

Thèmes

1. Avis de l'Autorité Environnementale.

Certaines observations du public sont relatives au fait que le Département n'aurait pas pris en compte certaines remarques de l'AE, notamment sur les effets à long terme de la pollution atmosphériques liées à la rocade sud, sur la mise à jour des données des relevés de pollution atmosphérique de la station de Saint Laurent Blangy, sur le fait que l'AE n'ait pas émis d'avis favorable ou défavorable, sur le caractère suspensif de l'avis ...

Réponse des services Départementaux :

L'Autorité Environnementale émet un avis sur la qualité de l'évaluation des incidences sur l'environnement et sur les mesures visant à éviter, atténuer ou compenser leurs impacts sur l'environnement.

Le Département n'est pas juridiquement tenu par l'avis de l'AE, il lui appartient néanmoins de modifier ou non les éléments de l'étude d'impact, en fonction de la teneur de l'avis. En l'espèce, l'AE a considéré que l'étude satisfaisait globalement aux exigences de l'article R 122-5 du Code de l'environnement, si bien qu'il n'était pas indispensable de modifier les éléments du dossier, sachant qu'au cours de l'enquête publique certains points sont précisés, complétés et amendés, et c'est là l'intérêt de l'enquête que de globaliser toutes les remarques.

Quoiqu'il en soit, cet avis ne présente aucun caractère suspensif.

Plus particulièrement, s'agissant des remarques émises par l'AE sur les effets du projet à long terme en matière de pollution atmosphérique (d'ailleurs soulignées par certaines contributions de l'enquête publique) qui resteraient à mener, le dossier d'étude d'impact l'aborde dans la partie dédiée aux effets sur la qualité de l'air (p372 à 378), les effets du projet sont abordés à la mise en service et aussi à l'horizon 2030. Quant à la mise à jour des données dans l'état initial de l'étude d'impact dédié à la qualité de l'air et la santé (p111 à 124) qui dataient de 2010 sur la station de Saint Laurent Blangy, les données de 2013 ont été intégrées au tableau de réponses aux contributions au n°67.

Par ailleurs, suite aux avis des services de l'Etat (DDTM, DREAL-AE), de la Chambre d'Agriculture, et de RFF transmis par la Préfecture le 2 juillet 2014, le Département a apporté des adaptations sur la notice explicative et sur le résumé non technique, a indiqué que les recommandations sur les éléments faunistiques, floristiques et sur la gestion de l'eau seraient pris en compte, que des études de sols avaient été réalisées et qu'elles ne montraient rien de particulier, et surtout pas de présence de cavités souterraines au niveau du tracé.

2. Bois de Wailly.

Un propriétaire propose de modifier le tracé afin d'impacter le moins possible cet espace boisé, et signale l'éventuelle présence de vestiges de la guerre 1914-1918.

Le sujet de la compensation intervient également, avec différentes demandes (compensation du bois de Wailly affectée le long du tracé, compensation aux abords de l'actuelle emprise boisée)

Certaines des observations font état de l'utilité de cet espace boisé classé, pour la faune et la flore, se référant au SRCE.

Réponse des services Départementaux :

Pour ce qui est de la demande de modification de tracé demandée par le propriétaire du bois et sur les vestiges de la guerre 14-18 :

Le Département a porté son choix de tracé sur le tracé 2bis, qui a certes un impact sur le bois de Wailly, suite à l'analyse multicritère décrite en page 9 de la notice explicative et 262 de l'étude d'impact, mais qui au vu de l'ensemble des critères, a été considéré comme le meilleur compromis car il a l'avantage d'être direct, donc moins coûteux, et plus confortable et sécurisé.

Le tracé 2bis a lui-même été modifié au regard d'une part, des contraintes règlementaires (notamment le PPRT Primagaz dont le projet de règlement précise qu'une infrastructure routière est autorisée dans une zone restreinte « r3 ») et d'autre part des règles de construction géométrique des projets routiers. Ainsi, le tracé présenté dans ce secteur est optimisé au regard de ces aspects.

Concernant la présence de vestiges de guerre, un diagnostic archéologique sera prescrit, et en fonction de celui-ci, le Préfet pourra prescrire des fouilles archéologiques sur les emprises du projet routier. Cela permettra de faire ressortir, le cas échéant, les vestiges de la première guerre mondiale et autres éléments historiques. Quant aux munitions, ce secteur est connu pour en contenir, cela fera partie des précautions que prendront les archéologues et aussi les entreprises en charge des travaux.

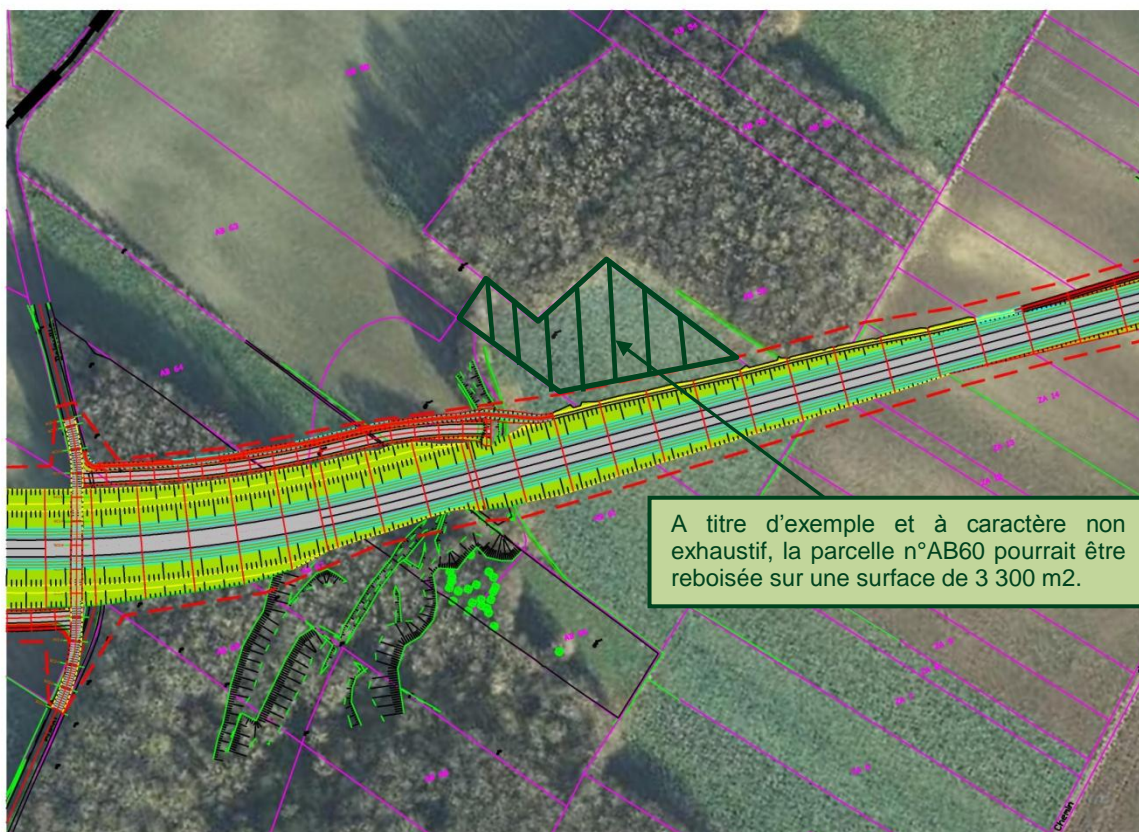
Sur les questions relatives à la compensation de prélèvement de surfaces dans le bois de Wailly (défrichement) et à l'utilité de cet espace boisé pour la faune et la flore, en référence au SRCE:

Le maître d'ouvrage a l'obligation de demander une autorisation de défrichement, en proposant des surfaces de reboisement, si possible dans le secteur de l'aménagement et dans des conditions équivalentes en termes de qualité de boisement. Planter des nouveaux boisements à proximité de la future RD60, notamment du bois de Wailly, permettrait d'étendre son rôle d'espace relais et sera donc une priorité pour le CG62.

Cette question de compensation (à 4 pour 1) des 0.8 ha défriché sera étudiée en étroite collaboration avec la C.U.A.

L'étude d'impact mentionne bien l'intérêt de cet espace boisé, non pas par la rareté des espèces présentes, mais plutôt par la rareté des espaces boisés dans le secteur.

Celui-ci, d'une part, ne sera amputé que de 0.8ha, compensés à plus de 3 ha, dont une partie pourrait être proposée dans la continuité du bois existant, selon le plan ci-après :



D'autre part, une continuité sera assurée par la mise en place d'un ouvrage de rétablissement de la voie communale Dainville-Wailly. Ainsi, l'impact sur l'utilité de ce bois sera compensé par ces mesures de reboisement et de rétablissement.

3. Budgétisation de la partie protection nuisances sonores

Les interventions mentionnent un budget faible par rapport à l'enjeu.

Réponse des services Départementaux :

Par rapport au projet présenté à l'enquête, le coût des protections phoniques peut paraître faible au regard du montant global de l'opération. Cela s'explique par le fait que ces protections seront réalisées avec des terres prélevées sur les déblais de matériaux nécessaires au terrassement, ce qui représente un coût très faible. Si les protections retenues avaient été des murs en béton ou en bois, le coût aurait été multiplié par 10 pour une efficacité équivalente.

Suite aux différentes remarques et observations issues des registres de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé des habitations au niveau des Hauts d'Agné (selon plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement avec l'intégration d'un écran de 2.50 mètres de hauteur complété par un merlon de hauteur 2.50 mètres minimum. Par ailleurs, les merlons antibruit seront prolongés jusqu'à la voyette du Milliez et un revêtement acoustique permettant de gagner de l'ordre de 2dB(A) supplémentaires sera mis en œuvre depuis le giratoire (qui se situera sur la RD60 actuelle) jusqu'à la rue des Hortensias. De plus, l'implantation d'un radar fixe en arrivée sur le giratoire sera sollicitée.

Par rapport à ce nouveau tracé et à la mise en œuvre de protections phoniques supplémentaires (notamment d'un mur antibruit de 480 mètres), le coût de ces mesures compensatoires sera donc revu à la hausse de l'ordre de 1 160 000 €TTC par rapport au budget initial alloué aux protections phoniques, représentant 110 000 €TTC.

Ce qui fait que le coût global des protections phoniques représente dorénavant 1 270 000 €TTC et donc par conséquent environ 6.5% du montant total de l'opération.

4. Nuisances.

4.1 Bruit.

La nuisance sonore fait partie des observations les plus abordées.

La population, résidant le long du tracé, sur le territoire d'Agny (sud-sud-est / sud / sud-sud-ouest), est préoccupée par la proximité du projet au regard des zones habitées sous l'influence des vents dominants.

Population soucieuse du cadre de vie et des nuisances sonores engendrées par la circulation routière actuelle et son évolution.

Les craintes visent le caractère insuffisant des mesures envisagées. De multiples propositions sont avancées : dimensionnement des merlons, linéaire des protections antibruit, l'encaissement du projet.

Il est également demandé d'autres mesures que celles envisagées pour atténuer les nuisances sonores.

Certaines études manqueraient : mesures initiales au niveau des Hauts d'Agny, des études de nuit, cumul bruits avec la ligne SNCF.

Réponse des services Départementaux :

Rappel de la réglementation relative au bruit d'une infrastructure, des méthodes de mesures et de simulation retenues dans l'étude d'impact par le Département :

L'étude de bruit menée initialement dans le cadre du projet présenté à l'enquête a été réalisée conformément aux textes en vigueur : code de l'environnement, arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières et aux recommandations du Guide du Bruit (CETUR 1980).

Cette étude a porté sur les immeubles bâtis situés à proximité de la future rocade Sud et a eu pour but d'analyser l'impact acoustique du projet de voie nouvelle et de déterminer les protections actives (buttes, écrans) et/ou passives (traitement des fenêtres) éventuellement nécessaires.

Dans le cadre des travaux projetés, l'engagement du Maître d'Ouvrage est de respecter, pour la contribution sonore du projet en façade des habitations existantes, l'objectif acoustique de :

- 60 dB(A) pour la contribution diurne (6h – 22h),
- 55 dB(A) pour la contribution nocturne (22h – 6h).

L'estimation des niveaux sonores est réalisée selon la méthode détaillée du Guide du Bruit avec prise en compte des effets météorologiques, elle tient compte :

- des niveaux d'émission sonore des deux catégories de véhicules (VL et PL) aux différentes vitesses en fonction de la nature du profil en long de la voie et du type de circulation,
- de l'importance du trafic représentatif du LAeq (6h-22h) pour la période diurne,
- de la propagation acoustique en 3 dimensions selon la configuration des voies du projet (déblais, rasant le terrain naturel ou en trémie), de l'exposition des bâtiments selon la topographie du site (distance, hauteur, exposition directe ou indirecte), de la nature du sol (poreux) et de l'absorption dans l'air,
- des caractéristiques de l'urbanisme. Les simulations considèrent le bâtiment étudié en présence des autres bâtiments voisins. Les effets éventuels de masques dus aux autres bâtiments sont pris en compte,

- des masques acoustiques existants entre le projet (source d'émission sonore) et les récepteurs (bâti existant), des conditions météorologiques locales.

Par ailleurs, le trafic (Q 6h - 22h) pris en compte dans les simulations acoustiques correspond aux hypothèses classiques validées par l'analyse de la structure du trafic de nombreuses routes départementales.

Le trafic pris en compte sur les giratoires est, de façon classique, considéré égal à la demi-somme des trafics d'entrée.

Dans le cadre du projet présenté à l'enquête publique, des points de mesures ont été effectués dans le centre d'Agny sur la RD60 actuelle, ils ont permis de déterminer le type d'ambiance actuelle (ambiance sonore non modérée-page 316 de l'étude d'impact). Cependant, le Département ayant décidé d'éloigner le projet des habitations dans le secteur d'Agny, s'est engagé à réaliser une étude supplémentaire dans laquelle des nouveaux points de mesure ont été identifiés au niveau des habitations les plus proches du nouveau tracé, à savoir rue des Teinturiers, rue des Genêts, rue des Roses et rue des Hortensias.

Concernant la prise en compte du bruit nocturne, en considérant une structure de trafic courante, l'accalmie nocturne (différence entre le Leq (6h-22h) et le Leq (22h-6h)), est supérieure à 5 dB(A). Il n'y a donc pas de gêne nocturne spécifique à prendre en compte.

L'étude de bruit indique qu'il y a une différence supérieure à 5dB(A) (environ 10dB(A)) entre la période diurne (6h-22h) et la période nocturne (22h-6h) ce qui montre une accalmie nocturne. Cela permet de considérer que l'indicateur diurne est donc représentatif de la gêne globale. De ce fait, il importe au maître d'ouvrage de dimensionner les protections pour le seul indicateur diurne Leq 6h-22h).

Concernant l'effet cumulatif des bruits lié à la présence de la voie ferrée, les chiffres présentés montrent uniquement la contribution sonore du projet routier sur son environnement, puisque les obligations réglementaires du maître d'ouvrage en matière de protections phoniques portent uniquement sur la contribution de son infrastructure.

Population soucieuse du cadre de vie et des nuisances sonores engendrées par la circulation routière actuelle et son évolution ;

Modification du tracé initial suite aux remarques émises lors de l'enquête publique :

Le projet, tel que présenté à l'enquête répond à la réglementation en vigueur à savoir 60dB(A) de jour et 55dB(A) de nuit, l'étude a été faite selon les règles de l'art selon la réglementation précisée ci-avant. Cependant, comme évoqué dans le thème précédent, au vue des remarques, observations et inquiétudes exprimées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé des habitations dans le secteur d'Agny (selon plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement avec notamment :

- l'intégration d'un écran de 2.50 mètres de hauteur complété par un merlon de hauteur 2.50 mètres minimum qui seront prolongés jusque la voyette du Milliez,
- la mise en œuvre, depuis le giratoire (qui se situera sur la RD60 actuelle) jusqu'à la rue des Hortensias, d'un revêtement acoustique permettant de gagner de l'ordre de 2dB(A) supplémentaires,
- la sollicitation d'un radar fixe en arrivée sur le giratoire.

L'intégration paysagère de ces protections phoniques sera travaillée en partenariat avec la commune et les riverains concernés. Ces protections seront prolongées le long de la RD60 actuelle pour tenir compte d'un lotissement en cours d'aménagement.

Toutes ces mesures permettront de minimiser davantage les impacts sonores.

D'une manière générale, le Département s'assure pour que les niveaux de bruit, à l'horizon de 20 ans après la mise en service, ne dépassent pas 55 d(B) la nuit.

Pour cela, par rapport au nouveau tracé, le Département va réaliser une étude acoustique supplémentaire et les premiers résultats attendus des niveaux de bruit, à 20 ans après la mise en service, par rapport aux habitations les plus proches de la future rocade devraient être :

- Rue des Teinturiers, inférieurs à 56dB(A) de jour,
- Rue des Genêts, inférieurs à 50dB(A) de jour,
- Rue des Roses, inférieurs à 51dB(A) de jour,
- Rue des Hortensias, inférieurs à 50dB(A) de jour.

Encaissement de la future rocade :

Quant aux demandes d'encaisser le plus possible la rocade, des contraintes techniques s'opposent à la mise en œuvre. En effet, le maître d'ouvrage a l'obligation, selon les dispositions de la loi sur l'eau, de rétablir les écoulements de bassin de versant naturel. Il doit en conséquence imposer des secteurs en remblai afin de pouvoir implanter des ouvrages hydrauliques permettant les rétablissements de talweg (ces ouvrages hydrauliques sont généralement des buses béton de diamètre allant de 600mm à 1000mm).

La description des zones en remblai et en déblai dans le secteur d'Agny et leur justification est reprise ci-dessous :

- Au droit de la voie communale n°1, rue Ferdinand Buisson, la voie est en déblai (-2.40m par rapport au terrain naturel),
- Au droit de la voyette du Milliez, rue des Hortensias, la voie est en déblai (-2,30m par rapport au terrain naturel),
- Entre la voie communale n°1 et la voyette du Milliez, la réalisation d'un léger remblai (0.40m moyen sur une distance de 100 mètres) est nécessaire et inévitable pour le rétablissement d'un écoulement naturel de même qu'au droit de la rue des Roses, la voie sera en léger remblai (1.25m par rapport au terrain naturel).
- Le point bas se situera désormais à proximité de la rue des Genêts à environ 2.00m sous le niveau du terrain naturel.

La réalisation des zones de légers remblais imposés au maître d'ouvrage sera bien entendu prise en compte dans la modélisation de l'étude acoustique complémentaire, afin de définir, de manière précise, les dispositifs acoustiques à mettre en œuvre et permettant ainsi au maître d'ouvrage de respecter ses engagements. Elles seront, de tout manière, comme évoqué ci-dessus, munies d'un merlon antibruit de 2.50 mètres minimum.

4.2 Pollution atmosphérique.

Sujet évoqué, mettant en exergue les particules fines issues de la circulation routière, au droit notamment d'une école, dans le secteur d'étude, placée sous les vents dominants.

Par ailleurs pour l'ensemble des nuisances, il apparaît que le public évoque un déplacement des nuisances, et non une solution aux problèmes actuels du centre d'Agny, et demande à ce que la population soit prise en compte au même titre que l'environnement.

Il est fait état également du respect du SRCAE.

Réponse des services Départementaux :

Etude sur la pollution atmosphérique induite par le projet:

Concernant la pollution atmosphérique, l'étude jointe au dossier est certes succincte mais réglementaire. L'étude pollution proposée dans l'étude d'impact s'appuie sur la circulaire du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution atmosphérique, où l'ensemble des polluants imposés y est repris.

Le projet, tel que présenté à l'enquête, fait l'objet, en ce qui concerne les nuisances atmosphériques, d'une étude bibliographique réglementaire de niveau IV selon cette circulaire qui définit (au regard du trafic projeté à un horizon 20 ans qui serait de l'ordre de 11 000véh/jour) une bande d'étude de 150m pour les polluants gazeux et de 100m pour les métaux par rapport au projet routier. Pour la prise en compte des sites recevant une population sensible, la circulaire impose de les étudier s'ils se situent dans une bande de 200m par rapport au projet. Or l'école, qui est une structure pouvant recevoir des populations sensibles, se situe au delà de 200m par rapport au projet routier, elle n'est donc pas intégrée à l'étude Air d'un point de vue réglementaire.

Quant au secteur d'étude présenté dans l'étude d'impact, il s'agit du périmètre d'étude global relatif à la pollution atmosphérique dans lequel sont définies des "bandes d'étude" reprises ci-avant et qui définissent les éléments et secteurs à étudier.

Cette étude de niveau IV (selon cette circulaire) demande une étude bibliographique sur la base d'un point de mesure existant, situé au plus près du projet. Il s'agit pour le secteur d'étude de la station de mesure la plus proche, c'est-à-dire celle de Saint-Laurent Blangy.

La circulaire de 2005 n'impose pas de modélisation car la densité de polluants reste en deçà des seuils réglementaires. Une étude bibliographique suffit.

Par ailleurs, l'étude d'impact montre que la situation à la mise en service et à long terme aura un impact positif global et n'engendrera pas de pollutions supérieures par rapport à la situation actuelle (étude d'impact pages 372 à 380).

Prise en compte de la population dans le cadre de l'étude d'impact du projet de rocade sud, déplacement des nuisances en dehors du centre d'Agny :

Les éléments environnementaux sont tous à être considérés s'ils sont impactés, aussi bien la faune et la flore, dont il faut compenser les impacts s'il y en a, que la population, en réduisant les impacts au regard des seuils réglementaires, ce qui est le cas dans ce projet, puisque des protections phoniques ont été prises en compte, elles permettent de descendre en dessous des seuils 20 ans après la mise en service.

L'un des objectifs de ce projet est bien de sortir du centre d'Agny une grande partie de la circulation PL et VL afin de réduire largement les nuisances sonores, la pollution de l'air et l'insécurité routière liée aux forts trafics traversant la commune. De manière générale, pour sur le secteur d'étude, on considère que le cadre de vie sera amélioré globalement. Le centre d'Agny ne verra plus de

circulation générant pollution et nuisance sonore. Les polluants seront transférés en dehors du centre d'Agny, ils seront reportés dans une zone bien plus ouverte que le centre d'Agny, cela permettra une dispersion des polluants. On peut donc dire que les nuisances qui seraient induites par le projet présenté à l'enquête seraient compensées et sans commune mesure avec celles que subissent les habitants d'Agny.

Cependant, comme indiqué dans les réponses ci-avant sur la réduction des nuisances sonores, le Département, suite aux remarques émises lors de l'enquête publique, a décidé d'éloigner le tracé du secteur d'Agny (selon plans joints) afin de réduire d'avantage les impacts sonores et atmosphériques, tout en rappelant que le projet présenté à l'enquête respectait déjà la réglementation en vigueur. Par rapport au nouveau tracé proposé, celui-ci se situera à 140 mètres minimum des habitations dans le secteur d'Agny. Il a également été décidé de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement avec l'intégration d'un écran de hauteur 2.50m complété par un merlon de hauteur 2.50 mètres minimum et l'implantation d'un radar fixe en arrivés sur le giratoire sera sollicité.

Pour accompagner ces modifications, le Département engage dès à présent de nouvelles études sonores, mais aussi relatives aux pollutions atmosphériques complémentaires, plus détaillées (étude de niveau 2 selon la circulaire de 2005), avec mesures in situ et modélisation de la dispersion des polluants. Cette étude de pollution complémentaire tiendra compte bien entendu des établissements sensibles répertoriés, notamment l'école se situant désormais à environ 400 mètres du nouveau tracé, de même que la crèche, la cantine et le complexe sportif. Par ailleurs, quatre logements dans lesquels résident des personnes âgées (situés à 800 mètres du projet) seront intégrés dans cette étude.

Référence de certaines remarques au respect du SRCAE :

En référence au SRCAE, dans lequel est prévu la limitation de l'usage de la voiture, en promouvant de nouvelles pratiques de mobilité et favoriser les alternatives au transport routier, la rocade sud n'est pas incompatible avec ces objectifs. En effet, l'objectif de cette rocade est bien de supprimer le trafic de transit notamment du centre d'Agny, et selon l'étude de mobilité, la rocade ne créerait pas d'appel d'air si elle est accompagnée, comme l'indique le schéma de maîtrise d'ouvrage, de l'élaboration d'un Plan de Déplacement Urbain (sous responsabilité de la CUA) contraignant l'accès de la voiture en ville et en proposant un renforcement des offres alternatives à la voiture (offres de transports supplémentaires, favoriser le covoiturage...). De ce fait, la rocade sud, permet l'utilisation de la voiture mais elle ne générera pas de trafic supplémentaire sur Arras, ce qui est compatible avec l'objectif de limitation de l'usage de la voiture.

On peut également indiquer que le projet s'inscrit dans une réflexion globale visant bien à limiter l'usage de la voiture en centre-ville, mais qui se veut réaliste pour les liaisons de transit et d'échanges (principalement motifs professionnels) pour lesquelles il n'existe pas à l'heure actuelle d'alternative à la hauteur de la demande (pas de liaison ferroviaire Arras-Bapaume-Doullens, offre très faible sur Arras-Saint-Pol,...).

5. Circulation routière.

Certains évoquent le caractère insupportable du trafic routier concernant le passage des poids lourds sur le RD 60.

Les intervenants reconnaissent dans leur majorité que le centre bourg sera allégé dans le trafic routier, mais que l'insécurité routière va se déplacer vers la rue des Genêts, élément évoqué lors de la réunion publique.

La mise en cause du projet d'implantation du rond point (rue des Genêts) fait l'unanimité quant à un apport supplémentaire de véhicules.

Il est réclamé de restituer la rue du buisson aux véhicules agricoles, tout en l'interdisant aux VL et PL.

De nombreuses observations font état d'une demande de plan de circulation sur le territoire de la commune d'Agnny, et de participer à cette élaboration.

Le public sollicite la restauration des voies de communication touchées par le projet.

Il est par ailleurs demandé que l'ensemble du tracé soit ouvert à la circulation des engins agricoles.

Réponse des services Départementaux :

Trafic routier dans le centre d'Agnny, dégradation de la sécurité routière rue des Genêts :

L'un des objectifs de ce projet est bien de sortir le trafic qui passe actuellement dans le centre d'Agnny afin de réduire le problème d'insécurité routière que peut occasionner un trafic important de VL et de PL (notamment sur les circulations piétonnes et modes doux).

Le projet tel que présenté est issu de réflexions menées avec les élus locaux, c'est pourquoi un accès depuis la rue des genêts sur le giratoire d'Agnny avait été proposé dans le cadre de cette enquête publique. A noter qu'aucune accidentologie particulière n'est recensée actuellement dans cette rue.

Désormais, suite aux remarques émises lors de l'enquête publique, le Département ayant décidé d'éloigner le tracé dans le secteur des Hauts d'Agnny afin de réduire davantage les impacts sonores et atmosphériques, il a également été décidé d'implanter le giratoire sur l'actuelle RD60 près de l'ouvrage d'art SNCF et de supprimer l'accès depuis la rocade à la rue des Genêts. Ainsi il n'y aura pas de la circulation supplémentaire rue des Genêts.

Pour information, les habitations des Hauts d'Agnny se situeront au minimum à 150m de la future rocade.

Modification des flux de circulation dans Agnny induite par la présence de la rocade, circulation agricole, rétablissement des voies de communication:

La rocade sud (et notamment le nouveau tracé proposé) va modifier les conditions de circulation dans la commune d'Agnny. La mise en place d'un plan de circulation pourra être réalisée, celui-ci relève de la compétence et de la responsabilité de la commune mais le Département pourra l'accompagner dans l'élaboration de ce plan.

Les voies de communication interceptées par le projet seront rétablies par le biais de chemins agricoles, d'ouvrages de rétablissements (un ouvrage de rétablissement de la voie communale entre Dainville et Wailly, un ouvrage de rétablissement de la liaison Dainville-Saulty, un ouvrage de rétablissement du Crinchon et du chemin le longéant) et de désenclavement. Pour ce qui concerne les chemins agricoles et de désenclavement, ceux-ci sont prévus au projet, mais pourront intégrer les travaux connexes si un aménagement foncier était retenu par les commissions communales d'aménagement foncier.

Les accès pour la réalisation de la rocade ne se feront que par la RN25, la RD3 et la RD60 actuelle. En cas de dégradation des voiries attenantes, celles-ci seront remises en état lors des travaux et à la charge de l'entreprise titulaire.

Quant à la restitution du chemin communal du buisson aux véhicules agricoles tout en l'interdisant aux VL et PL, cela relève de la responsabilité du Maire, titulaire du pouvoir de la police de la circulation. Cette demande pourrait être examinée dans le cadre du plan de circulation mis en œuvre dans la cadre de la réalisation de la rocade sud. Comme indiqué ci-avant, le Département s'engage à accompagner la commune dans sa mise en place.

Enfin, le Département confirme que l'ensemble du tracé sera ouvert à la circulation des véhicules agricoles, dans le respect du Code de la route.

6. Concertation – information.

La population a fait part du manque d'information et de concertation préalable.

Réponse des services Départementaux :

Le Département a rigoureusement suivi les modalités de consultation du public, conformément aux dispositions des Codes de l'environnement et de l'urbanisme.

Une concertation a été menée avec les élus du secteur tout au long de l'avancement des études, avec la chambre d'agriculture concernant les impacts agricoles. Une réunion publique a été organisée durant l'enquête publique. L'enquête publique est le moment privilégié des échanges avec la population, permettant de recueillir les remarques, observations et propositions sur l'ensemble des éléments du projet, auxquelles le maître d'ouvrage se doit de répondre.

Les différentes réunions de concertation et de présentation qui ont eu lieu entre les représentants du Département, les élus des communes impactées et le monde agricole sont évoquées en page 10 de la notice explicative jointe au dossier, les comptes rendu étant annexés à l'étude d'impact (annexe n°6).

7. Propositions de modification du tracé.

Le tracé présenté au dossier a provoqué une protestation de la part des riverains des Hauts d'Aigny.

Néanmoins, parmi ces derniers, une grande majorité n'est nullement opposée au projet de rocade, mais juge que le tracé ne correspond pas à leurs attentes de préservation du cadre de vie et de bien être qu'ils revendiquent légitimement.

Ces propositions concernent la partie située entre le rond point de la D3 et l'aboutissement de la rocade à RD 60

Réponse des services Départementaux :

Comme évoqué précédemment, suite aux remarques et observations issues des registres de l'enquête publique ainsi que des inquiétudes formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé des habitations dans le secteur d'Aigny (selon plans joints). A partir des suggestions et propositions des riverains, ce tracé permet désormais de s'écarter des habitations d'environ 150 mètres des « Hauts d'Aigny », 145 mètres par rapport aux habitations de la rue des Genêts et 156 mètres par rapport aux habitations de la rue des Roses.

Cette modification de tracé concerne bien la partie située entre la RD3 et l'ouvrage existant franchissant la voie ferrée.

Dans le cadre de ce nouveau tracé, le Département a décidé de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement avec l'intégration d'un écran de 2.50 mètres de hauteur complété par un merlon de hauteur 2.50 mètres minimum, les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez. L'intégration paysagère de ces protections phoniques sera travaillée en partenariat avec la commune et les riverains concernés. Ces protections seront prolongées le long de la RD60 actuelle afin de tenir compte d'un lotissement en cours d'aménagement.

Un revêtement acoustique permettant de gagner de l'ordre de 2dB(A) supplémentaires sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.

De plus, l'implantation d'un radar fixe en arrivée sur le giratoire sera sollicitée.

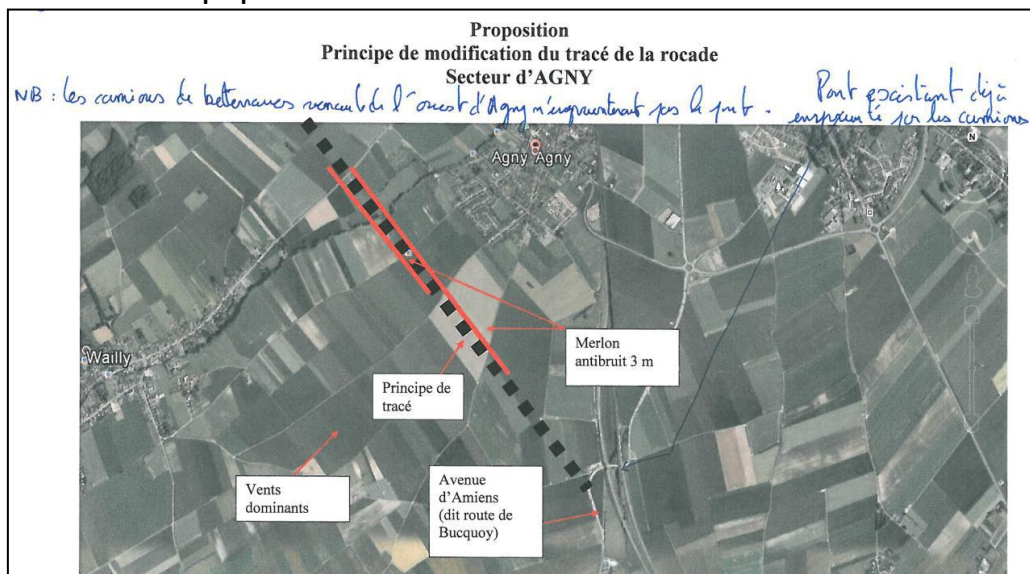
Les bassins de rétention et d'infiltration des eaux pluviales de chaussée seront positionnés entre la future rocade et la voie ferrée, leur implantation précise (forme, dimensions) sera définie selon les besoins hydrauliques en concertation avec le monde agricole.

Le Département s'est également engagé dans la réalisation d'études complémentaires à savoir :

- Une étude de pollution plus précise (de niveau 2), comprenant notamment une campagne de mesures in situ, une modélisation des émissions et concentrations, sachant qu'une étude bibliographique suffisait (niveau 4) pour le précédent tracé pourtant plus proche des habitations d'Agny. Les établissements sensibles seront bien pris en compte dans cette étude, bien que recensés à 400 mètres du nouveau tracé en ce qui concerne l'école, crèche et cantine ainsi que le complexe sportif. L'étude prendra en compte également 4 logements dans lesquels résident des personnes âgées (à noter qu'au regard de la circulaire de 2005, il faut étudier tous les établissements recevant des personnes sensibles à l'intérieur d'une bande de 150 mètres_ par rapport au projet envisagé et l'école se situait à plus de 200 m dans le projet présenté à l'enquête).
- Une étude de bruit supplémentaire avec mesures de bruit et modélisations du nouveau tracé. Cette étude permettra de définir de manière précise les dispositifs acoustiques à mettre en œuvre afin de réduire au maximum les nuisances sonores et permettre ainsi au Département de respecter ses engagements que les niveaux de bruit, à l'horizon de 20 ans après la mise en service, ne dépassent pas 55 dB(A) la nuit. Les premiers résultats de cette étude indiquent que les niveaux de bruit attendus, à 20 ans après la mise en service, par rapport aux habitations les plus proches de la future rocade devraient être inférieurs de jour à 56dB(A) de jour rue des Teinturiers, 50dB(A) rue des Genêts, 51dB(A) rue des Roses et 50dB(A) rue des Hortensias.

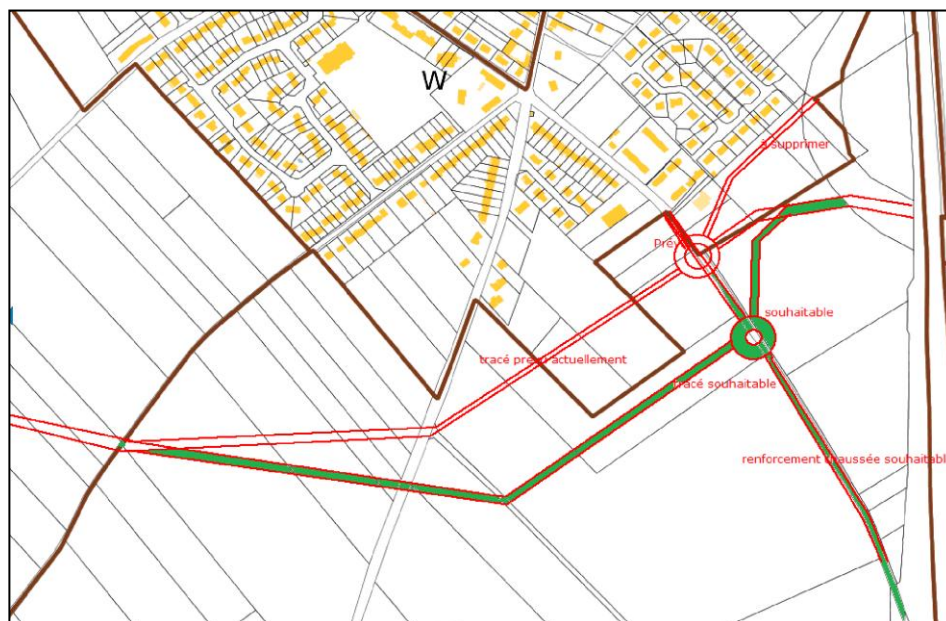
Ces mesures permettront de minimiser d'avantage les impacts sonores et atmosphériques par rapport à l'ancien projet présenté à l'enquête qui respectait déjà la réglementation en vigueur.

Schémas mentionnant les propositions de modification du tracé :



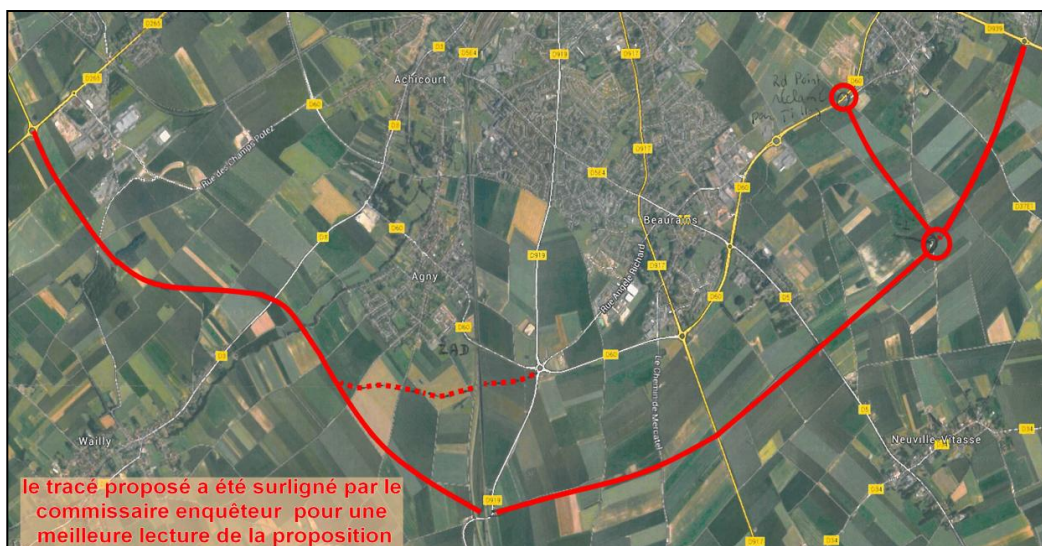
Observation 74

Le tracé proposé ci-dessus n'est pas envisageable car il doit emprunter la RD919, et l'ouvrage SNCF a un gabarit insuffisant pour cette future voirie (4.85m nécessaires alors que 4.06m actuellement). Une reconstruction de cet ouvrage augmenterait très fortement le coût du projet, avec des contraintes fortes en termes de procédures, de plannings imposés par SNCF réseaux. De plus, le tracé s'éloigne fortement de la zone agglomérée et serait beaucoup moins attractif.



Observations 94 – 97

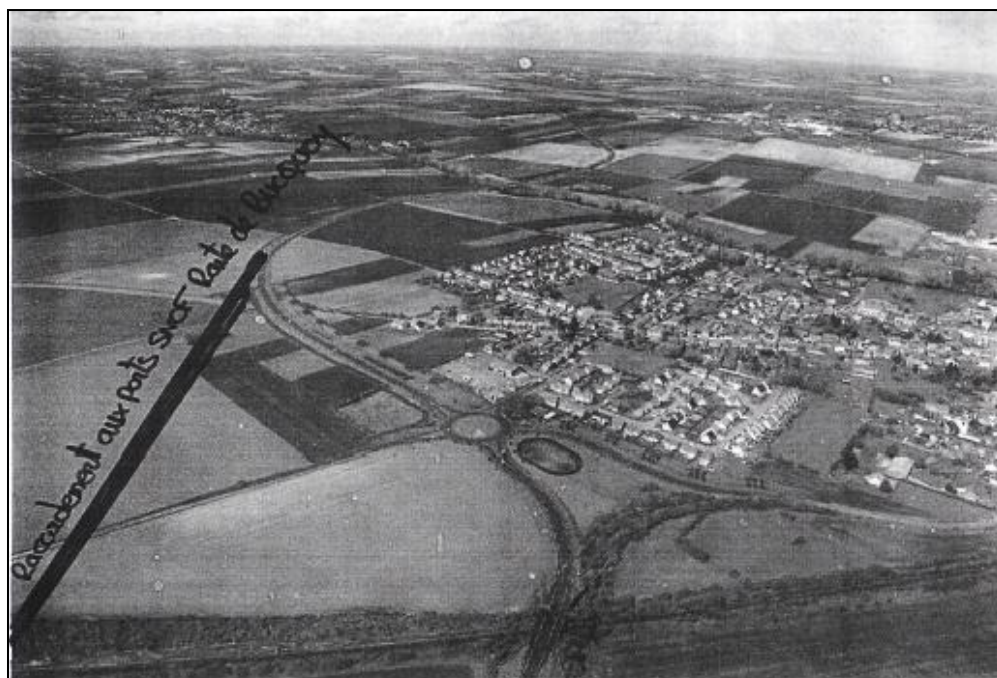
Concernant le tracé proposé à l'enquête, le rayon de la courbe à la sortie du pont SNCF est déjà le rayon minimum (normes de sécurité). Le tracé proposé ci-dessus ne présente visiblement pas les caractéristiques géométriques permettant d'obtenir les objectifs de sécurité et confort à atteindre car le rayon du tracé entre le giratoire décalé au sud et l'ouvrage franchissant la ligne TGV est inférieur aux normes.



Observation 100.

Idem que pour l'observation n°74 :

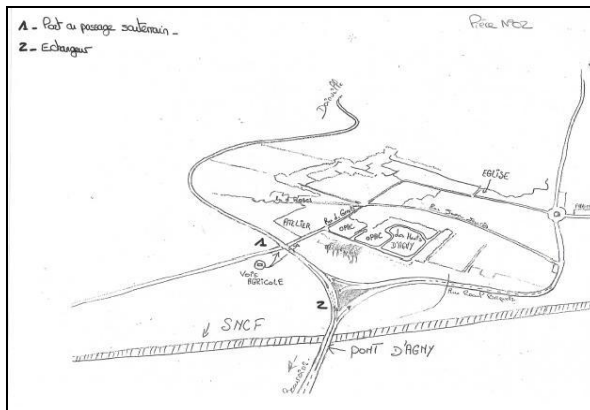
Cette solution n'est pas envisageable car le pont SNCF au niveau de la RD919 n'a pas le gabarit suffisant (4,06m actuellement alors qu'il faut 4,85m pour ce type d'infrastructure routière). Une reconstruction de cet ouvrage augmenterait très fortement le coût du projet, avec des contraintes fortes en termes de procédures, de plannings imposés par SNCF réseaux. De plus, le tracé s'éloigne fortement de la zone agglomérée et serait beaucoup moins attractif. Enfin, plus à l'Est, le tracé de la RD60 en tant que Rodeau est satisfaisant dans la mesure où il ne traverse pas de zones urbanisées moyennant quelques réflexions en matière de sécurité routière à Tilloy-les-Mofflaines. Le projet de très grand contournement Sud-Est n'est pas à l'étude par les services du Département.



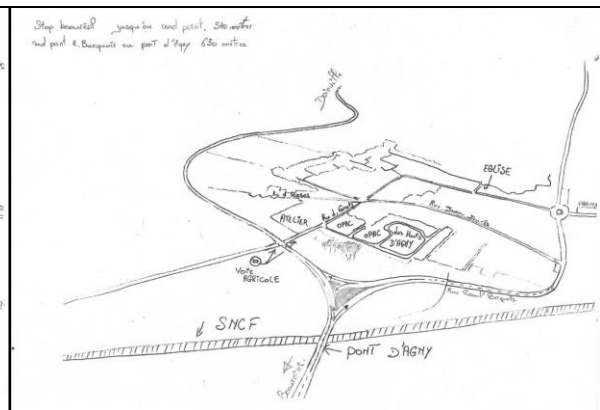
Observation 200

Idem que pour l'observation n°74 :

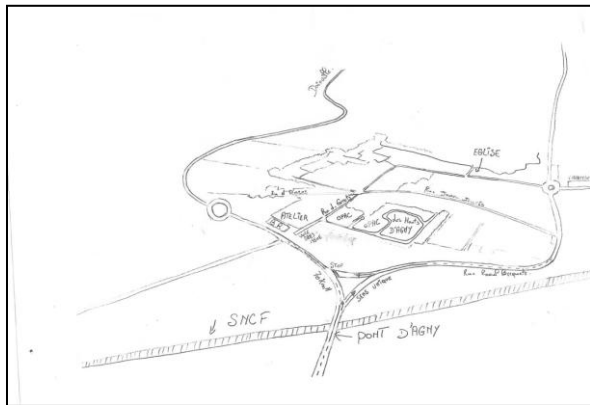
Cette solution n'est pas envisageable car le pont SNCF au niveau de la RD919 n'a pas le gabarit suffisant (4,06m actuellement alors qu'il faut 4,85m pour ce type d'infrastructure routière). Une reconstruction de cet ouvrage augmenterait très fortement le coût du projet.



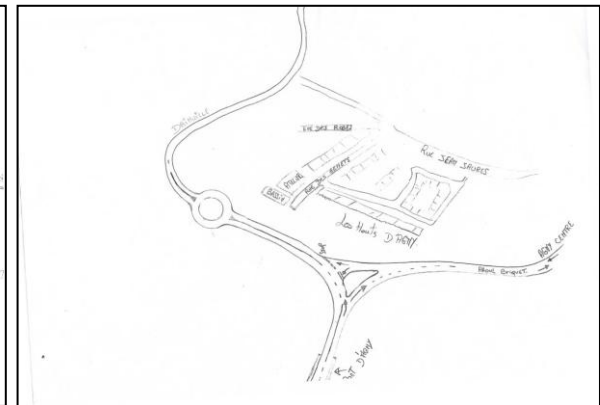
Observation 201



Observation 261



Observation 262

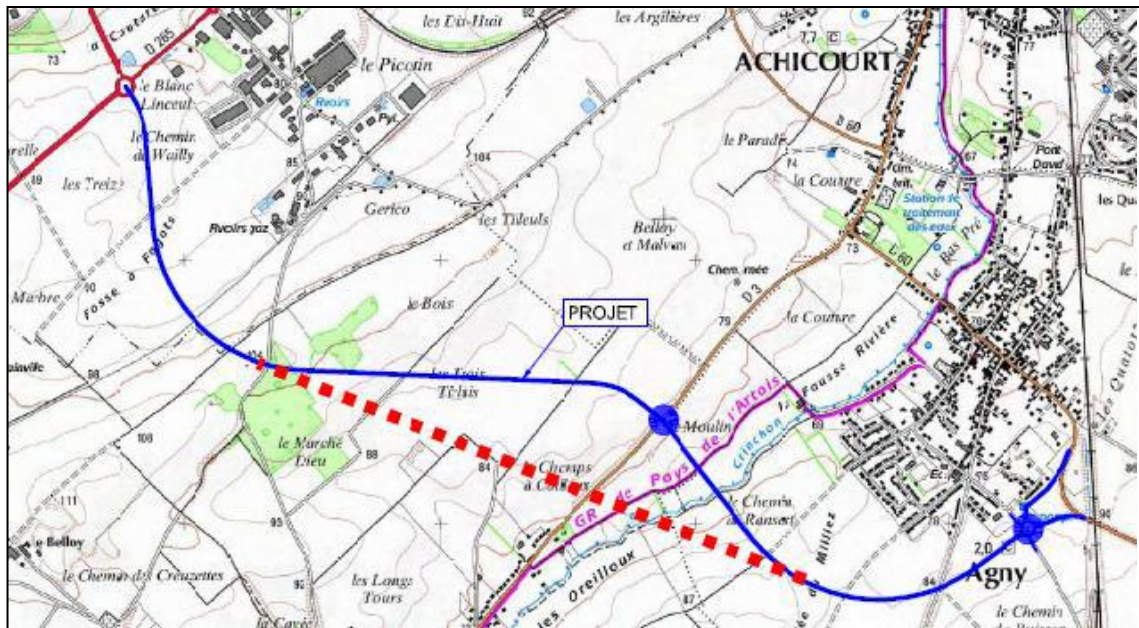


Observation 263

La proposition d'un aménagement de carrefour proche de l'ouvrage d'art franchissant la voie ferrée permet l'éloignement du tracé et constitue une idée à retenir. Cependant, cette proposition présente les inconvénients suivants :

- elle ne respecte pas les conditions de sécurité (visibilité),
- elle va engendrer le danger d'un « STOP » dans une courbe et des difficultés d'insertion,
- elle présente un cheminement « compliqué » et peu lisible en direction de Beaurains, avec un demi-tour au niveau du giratoire.

Le tracé modifié proposé au niveau des « Hauts d'Agny » se rapproche fortement de ces propositions, en sécurisant le carrefour proposé à la sortie du pont SNCF, avec sa transformation en carrefour giratoire, celui-ci permet également tous les mouvements et évite la réalisation d'un carrefour rue des Genêts qui peut être mise en impasse.



Observation 269

Les courbes sont imposées par les contraintes locales notamment par le rayon de prescriptions du plan de prévention des risques technologiques de PRIMAGAZ de Dainville qui au-delà de ce rayon (dit r3 dans le PPRt) permet les aménagements routiers.

Le tracé proposé n'a pas été retenu car il se rapproche de la commune de Wailly avec des risques de gêne et de nuisances pour les habitants.

Le choix a été fait de retenir un tracé pour cette partie qui soit situé à mi-chemin entre les zones agglomérées d'Agny et de Wailly.



Observation 349

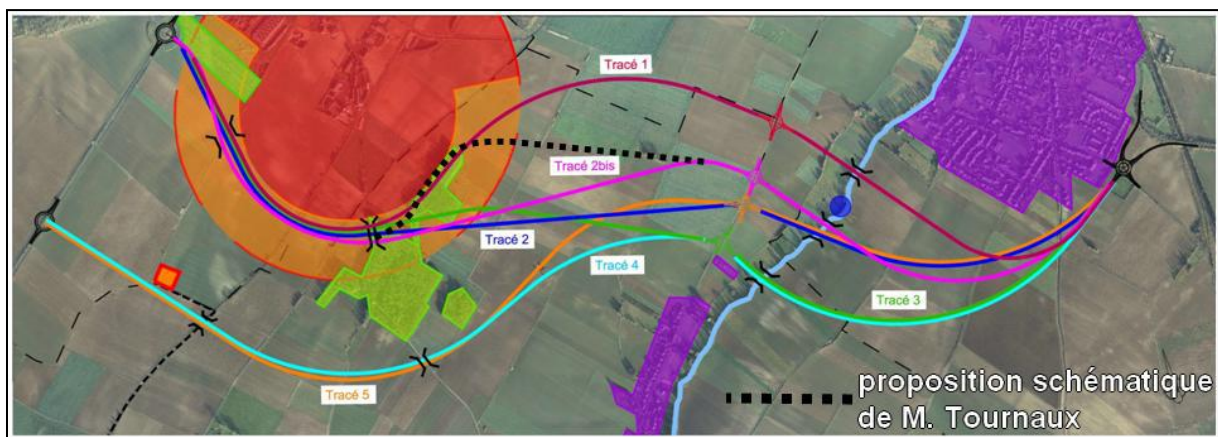
Idem que pour l'observation n°74 :

La jonction à la RD919 via les ouvrages SNCF n'est pas envisageable, le gabarit d'un des deux ouvrages est insuffisant pour permettre le passage de cette rocade (actuellement 4.06m alors que 4.85m nécessaires). Une reconstruction augmenterait très fortement le coût du projet, avec des contraintes fortes en termes de procédures, de plannings imposés par SNCF réseaux.



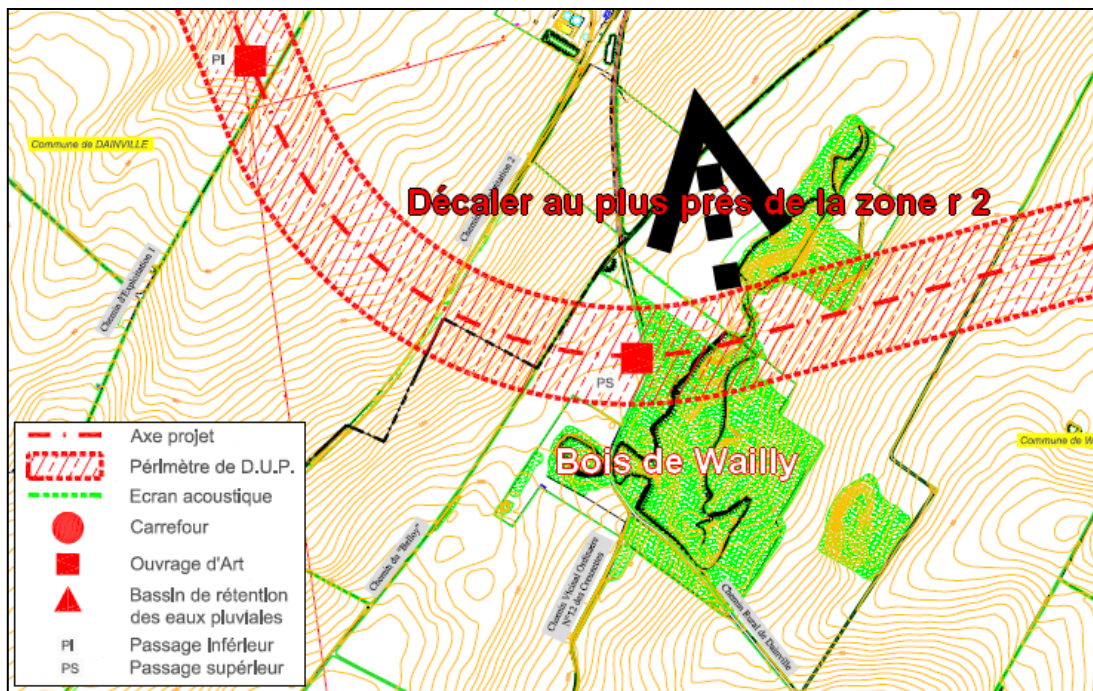
Observation 350

Le tracé proposé ci-dessus ne permet pas de connecter la future RD60 à l'ouvrage SNCF dans des conditions de sécurité (rayon de courbure trop faible) et de visibilité satisfaisantes. Dans le cadre du projet tel que présenté à l'enquête, le rayon de la courbe à la sortie de l'ouvrage SNCF est déjà le rayon minimum applicable par rapport aux normes de sécurité.



Observation 437.

Le tracé proposé posera des problèmes de respect d'instructions techniques concernant la géométrie, notamment pour respecter la vitesse de 90km/h dans des conditions de sécurité optimales (visibilités, adhérence en courbe,...). Le tracé proposé devrait imposer un rayon qui serait en deçà des rayons minimum acceptés dans l'ARP (instruction technique Aménagement des Routes Principales utilisée pour la conception géométrique de cette rocade). De plus cette proposition réduirait la longueur disponible pour permettre des zones de dépassement, ce qui rendrait la rocade moins attractive et moins sécurisante.



Observation 438

La proposition faite pose le problème des rayons trop serrés qui ne permettront pas de faire circuler les véhicules dans des conditions normales de vitesse (90km/h) et donc de sécurité. Le tracé présenté est déjà optimisé par rapport aux contraintes du PPRT PRIMAGAZ, et des zones r1 et r2.