Pas-de-Calais

Animation des débats :

Marc TODESCO, Exalta



RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 17 mai 2016 à TINCQUES

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCES / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS
<p>Q1/ EXPROPRIATION - INDEMNISATION <i>Habitante propriétaire à Savy.</i> Je suis concernée par une expropriation à priori. Quelles sont les indemnités prévues ? Si le scénario sur place (0, Obis) est retenu, nous partirons, mais nous voulons être Indemnités correctement. En revanche nous ne souhaitons pas rester riverain d'une route à 2x2 voies, même si des protections acoustiques sont prévues.</p> <p>Q2 / SÉCURITÉ Il me paraît difficile d'assurer la sécurité de nos enfants en étant riverains d'une 2x2 voies à 110 km/h.</p>			
<p>Q3 / EXPROPRIATION - INDEMNISATION <i>Habitant propriétaire à Tincques.</i> Je dois faire des travaux dans une de mes maisons, et demander un permis de construire. Il faut attendre 2 ans avant une prise de décision pour la RD 939. Que faire en attendant ? Comment se passe la fiscalité sur les rachats de maison, quels sont les niveaux d'indemnisation que vous avez estimés ?</p>			
<p>RÉPONSE DE M. BIELFELD, PRÉCISION DE M. DACHY</p> <p>1. Cela dépendra du scénario retenu. Si ce sont les scénarios de déviation, il n'y aura pas d'expropriation, le problème ne se pose pas. S'il y a aménagement sur place, toutes les propriétés à expropriées seront estimées par le service des domaines selon la valeur de l'immobilier à la date de négociation. Il faut voir si vous êtes réellement concernée. En revanche nous avons noté que vous ne souhaitez pas le scénario d'aménagement sur place.</p> <p>PRECISION Dans le cas d'une expropriation, les services fiscaux évaluent votre bien, le prix de rachat vous est transmis. Vous avez alors 2 choix : accepter ou refuser. Si refus, la procédure passe devant le juge de l'expropriation et c'est lui qui fixe le nouveau prix.</p> <p>RÉPONSES DE M. BIELFELD</p> <p>2. Concernant la sécurité, la RD939 ne sera accessible qu'aux véhicules et uniquement par les giratoires. Les traversées piétonnes ne pourront se faire qu'au niveau de chaque rond-point. 3. La prise de décision du scénario est prévue pour fin 2016, soit dans 6 mois au plus tard et non dans 2 ans. A ce stade d'étude, les coûts sont extrapolés, il s'agit de ratios, d'estimations. La vraie valeur des biens sera précisée en fonction du scénario retenu.</p>			

Département du Pas-de-Calais

Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel

exalta - 31/05/2016 2/9

RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 17 mai 2016 à TINCQUES

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCES / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS
<p>Q5 / FONCIER Un terrain à bâtir de 960 m² est en vente au niveau du carrefour du Cabaret Rouge. Le futur acquéreur risque d'avoir la 2x2 voies sous ses fenêtres.</p>			<p>Q4 / AMÉNAGEMENT <i>Habitant d'Aubigny-en-Artois.</i> Le carrefour qui vient d'être aménagé, sera-t-il de nouveau refait si le premier scénario est retenu ? S'il est élargi, allez-vous en profiter pour diminuer les pentes de la RD ? En période d'enneigement les poids lourds ne peuvent pas monter la côte. Pour ces raisons et pour la minimisation des nuisances aux riverains le scénario 2A, 2B semble mieux adapté.</p> <p>Q6 / AMÉNAGEMENT Au niveau du secteur du Cabaret Rouge, il faudra prévoir un réseau d'évacuation des eaux suffisant pour éviter les inondations des quartiers d'habitation.</p>
			<p>Q7 / VARIANTE <i>Habitant d'Aubigny.</i> Il faut effectivement prendre en considération ces aspects. D'ailleurs une solution partant du Cabaret Blanc semblerait mieux adaptée, d'autant que la ferme du Cabaret Blanc est déjà expropriée. Cette solution n'existe plus, pourquoi ?</p>
<p>RÉPONSES DE M. BIELFELD</p> <p>4. La question du giratoire d'Aubigny avait été évoquée. Pour des raisons de sécurité, il fallait faire un aménagement rapidement sans attendre la réalisation de la mise à 2x2 voies qui n'interviendra pas avant 2019 / 2020. En revanche, il a été réalisé en tenant compte de sa modification éventuelle et donc pour qu'il puisse être élargi et pas refait totalement. Les pentes seront également analysées plus finement. 5. C'est une information importante. Il faudra bien localiser cette parcelle et prévenir la communauté de commune compétente en la matière et la commune qui accorde les permis de construire. 6. Les questions hydrauliques seront regardées, notamment par la création de bassins qui permettent le stockage des eaux de ruissellement de la route. Ces eaux sont traitées avant d'être évacuées dans le réseau.</p> <p>RÉPONSE DE M. DACHY</p> <p>7. La variante partant du Cabaret Blanc existe bien. Nous avons analysé toutes ces variantes et mesurées pour chacune d'elle les impacts. La solution partant du Cabaret Blanc impacte plus le foncier agricole.</p>			

Département du Pas-de-Calais

Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel

exalta - 31/05/2016 3/9

RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 17 mai 2016 à TINCQUES

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCES / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS
<p>Q8 / PATRIMOINE Le château de Berles Monchel vient de passer patrimoine</p>	<p>Q10 / DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE Est-il prévu de regrouper les entreprises présentes le long de la route</p>		<p>Q9 / AMENAGEMENT Quelle est la largeur de la route en 2x2 voies ? Q11 / CHOIX VARIANTE</p>

5

RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 17 mai 2016 à TINCQUES

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCES / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS	
<p>Q14 / SÉCURITÉ, CHOIX VARIANTE <i>Habitant de Savy-Berlette.</i> Il y a des bandes rugueuses avant le giratoire de Haute-Avesnes, il n'y en a pas avant celui d'Aubigny. Le radar pédagogique a été supprimé. L'arrêt de bus scolaire sur un tronçon à 70 km/h c'est très dangereux. A l'entrée de Tincques un panneau limite la vitesse à 70 km/h, hors en agglomération c'est 50 km/h. La variante en déviation est à ce titre plus intéressante.</p>				8
<p>Q15 / CHOIX VARIANTE <i>Habitant de Savy-Berlette.</i> Peut-on voter dès ce soir pour un des scénarios ? Une majorité se prononce à main levée pour le scénario 2.</p>				9
		<p>Q16 / FONCIER <i>Agriculteur.</i> Comment avez-vous estimé les emprises agricoles consommées par les variantes ? La différence est faible entre élargissement sur place (25 Ha) et le contournement (37 Ha).</p>		10
			<p>Q17 / OPPORTUNITÉ DU PROJET Les 16 km de doublement entre Arras et Aubigny ne servent à rien. Au lieu de 7 nouveau km à 2x2 voies, on pourrait faire 14 km de 2x1 voie, ou 3 voies comme sur l'axe Amiens / Rouen.</p>	11
<p>RÉPONSES DE M. BIELFELD</p> <p>14. Les bandes rugueuses sont une solution efficace et peu onéreuse, le radar mobile sera remis après travaux. Le positionnement des panneaux de limitation de vitesse 50 ou 70 km/h pourra être vérifié, même si la décision incombe respectivement au Maire et au Préfet.</p> <p>15. <i>AVIS</i></p> <p>16. Dans la variante sur place, on garde le profil actuel et on crée également des contre-allées pour les dessertes des riverains, ce qui représente une large emprise. On notera tout de même qu'entre 25 et 37 Ha, c'est 50 % de consommation supplémentaire. Contrairement à ce qu'on pourrait croire, la variante sur place ne n'est pas moitié des besoins d'espace par rapport à une route nouvelle. Dans le dossier d'enquête publique on donnera les détails de ces calculs.</p> <p>17. On a analysé cette solution à 3 voies pour la traversé de Le Parc, en inversant les sens, vers la mer ou vers Arras. Mais ces solutions posent un problème de sécurité quand on traverse une commune, les riverains ne savent plus dans quel sens circule la voie. Cette solution a été abandonnée. Quant à une solution à 2 voies sur place dans un sens et 2 voies en sens retour en déviation, c'est complexe à mettre en place. Nous rappelons que les enjeux ne sont pas uniquement liés aux problèmes de trafic, il y a aussi la sécurité, l'accessibilité du territoire pour son développement économique.</p>				

Département du Pas-de-Calais

Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel

exalta - 31/05/2016 5/9

RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 17 mai 2016 à TINCQUES

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCES / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS	
			<p>Q18 / INFO Vous avez montré des vues AVANT/APRÈS mais</p>	

RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 17 mai 2016 à TINCQUES

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCES / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS
<p>Q23 / CHOIX VARIANTE <i>Habitant Berles Monchel.</i> Aujourd'hui mon jardin donne sur un point de vue très dégagé sur la campagne. Avec le projet, je risque d'avoir un mur antibruit au bout de ma parcelle, ma maison va perdre de sa valeur. Quelles seront les indemnités ? Il faut retenir la variante de déviation large, moins impactante pour les riverains, et trouver des solutions pour signaler les commerces et développer les activités autour des ronds-points actuels.</p>			
<p>Q24 / CHOIX VARIANTE Il faut faire attention à ne pas léser les personnes au profit de certains autres. On sait qu'il existe un lobbying agricole. Que ferez-vous pour le cas d'un particulier dont le bien perd de la valeur en raison d'une variante ?</p>			
	<p>Q25 / DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE Avez-vous à ce jour une idée des retombées économiques pour le secteur Aubigny/Tincques concernant le projet de canal du nord ?</p>		
			<p>Q26 / ENVIRONNEMENT <i>Représentant des chasseurs.</i> Avez-vous prévu des aménagements particuliers pour la protection de la faune ?</p>
<p>RÉPONSES DE M. DACHY 23. Les 2 variantes de déviation large répondent effectivement à votre souhait de minimisation des impacts pour les habitations. En revanche, le développement des activités autour des giratoires relève de la compétence des communautés de communes. 24. Il faut écouter tous les acteurs. Les échanges que nous avons eus avec la chambre d'agriculture en témoignent. Aujourd'hui chacun défend sa vision, c'est logique, mais il nous faudra faire la synthèse de tous ces points de vue auxquels il faudra ajouter les enjeux environnementaux. pour nous, il n'y a pas de lobbying, il n'y a que des enjeux. 25. Le projet de canal Seine/Nord Europe n'est pas un projet du département. C'est un projet piloté par une société indépendante et qui a fait l'objet d'enquête publique. Nous n'avons pas d'information concernant les retombées de ce projet.</p> <p>RÉPONSE DE M. BIELFELD 26. Il y aura des aménagements pour la protection de la faune c'est sûr. Aujourd'hui nous ne sommes pas à ce niveau de détail et de précision. Dans le cas d'une déviation large, il est vraisemblable qu'il y ait une clôture par exemple.</p>			

Département du Pas-de-Calais

Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel

exalta - 31/05/2016 7/9

RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 17 mai 2016 à TINCQUES

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCES / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS
			<p>Q27 / AMÉNAGEMENT <i>Habitant de Penin</i> Il faut préciser que cette route est effectivement très utilisée pour les</p>

RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 17 mai 2016 à TINCQUES

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCES / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS
		<p>Q32 / AMÉNAGEMENT / CHOIX VARIANTE <i>Agriculteur à Berles Monchel</i> On parle de sécurité, quel est l'intérêt de maintenir une vitesse à 110 km/h avec des ronds-points tous les 3 km ? Alors qu'à 90 km/h, les engins agricoles peuvent emprunter la 4 voies en toute sécurité. L'impact sur le foncier agricole est très important avec la création de la déviation large, mais il peut être aggravé avec le foncier nécessaire au développement économique qui en découlera. Je suis contre la déviation longue au sud de l'existant.</p>	24
	<p>Q33 / AMÉNAGEMENT <i>Habitant de Vandelicourt</i> Pour l'aménagement sur place, comment allez-vous intégrer le nouveau projet tant en largeur qu'en hauteur ? Avec l'élargissement je risque de me retrouver à moins de 3 m de la voie en sachant que le niveau actuel est déjà 50 cm au-dessus du niveau du rez-de-chaussée. Quel est la hauteur des murs anti-bruit ?</p>		25
		<p>Q34 / AMÉNAGEMENT <i>Agriculteur</i> Si le projet prévoit des ronds-points tous les 3 km, il ne faut pas la mettre à 110 km/h, et il faut autoriser la circulation des engins agricoles. C'est très important pour la livraison du lin à Opalin, sur le tronçon Etrun / Aubigny, il n'y a pas de solution alternative valable sur ce sujet.</p>	26
<p>RÉPONSES de M. BIELFELD</p> <p>32. <i>Avs, donc sans commentaire.</i></p> <p>33. Il faut regarder dans le détail, mais l'élargissement sur place aura ce type d'impacts. En revanche, cela se fera en créant des contre-allées d'une largeur de 5 à 6 m pour les accès riverains, c'est de l'autre côté de ces contre-allées que se trouveront les protections acoustiques, puis la 2x2 voies. La hauteur des murs anti-bruit est variable, entre 2 et 3 m en moyenne. Quant aux niveaux ils seront étudiés très précisément pour la solution retenue.</p> <p>34. Si la distance entre les ronds-points est de 4km, on aura du mal à justifier de ne pas passer la vitesse à 110 km/h. Si la vitesse est à 90 km/h, les voitures ne doublent plus les camions. En revanche si entre 2 ronds-points, les distances sont plus courtes, on pourra envisager une vitesse à 90 km/h. Mais la sécurité reste un des principaux objectifs du département, c'est la raison pour laquelle à 110 km/h les engins agricoles seront interdits. Les choix seront faits en fonction de la variante retenue, mais il y aura toujours des solutions pour la circulation agricole et la livraison du lin.</p>			

→ ANNEXE 4

Département du Pas-de-Calais Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel Réunion publique du 18 mai 2016 à la salle des fêtes de Averdoingt

COMPTE RENDU

Intervenants, les représentants du Département :

Jean-Claude DISSAUX, Vice-Président du Conseil Départemental du Pas-de-Calais
Renaud DACHY, Directeur de la modernisation du réseau routier, Département du Pas-de-Calais
Matthieu BIELFELD, responsable service Grands Projets Routiers Centre, Département du Pas-de-Calais

Animation des débats :

Marc TODESCO, Exalta

Participation : 63 personnes

Durée de la réunion : 1H41 (de 18H11 à 19H52)

Accueil et introduction

Par Jean-Claude DISSAUX

➤ 6 min

Première partie de la réunion

Par Matthieu BIELFELD

CONTEXTE, ENJEUX/OBJECTIFS, LES VARIANTES D'AMENAGEMENT

➤ 33 min

ECHANGES / DEBAT

1H02 de questions / réponses

Conclusion

Par Jean-Claude DISSAUX

Remerciements

➤ 1 min

Feuille d'émargement mise à disposition des participants : 32 coordonnées

RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 18 mai 2016 à AVERDOINGT

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCES / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS	
<p>Q1 / DESSERTE LOCALE / CHOIX VARIANTE <i>Habitant de La Neuville.</i> Comment se fera l'accès à La Neuville ? Il ne semble pas être pris en compte dans les différentes variantes proposées. Les camions vont-ils passer dans le secteur restreint du château de Ligny et traverser Averdointg pour rejoindre Vitrocelle, dans ce cas, vous n'avez pas abordé l'élargissement du chemin communal entre Ligny et Averdointg, qui aura également un impact. Il paraît impossible de garder une vitesse à 110 km/h avec 2 ronds-points, un à Bailleul, l'autre à Averdointg, la distance est trop courte. Une chose n'a pas été évoquée dans la présentation, ce sont les "tourner à droite" qu'il y avait au niveau d'Averdointg. Nous avons une zone artisanale importante sur le secteur, il faut penser à son accessibilité. Partant d'Averdointg, les propositions sans rond-point à Averdointg ne facilitent pas les possibilités de se rendre à St Pol, il faudra faire un demi-tour au rond-point de Tincques.</p>				1
<p>Q2 / SÉCURITÉ / CHOIX VARIANTE <i>Habitant d'Averdointg</i> A priori la proposition E est celle qui est privilégiée par le département, puisque vous envisagez de l'améliorer. La solution D on dessert facilement notre zone d'activité autour de Vitrocelle, la solution E oblige une modification du chemin rural et par conséquent une augmentation de circulation dans La Neuville. Dans ce cas ça pose un problème de sécurité notamment avec les arrêts de bus scolaire. Avez-vous pris en compte cet aspect de sécurité ? La solution D est la solution la plus sécuritaire pour le village.</p>				2
<p>RÉPONSE DE M. BIELFELD, PRÉCISION DE M. DACHY 1. L'accès à La Neuville se fera à partir du rond-point d'Averdointg (proposition C ou D) ou de façon moins direct pour les autres solutions. Aucune proposition ne présente ce cas de figure, mais ce serait réalisable. En revanche ce qui est envisagé pour cette section, c'est 1 ou 2 giratoires, mais 3 giratoires ça ne semble pas opportun. Aujourd'hui pour accéder à La Neuville les choix sont les suivants : Solution A, depuis Tincques par le pont ou depuis le rond-point de Ligny et les chemins ruraux Solution B, depuis le giratoire de Bailleul, dans ce cas il faudra affiner le projet et créer une contre-allée ou requalifier les chemins ruraux concernés Solution C, avec le rond-point situé à Averdointg, l'accès est optimal Solution D, avec 2 ronds-points envisagés, idem l'accès est optimal Solution E, avec ces 2 ronds-points à Ligny et Bailleul, il faudra regarder comment améliorer l'accès à La Neuville Nous retenons que l'accès à La Neuville est un enjeu fort et que nous devons en tenir compte PRÉCISION En conclusion, la solution E proposée doit être améliorée, soit par recalibrage de chemins, soit par le biais de "tourne à droite" depuis la RD 939 pour éviter que les poids lourds ne traversent les villages. Il sera difficile de construire 3 ronds-points, les inters distances posent question. Aucune solution n'est privilégiée par le département, ce sont des hypothèses que nous discutons avec vous afin de les améliorer à partir de vos interrogations et remarques.</p> <p>RÉPONSE DE M. BIELFELD 2. Tous les impacts sur les flux de circulation seront regardés avec précision pour chaque solution. Quand on parle de trafic supplémentaire dans La Neuville, il faut en relativiser l'importance, il s'agit d'une centaine de véhicules tout au plus et non de milliers.</p>				

Département du Pas-de-Calais

Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel

exalta - 06/06/2016 2/7

RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 18 mai 2016 à AVERDOINGT

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCES / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS	
<p>Q3 / SÉCURITÉ / CHOIX VARIANTE <i>Habitant d'Averdointg.</i> Pourquoi n'envisagez-vous pas une solution F avec 3 giratoires ? Cela faciliterait les accès, y compris pour le secours en cas de besoin, ce serait donc plus sécurisant et certainement moins cher.</p>				3
<p>Q4 / CHOIX VARIANTE <i>Maire de Ligny</i> En tant que Maire de Ligny, je défends la solution E, pour différents avantages en termes d'accès pour les habitants, le garage, le monde agricole et la desserte de la zone industrielle nord de St-Pol.</p>				4
<p>Q5 / CHOIX VARIANTE <i>Jardin de Dorothée.</i> Une solution à 3 ronds-points simplifierait les choses. La solution E est acceptable, la D nous fait perdre la clientèle de passage.</p>				5
<p>Q6 / SÉCURITÉ / CHOIX VARIANTE <i>Maire de Bailleul aux Cornailles</i> Je suis favorable à la solution E. La solution D a des incidences sur les emprises foncières en raison du chemin qu'il faudrait transformer pour assurer la desserte locale. Elle ne permet pas non plus la desserte de la ferme du Bois de La Motte. Il faut aussi noter le trafic important du week-end depuis le bassin minier, sans giratoire à Bailleul, se trafic se répartirait dans les voies et chemins annexes. Le carrefour RD 83 / RD 939 reste dangereux, un giratoire serait une solution d'amélioration.</p>				6
<p>Q7 / DESSERTE LOCALE / CHOIX VARIANTE <i>Habitant La Neuville, Adj. Au Maire d'Averdointg</i> Mon inquiétude concerne l'accès à Vitrocelle qui emploie plus de 60 personnes. Quels sont les chiffres sur le trafic poids-lourds lié à Vitrocelle. C'est indispensable de connaître cette donnée pour se prononcer, d'autant qu'il faut tenir compte du développement possible de la zone d'activité.</p>				7
<p>RÉPONSES DE M. BIELFELD 3. Pour le choix, nous rappelons que rien n'est décidé, il n'y a pas de variante privilégiée. Nous sommes en revanche très réservés sur la réalisation de 3 ronds-points par rapport à l'intérêt de passer à 2x2 voies. Mais c'est bien la concertation qui fera peut-être émerger une telle solution. Mais attention à la multiplication des giratoires, nous en créons d'autres sur les 12 km concernés. Pour la section 1, nous étions partis sur un seul, après consultation, nous avons envisagé une solution à deux giratoires, mais pas à trois, ça semble trop. Il faut peut-être regarder les solutions d'aménagement annexes pour améliorer les propositions C et D.</p> <p>4. <i>Avis</i> 5. La demande des 3 giratoires est bien notée. 6. <i>Avis</i> 7. L'accès à Vitrocelle et La Neuville est important. La solution D y répond. La solution E est à retravailler sur ce point. Les chiffres de trafic seront précisés avant la prise de décision.</p>				

Département du Pas-de-Calais

Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel

exalta - 06/06/2016 3/7

RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 18 mai 2016 à AVERDOINGT

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCES / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS
		Q8 / CIRCULATION <i>Agriculteur</i> Comment allons-nous pouvoir livrer notre lin à Opalin quand la route sera à 110 km/h et interdite aux tracteurs ? Les tracteurs évoluent, ils rouleront bientôt à 50 ou 60 km/h.	8
		Q9 / CIRCULATION <i>Agriculteur</i> Il existe beaucoup d'exemple de route qui autorise la circulation des tracteurs sur des routes à 110 km/h. C'est le cas entre Douai et Arras, mais aussi en Alsace.	9
		Q10 / CIRCULATION <i>Agriculteur</i> Si on interdit la circulation des tracteurs sur la 4 voies, croyez-vous que les maires vont accepter le report des convois agricoles sur les communes ?	10
Q11 / AMÉNAGEMENT Quelle est la largeur d'un aménagement avec 2 contre-allées et la 2x2 voies ?			11
Q12 / CIRCULATION Il faut compter précisément les flux vers Vitrocelle depuis St-Pol mais aussi depuis Arras.			12
Q13 / DESSERTE LOCALE / AMÉNAGEMENT Comment allez-vous requalifier le chemin entre Averdoint et La Neuville ? Si la solution E est retenue, pouvez-vous nous confirmer que le chemin du Barlet pour l'accès au bourg sera aménagé ?			
<p>RÉPONSES DE M. BIELFELD</p> <p>8. Ce projet se réalisera par phase, elle restera donc un bon moment encore à 90 km/h. La question se pose selon la variante retenue. Si on garde une solution à un seul rond-point, comme la solution A par exemple, les distances entre giratoire seront suffisamment longue pour passer la vitesse à 110 km/h, donc sans circulation des tracteurs. Dans ce cas, les tracteurs circuleront sur les contre-allées. Pour la solution E, il n'y a que 1,5 km entre les 2 giratoires, on peut envisager 90 km/h et laisser les tracteurs. Rappelons aussi, que pour des questions de sécurité, les tronçons à 110 km/h seront également interdits aux vélos, piétons et cavaliers.</p> <p>9. Justement, il y a régulièrement des accidents pour le tronçon entre Douai et Arras. Pour la route en Alsace il est envisagé de revenir à 90 km/h et interdire les tracteurs. Aujourd'hui nous ne prendrons pas ce risque dans l'aménagement de la RD 939.</p> <p>10. C'est bien la raison pour laquelle les contre-allées nous semblent être une bonne solution. Il faudra que ces contre-allées soient cependant bien dimensionnées. Au final, nous ne présenterons pas à l'enquête publique une proposition qui n'apporte pas de réponses à ces questions.</p> <p>11. Il faut le vérifier précisément, mais aujourd'hui certain secteur sont suffisants pour le faire, il y a 35 à 40 m disponibles.</p> <p>RÉPONSES DE M. DACHY</p> <p>12. Nous avons bien entendu les demandes de précisions concernant les comptages et la vérification des vitesses. Nous en tiendrons compte, y compris pour les flux de poids lourds venant d'Arras ou de St-Pol.</p> <p>13. Cet aménagement ne sera envisagé que pour le désenclavement de La Neuville. Si le choix se porte sur une solution qui prend en compte une autre option pour le désenclavement de La Neuville, il n'y aura pas de requalification de ce chemin. Oui, si la solution E est retenue, les accès qui en découlent et qui évitent les désenclavements seront pris en compte.</p>			

Département du Pas-de-Calais

Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel

exalta - 06/06/2016 4/7

RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 18 mai 2016 à AVERDOINGT

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCES / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS
Q15 / FONCIER / EXPROPRIATION-INDEMNISATION <i>Habitant de Ligny, Gérant du garage</i> Rue de la gare, 2 permis de construire ont été déposés, si les accès sont supprimés à cause du projet, que deviennent ces 2 permis ? Pour ma part je suis propriétaire rue du Château, ma maison peut perdre de la valeur.	Q14 / DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE <i>Habitant de Ligny, Gérant du garage</i> Mon activité a souffert en 2014 / 2015 en raison des travaux. Il faut en tenir compte pour la suite.		13
Q16 / DESSERTE LOCALE <i>Habitant de Ligny</i> Avec la déviation de Tincques, il y aura obligatoirement un giratoire à La Neuville qui permettra de rattraper l'ancienne RD ? non ?			14
	Q18 / DESSERTE LOCALE <i>Habitant d'Averdoint</i> Vitrocelle est une entreprise classée Seveso. Il faut impérativement penser aux accès pour les secours.	Q17 / CIRCULATION <i>Habitant d'Averdoint</i> Dans les données de trafic, il faut prendre en compte la saisonnalité. Nous sommes des communes rurales, avec des rythmes de récoltes saisonnières qui induisent des trafics de camions variables. Ces camions traversent La Neuville pour rejoindre la RD 939.	15
Q19 / DESSERTE LOCALE <i>Président de la CC des Vertes Collines du Saint Polois</i> L'accès à La Neuville doit être pris en compte. Les giratoires sont là pour casser les vitesses. Un giratoire à La Neuville a plusieurs avantages : éviter de réaménager le chemin de Bailleul et l'élargissement du chemin du Barlet. Il faut réfléchir à une alternative avec un troisième rond-point.		Q20 / CIRCULATION <i>Président de la CC des Vertes Collines du Saint Polois</i> Nous sommes une région agricole. Il faut penser à la circulation des engins agricoles sur la RD 939 sur les tronçons à vitesse limitée. Une autorisation qui serait valable en semaine et interdite le weekend.	16
<p>RÉPONSES DE M. BIELFELD</p> <p>14. <i>AVIS</i> 15. Oui les variantes ont des impacts différents en termes d'accès, mais plusieurs propositions (A, D, E) prévoient un giratoire à Ligny. La particularité de Ligny c'est d'être de part et d'autre de la RD, c'est un enjeu important que nous avons pris en compte.</p> <p>16. Non pas forcément. Si on dévie Tincques la solution D prévoit effectivement un giratoire, mais pas la E par exemple. Dans ce cas, il faudra améliorer les accès riverains sans forcément faire un rond-point. La solution E n'est pas incompatible avec la création de la déviation de Tincques La solution sans rond-point à cet endroit a été proposée au regard des faibles traversés agricoles, nous pourrions toujours les réviser à travers des nouveaux comptages. En revanche, nous avons noté qu'il conviendrait d'améliorer les accès à Vitrocelle. D'autre part, ce qui nous est apparu fondamental c'est l'accès à La Neuville.</p> <p>RÉPONSES DE M. DACHY</p> <p>17. <i>AVIS</i> 18. Ces 2 remarques sont notées et elles seront prises en compte dans les réflexions.</p> <p>19. Nous allons réfléchir à cette alternative d'un 3^{ème} rond-point. Premier point : le nombre de giratoire est à considérer sur l'ensemble de l'itinéraire, second point : l'accès à La Neuville et la question des dessertes locales ont largement été évoqués aujourd'hui, ces 2 questions seront bien entendu prises en compte dans la solution retenue.</p> <p>20. <i>AVIS</i></p>			

Département du Pas-de-Calais

Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel

exalta - 06/06/2016 5/7

RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 18 mai 2016 à AVERDOINGT

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCES / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS	
			Q21 / ENVIRONNEMENT <i>Adjoint au Maire de Ligny</i> Nous sommes dans un corridor écologique répertorié au SRCE. Une variante à 3 ronds-points permettrait de ralentir la vitesse, ce qui permet un meilleur passage de la faune et limiterait les risques de collision.	17
Q22 / DESSERTE LOCALE <i>Habitant de Bailleul</i> La création de 3 ronds-points permet un meilleur accès aux différents bourgs et évite les reports de circulation qui se feront si une autre solution est retenue.				18
Q24 / CHOIX VARIANTE <i>Représentant chambre d'agriculture</i> Sur l'ensemble du projet, l'aménagement sur place est le moins consommateur de terres agricoles. S'il est réalisé, il faudra le faire avec le souci de multiplier les accès riverains dans le but de réaliser la meilleure desserte possible.	Q23 / DESSERTE LOCALE <i>Représentant chambre d'agriculture</i> On parle de 110 km/h et d'une voie de transit vers la mer. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit aussi d'une voie de desserte locale pour accéder aux habitations et aux lieux de travail. Le choix qui sera fait pour la vitesse induira le choix pour les dessertes locales.			19
Q26 / EXPROPRIATION - INDEMNISATION <i>Conseiller départemental canton St Pol</i> Pour la personne qui habite à priori très près du futur giratoire de Ligny, est-ce qu'il peut lancer des travaux de rénovation ?			Q25 / DESSERTE LOCALE <i>Conseiller départemental canton St Pol</i> La route est saturée 70 jours pour l'accès à la mer, mais elle reste 300 jours la route qui dessert le monde économique du territoire. Attention, chaque création de nouvelle route induit des nouvelles habitudes de circulation, qui peuvent nuire au territoire. C'est ce que nous avons connu avec le l'aménagement de la RD à St Pol.	20
<p>RÉPONSES DE M. BIELFELD 21. Les corridors ont été répertoriés, ils sont cartographiés dans le dossier de concertation. Ces éléments sont bien entendu pris en compte.</p> <p>RÉPONSE DE M. DISSAUX 22. Je crois que c'est très clair, nous étudierons une variante à 3 giratoires. Vos remarques nous montrent que c'est un sujet important pour le territoire.</p> <p>RÉPONSES DE M. BIELFELD 23. <i>Avis</i> 24. Vous avez bien résumé les enjeux. La difficulté est bien de trouver un équilibre pour faire en sorte que cette route soit sécurisée, attractive et desserve correctement les territoires. Les échanges lors des réunions publics nous le montrent. Il faudra donc trouver le bon compromis parce qu'on ne pourra pas tout faire. 25. <i>Avis</i> 26. Nous invitons la personne concernée à venir nous voir pour qu'on regarde précisément la situation sur plan. A priori, dans l'hypothèse d'un giratoire à Ligny, nous ne touchons pas aux maisons. Mais nous pouvons vous donner des précisions qui vous permettront de vous positionner.</p>				

Département du Pas-de-Calais

Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel

exalta - 06/06/2016 6/7

RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 18 mai 2016 à AVERDOINGT

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCES / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS	
Q27 / DESSERTE LOCALE <i>Maire de Marquay</i> Je soutiens l'étude d'une variante à 3 giratoires, pour 2 raisons essentielles : les traversées agricoles et le développement de Marquay, où beaucoup de nouveaux habitants construisent et s'installent. Ils l'ont fait en raison des facilités d'accès que représente la RD.				21
Q28 / AMÉNAGEMENT <i>Habitant de Ligny</i> A Ligny le rond-point proposé est très proche de la voie ferrée. En cas de fermeture du passage à niveau, il y aura des bouchons. Avez-vous prévu un aménagement spécifique, une desserte secondaire ? Auquel cas, la maison à proximité sera encore plus impactée.				22
Q29 / DESSERTE LOCALE <i>Adjoint au Maire de Ligny</i> Ce serait dommage de ne pas avoir de giratoire à Ligny, le village serait coupé en deux. Il y a aussi le trafic poids lourds pour l'entreprise Debré de 50 à 60 ouvriers et l'accès à Ternas pour la coopérative.				23
Q30 / DESSERTE LOCALE <i>Président CC</i> A Ligny c'est impossible de réaliser un pont, c'est donc obligatoirement un giratoire ou rien. Mais ça ne peut pas être rien, la commune serait coupée en 2, et Marquay serait isolé.				24
<p>RÉPONSES DE M. BIELFELD 27. <i>Avis</i> 28. Ce type de problème, qui peut se résoudre par une liaison directe (shunt), est traité lors de l'étude détaillée de la solution retenue, toujours dans un objectif de sécurité et de bon fonctionnement des dessertes locales. Il faut toutefois relativiser, le trafic sur la voie ferrée est très faible.</p> <p>RÉPONSE DE M. DISSAUX 29. <i>Avis</i> 30. Ces 2 dernières remarques vont dans le sens des demandes répétée et entendue de 3 giratoires.</p>				

Département du Pas-de-Calais

Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel

exalta - 06/06/2016 7/7

→ ANNEXE 5

Département du Pas-de-Calais Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel Réunion publique du 25 mai 2016 à la salle des fêtes d'Aubigny-en-Artois

COMPTE RENDU

Intervenants, représentant local :

Jean Michel DESAILLY, Maire d'Aubigny-en-Artois

Intervenants, les représentants du Département :

Jean-Claude DISSAUX, Vice-Président du Conseil Départemental du Pas-de-Calais

Renaud DACHY, Directeur de la modernisation du réseau routier, Département du Pas-de-Calais

Matthieu BIELFELD, responsable service Grands Projets Routiers Centre, Département du Pas-de-Calais

Animation des débats :

Marc TODESCO, Exalta



RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 25 mai 2016 à AUBIGNY-EN-ARTOIS

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCES / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS
<p>Q2 / SÉCURITÉ <i>Habitante de Savy-Berlette.</i> Concernant la sécurité, je ne pense pas que le projet règle le problème. Il y a sûrement des solutions moins coûteuses. Concernant les secteurs accidentogènes, a-t-on mesuré l'impact des ronds-points créés sur la diminution des accidents ?</p> <p>Q4 / EXPROPRIATION - INDEMNISATION <i>Habitante de Savy-Berlette.</i> Quelles indemnités pour les expropriations ? Y aura-t-il une indemnisation sur la dévaluation des biens en raison de l'installation de murs anti-bruit ?</p>			<p>Q1 / OPPORTUNITÉ DU PROJET <i>Habitante de Savy-Berlette.</i> On se pose la question de l'utilité du projet, tant la mise à 2x2 voies a des impacts multiples : sur le foncier, les agriculteurs, les habitants. Je m'interroge sur le caractère durable de ce projet.</p> <p>Q3 / CIRCULATION <i>Habitante de Savy-Berlette.</i> Sur le trafic de transit en direction de la côte, ne peut-on pas inciter à prendre l'A26, ou le train qui est plus durable ?</p>
<p>RÉPONSE DE M. DACHY</p> <p>1. Si on se réfère à la définition de développement durable, il y a 3 indicateurs à prendre en compte : social, environnemental et économique. L'économique prend en compte investissement + entretien. Aujourd'hui, il apparaît plus pénalisant d'entretenir la RD 939 qu'une route à 2x2 voies. Si le projet ne se faisait pas, il faudrait néanmoins régler le problème de sécurité de tous les carrefours autre que les ronds points. Ce sont bien les accès des petites routes qui sont source d'accident. Les projets respectent le développement économique du territoire, ce n'est pas exclusivement la route de la mer, c'est aussi la route du trafic domicile-travail, c'est aussi pour cela qu'on trouve de nombreux ronds-points entre St-Pol et Arras.</p> <p>RÉPONSE DE M. BIELFELD, PRÉCISION DE M. DACHY</p> <p>2. Concernant la sécurité, qui reste un des objectifs principaux du projet, la mise à 2x2 voies est la solution la plus sûre. L'évaluation des carrefours est faite au fur et à mesure, concernant ceux de zones d'activité consomme de l'espace agricole, mais le Temois veut développer ses propres zones d'activités pour ne pas dépendre exclusivement des autres bassins d'emplois plus éloignés, c'est leur choix. PRECISION A propos de la sécurité routière, on parle d'indice de gravité, c'est-à-dire la mesure du nombre d'accidents pour 100 km de voies. La RD 939 est une des routes les plus dangereuses de la région. De mémoire l'indice est entre 15 et 20. Les aménagements faits entre Hesdin et Montreuil, montre que l'indice de gravité de ce tronçon de 25 km est repassé en-dessous de la moyenne régionale. Il n'est pas évident d'inciter à prendre les autoroutes, celles-ci sont payantes, la population du Pas-de-Calais est plutôt modeste, elle n'a pas forcément les moyens.</p> <p>3. PRECISION Concernant le train TER existant, il y a aujourd'hui entre 700 et 1000 voyageurs/jour dans les 2 sens entre Arras et St-Pol, alors qu'il est de moitié entre St-Pol et le littoral. Les horaires sont disparates, il n'y a qu'une seule voie ferrée, en créer une deuxième représenterait un coût supérieur au projet de 2x2 voies. La région porte un projet de modernisation, il concerne uniquement le tronçon entre St-Pol et le littoral.</p> <p>4. Dans le cas d'une expropriation, une évaluation est faite par le service des impôts, puis il y a négociation entre le département et le propriétaire pour trouver un accord. Si l'n'y a pas d'accord, c'est le juge de l'expropriation qui statue en établissant un montant. Pour la variante en doublement sur place, la création de mur anti-bruit provoquera certainement une dévaluation. Aujourd'hui on ne peut pas l'estimer. En conclusion, la solution E proposée doit être améliorée, soit par recalibrage de chemins, soit par le biais de "toume à droite" depuis la RD 939 pour éviter que les poids lourds ne traversent les villages. Il sera difficile de construire 3 ronds-points, les inter-distances posant question. Aucune solution n'est privilégiée par le département, ce sont des hypothèses que nous discutons avec vous afin de les améliorer à partir de vos interrogations et remarques.</p>			

Département du Pas-de-Calais

Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel

exalta - 30/06/2016 2/10

RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 25 mai 2016 à AUBIGNY-EN-ARTOIS

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCES / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS
<p>Q5 / CHOIX VARIANTE <i>Habitant Berles Monchel</i> Il faut regretter l'abandon du projet de l'A24 qui a amené les poids-lourds à utiliser la RD 939. La variante 2A est celle qui aura le moins d'impact sur le bâti et qui permettra de diminuer le trafic de poids-lourds qui traversent Aubigny-en-Artois.</p>			
			<p>Q6 / ENVIRONNEMENT <i>Habitant Berles Monchel</i> La variante 2A a un impact sur les zones agricoles mais aussi sur le bassin qui capte les eaux de la Scarpe. Elle passe aussi dangereusement près du bois de Berles qui est une réserve naturelle (animaux, oxygène, espace vert). Il faut donc veiller à ne pas mettre en danger une zone boisée. C'est une question d'environnement et d'équilibre écologique.</p>
<p>Q7 / CHOIX VARIANTE / CONCERTATION <i>Riveraine de la RD 939</i> Je suis pour la variante 2A qui a le moins d'impact sur l'environnement. Il est certain qu'il faut garder nos poumons verts dès que l'on peut. Si la 2A est largement choisie par les habitants, pouvez-vous me dire si c'est celle-là qui sera bien retenue ? Expliquez-nous comment cela peut se dérouler après. Il ne faudrait pas que les habitants se prononcent pour rien.</p>			
<p>RÉPONSE DE M. BIELFELD, PRÉCISION DE M. DACHY</p> <p>5. Avis</p> <p>6. Chaque fuseau sera regardé selon ces critères, que cela soit le 1B ou le 1A, même le 0bis. Sur le Fleurin, il est recensé également, la continuité hydraulique sera donc assurée, quel que soit le fuseau. On a évoqué les captages qui sont aujourd'hui identifiés, mais évidemment ce n'est pas parce qu'il n'y a pas de captage que la nappe n'est pas sensible. L'ensemble des routes qui sont construites depuis la loi sur l'eau de 1992 sont toujours équipées de dispositifs qui rendent étanche et imperméable la chaussée et les eaux de ruissellement sont récupérées pour éviter toute contamination et confiner les pollutions accidentelles. C'est donc un enjeu qui est regardé de près, quel que soit la variante retenue. PRECISION Nous partageons les objectifs que vous venez d'énoncer. Simplement, le dossier a été préparé sans la connaissance de cet arrêté relatif au classement du château de Berles puisque celui-ci n'a été pris que le 2 mai 2016. Si cette variante est retenue, il est hors de question de toucher au bois. Il faudra rechercher un tracé qui respecte le périmètre boisé et l'arrêté signé par le préfet de région. Aujourd'hui, il ne s'agit pas d'un vote. L'objectif est de présenter les études et que vous puissiez vous exprimer. Au final, c'est le département, qui va réaliser l'infrastructure, qui choisira. L'objectif de la concertation est d'être éclairé. Ce n'est pas parce qu'il y a 350 avis pour la 2A et 12 pour la 1B que l'on choisira forcément la 2A, mais cela rentrera bien évidemment en ligne de compte. Aujourd'hui, rien n'est acté. On vient de démarrer la concertation qui se déroule du 2 mai jusqu'au 2 juillet. Si on ne concerte pas, on pourrait choisir dans notre coin. Mais aujourd'hui, ce n'est plus possible. Si on présentait un dossier d'enquête publique fixant une variante sans passer par une concertation, cela ne serait pas acceptable. On vient donc vous présenter le projet pour recueillir vos avis. Suite à cela, il y aura un gros travail d'analyse. On va recenser toutes les observations, que ce soit sur internet, sur les registres et sur ce qui aura été dit en réunion publique. On va ensuite les classer et qualifier ces observations, celles des riverains, celles des agriculteurs etc. Ce bilan sera présenté aux élus du département qui feront ensuite leur choix en fin d'année. Aujourd'hui c'est le temps de l'écoute et après il y aura le temps de l'analyse. PRECISION Cette concertation préalable se conclut par un bilan de concertation qui sera fourni au commissaire enquêteur lors de la phase d'enquête publique. Le commissaire enquêteur donnera un avis sur la variante soumise à l'enquête publique, favorable ou non, avec ou sans réserves. Il y a donc encore une autre étape de dialogue avant d'aboutir à la solution qui sera retenue.</p>			

Département du Pas-de-Calais

Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel

exalta - 30/06/2016 3/10

RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 25 mai 2016 à AUBIGNY-EN-ARTOIS

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCE / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS
<p>Q9 / FONCIER <i>Propriétaire de Vitrocelle</i> Je suis de Berles et le tracé passe par ma propriété. Il s'agit de l'ancienne ferme du Château qui date de 1753. Je ne suis pas inscrit au patrimoine, mais je vais m'empêcher de le faire.</p>	<p>Q8 / DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE <i>Propriétaire de Vitrocelle</i> Vitrocelle emploie une soixantaine de personnes. Si, je ne pouvais plus avoir d'accès direct à mon entreprise, évidemment cela aurait un impact sur l'avenir de la société.</p>		<p>Q10 / SÉCURITÉ <i>Propriétaire de Vitrocelle</i> Par rapport aux indices d'accidents, je pense qu'il y a eu beaucoup de progrès depuis 30 ans, 20 ans ou encore 10 ans. Dans votre indice, il serait intéressant de savoir quelle date sert de repère pour cet indice.</p> <p>Q11 / CHOIX VARIANTE / INFO <i>Propriétaire de Vitrocelle</i> Les déviations sont un grand problème pour l'agriculture, elles se font par de grands contournements pour éviter de couper des villages en deux. Pour ce qui est des habitations et des commerces, il faudra faire le nécessaire pour permettre les accès. J'espère que ces réunions ne sont pas juste l'occasion d'entendre nos doléances, mais qu'au moment de la décision nous serons véritablement entendus.</p>
<p>Q13 / CHOIX VARIANTÉ <i>Habitant de Villers Chatel</i> Comme le site de Berles Monchel est classé, la variante 2A risque de changer très sensiblement puisqu'elle doit s'éloigner de 500m du bois. Cela augmente son parcours, son coût, la surface agricole impactée. Il est donc difficile de discuter de la variante 2A sans le nouveau tracé lié à l'arrêt de classement du château.</p> <p>Q15 / CHOIX VARIANTÉ <i>Habitant de Villers Chatel</i> Concernant l'aspect économique environnemental, le tracé 2A, revu et modifié suite à l'arrêt, va consommer un nombre assez considérable d'hectares que l'on peut considérer comme étant les meilleurs hectares de France. Or, l'agriculture est un enjeu pour l'avenir. La contrepartie est que les habitations et les commerces seront plus impactés avec les variantes 0 et 0bis où l'on reste en l'état, mais un commerce ou une habitation a une durée de vie de 10, 20,30 ans etc, alors qu'une terre agricole est bien plus durable.</p>			<p>Q12 / CONCERTATION <i>Habitant de Villers Chatel</i> Je pense que cette concertation qui a été annoncée comme étant volontaire possède aussi un côté légal lié à une obligation de concertation.</p> <p>Q14 / OPPORTUNITÉ DU PROJET <i>Habitant de Villers Chatel</i> Est-ce que l'on peut partir du principe que la mise à 2x2 voies est actée par les élus ? Si elle est actée, nous sommes là pour discuter de quelle variante pour cette 2x2 voies et non de l'intérêt d'une 2x2 voies. Nous n'allons pas faire un petit Notre-Dame-des-Landes. Si les élus ont décidé, nous devons respecter cette décision.</p>
<p>RÉPONSE DE M. DISSAUX 8. 9. 10. Avis</p> <p>11. Avec ces réunions de concertation préalable à l'enquête publique, le département a la volonté de vous écouter, de vous montrer le maximum de variantes possibles. Après on fera le bilan des avis recueillis pendant la concertation et on en tiendra compte. Il ne servirait à rien d'organiser des réunions pour au final ne pas tenir compte de vos avis. A la fin du bilan, on présentera un projet. Si certains éléments mis en relief dans ces réunions ne sont pas repris, vous aurez l'occasion d'aller voir le commissaire enquêteur et de faire valoir vos observations. Le commissaire enquêteur sera là pour vous entendre et donner une suite ou non à vos observations. La volonté du département est de mener une concertation élargie pour ne pas dessiner un projet et le mettre directement en enquête publique.</p> <p>RÉPONSE DE M. DACHY</p> <p>12. Oui, il s'agit bien d'une concertation obligatoire, prévue dans le cadre de l'article L 103-2 du code de l'urbanisme.</p> <p>13. Sur l'aspect légal, bien évidemment vous avez raison, il faudra avoir un avis de l'architecte des bâtiments de France vis-à-vis de cet espace classé. Concernant les impacts éventuels de la variante 2A, si elle est choisie, je suis moins convaincu que vous sur l'allongement de parcours et sur le coût. Sur l'emprise nécessaire à la construction, c'est la même. En revanche, l'impact est sur le morcellement. Mais sur la superficie en nombre d'hectares, c'est pratiquement la même chose à 10 % près. Les chiffres que l'on vous a donné pour les variantes sont approximatifs et intègrent une marge d'erreur puisque chaque variante proposée n'a pas été étudiée de manière fine.</p> <p>14. et 15. Avis</p>			
<p>Département du Pas-de-Calais Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel</p>			

exalta - 30/06/2016 4/10

RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 25 mai 2016 à AUBIGNY-EN-ARTOIS

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCE / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS
<p>Q17 / ENVIRONNEMENT <i>Conseillère municipale à Savy-Berlette</i> On parle beaucoup de nuisance sonore mais pas beaucoup de la pollution de l'air alors qu'il s'agit d'un point important.</p> <p>Q18 / SÉCURITÉ <i>Conseillère municipale à Savy-Berlette</i> Il est question de sécurité routière. J'entends parler des véhicules mais pas beaucoup de la sécurité des piétons et des vélos. Savy-Berlette est traversé par le projet. Il y a des enfants de chaque côté qui traversent tous les jours. Le bus fait à peu près 8 allers-retours par jour avec un risque d'accident quotidien. Ce n'est pas parce qu'il y aura une 2x2 voies que les adolescents n'auront pas envie de traverser la route.</p> <p>Q20 / EXPROPRIATION - INDEMNISATION <i>Conseillère municipale à Savy-Berlette</i> Quand on parle d'expropriation, faut-il attendre que la route passe par notre maison pour être exproprié ou est-ce qu'il faut que ce soit la parcelle de terrain qui soit concernée ?</p>			<p>Q16 / CHOIX VARIANTÉ <i>Conseillère municipale à Savy-Berlette</i> Je suis pour le projet 2A qui consiste à ne pas traverser mon village.</p> <p>Q19 / AMÉNAGEMENT <i>Conseillère municipale à Savy-Berlette</i> Je voudrais savoir à quoi correspond la largeur de la route. On parle de la doubler, d'une zone d'arrêt d'urgence ainsi que d'une desserte agricole et peut-être une desserte pour les vélos.</p> <p>Q21 / CHOIX VARIANTÉ / ENVIRONNEMENT <i>Conseillère municipale à Savy-Berlette</i> Quels sont les enjeux qui ont véritablement un impact pour qu'un tracé ne soit pas pris en compte ? On parle du classement du Château avec un arrêté qui stipule que l'on ne peut pas faire un tracé. Est-ce que l'on peut imaginer que la Scarpe soit un enjeu qui soit décisif d'un point de vue écologique ?</p> <p>Q22 / CHOIX VARIANTÉ / CONCERTATION <i>Conseillère municipale à Savy-Berlette</i> J'aimerais savoir qui exactement prend la décision finale au sein du Conseil départemental ? Est-ce que ce sont les élus ? Est-ce qu'il y a de la transparence au niveau de la prise de décision ?</p>
<p>RÉPONSE DE M. BIELFELD 16. Avis</p> <p>17. Bien évidemment que la nuisance en termes de pollution est un sujet important qui n'a peut-être pas été évoqué clairement, mais qui est pris en compte. Quand on dit que l'on compensera le tracé sur place par des murs anti-bruit, c'est sûr que c'est moins évident de compenser l'impact en matière de pollution. Les variantes qui s'éloignent ont moins d'impact en termes sonores mais aussi en matière de pollution, vous avez raison de le souligner.</p> <p>18. En termes de sécurité, la question des vélos et des piétons est aussi évoquée. La continuité Savy-Berlette au niveau de la traversée a bien évidemment été prise en compte.</p> <p>19. Concernant la largeur de la 2x2 voies, bande d'arrêt d'urgence comprise, c'est environ 25 mètres. Ensuite, si on compte les contre-allées, c'est 6 à 7 mètres en plus de chaque côté, ce qui représente près de 40 mètres. Quand cela passe en pleine nature, il peut y avoir des talus, on est donc sur une emprise en pleine agricole qui est variable de 30 à 45, voire 50 mètres au maximum. Ce sera l'objet des études de détail.</p> <p>20. Pour les expropriations, si une partie de la parcelle est touchée, c'est à regarder au cas par cas. Sur les parcelles agricoles, il faut qu'il y ait un certain pourcentage de la parcelle impactée. Sur les maisons privées, cela dépend si l'on supprime l'accès. C'est donc vraiment du cas par cas.</p> <p>21. Effectivement, pour le château de Berles, il y a un périmètre de 500 mètres à respecter. Il faudra donc consulter l'Architecte des Bâtiments de France qui donnera ses prescriptions. Sur les captages d'eau potable, c'est pareil, il y a des périmètres qui interdisent de passer. Sur les autres points, ce sont les études techniques, le recensement des contraintes et la concertation qui permettront de définir les enjeux les plus prépondérants. La concertation est aussi là pour que l'assemblée délibérante fasse le meilleur choix possible.</p> <p>REPONSE DE M. DISSAUX</p> <p>22. C'est l'assemblée départementale qui décidera en se référant aux résultats de cette concertation, au résultat de l'enquête publique, au résultat des études d'environnement, ou encore de la loi sur l'eau. Tous ces points-là seront présentés au département en séance plénière pour la prise de décision finale. La décision de mettre à 2x2 voies est déjà prise. Le choix de tracé sera présenté à la 4^{ème} commission qui est la commission technique qui gère les propositions à faire en assemblée plénière. Tout cela sera fait dans la plus grande démocratie.</p>			
<p>Département du Pas-de-Calais Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel</p>			

exalta - 30/06/2016 5/10

RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 25 mai 2016 à AUBIGNY-EN-ARTOIS

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCES / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS
<p>Q24 / AMÉNAGEMENT <i>Propriétaire d'une entreprise et président des unions commerciales</i> Par rapport aux contre-allées et aux murs anti-bruit, je voulais savoir si ces contre-allées sont à sens unique ou à double sens.</p>			<p>Q23 / EXPROPRIATION – INDEMNISATION <i>Propriétaire d'une entreprise et président des unions commerciales</i> Peu importe que l'on soit agriculteur, chef d'entreprise ou propriétaire d'une maison, on défend tous notre bout de gras. Je reproche le fait que l'on n'ait pas assez de détails et de chiffres concernant la localisation des expropriations potentielles.</p>
<p>Q25 / AMÉNAGEMENT <i>Riverain, déjà présent à la RP de Tincques</i> Pour la solution 2B, vous nous avez dit que vous alliez prévoir un mur anti-bruit ou un talus. C'est très bien. Mais si l'on prend la 2A, il faudrait aussi un talus anti-bruit, vous n'en avez pas parlé mais j'espère qu'il est également prévu. En effet, avec le vent qui vient de l'ouest, cela risque d'impacter beaucoup de quartiers.</p> <p>Q27 / SÉCURITÉ <i>Riverain, déjà présent à la RP de Tincques</i> Avez-vous pensé aux transports de produits dangereux par les poids-lourds ? Si l'on traverse à 110 km/h pour les voitures et à 90/100 km/h pour les PL sur une 4 voies, en cas d'accident cela risque un jour d'être dramatique pour les maisons au bord de la route.</p> <p>Q28 / CHOIX VARIANTE <i>Riverain, déjà présent à la RP de Tincques</i> Mon choix se porte sur la variante 2B, mais je serai encore satisfait avec la variante 2A.</p>			<p>Q26 / AMÉNAGEMENT / SÉCURITÉ <i>Riverain, déjà présent à la RP de Tincques</i> Concernant le carrefour du Cabaret Rouge, il va falloir faire attention à la pente, en hiver les poids-lourds ne réussiront pas à monter la côte, et même en descente la chaussée glissante sera dangereuse. Il faut prévoir des interventions rapides en cas de neige.</p>
<p>RÉPONSE DE M. BIEFELD</p> <p>23. Pour l'instant, on a repéré les commerces par des petits points. Effectivement, nous n'avons pas listé les commerces. Je pense que l'on pourrait ajouter un listing au dossier pour préciser ces points. Cela ne me paraît pas inenvisageable de préciser les commerces impactés. Si l'on prend l'exemple de Tincques, on a mis des vues aériennes où l'on voit plus facilement les commerces concernés. On a aussi rajouté sur le site internet des vues aériennes plus lisible que dans le dossier papier. Aujourd'hui, on peut donc faire évoluer le dossier dans ce sens-là pour plus de précision.</p> <p>24. Les contre-allées sont effectivement le principe qui est retenu. Les contre-allées ont pour but d'accéder aux maisons particulières, elles seront donc à double sens pour permettre aux habitants de pouvoir rentrer et sortir facilement de chez eux.</p> <p>25. Les protections anti-bruit sont valables pour chaque fuseau là où cela paraît évident, mais des études acoustiques plus fines seront faites après coup. Sur la variante 2B, il s'agira sûrement d'une butte car on a un peu plus de place. Sur la 2A, cela s'examinera avec les études acoustiques et s'il faut une protection, bien évidemment on en mettra une.</p> <p>26. Dans les fuseaux qui concernent cette partie-là, cela sera étudié finement pour éviter ce type de problème.</p> <p>27. Concernant les transports dangereux, on ne l'a pas évoqué mais c'est un point qui pourra venir compléter le dossier. Je n'ai pas les données mais on regardera. Mais effectivement, on comprend l'inquiétude soulevée.</p> <p>28. <i>Avis</i></p>			

Département du Pas-de-Calais

Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel

exalta – 30/06/2016 6/10

RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 25 mai 2016 à AUBIGNY-EN-ARTOIS

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCES / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS
<p>Q32 / ENVIRONNEMENT <i>Conseiller départemental</i> Il faut rassurer les gens sur les impacts du projet sur la santé.</p>	<p>Q31 / DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE <i>Conseiller départemental</i> L'impact du projet sur les commerces est à prendre sérieusement en considération.</p>		<p>Q29 / CHOIX VARIANTE <i>Conseiller départemental</i> Je pense que s'il y a un nouveau tracé par rapport au classement du château de Berles, il y aurait peut-être intérêt à revenir voir la population concernée par ce fuseau. D'autre part, j'en profite pour rappeler que le choix du doublement de la RD 939 est décidé sur le principe depuis longtemps, depuis la présidence de Dominique Dupilet. Je pense aussi qu'il est possible de trouver un consensus entre les agriculteurs, les commerçants et les habitants.</p> <p>Q30 / AMÉNAGEMENT <i>Conseiller départemental</i> Une question par rapport à l'emprise et au coût d'un pont et d'un giratoire. Quelles différences existent-ils entre ces deux aménagements ? Je pense qu'un giratoire permet de fluidifier le trafic mais aussi d'améliorer la sécurité.</p> <p>Q33 / CHOIX VARIANTE <i>Conseiller départemental</i> Il faudra restituer à l'assemblée l'ensemble des questions qui auront été posées. Je crois que les élus gagneraient à prendre connaissances de tous les éléments qui peuvent ennuyer les personnes dans leur quotidien et dans leur avenir.</p>
<p>RÉPONSE DE M. DISSAUX, PRÉCISION DE M. DACHY</p> <p>29. <i>Avis</i></p> <p>30. Je laisserai les services s'exprimer sur les coûts, mais à chaque fois le choix entre un ouvrage d'art et un giratoire s'effectue dans le cadre d'un besoin et d'une fonction différente. Le giratoire, c'est pour un échange et l'ouvrage est souvent là pour régler un problème de sécurité. Les montants ne doivent pas être très éloignés et comme on l'a vu pour la dernière réunion à Averdoint, lorsque l'on sent une forte pression concernant l'analyse d'un giratoire à la place d'un ouvrage, cela est entendu et pris en compte par les services.</p> <p>PRECISION Concernant le coût, à titre d'exemple : le giratoire de Haute-Avesnes, entièrement carrossé avec les éclairages publics, a coûté en tout 900 000 euros, tandis que l'ouvrage d'art, déclaré d'utilité publique, au niveau de la RD 49 entre Etrun et Aubigny coûte 1,1 million d'euros. Si l'on transformait 6 ouvrages en 6 giratoires on gagnerait un bon million d'euros. Ce gain représente seulement 1% du coût total du projet. D'autre part, sur l'aspect foncier, de mémoire c'est à peu près équivalent. Les chiffres sont assez comparables à des échelles de coût global, donc il n'y a pas de différences notables.</p> <p>RÉPONSE DE M. DACHY</p> <p>31. Ce problème du commerce et de l'impact sur les commerçants a été évoqué longuement lors de la première réunion et un petit peu lors de la deuxième. La proposition qui a été faite est de faire une analyse de chaque commerce pour voir l'impact de ce contournement sur le fonctionnement et sur la vie de ces commerces.</p> <p>32. Les questions liées à l'environnement et à la santé sont notamment traitées dans l'étude d'impact qui sera mise dans le dossier définitif. A l'heure actuelle, on peut nous reprocher de ne pas avoir été trop précis mais on est dans une concertation sur un choix de tracé. On ne peut donc pas aller trop loin et s'intéresser à chaque parcelle. Quand nous allons faire le recensement de tout ce qui a été dit dans ces réunions, nous ferons un bilan. Ce bilan va amener un projet à dominer les autres. A partir de là, on fera une étude d'impact très précise sur l'environnement, la loi sur l'eau, les parcelles, les habitations, les problèmes acoustiques. Tout cela sera détaillé après que la variante soit choisie.</p> <p>33. On va faire remonter toutes les questions de la population à l'assemblée délibérante. Et je peux vous dire que sur les trois réunions que l'on a eues, on n'a jamais eu les mêmes questions. C'est dire l'intérêt de multiplier ces réunions pour arriver à un consensus. Jamais on n'aura l'unanimité sur un tracé, ce n'est pas possible, mais on peut arriver à un bon compromis entre les différentes suggestions des uns et des autres.</p>			

Département du Pas-de-Calais

Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel

exalta – 30/06/2016 7/10

RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 25 mai 2016 à AUBIGNY-EN-ARTOIS

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCES / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS
<p>Q34 / CHOIX VARIANTE / CONCERTATION <i>Habitant de Berles Monchel</i> Dans le tableau avec tous les critères, j'ai remplacé les couleurs par des chiffres. 10 pour le rouge, 6 pour l'orange, 4 pour jaune, 0 pour vert. Vous avez dit que le fuseau 1 était légèrement favorable alors que quand on prend ce fuseau, on dépasse 120 tandis que sur le fuseau 2, on se situe à 60. Les inconvénients sont donc doubles sur le fuseau 1 par rapport à ceux du fuseau 2. J'ai donc le sentiment que présenter ce fuseau 1 c'est éteindre le village.</p>			
		<p>Q35 / FONCIER <i>Agriculteur</i> Tous les projets provoquent des complications pour l'agriculture. Les remembrements sont-ils automatiques et y-a-t-il des limites éventuelles ?</p>	<p>Q36 / CONCERTATION <i>Agriculteur</i> S'il y a beaucoup d'emprises agricoles d'impactées, je trouverais cela bien qu'il y ait une concertation ultérieure d'organisée avec nous pour essayer de dessiner le tracé de la manière la plus appropriée.</p>
	<p>Q37 / OPPORTUNITÉ DU PROJET <i>Elu Chambre de Commerce et président Union Commerciale</i> On parle d'axe structurant mais je trouve que les solutions sont déstructurantes pour le monde agricole et pour la centaine d'emplois et le monde économique aux abords de la RD 939. C'est la route du travail mais également celle de la mer pendant quelques jours (essentiellement les dimanches). Les bouchons ont lieux essentiellement au niveau du Parc plus en amont.</p>		<p>Q38 / AMÉNAGEMENT <i>Elu Chambre de Commerce et président Union Commerciale</i> Les giratoires posent un problème car ils ralentissent la vitesse. Je ne comprends pas bien le fait de mettre autant de giratoires alors que l'objectif est de passer la vitesse à 110 km/h.</p>
<p>RÉPONSE DE M. BIELFELD, PRÉCISION DE M. DISSAUX</p> <p>34. On prend acte de votre observation et de votre position. Quand on fait des tableaux, on utilise des couleurs, c'est contestable mais les chiffres aussi. Aujourd'hui, ce sont des éléments pour susciter le débat. Il a lieu, tant mieux. Tout cela remontera lors de la prise de décision.</p> <p>35. Sur l'aménagement foncier, ce sont les commissions communales qui décident. Quand un projet est lié à l'enquête publique, il y a automatiquement la constitution d'une commission communale par commune et c'est elle qui décide. C'est l'assemblée des propriétaires et des exploitants qui se réunissent et qui décident après l'étude faite par le département, l'étude préalable sur les différents scénarios avec inclusion, sans inclusion etc. Mais la décision émane des commissions et pas du département. Les commissions peuvent décider chacune de leur côté ou de manière intercommunale.</p> <p>36. Effectivement, la Chambre d'Agriculture est un partenaire incontournable du département. Nous avons donc des partenaires qui nous suivent, avant, pendant et après le projet.</p> <p>37. L'impact de chaque fuseau sur l'emploi est pris en compte. Forcément, les élus départementaux prendront leur décision au regard de l'impact de chaque fuseau sur le développement économique. C'est un point essentiel. Aujourd'hui, il y a des possibilités d'accompagnement. Un engagement sera pris selon le fuseau qui sera retenu. Le choix du fuseau sera fait en fonction des conséquences sur les commerces, sur l'agriculture, sur les riverains et sur la sécurité. Votre point de vue est donc un point de vue intéressant que l'on prendra en compte.</p> <p>PRÉCISION Il faut aussi souligner que ce projet a un caractère économique, c'est-à-dire que si certains commerces vont souffrir de cette déviation, d'autres activités vont pouvoir se développer sur d'autres zones. Je crois qu'il y a beaucoup d'endroit où l'on souhaiterait pouvoir bénéficier d'une 2x2 voies pour soutenir l'activité économique. Dans une autre vie, j'ai fait beaucoup de déviations et je peux vous dire qu'à chaque fois que l'on était dans une phase de concertation on entendait des avertissements par rapport aux commerces. Mais une fois que ces déviations étaient en place, quand il fallait réinjecter le trafic sur l'ancien tracé pour des questions d'entretien, les commerçants nous mettaient en garde sur le fait que l'on allait perturber leur activité. Il faut donc préciser qu'il est possible, dans le cas d'une déviation, de réaménager l'ancien axe pour lui donner un caractère plus urbain, avec des voies douces, avec des possibilités d'accès, une signalétique qui donne envie d'aller vers les commerces. Je crois donc qu'il y a des choses à faire. C'est une étude que nous allons mener en même temps que nous allons dévier, à savoir comment pourrait être traitée l'actuelle RD 939.</p> <p>38. <i>Avis</i></p>			

Département du Pas-de-Calais
 Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel exalta – 30/06/2016 8/10

RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 25 mai 2016 à AUBIGNY-EN-ARTOIS

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCES / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS
<p>Q39 / CHOIX VARIANTE <i>Maire de la commune de Berles Monchel</i> Il n'y a pas de bon tracé, l'un impacte le bâti, les riverains, l'autre le monde agricole et les zones naturelles de nos communes qui sont remarquables. Il faut donc que l'on essaye tous d'arriver à un compromis. La variante 1A et 1B qui coupe Berles Monchel, vous vous en doutez, on l'a tous unanimement rejetée. Il pourrait y avoir un aménagement sur place de fait, mais pas si on laisse la route à 110 km/h. C'est aussi une question de sécurité.</p>			
			<p>Q41 / AMÉNAGEMENT / CIRCULATION <i>Habitante de Tilloy-les-Hermaville</i> Les nombreux ronds-points risquent aussi d'être synonyme de ralentissement comme on le voit tous en revenant de la mer où il y a 3 km de bouchon au niveau du rond-point de Marconelle les dimanches soir.</p> <p>Q42 / AMÉNAGEMENT <i>Habitante de Tilloy-les-Hermaville</i> Qu'avez-vous prévu pour l'aménagement de l'actuelle RD 939 ? Y'aura-t-il des voies cyclables ?</p> <p>Q43 / COÛT <i>Habitante de Tilloy-les-Hermaville</i> Vous nous annoncez des coûts qui sont assez pharaoniques. Est-ce que cela tient compte des frais d'expropriation ?</p>
	<p>Q40 / SÉCURITÉ <i>Habitante de Tilloy-les-Hermaville</i> Je pense que le fait qu'il y ait beaucoup de ronds-points dans le nouveau tracé risque de rendre la route plus accidentogène. On ne peut pas comparer avec la nouvelle route qui vient d'être faite entre Montreuil et Marconelle puisqu'il n'y a pas de rond-point. D'autre part, que sera-t-il fait aussi pour limiter les accidents pendant les travaux de la déviation ?</p>		
<p>RÉPONSE DE M. BIEFIELD</p> <p>39. <i>Avis</i></p> <p>40. Aujourd'hui effectivement, il y a plusieurs possibilités pour traiter les ronds-points sur une 2x2 voies. Soit on fait des échangeurs avec des ponts et des bretelles comme entre Marconelle et Montreuil. Soit on fait des ronds-points. Entre Marconelle et Montreuil, ce sont des échangeurs parce qu'on a moins de densité de population et qu'il y a moins de trajets domicile-travail et que c'est davantage du trafic de transit. Entre Arras et Saint-Pol, on a besoin de desservir plus de territoire. Aujourd'hui, si on fait un échangeur à la place de chaque rond-point, c'est beaucoup plus consommateur d'emprise foncière et c'est beaucoup plus cher. Les ronds-points nous sont donc apparus comme étant les meilleurs compromis. Les ronds-points sont aussi les carrefours les plus sécuritaires. Des accidents peuvent toujours arriver, mais en général vous ne franchissez pas le rond-point avec une vitesse excessive. Par conséquent, il y a beaucoup moins d'accidents.</p> <p>Sur l'impact pendant les travaux, tout dépendra de la variante qui sera retenue. Pour les aménagements sur place, on laisse la circulation donc il n'y a pas de déviation. Quand des déviations travaux sont faites, on ne peut pas garantir qu'il n'y aura pas d'accident, mais en général c'est une question de comportement. Aujourd'hui quand on fait des projets, on essaie de faire le moins possible de déviation travaux pour impacter le moins possible la circulation.</p> <p>41. En termes de trafic, ce n'est pas le rond-point à Marconelle qui provoque les ralentissements, c'est surtout que l'on passe de 2 voies à 1 voie avant d'arriver sur ce rond-point. Des ronds-points avec des entrées et des sorties à 2 voies pénalisent beaucoup moins le trafic et fonctionnent globalement bien pour ce type de trafic. Le choix a été fait pour cela, et pour le coût, l'emprise foncière et la sécurité.</p> <p>42. L'ancienne RD 939 fera l'objet, comme on en a parlé, d'aménagements sans doute pour les modes doux, pour des circuits sécurisés pour les piétons et les vélos. Il faudra analyser ces possibilités au cas par cas avec les communes, chaque cas étant particulier.</p> <p>43. On ne peut pas à ce stade-là estimer précisément les coûts concernant les expropriations mais on a pris des ratios pour évaluer tout cela. Les coûts que l'on donne tiennent compte de ces ratios, et servent essentiellement de comparaison. Plus tard, pour la solution retenue, tout sera affiné et précis.</p>			

Département du Pas-de-Calais
 Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel exalta – 30/06/2016 9/10

RD 939 | Compte-rendu réunion publique du 25 mai 2016 à AUBIGNY-EN-ARTOIS

Impacts RIVERAINS	Impacts COMMERCES / ACTIVITES	Impacts AGRICULTURE	DIVERS
<p>Q46 / EXPROPRIATION - INDEMNISATION <i>Habitante de Savy-Berlette</i> Y-a-t-il des indemnités de prévues dans le cas où un mur anti-bruit serait construit devant ma maison ? Ce n'est pas génial au niveau du cadre de vie d'avoir un mur en face de chez soi.</p>		<p>Q47 / AMÉNAGEMENT <i>Habitante de Savy-Berlette</i> Comment les tracteurs vont pouvoir circuler si vous passez la vitesse de 90 à 110 km/h ? Je ne comprends pas comment les agriculteurs vont pouvoir fonctionner.</p>	<p>Q44 / OPPORTUNITÉ DU PROJET <i>Habitante de Savy-Berlette</i> Quelle est votre vue globale ? Quel est votre but pour cette route nationale ? Quelle est la priorité du projet ? Le trafic de transit pendant les périodes estivales ou le trafic domicile-travail ? J'ai l'impression que vous cherchez à faire plaisir à tout le monde mais qu'au final, il n'y a personne qui est content. Vous voulez protéger les agriculteurs, les commerçants, les riverains, mais j'ai l'impression qu'il n'y a pas de vision globale sur ce que vous voulez faire pour le Pas-de-Calais.</p> <p>Q45 / ENVIRONNEMENT <i>Habitante de Savy-Berlette</i> Vous dites que vous souhaitez protéger l'environnement mais à côté de cela vous coupez des arbres. Allez-vous en replanter ?</p>
<p>RÉPONSE DE M. BIEFIELD</p> <p>44. Il y a bien une vision globale qui est affichée au tableau. Il y a bien une volonté globale de faire une 2x2 voies de Arras jusqu'à la côté. On y va par étape. On a déjà présenté le coût d'investissement. Depuis que les routes ont été transférées à l'Etat, le département a réalisé 25 km, il a réhabilité la déviation de Saint-Pol sur 10 km, démarre 7km ici et est en train de concerter sur 13 km. Aujourd'hui, l'objectif est bien de travailler globalement, y compris au niveau du Pont du Gly qui fera l'objet d'une autre concertation, tout comme la traversée du Parco. En attendant, il y a des expérimentations qui vont être menées pour mettre en place des panneaux de messages variables pour informer sur le trafic. Ce sera mis en place dans le courant de l'année 2017. L'objectif est d'aller faire sur le Parco le même exercice. La vision globale est donc présente. Ce n'est pas un projet qui sort de nulle part.</p> <p>45. Il y aura bien des arbres qui seront replantés. Ce sera le cas pour le chantier qui démarre entre Etrun et Aubigny-en-Artois, il y a 7 km sur lesquels on les replantera tous. Il y aura donc de nouveau des alignements le long de la route.</p> <p>46. Sur la question des murs anti-bruit, il faut regarder cela dans un cadre légal. On approfondira ce sujet-là. A priori, d'un point de vue légal, cela ne semble pas possible, mais il faudra se pencher sur la question de plus près.</p> <p>47. Concernant les tracteurs, l'objectif c'est bien d'essayer de faire le maximum pour avoir globalement une vitesse à 110 km/h, mais après on se confronte à la réalité du terrain. Si pour certains fuseaux il y a deux giratoires très rapprochés comme pour le cabaret blanc et le cabaret rouge qui sont des exemples significatifs, on n'aura pas le temps de monter la vitesse à 110 km/h. On restera donc à 90 km/h pour optimiser et faire circuler les tracteurs en même temps que les voitures. Par contre, quand on a 3 km entre deux giratoires, on comprendrait difficilement que l'on ne monte pas la vitesse à 110 km/h. Il y aura donc une adaptation à la réalité du terrain.</p>			

16

Département du Pas-de-Calais

Mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny-en-Artois et Ligny-Saint-Flochel

exalta – 30/06/2016 10/10