

+Pièce jointe au PV Transmission observations.

Référence contribution	N° Obs.	<u>Observations formulées.</u> <u>Modalités : registres d'enquête, par courriers ou oralement.</u>	<u>Réponses du Département</u>
<b><u>Registre commune d'Agny.</u></b>			
<b><u>Reg. Agny</u></b> <b><u>Contribution</u></b> <b><u>1</u></b>	<b><u>M .Jean Paul Caudron, rue du Crinchon, Agny.</u></b>		
	1.	Demande si la partie du tracé du plateau (entre SC210 et SC 181) sera encaissée, pour rendre le tracé plus horizontal, favoriser le remblai pour la traversée du Crinchon, et contribuer à diminuer les nuisances sonores.	Par rapport au projet présenté à l'enquête, entre les deux sections SC2.10 et SC1.81 le profil en long prévu est un remblai de hauteur 2m à 6m environ. L'objectif est de passer le Crinchon (réalisation d'un ouvrage mais aussi de rétablir les écoulements naturels par le biais de buse béton de hauteur mini 800mm au niveau du terrain naturel. Si on ajoute à cela la structure de chaussée, le remblai mini sur ces zones est donc de 2m minimum. Sur ce secteur les impacts sonores sont bien en deçà des seuils réglementaires (les maisons les plus proches sont à 450m), il n'y a pas nécessité de mettre en place des merlons acoustiques.
	2.	Quelle sera l'emprise, la hauteur, la nature des matériaux des merlons?	Par rapport au projet présenté à l'enquête, deux merlons sont prévus au projet: 1er merlon entre la voyette du Milliez et la voie communale n°3 (Rue des Roses), sa hauteur mini par rapport à la plateforme routière projetée est d'1,50m, sa longueur est de 295m avec une emprise de 3600m <sup>2</sup> environ. Le 2è merlon se situe à proximité des hauts d'Agny, sa hauteur est de 3m par rapport à la plateforme routière, mesure 285m et se termine sur le giratoire par un mur antibruit de 50m de long et de même hauteur, l'emprise sera de 3500m <sup>2</sup> environ. Les matériaux constituant les merlons antibruit seront issus des terrassements généraux (limon, terre végétale). Par ailleurs, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.
<b><u>Reg. Agny</u></b> <b><u>Contribution</u></b> <b><u>2</u></b>	<b><u>M. et Mme Laine Julien, 6 rue des Roses, à Agny.</u></b>		
	3.	Opposés au projet en raison des nuisances provoquées par la proximité de la rocade.	Par rapport au projet présenté à l'enquête, les nuisances seront compensées et resteront en dessous des seuils réglementaires. Par ailleurs, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) afin de réduire d'avantage les impacts sonores et atmosphériques.
<b><u>Reg. Agny</u></b>	<b><u>M. Alain Bouffier, 73 rue F. Buisson à Agny.</u></b>		

Référence contribution	N° Obs.	Observations formulées. <u>Modalités</u> : registres d'enquête, par courriers ou oralement.	<u>Réponses du Département</u>
<u>Contribution</u> <u>3</u>	4.	Evoque la proximité du tracé par rapport aux habitations situées à l'est et au sud d'Agny. Mentionne une distance de 2 à 300 m entre la rocade et les habitations des rues : des Saules, des Acacias, des Hortensias et des Roses.	Le projet RD60 Rocade sud d'Arras, consiste en la réalisation d'une infrastructure dont les caractéristiques géométriques sont très réglementées. Pour cette catégorie d'infrastructure, concernant le tracé en plan, la valeur limite du rayon d'application est 240 mètres, cette valeur traduisant principalement les objectifs de sécurité et confort à atteindre. Par rapport au projet présenté à l'enquête, ce rayon minimum a été appliqué au raccordement de la rocade, via le giratoire d'Agny, à l'ouvrage franchissant la voie ferrée. Ceci explique la position de ce giratoire prévu rue des Genêts et donc de la continuité du tracé. Afin d'éloigner la rocade de manière significative et sachant que l'utilisation de l'ouvrage existant route de Bucquoy ne bénéficie pas du gabarit indispensable à ce type d'infrastructure (4.06m au lieu de 4.85m), la réalisation d'un ouvrage supplémentaire pour rejoindre le giratoire de Beaurains aurait été nécessaire et aurait engendré un coût supplémentaire important. Par ailleurs, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) afin de réduire d'avantage les impacts sonores et atmosphériques.
	5.	Propose de modifier le tracé en l'éloignant du village pour aboutir, sous l'ouvrage existant (SNCF) situé route de Bucquoy (RD 919), avec l'avantage d'être rectiligne.	La réutilisation de l'ouvrage se situant sur la RD919 route de Bucquoy n'est pas envisageable car le gabarit actuel de cet ouvrage est de 4,06m et ne permet pas le passage de ce type de d'infrastructure dont le gabarit minimum à assurer doit être de 4,85m. Cette proposition ne peut donc pas être retenue.
	6.	Signale qu'il est prévu un merlon très court vers les Hauts d'Agny de 3m, puis 1,50m. Propose d'enterrer partiellement la rocade entre le Crinchon et l'approche du rond point (projet) des Hauts d'Agny. Sinon il paraît indispensable de prolonger le merlon jusqu'au Crinchon, avec formation d'une haie tout le long de ce parcours.	Les merlons présentés dans le dossier ont des longueurs et hauteurs minimales permettant d'atteindre des atténuations sonores conformes à la réglementation en vigueur. Enterrer le projet dans ce secteur, pour atténuer les impacts sonores n'est pas envisageable du fait de l'obligation du maître d'ouvrage de rétablir des écoulements naturels par des buses béton nécessitant la réalisation de la plateforme routière en remblai. Par ailleurs, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.
	7.	Indique : la compensation liée au bois de Wailly devrait être affecté le long de la rocade.	Quant à la question des compensations sur le défrichement du bois de Wailly, le maître d'ouvrage a une obligation d'obtenir l'autorisation de défricher en proposant des surfaces de reboisement si possible dans le secteur de l'aménagement et dans des conditions équivalentes en terme de qualité de boisement. Planter des nouveaux boisements à proximité de la future RD60 sera donc une priorité pour le CG62.
	8.	Indique : s'il est important de prendre en compte les effets sur l'environnement, il doit en être de même pour les nuisances occasionnées envers les habitants (riverains, écoles...).	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.

Référence contribution	N° Obs.	<u>Observations formulées.</u> <u>Modalités : registres d'enquête, par courriers ou oralement.</u>	<u>Réponses du Département</u>
			Concernant la pollution atmosphérique, l'étude jointe au dossier est certes succincte mais réglementaire (étude niveau 4 selon la circulaire de 2005). Au vu des inquiétudes exprimées, Le Département s'engage à réaliser dans la commune d'Agnly une étude plus précise (étude de niveau 2 selon la circulaire de 2005).
<u>Reg. Agny</u> <u>Contribution</u> 4	9.	<u>Mme Serin et M. Hautchamp, 3 rue des jardiniers à Agny.</u>	
		Y a-t-il d'autres mesures, que celles envisagées pour atténuer les nuisances sonores ? (plantations, autres aménagements)	Les mesures pour réduire les nuisances sonores sont de plusieurs types: Murs et Merlons, et si cela ne suffit pas, mise en place de protections de façades (c'est à dire changement des menuiseries exposées au bruit de l'infrastructure nouvelle si et seulement si les menuiseries actuelles ne permettent pas un abaissement suffisant). les plantations d'arbres ne peuvent être efficaces que si elles étaient très denses et sur une largeur conséquente. Sur le secteur d'Agnly, par rapport au projet présenté à l'enquête les études de modélisation du bruit montrent que les protections prévues (merlons de 1,50m et 3m) suffisent à respecter les seuils réglementaires. Par ailleurs, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.
	10.	La valeur des terrains ne risque-t-elle pas de diminuer en raison de l'aménagement. Est-il prévu un dédommagement ?	Quant à la valeur des terrains à proximité de nouvelles infrastructure, aucune étude ne permet d'indiquer de manière certaine la dépréciation des biens. Pour ce qui est du préjudice matériel résultant de la proximité de la future rocade (qu'il soit en termes de dépréciation, esthétique ou visuel), le propriétaire riverain qui n'a pas la qualité d'exproprié doit justifier d'un trouble qui doit être anormalement grave et spécial pour pouvoir être indemnisé, au titre de la théorie des dommages de travaux publics. En l'espèce, l'éloignement de la route de plus de 100 m par rapport au tracé initial (comme évoqué précédemment suite à la décision du Département d'éloigner le tracé des habitations) ne semble pas constituer un trouble d'une particulière gravité pour pouvoir être indemnisable. Par ailleurs, les impacts visuels et sonores seront compensés par la mise en œuvre de protections phoniques (murs anti bruit et merlons) accompagnés d'un aménagement paysager permettant la meilleure intégration possible .Aucune indemnisation n'est donc prévue
<u>Reg. Agny</u> <u>Contribution</u> 5	11.	<u>M. Sébastien Parsy, à Agny.</u>	
		Jeune agriculteur, venu consulter le dossier, mentionne qu'il sera impacté sur 5 parcelles, et pénalisé au niveau de son outil de travail sur le territoire d'Agnly. Parcelles : ZA 1- 65-66-67-68. Demande un partage d'emprise.	Les commissions communales d'aménagement foncier seront prochainement mises en place, ce sera le lieu des discussions pour déterminer si un aménagement doit être mené et s'il sera avec ou sans inclusion d'emprise.

Référence contribution	N° Obs.	<u>Observations formulées.</u> <u>Modalités : registres d'enquête, par courriers ou oralement.</u>	<u>Réponses du Département</u>
<u>Reg. Agny</u> <u>Contribution</u> <u>6</u>	<u>M. Fourcy, rue F Buisson, à Agny.</u>		
	12.	Signale : la circulation est devenue insupportable. Pense que le projet va soulager, en partie, la rue F. Buisson, et centre du village du trafic automobile.	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 impacts sonores et la pollution de l'air qui interviennent actuellement.
	13.	Favorable au projet.	
<u>Reg. Agny</u> <u>Contribution</u> <u>7</u>	<u>Mme Monique Dufour et M. David Lhuître, 6 rue R. Briquet, à Agny.</u>		
	14.	Favorables à la rocade.	
<u>Reg. Agny</u> <u>Contribution</u> <u>8</u>	<u>MMme Dufour Eugène et Claudine, 2 rue des Roses à Agny.</u>		
	15.	Favorable à la rocade.	
<u>Reg. Agny</u> <u>Contribution</u> <u>9</u>	<u>M. Floctel, 27 rue des Hortensias à Agny.</u>		
	16.	Signale qu'actuellement il y a 3 possibilités pour se rendre à Wailly et Ficheux. Avec la rocade pourrions-nous toujours y accéder ?	Par rapport au projet présenté à l'enquête, pour se rendre à Wailly et Ficheux depuis Agny, cela est possible, soit par la RD3 (un giratoire sera implanté entre la future rocade et la RD3) soit par la RD60 actuelle via le giratoire implanté rue des Genêts. Cependant, suite aux différentes remarques et observations émises par rapport à la proximité du tracé des habitations dans le secteur d'Agny, le Département a décidé d'éloigner le tracé (voir plan ci-joint), le giratoire est désormais implanté sur la RD60 actuelle près de l'ouvrage SNCF, mais les conditions d'accès à Wailly et Ficheux n'en seront pas modifiées (seul l'accès à la future rocade ne pourra plus se faire depuis la rue des Genêts).
	17.	La rue des Genêts sera-telle en sens unique pour sortir d'Agny.	Comme indiqué à la réponse n°16, suite à la décision du Département de modifier le tracé, l'accès à la rocade depuis la rue des Genêts n'est plus d'actualité. Pour information, les modifications des conditions de circulation au sein de la commune et induite par la réalisation du projet sont de la responsabilité du Maire et passent par la mise d'un plan de circulation.
<u>Reg. Agny</u> <u>Contribution</u> <u>10</u>	<u>M. Malbranque 29 rue des Milliez à Agny</u>		
	18.	Favorable au projet. Indique que le centre d'Agny sera tranquillisé, surtout du passage des PL.	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 impacts sonores et la pollution de l'air qui interviennent actuellement.
<u>Reg. Agny</u> <u>Contribution</u> <u>11</u>	<u>M. Vanden Bossche, 55 rue des Acacias à Agny.</u>		
	19.	Demande la prolongation du mur anti bruit jusqu'à la voie communale n°1 (réduction nuisances sonores et visuelles). la commune est sous les vents dominants	Le projet tel que présenté à l'enquête respectait déjà les seuils réglementaires. Toutefois suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints), de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.

Référence contribution	N° Obs.	<u>Observations formulées.</u> <u>Modalités : registres d'enquête, par courriers ou oralement.</u>	<u>Réponses du Département</u>
			<p>A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.</p> <p>Ces mesures sont suffisantes pour respecter les obligations réglementaires qui s'imposent au maître d'ouvrage.</p>
	20.	<p><u>Questionne :</u> Qu'en est-il du rétablissement de communication sur les voies communales 1 et 3 et la voyette du Milliez.</p>	<p>Les voies communales 1 et 3 ainsi que la voyette du Milliez seront rétablies à la rue des Genêts (chemin du Buisson) par le biais de chemins agricoles de rétablissement et de désenclavement. Le chemin du Crinchon sera également rétabli (réalisation d'un ouvrage surplombant celui-ci et permettant de conserver le chemin existant).</p>
<p><u>Reg. Agny</u> <u>Contribution</u> <u>12</u></p>	21.	<p><u>M. JB Duval rue des Hortensias à Agny.</u></p> <p>Propose que la rocade soit plus éloignée des habitations dans le secteur des Hauts d'Agny, des rues : des Genêts, des Hortensias, et des Roses, afin d'atténuer les nuisances sonores.</p>	<p>La rocade sud telle que présentée dans le dossier d'enquête respecte, moyennant la mise en place de merlons antibruit, respecte les seuils réglementaires (niveaux sonores inférieurs à 60dB(A)).</p> <p>Par ailleurs, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p> <p>A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.</p>
		<p><u>M. Mme Chassagnac Michel, 2b rue des Genêts, à Agny.</u></p> <p>Avis favorable à la rocade – non au projet actuel. Oui à l'éloignement de ce projet. Pourquoi une rocade si près des habitations, il y a sûrement d'autres solutions d'éloignement.</p>	<p>Le projet RD60 Rocade sud d'Arras consiste en la réalisation d'une infrastructure dont les caractéristiques géométriques sont très réglementées. Pour cette catégorie d'infrastructure, concernant le tracé en plan, la valeur limite du rayon d'application est 240 mètres, cette valeur traduisant principalement les objectifs de sécurité et confort à atteindre. Par rapport au projet présenté à l'enquête, ce rayon minimum a été appliqué au raccordement de la rocade, via le giratoire d'Agny, à l'ouvrage franchissant la voie ferrée. Ceci explique la position de ce giratoire prévu rue des Genêts et donc de la continuité du tracé. Afin d'éloigner la rocade de manière significative et sachant que l'utilisation de l'ouvrage existant route de Bucquoy de bénéficie pas du gabarit indispensable à ce type d'infrastructure (4.06m au lieu de 4.85m), la réalisation d'un ouvrage supplémentaire pour rejoindre le giratoire de Beaurains aurait été nécessaire et aurait engendré un coût supplémentaire important.</p> <p>Par ailleurs, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p> <p>A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la</p>
<p><u>Reg. Agny</u> <u>Contribution</u> <u>13</u></p>	22.		

Référence contribution	N° Obs.	Observations formulées. <u>Modalités</u> : registres d'enquête, par courriers ou oralement.	Réponses du Département
			RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.
<u>Reg. Agny</u>  <u>Contribution</u> <u>14</u>		<u>Mme Klein Maryse, 9 rue Ferdinand Buisson à Agny.</u>	
	23.	<p>Signale que le giratoire prévu à Agny est très proche des habitations :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire le rayon de courbure des systèmes de ralentissement avant le pont sur D60 ;</li> <li>• Placer le giratoire plus au sud est sur la route de Bucquoy.</li> </ul>	<p>Le projet RD60 Rocade sud d'Arras consiste en la réalisation d'une infrastructure dont les caractéristiques géométriques sont très réglementées. Pour cette catégorie d'infrastructure, concernant le tracé en plan, la valeur limite du rayon d'application est 240 mètres, cette valeur traduisant principalement les objectifs de sécurité et confort à atteindre. Par rapport au projet présenté à l'enquête, ce rayon minimum a été appliqué au raccordement de la rocade, via le giratoire d'Agny, à l'ouvrage franchissant la voie ferrée. Ceci explique la position de ce giratoire prévu rue des Genêts et donc de la continuité du tracé. Réduire ce rayon ne permettrait plus d'atteindre ces objectifs.</p> <p>L'utilisation de l'ouvrage existant route de Bucquoy ne bénéficie pas du gabarit indispensable à ce type d'infrastructure (4.06m au lieu de 4.85m).</p> <p>De plus, Il n'est pas possible de raccorder la future rocade sud à la route de Bucquoy car les ouvrages SNCF existants n'ont pas le gabarit suffisant pour cette infrastructure (gabarit actuel=4.06m contre 4.85m nécessaires).</p> <p>Par ailleurs, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p> <p>A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.</p>
	24.	N'autoriser la circulation route de Bucquoy qu'aux véhicules agricoles pour que les usagers d'Arras sud ne traversent plus Agny pour se rendre à Arras.	<p>La RD919 (dite la route de Bucquoy) permet la circulation du trafic de transit et d'échanges locaux dans la partie sud est de l'arrageois et ne peut donc être réservée exclusivement aux véhicules agricoles.</p> <p>L'un des objectifs du projet de rocade est bien de sortir du centre d'Agny une grande partie de la circulation PL et VL afin de réduire largement les impacts sonores et la pollution de l'air qui interviennent actuellement.</p> <p>Pour information, les modifications des conditions de circulation au sein de la commune et induite par la réalisation du projet sont de la responsabilité du Maire et passent par la mise d'un plan de circulation. Celui-ci devra se faire en deux étapes, avant la réalisation de la rocade puis, à l'issue de la mise en service de cette dernière.</p> <p>Le Département pourra accompagner la commune dans l'élaboration de ce plan.</p>
25.	Relier les rues des Genêts, Teinturiers et Raoul Briquet, ainsi le giratoire près du pont ne permettrait pas d'entrer dans Agny, sauf pour les véhicules agricoles. L'entrée d'Agny se ferait par le giratoire de la D3, le centre équestre, la rue Charles Flahaut.	Le projet tel que présenté à l'enquête est issu de réflexions menées avec les élus locaux, c'est pourquoi les accès depuis les rues des Genêts, Teinturières et Raoul Briquet sur le giratoire d'Agny ont été proposés dans le cadre de cette enquête publique. Cela peut amener à modifier les conditions de circulation au sein de la commune, c'est pourquoi un plan de déplacement en concertation avec la mairie	


Référence contribution	N° Obs.	<u>Observations formulées.</u> <u>Modalités : registres d'enquête, par courriers ou oralement.</u>	<u>Réponses du Département</u>
			<p>d'Agnny devra nécessairement accompagner la réalisation de la rocade sud.</p> <p>Par ailleurs, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) afin de réduire d'avantage les impacts sonores et atmosphériques, la rue des Genêts n'est plus raccordée à la future rocade via le giratoire qui sera désormais implanté sur l'actuelle RD60, seule la rue Raoul Briquet sera raccordée à celui-ci.</p> <p>Pour information, les modifications des conditions de circulation au sein de la commune et induite par la réalisation du projet sont de la responsabilité du Maire et passent par la mise d'un plan de circulation. Celui-ci devra se faire en deux étapes, avant la réalisation de la rocade puis, à l'issue de la mise en service de cette dernière.</p> <p>Le Département pourra accompagner la commune dans l'élaboration de ce plan.</p>
<p><u>Reg. Agny</u></p> <p><u>Contribution</u></p> <p><u>15</u></p>		<p><u>Mme Devroute Sylvie, 5 rue des Hortensias à Agny.</u></p>	
	<p>26.</p>	<p>Préférerait que le tracé soit plus éloigné (tracé est trop proche des habitations).</p>	<p>Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p>
	<p>27.</p>	<p>Indique que les nuisances sonores entre les rues des Roses et Genêts, ne seront pas atténuées naturellement en raison de la configuration du tracé (en hauteur).</p>	<p>Le projet présenté dans le cadre de l'enquête publique respecte la réglementation en vigueur en termes de nuisances sonores. Cependant, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p>
<p><u>Reg. Agny</u></p> <p><u>Contribution</u></p> <p><u>16</u></p>		<p><u>A. Bassery, rue Ferdinand Buisson à Agny.</u></p>	
	<p>28.</p>	<p>Dit avoir attendu depuis des années la rocade, qui doit être réalisée au plus vite.</p> <p>Mentionne que la sécurité, la santé, la qualité de vie des élèves, des riverains et des habitants doivent être préservés au même titre que l'environnement et les cultures</p>	<p>Il est à noter que par rapport au tracé proposé à l'enquête, les impacts sonores ont été considérés dans le projet (mise en place de merlons antibruit afin de respecter les seuils réglementaires vis-à-vis des habitations).</p> <p>Pour les impacts relatifs aux pollutions atmosphériques, les niveaux de pollution étaient déjà en deçà des niveaux prescrits.</p> <p>Cependant, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p>
	<p>29.</p>	<p>Une réflexion approfondie est nécessaire pour réduire les nuisances et éloigner au maximum le tracé des habitations (Hauts Agny, rues des Genêts, Roses, Lilas, Hortensias, Acacias, Saules, F. Buisson, Crinchon).</p>	<p>La rocade sud telle que présentée dans le dossier d'enquête, moyennant la mise en place de merlons antibruit, respecte les seuils réglementaires (niveaux sonores inférieurs à 60dB(A)). Le tracé proposé étant en partie en milieu ouvert, la dispersion des gaz et poussières émanant des véhicules sera facilitée.</p> <p>Par ailleurs, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le</p>

Référence contribution	N° Obs.	<u>Observations formulées.</u> <u>Modalités : registres d'enquête, par courriers ou oralement.</u>	<u>Réponses du Département</u>
		Les intérêts des agnynois les plus impactés doivent être respectés, et des réponses apportées à leurs inquiétudes.	tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Concernant la pollution atmosphérique, au vue des inquiétudes exprimées, le Département s'engage à réaliser dans la commune d'Agny une étude plus précise de pollution. Concernant les impacts sonores, par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire.
	30.	Demande d'un plan de circulation immédiat pour améliorer la sécurité des usagers. Une concertation doit être menée avec les services de l'état. Le plan serait adapté dès la réalisation de la rocade.	Il est prévu de définir et de mettre en œuvre un plan de circulation avec la commune d'Agny afin que la mise en service de la rocade sud permette de redistribuer la circulation au sein d'Agny et incite les usagers en transit à prendre la rocade et non le centre d'Agny. La mise en place d'un plan de circulation relève de la compétence et de la responsabilité de la commune. Le Département pourra accompagner la commune dans l'élaboration de ce plan.
<u>Reg. Agny</u> <u>Contribution</u> <u>17</u>	<u>M. P Fleuquin 25 rue des Hortensias à Agny.</u>		
	31.	Favorable au contournement à condition qu'il soit suffisamment éloigné (route de Bucquoy) ou que des murs antibruit soit érigés.	La réutilisation de l'ouvrage se situant sur la RD919 route de Bucquoy n'est pas envisageable car le gabarit actuel de cet ouvrage est de 4,06m et ne permet pas le passage de ce type de d'infrastructure dont le gabarit minimum à assurer doit être de 4,85m. Le projet présenté à l'enquête est d'ores et déjà pourvu de dispositifs antibruit dont l'efficacité permet d'être en adéquation avec la réglementation en vigueur et notamment les seuils réglementaires (niveaux sonores inférieurs à 60dB(A)). Par ailleurs, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.
<u>Reg. Agny</u> <u>Contribution</u> <u>18</u>	<u>M. Mme Prouvel 37 rue J. Jaurès, à Agny.</u>		
	32.	Refusent le projet de rocade en raison des nuisances.	Par rapport au tracé proposé à l'enquête, les impacts sonores ont été considérés dans le projet (mise en place de merlons antibruit afin de respecter les seuils de 60dB(A) au niveau de toutes les habitations. Pour les impacts relatifs aux pollutions atmosphériques, les niveaux de pollution seront en deçà des niveaux prescrits. Par ailleurs, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Concernant la pollution atmosphérique, au vue des inquiétudes exprimées, le Département s'engage à réaliser dans la commune d'Agny une étude plus précise de




Référence contribution	N° Obs.	<u>Observations formulées.</u> <u>Modalités : registres d'enquête, par courriers ou oralement.</u>	<u>Réponses du Département</u>
			pollution. Concernant les impacts sonores, par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire.
	33.	mentionne qu'aucune consultation ne s'est déroulée avec les habitants, et a signé une pétition proposant deux autres tracés.	Une concertation a été menée avec les élus du secteur tout au long de l'avancement des études, avec la chambre d'agriculture au regard de l'impact sur les surfaces agricoles. Une réunion de concertation avec le public est intervenue au lancement de l'enquête publique. De plus, l'enquête publique est un moment dédié à la concertation avec la population, ce qui permet de recueillir les remarques, observations et propositions sur l'ensemble des éléments de projet présentés auxquelles le maître d'ouvrage doit répondre.
	34.	Refuse l'entrée /sortie rue des Genêts présentant un réel danger et des nuisances pour les riverains	Le projet tel que présenté à l'enquête est issu de réflexions menées avec les élus locaux, c'est pourquoi les accès depuis les rues des Genêts, Teinturières et Raoul Briquet sur le giratoire d'Agnny ont été proposés dans le cadre de cette enquête publique. Cela peut amener à modifier les conditions de circulation au sein de la commune, c'est pourquoi un plan de déplacement en concertation avec la mairie d'Agnny devra nécessairement accompagner la réalisation de la rocade sud. Par ailleurs, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) afin de réduire d'avantage les impacts sonores et atmosphériques, la rue des Genêts n'est plus raccordée à la future rocade via le giratoire qui sera désormais implanté sur l'actuelle RD60, seule la rue Raoul Briquet sera raccordée à celui-ci. Pour information, les modifications des conditions de circulation au sein de la commune et induite par la réalisation du projet sont de la responsabilité du Maire et passent par la mise d'un plan de circulation. Le Département pourra accompagner la commune dans l'élaboration de ce plan.
	35.	Conteste la proximité du projet avec la limite des terrains de certaines habitations.	
	36.	Evoque la dépréciation des immeubles.	Par rapport à la valeur des immeubles à proximité de nouvelles infrastructure, aucune étude ne permet d'indiquer de manière certaine la dépréciation des biens. Aucune compensation financière n'est prévue.
	37.	Mentionne que sur le Plan Général des Travaux n'apparaît pas certaines maisons.	Même si toutes les maisons n'apparaissent pas dans le plan de travaux, celles-ci ont bien été considérées dans les études sonores notamment. L'étude d'impact reprend bien ces habitations notamment dans le cadre des études acoustiques (pages 316 à 339).
	<u>Reg. Agny</u>  <u>Contribution</u> <u>19</u>	<u>Mme Pigache.</u>	
38.		Favorable au contournement. Demande que le tracé soit éloigné des Hauts d'Agnny.	Le projet présenté à l'enquête est d'ores et déjà pourvu de dispositifs antibruit dont l'efficacité permet d'être en adéquation avec la réglementation en vigueur et notamment les seuils réglementaires (niveaux sonores inférieurs à 60dB(A)). Par ailleurs, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts

Référence contribution	N° Obs.	<u>Observations formulées.</u> <u>Modalités : registres d'enquête, par courriers ou oralement.</u>	<u>Réponses du Département</u>
			sonores et atmosphériques.
	<u>Mmes Debout et Hochedé.</u>		
<u>Reg. Agny</u> <u>Contribution</u> <u>20</u>	39.	Favorable au contournement. Demande que le tracé soit éloigné.	Le projet présenté à l'enquête est d'ores et déjà pourvu de dispositifs antibruit dont l'efficacité permet d'être en adéquation avec la réglementation en vigueur et notamment les seuils réglementaires (niveaux sonores inférieurs à 60dB(A)). Par ailleurs, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.
<u>Courriers annexés au registre d'Agny.</u>			
	<u>M. Jean Marie Basse, 3 rue E. Zola à Agny.</u>		
<u>Reg. Agny</u> <u>Courrier</u> <u>1</u>	40.	Résidant à Agny, se dit inquiet quant à la sécurité des personnes à certaines heures de la journée (heures de pointe) Rappelle que la rocade, est un sujet de conversation depuis plus de 20ans, il s'avère que ce projet est plus que nécessaire. La réalisation de ce projet en même temps que celui de Dainville aurait évité les problèmes rencontrés aujourd'hui avec les riverains des Hauts d'Agny, ainsi que les budgets difficiles à trouver.	L'un des objectifs de ce projet est bien de sortir le trafic qui passe actuellement dans le centre d'Agny 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).
	41.	Conscient que ce problème n'est pas exclusif à Agny, mais concerne l'agglomération arrageoise. Fait remarquer que le trafic poids lourds n'est pas du uniquement au transport betteravier, mais au trafic poids lourds en général qui provient des axes routiers en provenance de Saint Pol-Bapaume et Doullens. Souhaite que ce projet aboutisse.	
	<u>Courrier présenté par :</u> <b>M. Crapoulet Thierry, 10 rue des Meuniers à Agny.</b> <b>Mme Dubost 2 rue des Dentellières à Agny.</b> <b>M. Deliessche Yann, 5 rue des Meuniers à Agny.</b>		
	42.	Le document : fait la relation entre les 19 millions d'euros du coût pour un gain de 6 minutes en impactant les hauts d'Agny et 7 autres rues par des nouvelles nuisances demandent à ce que le projet soit revu afin d'éloigner la rocade des habitations	Le gain de 6mn est à rapporter au nombre de véhicules empruntant cette infrastructure, au coût économique de ce gain de temps pour la société par le fait de gagner ces 6mn, pour la réduction des consommations qu'elle génère puisque les véhicules circuleront avec plus de fluidité sur cet itinéraire, sur la réduction de la pollution globale sur le secteur d'étude puisque moins de consommation de carburant générera moins de pollutions liées à la circulation routière. 10 mn de trajet actuellement par rapport 4 mn par la future rocade (soit un gain de

Référence contribution	N° Obs.	<u>Observations formulées.</u> <u>Modalités : registres d'enquête, par courriers ou oralement.</u>	<u>Réponses du Département</u>
			60%) pour environ 11000veh/j représente un gain global de temps de 400 000 heures par an. Par ailleurs, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.
	43.	Signale qu'un des enjeux du projet est d'améliorer le cadre de vie d'Agnay (nuisances acoustiques, pollution atmosphérique). Le quartier des hauts d'Agnay et 7 autres rues seront impactées par ce tracé. L'enjeu ne peut être atteint.	De manière générale, pour tout le secteur d'étude, on considère que le cadre de vie sera amélioré. Le centre d'Agnay ne verra plus de circulation polluante et générant de la nuisance sonore. Par ailleurs, comme énoncé à la question précédente, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.
	44.	Evoque les 6 tracés qui se raccordent tous à un rond point situé près des habitations du lotissement des Hauts d'Agnay. Pourquoi aucune étude n'a été développée pour un raccordement au pont sous la voie de chemin de fer (D919)	Se raccorder sur la route RD919 sous les ouvrages SNCF n'est pas possible car le gabarit nécessaire pour cette infrastructure est de 4.85m alors que ces derniers n'offrent qu'un gabarit de 4.06m.
	45.		
	46.	Pourquoi aucune concertation avec les habitants d'Agnay ?	Une concertation a été menée avec les élus du secteur tout au long de l'avancement des études, avec la chambre d'agriculture au regard de l'impact sur les surfaces agricoles. Une réunion de concertation avec le public est intervenue au lancement de l'enquête publique. De plus, l'enquête publique est au moment dédié à la concertation avec la population, ce qui permet de recueillir les remarques, observations et propositions sur l'ensemble des éléments de projet présentés auxquelles le maître d'ouvrage doit répondre.
	47.	<b>Bruit.</b> Les chiffres indiqués dans l'étude de bruit sont des chiffres estimatifs. Tiennent-ils compte d'une marge sécurité ? Quelle est la base de calcul ?	Les chiffres utilisés pour les trafics à terme sont issus d'une modélisation de trafic, ils sont donc estimés. Ils n'ont pas à être considérés comme devant être au plus juste par rapport à la réalité future, ils doivent permettre de donner un ordre de grandeur des trafics attendus à terme, cependant, ils sont donnent un aperçu relatif réaliste de ce

Référence contribution	N° Obs.	<u>Observations formulées.</u> <u>Modalités : registres d'enquête, par courriers ou oralement.</u>	<u>Réponses du Département</u>																																					
	48.	<p>Pourquoi prend-on 11 200 véhicules jour pour le bruit, alors que pour dimensionner les routes on prend 11 500 jours ?</p> <p>P 289, rubrique pollution de l'eau, les calculs sont réalisés pour un trafic de 14 000 véhicules par jour, envisagé à l'horizon 2014.</p>	<p>que pourrait donner le trafic à terme. Pour le calcul des impacts sonores et de la structure de chaussée, les chiffres sont arrondis voire exagérés afin de prendre les cas les plus défavorables afin de voir si même dans ces cas, le projet répond bien aux seuils réglementaires (pour le cas de nuisances sonores, et permet d'accroître la longévité de la chaussée pour le cas du calcul de structure.</p>																																					
	49.	<table border="1" data-bbox="661 533 1552 953"> <thead> <tr> <th>Route</th> <th>Année de comptage</th> <th>PR</th> <th>Trafic total par jour, dans les deux directions</th> <th>Pourcentage de poids lourds, dans les deux directions</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>RD 265</b></td> <td><b>2009</b></td> <td><b>1</b></td> <td><b>2 720</b></td> <td><b>8.8%</b></td> </tr> <tr> <td rowspan="2"><b>RD 60</b></td> <td>2005</td> <td>3</td> <td>4 333</td> <td>8.8%</td> </tr> <tr> <td><b>2010</b></td> <td><b>1</b></td> <td><b>8939</b></td> <td><b>7.6%</b></td> </tr> <tr> <td rowspan="3"><b>RN 25</b></td> <td>2005</td> <td>26</td> <td>7 525</td> <td>19.2%</td> </tr> <tr> <td><b>2010</b></td> <td><b>26</b></td> <td><b>9 418</b></td> <td><b>18.1%</b></td> </tr> <tr> <td>2005</td> <td>15</td> <td>6 864</td> <td>18.9%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2010</td> <td>15</td> <td>6 901</td> <td>19.6%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Une augmentation de 1,5% est prévue par année pour modéliser le bruit 20 ans après la mise en service.</p> <p>Pourquoi ce chiffre ?</p> <p>Tient-il compte d'une marge de sécurité ?</p> <p>A titre d'exemple en p 220, sur la RN 25 on passe de 7 525 à 9 418 sur une période de 5 ans suite à un comptage le document fait état que l'on est bien au dessus de 1,5%!!!</p> <p>Est ce que cette donnée tient compte du projet de doublement de la rocade RN25 en amont et des autres modifications définies dans le schéma de mobilité (barreau accès à la Z.I est)</p>	Route	Année de comptage	PR	Trafic total par jour, dans les deux directions	Pourcentage de poids lourds, dans les deux directions	<b>RD 265</b>	<b>2009</b>	<b>1</b>	<b>2 720</b>	<b>8.8%</b>	<b>RD 60</b>	2005	3	4 333	8.8%	<b>2010</b>	<b>1</b>	<b>8939</b>	<b>7.6%</b>	<b>RN 25</b>	2005	26	7 525	19.2%	<b>2010</b>	<b>26</b>	<b>9 418</b>	<b>18.1%</b>	2005	15	6 864	18.9%		2010	15	6 901	19.6%	<p>Le chiffre de 1,5% correspond à la progression annuelle estimée du trafic. Il s'agit d'un chiffre issu des données SETRA (Service d'Etudes pour le Transport, les Routes et leurs Aménagements), en 20 ans le trafic national a augmenté d'environ 30% (soit 1,5%/an, sachant que la progression a été entre 1990 et 2003 d'environ 2,5%/an et de 2003 à 2010 de 0,6%/an). On peut noter que l'évolution de trafic connaît donc une inflexion de son augmentation annuelle. Le chiffre de 1,5% est donc une moyenne sur 20 ans, mais peut être considéré de nos jours comme la fourchette haute. A défaut de chiffres d'augmentation de trafic réajustés par le SETRA le maître d'ouvrage a préféré conserver ce niveau d'augmentation (maximalisant) pour faire l'ensemble des vérifications vis à vis de bruit et des impacts sonores, on peut donc considérer qu'il y a donc des marges de sécurité sur ces chiffres de trafic.</p> <p>Oui, les chiffres prennent en compte ces projets.</p>
Route	Année de comptage	PR	Trafic total par jour, dans les deux directions	Pourcentage de poids lourds, dans les deux directions																																				
<b>RD 265</b>	<b>2009</b>	<b>1</b>	<b>2 720</b>	<b>8.8%</b>																																				
<b>RD 60</b>	2005	3	4 333	8.8%																																				
	<b>2010</b>	<b>1</b>	<b>8939</b>	<b>7.6%</b>																																				
<b>RN 25</b>	2005	26	7 525	19.2%																																				
	<b>2010</b>	<b>26</b>	<b>9 418</b>	<b>18.1%</b>																																				
	2005	15	6 864	18.9%																																				
	2010	15	6 901	19.6%																																				
	50.	<p>Sur la rocade nord qui est saturée suivant les données de l'étude d'impact passe plus de 15 000 véh /Jour.</p> <p>Peut-on s'attendre à un trafic similaire ? On serait loin des 11 200 annoncées.</p> <p>Au vu des interrogations relatives à l'étude de bruit, ne faudrait-il pas revoir le nombre de véhicules pour le calcul du bruit ?</p>	<p>La rocade nord actuelle non doublée présente certainement des difficultés de circulation aux heures de pointe, ceci peut s'expliquer par le fait que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- cette rocade dessert les zones d'activité se trouvant à proximité d'Arras et de ses alentours,</li> <li>- elle est également un axe d'échange et de transit avec la RD917, 950 et la RN25 en direction de la Somme,</li> </ul> <p>De ce fait, l'étude de mobilité a conclu à la mise à 2 x 2 voies par l'Etat pour améliorer la situation.</p> <p>La rocade sud d'Arras a pour objectif la création d'une liaison entre la Route</p>																																					

Référence contribution	N° Obs.	Observations formulées. <u>Modalités</u> : registres d'enquête, par courriers ou oralement.	Réponses du Département
			<p>Départementale n°60 et la Route Nationale n°25 au Sud d'ARRAS, elle doit permettre de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contribuer à l'amélioration des conditions de circulation dans l'agglomération arrageoise, par la prise en charge du trafic de transit Nord-Sud (RD917 – RN 17) et Est-Ouest (RD939 Est – RD 939 Ouest), et du trafic d'échange empruntant la RD60.</li> <li>- Délester la traversée d'AGNY du trafic de transit et d'échange, notamment poids-lourds</li> <li>- Améliorer le cadre de vie d'AGNY (impacts acoustiques, pollution atmosphériques)</li> <li>- Améliorer la desserte de la ZI Dainville Achicourt.</li> </ul> <p>De plus, l'étude de mobilité tient compte de l'évolution en terme de zones d'emplois et de projets urbains inscrits au SCOT de l'arrageois.</p> <p>Sur la rocade sud, il n'est pas prévu d'autres points d'accès que ceux présentés au dossier, ce qui n'engendrera pas de nouveau flux de trafic, le report de trafic simulé (11200 véhicules/jour) par l'étude de mobilité ne devrait donc pas évoluer.</p> <p>Quant au calcul du bruit, le nombre de véhicules n'est pas à revoir, car les chiffres utilisés sont déjà maximaux avec certaines marges de sécurité. La réalité devrait être en deçà des chiffres envisagés.</p>
51.		<p>Etude initiale bruit</p> <p>Il n'y a pas de mesures initiales au niveau du quartier des hauts d'Agny et des 7 autres rues impactées.</p> <p>La norme sur le calcul du bruit impose cette donnée pour que l'étude soit valable ?</p> <p>Pourquoi cela n'est-il pas fait dans les règles de l'art ?</p> 	<p>Les points de mesure permettent de définir le type d'ambiance actuelle (modérée ou non modérée) qui permet de fixer les objectifs de niveau sonore à respecter par le maître d'ouvrage.</p> <p>Le point de mesure le plus proche des « Hauts d'Agny » est le point n°1 situé rue Raoul Briquet, il indique que l'ambiance avant réalisation du projet est considérée comme non modérée.</p> <p>Au regard de la réglementation (arrêté du 05 Mai 1995 article 2) le seuil à respecter en période diurne devrait de 65 dB(A), or les services Départementaux ont décidé de prendre comme objectif le seuil de 60 dB(A), à savoir 5 dB en dessous du seuil réglementaire.</p> <p>Par ailleurs, comme évoqué en réponse à la question n°42, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p> <p>A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusqu'à la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.</p> <p>Concernant la pollution atmosphérique, au vu des inquiétudes exprimées, le Département s'engage à réaliser dans la commune d'Agny une étude plus précise de pollution.</p> <p>Concernant les impacts sonores, par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire avec mesures de bruit au droit des habitations les plus proches de la future rocade.</p>
52.		<p>Le projet de rocade (infrastructure de type 2 x 1; vitesse limitée à 90 km/h et 50 km/h pour les giratoires). Le calcul du bruit se fait sur les données de 90 km/h mais 40 km/h pour les giratoires. Un bruit continu de 40 km/h en vitesse de croisière n'est pas le même qu'avec accélération ou décélération. Pourquoi ?</p>	<p>L'estimation des niveaux sonores a été réalisée selon la méthode détaillée du Guide du Bruit à l'aide du logiciel CadnaA, par application de la méthode NMPB – Route 2008, avec prise en compte des effets météorologiques.</p> <p>Cette estimation tient compte :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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,</li> </ul>

Référence contribution	N° Obs.	Observations formulées. <u>Modalités</u> : registres d'enquête, par courriers ou oralement.	Réponses du Département
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• de l'importance du trafic représentatif du LAeq (6h-22h) pour la période diurne,</li> <li>• 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,</li> <li>• 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,</li> <li>• des masques acoustiques existants entre le projet (source d'émission sonore) et les récepteurs (bâti existant),</li> <li>• des conditions météorologiques locales pour le calcul NMPB – Route 2008.</li> </ul> <p>Par ailleurs, Le trafic (Q 6h - 22h)* pris en compte dans les simulations acoustiques correspond au J/17, hypothèse classique validée par l'analyse de la structure du trafic de nombreuses routes départementales.</p> <p>Le trafic pris en compte sur les giratoires est, de façon classique, considéré égal à la demi-somme des trafics d'entrée.</p>
	53.	Y a-t-il prise compte du rond point et de la montée au niveau du pont, très proches des habitations (effets cumulatifs)?	La modélisation est faite en 3 dimensions, les zones en remblais et en déblais sont donc prises en compte dans les calculs de niveaux sonores, les merlons aussi sont dimensionnés par rapport à ces éléments 3D.
	54.	Signale qu'à récepteur identique il y a discordance dans les chiffres mentionnés. Est-ce sérieux ? Est-ce possible ? Peut-on se fier à une étude avec des incohérences ?	Il y avait une incohérence dans l'étude présentée initialement à l'enquête publique, ceci a d'ailleurs fait l'objet d'un complément apporté par le commissaire enquêteur en début d'enquête suite à sa demande vers le CG62 d'apporter des éléments de compréhension supplémentaires au regard d'un sujet tel que le bruit qu'il pressentait important. Les niveaux à 20 ans après la mise en service présentés dans ce complément montrent qu'ils sont supérieurs à ceux de la mise en service mais bien inférieurs aux 60 dB(A) réglementaires.
	55.	Est ce que les effets cumulatifs des bruits de la voie ferrée et des rue des Genêts sont pris en compte ?	Normalement 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.
	56.	Il n'y a pas de calcul de bruit issu de la circulation supplémentaire de la rue des Genêts. Pourquoi ?	Rien ne dit qu'il y aura une circulation supplémentaire Rue des genêts, un plan de circulation doit être défini et mis en œuvre dans la commune d'Agny, il aura pê comme effet de ne pas amener de circulation supplémentaire dans cette rue. Par ailleurs, comme évoqué en réponse à la question n°42, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur et de ne plus raccorder la rue des Genêts à la future rocade. Cela aura donc un impact positif sur le trafic.
	57.	Moyens de protection Note que le giratoire, l'accès au pont et la rocade après le rond point des Genêts partant vers Beaurains ne sont pas traités acoustiquement. Pourquoi ?	Dans le projet présenté à l'enquête publique, les dispositifs de protection acoustique prévus suffisaient à respecter la réglementation en vigueur. Cependant, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.
	58.	Pourquoi l'étude de bruit considère que le merlon de la RD 60, arrêtera les bruits de la rocade ?	La modélisation en trois dimensions issue de l'étude acoustique à permis de définir les dispositifs antibruit à réaliser pour respecter les seuils réglementaires de 60 dB(A).

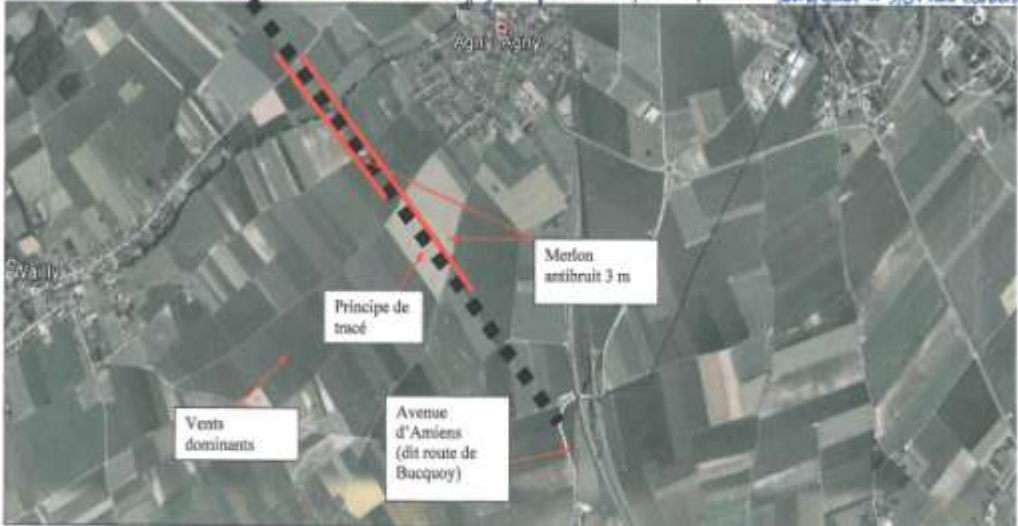
Référence contribution	N° Obs.	<u>Observations formulées.</u> <u>Modalités : registres d'enquête, par courriers ou oralement.</u>	<u>Réponses du Département</u>
	59.	Pourquoi n'a-t-on pas évalué les bénéfices d'un revêtement anti bruit ?	Cela a été étudié et permettrait de gagner près de 2 B(A). Le Département mettra donc en œuvre un revêtement de type R1.
	60.	Pourquoi le merlon n'a pas été dimensionné et prolongé pour protéger les rues des Hortensias, des Roses et des Acacias ?	<p>Dans le dossier présenté à l'enquête publique, pour respecter les seuils réglementaires de 60 dB(A) la modélisation montrait que cette longueur était suffisante pour ne pas dépasser les 60 dB(A).</p> <p>Ce projet, prévoyait un merlon de hauteur 1.50m jusqu'à mi-distance entre la rue des Roses et la voyette du Milliez.</p> <p>Comme évoqué précédemment, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p> <p>A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.</p>
	61.	<p>Pourquoi les merlons ne sont pas définis de façon précise: hauteur, emprise au sol, inclinaison?</p> <p>Pourquoi ne pas avoir comparé merlons et protection par panneaux anti bruit ?</p>	<p>Les merlons généralement ont une pente de talus de 2 pour 1, une bande au sommet de 1, ce qui fait qu'un merlon de 3m de haut a une largeur de 13m. Les merlons n'ont pas été défini de manière précises dans le dossier d'enquête publique car les études de définition de détails interviendront après le résultat de l'enquête publique puisqu'une fonction de ces résultats des modifications de programme pourraient encore intervenir.</p> <p>Merlons et murs antibruit sont efficaces de la même manière à hauteur équivalente. Un merlon prend plus de place au sol qu'un mur mais représente un coût de l'ordre de 10 fois moins cher.</p>
	62.	Les vents dominants ont-ils été pris en compte ?	Dans les études de bruit les vents dominants sont pris en compte.
	63.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pourquoi, seulement 05% du budget est consacré aux protections acoustiques, alors que cela fait partie de l'un des enjeux ?</li> </ul>	Le coût des protections phoniques peut paraître faible, mais cela est dû au fait que ces dernières seront des merlons de terre qui ont un coût faible dû au fait que les merlons sont faits avec les matériaux de déblais pris dans le cadre des mouvements de terre nécessaires au terrassements routiers. Si on mettait l'équivalent de ces merlons en murs antibruit, le coût représenterait 5% du projet.
	64.	<p><u>Etude nocturne</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pourquoi n'y a t'il pas d'étude de niveaux de bruit la nuit ?</li> <li>Comment justifiez-vous que le bruit en nocturne ne dépasse pas les seuils légaux de 55 dB (A) ?</li> <li>Pourquoi n'y a-t-il pas de calcul sur l'émergence ?</li> <li>Peut-on avoir les notices de calcul du bruit avec les explications nécessaires pour comprendre toutes les hypothèses de calcul ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'étude de bruit présente dans l'étude d'impact 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). Comme évoqué précédemment, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire avec mesures de bruit au droit des habitations les plus proches</li> </ul>


Référence contribution	N° Obs.	<u>Observations formulées.</u> <u>Modalités : registres d'enquête, par courriers ou oralement.</u>	<u>Réponses du Département</u>																		
			<p>de la future rocade.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour ce qui est de l'émergence, il est à noter que les protections phoniques définies au projet et qui sont issues de la modélisation considèrent uniquement la contribution de la future rocade, comme l'impose la réglementation.</li> <li>• Les études sont à disposition au CG62.</li> </ul>																		
	65.	<p>il est indiqué que le tracé retenu est le plus éloigné des habitations, et a un faible impact acoustique. Cela ne peut être un argument valable car les tracés comparés se terminent au même endroit à Agny. Demande de retirer cet argument.</p>	<p>Le tracé, tel que présenté à l'enquête, répondait aux exigences réglementaires en matière de nuisances sonores. Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p>																		
	66.	<p><u>A.A.E</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourquoi les différentes remarques de l'autorité environnementale n'ont pas été prises en compte ?</li> <li>• Pourquoi n'y a-t-il pas d'avis favorable de l'autorité environnemental ?</li> <li>• N'est ce pas suspensif ?</li> </ul>	<p>L'AE 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. Elle n'a pas à émettre d'avis favorable ou défavorable sur l'étude d'impact, ensuite à charge au maître d'ouvrage de modifier ou non les éléments de l'étude d'impact à intégrer dans le dossier d'enquête publique. De ce fait, il n'y a donc pas d'effet suspensif au fait qu'il n'y ait pas d'avis favorable ou défavorable dans le dossier d'enquête.</p>																		
	67.	<p><u>Pollution air</u></p> <p>L'étude d'impact sur la qualité de l'air ne présente que des banalités. Conformément à l'avis de l'autorité environnementale, page 6, une étude intégrant les prévisions des trafics à long terme reste à mener. L'avis environnemental souligne aussi qu'il est nécessaire d'actualiser les données initiales pour compléter le diagnostic initial. Pourquoi n'y a-t-il pas d'analyse de réalisé sur Agny ? Est ce sérieux d'extrapoler les analyses de St Laurent Blangy (à titre d'exemple, même vents dominants, même topographie, données trafic...).</p>	<p>L'avis de l'AE indique qu'il faut intégrer les prévisions à long terme, or le dossier d'étude d'impact identifie bien l'évolution des niveaux de polluants à l'horizon 2030 (donc à long terme). Quant aux données à actualiser, celles présentées et dont disposait le bureau d'étude au moment du montage du dossier d'étude d'impact dataient de 2010. Après vérification celles de 2013 et de 2014 montrent que les niveaux de polluants restent bien deçà des seuils réglementaires. L'étude réalisée est une étude bibliographique de niveau 4 selon la circulaire du 25 février 2005 (voir 376 et 377 de l'étude d'impact), celle-ci nécessite d'aller chercher la station la plus proche à savoir celle de Saint -Laurent Blangy. Les niveaux sur la base des données 2013 et 2014 sont les suivants :</p> <table border="1" data-bbox="1748 1520 2573 1801"> <thead> <tr> <th></th> <th>Concentration moyenne en 2010</th> <th>Concentration moyenne en 2013</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CO</td> <td>0.3 mg/m<sup>3</sup></td> <td>0.1 mg/m<sup>3</sup></td> </tr> <tr> <td>SO<sub>2</sub></td> <td>2 µg/m<sup>3</sup></td> <td>3 µg/m<sup>3</sup></td> </tr> <tr> <td>NO<sub>2</sub></td> <td>22 µg/m<sup>3</sup></td> <td>20 µg/m<sup>3</sup></td> </tr> <tr> <td>O<sub>3</sub></td> <td>45 µg/m<sup>3</sup></td> <td>46 µg/m<sup>3</sup></td> </tr> <tr> <td>Ps</td> <td>26 µg/m<sup>3</sup></td> <td>23 µg/m<sup>3</sup></td> </tr> </tbody> </table> <p>Source : atmo Nord-Pas-de-Calais</p> <p>On peut constater depuis 2010 une diminution de la concentration de monoxyde de carbone (CO), une légère augmentation des autres polluants gazeux ainsi qu'une diminution des polluants particulaires.</p>		Concentration moyenne en 2010	Concentration moyenne en 2013	CO	0.3 mg/m <sup>3</sup>	0.1 mg/m <sup>3</sup>	SO <sub>2</sub>	2 µg/m <sup>3</sup>	3 µg/m <sup>3</sup>	NO <sub>2</sub>	22 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>	O <sub>3</sub>	45 µg/m <sup>3</sup>	46 µg/m <sup>3</sup>	Ps	26 µg/m <sup>3</sup>	23 µg/m <sup>3</sup>
	Concentration moyenne en 2010	Concentration moyenne en 2013																			
CO	0.3 mg/m <sup>3</sup>	0.1 mg/m <sup>3</sup>																			
SO <sub>2</sub>	2 µg/m <sup>3</sup>	3 µg/m <sup>3</sup>																			
NO <sub>2</sub>	22 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>																			
O <sub>3</sub>	45 µg/m <sup>3</sup>	46 µg/m <sup>3</sup>																			
Ps	26 µg/m <sup>3</sup>	23 µg/m <sup>3</sup>																			



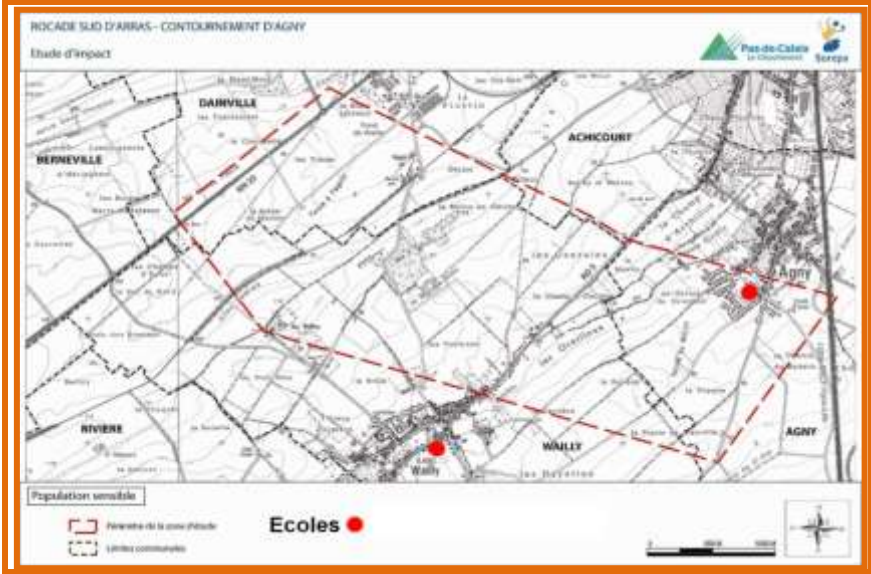
Référence contribution	N° Obs.	<u>Observations formulées.</u> <u>Modalités : registres d'enquête, par courriers ou oralement.</u>	<u>Réponses du Département</u>
			<p>Par rapport au nouveau tracé proposé (évoqué précédemment) celui-ci se situera à 140 mètres minimum des habitations dans le secteur d'Agny. L'impact global attendu sera donc positif vis-à-vis de la population car le projet implanté en rase campagne, en milieu ouvert, favorisera la dispersion globale des polluants.</p> <p>Néanmoins, au vue des demandes et inquiétudes sur ce sujet, bien que cela ne soit pas exigé réglementairement, le Département s'engage à réaliser une étude plus détaillée, avec modélisation de la dispersion des polluants.</p>
	68.	<p>Pourquoi n'y a-t'il pas de modélisation des polluants comme cela est fait pour le bruit ?</p>	<p>Au regard de la circulaire de 2005, pas de modélisation nécessaire car la densité reste en deçà des seuils imposant une modélisation, une étude bibliographique suffit.</p> <p>Comme évoqué précédemment (cf réponse a la question n° 67), dans le cadre du nouveau tracé proposé visant à éloigner au maximum le projet des habitations dans le secteur d'Agny, le Département s'engage à réaliser une étude plus détaillée, avec modélisation de la dispersion des polluants.</p>
	69.	<p>Pourquoi n'y a t'il pas un recensement des assistantes maternelles et du nombre d'enfants habitant sur la zone en lien avec ces polluants ?</p> <p>Comment sera impacté l'école ?</p>	<p>Au regard de la circulaire de 2005, il faut étudier tous les établissements recevant des personnes sensibles à l'intérieur d'une bande de 150m par rapport au projet envisagé. La circulaire n'impose pas de recenser les assistantes maternelles. Quant à l'école, elle se situe bien au delà des 200m, donc n'est pas, d'un point de vue règlementaire, à considérer dans l'étude.</p> <p>Comme évoqué en réponse à la question n°68, par rapport au nouveau tracé visant à s'éloigner d'avantage des habitations, l'étude de pollution détaillée notamment la campagne de mesures in situ et la modélisation des émissions et concentrations tiendra compte des établissements à population dite « sensible » (écoles, crèches, hôpitaux, centres sportifs, résidences personnes âgées). A noter que l'école se situera à 400m du nouveau tracé et qu'il n'y a pas d'autres établissements sensibles répertoriés.</p>
	70.	<p>Les poussières les plus fines peuvent irriter les voies respiratoires (enfants). Elles peuvent être le support de polluants cancérigènes (notamment les hydrocarbures émis par les véhicules diesels). Pourquoi n'y a-t-il aucune mesure de particules fines ni de modélisation suite à ce projet ?</p>	<p>La circulaire du 25 février 2005 n'impose pas cette modélisation</p> <p>Comme évoqué en réponse aux questions précédentes, dans le cadre du nouveau tracé proposé visant à éloigner au maximum le projet des habitations dans le secteur d'Agny, le Département s'engage à réaliser une étude plus détaillée, avec modélisation de la dispersion des polluants. Cette modélisation n'étant pas indispensable au projet présenté à l'enquête, elle l'est d'autant moins pour un nouveau tracé éloignant d'avantage le projet des habitations dans le secteur d'Agny. Les services Départementaux ont malgré cela lancé cette étude de pollution détaillée avec modélisation.</p>
	71.	<p><b>Risque rue des Genêts</b></p> <p>La rue des Genêts, fortement empruntée par les enfants (école et arrêt de bus) est accidentogène.</p> <p>Pourquoi aucune étude de risque n'a été faite ?</p> <p>Le projet modifie les flux de circulation d'Agny. Aucune étude de mobilité n'a été menée à l'échelle de la commune d'Agny. Pourquoi ?</p>	<p>Aucune accidentologie particulière n'est recensée Rue des Genêt, cependant, la réalisation de la rocade sud imposera la réalisation d'un nouveau plan de circulation en lien étroit avec la commune qui prévoira la mise en œuvre d'aménagements et de restrictions de circulation afin de pallier tout problème de sécurité routière lié à la modification des flux de trafics dans la commune induite par la rocade.</p> <p>A noter que, comme évoqué précédemment, suite à la décision du Département de modifier le tracé, l'accès à la rocade ne depuis la rue des Genêts n'est plus d'actualité. En effet, cette rue n'est plus raccordée à la future rocade via le giratoire qui sera désormais implanté sur l'actuelle RD60, seule la rue Raoul Briquet sera raccordée à</p>

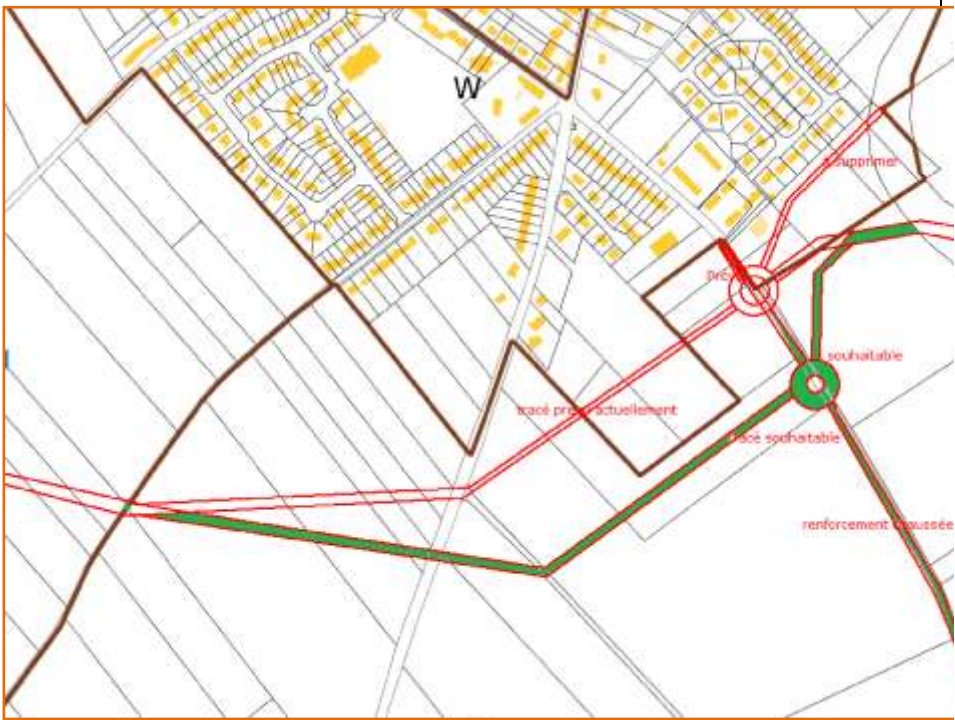
Référence contribution	N° Obs.	<u>Observations formulées.</u> <u>Modalités : registres d'enquête, par courriers ou oralement.</u>	<u>Réponses du Département</u>
			<p>celui-ci. Il n'y aura donc plus d'impact lié à la future rocade en termes de sécurité au droit cette rue.</p> <p>Pour information, les modifications des conditions de circulation au sein de la commune et induite par la réalisation du projet sont de la responsabilité du Maire et passent par la mise d'un plan de circulation.</p> <p>Le Département pourra accompagner la commune dans l'élaboration de ce plan.</p>
	72.	<p><b>Divers</b></p> <p>Le projet condamne définitivement le stade de foot. Quelles sont les mesures compensatoires ?</p> <p>Quel impact sur le captage d'eau d'Agny ? Comment cela est pris en compte ?</p> <p>Pourquoi n'y a t'il pas d'étude de vibrations rue des Genêts et au niveau des habitations du haut d'Agny vue la proximité immédiate ?</p>	<p>Le terrain sera acquis par le CG62 selon les règles d'indemnisation prévues par France Domaine. A charge à la commune de retrouver un terrain permettant d'accueillir un nouveau terrain de football.</p> <p>Dans le cadre des négociations foncières pour l'acquisition foncière de ce terrain que la question de la compensation de la perte du terrain de football sera examinée.</p> <p>Actuellement la RD60 traverse la commune d'Agny et donc le périmètre rapproché du captage d'Agny. La réalisation de la Rocade Sud va permettre de faire sortir la circulation des poids lourds et notamment des transports de matières dangereuses du centre et donc du périmètre rapproché du captage, donc la situation sera largement améliorée au regard du risque de pollution. De plus, la nouvelle infrastructure se verra dotée d'un réseau de collecte des eaux routières étanche qui amèneront dans des bassins routiers à décantation (qui piègeront quasiment toutes les pollutions résiduelles de la route) avant rejet dans un cours d'eau ou alors dans un bassin d'infiltration. Les bassins de décantation seront équipés de vannes permettant de piéger les pollutions accidentelles en cas de renversement de véhicules de transports de matières dangereuses sur la route. Tout ceci contribuera à largement améliorer la prise en compte des pollutions chroniques et accidentelles de la route ce qui n'est pas le cas actuellement sur la RD60 dans Agny.</p> <p>Aucune étude de vibration n'est demandée par la réglementation, de toute manière la circulation poids lourd (qui génère le plus de vibrations) ne passera pas par la rue des Genêts (à voir dans le cadre du plan de circulation)</p>
	73.	<p><b>Proposition</b></p> <p>Le tracé proposé, en raison de son éloignement permet de diminuer significativement les impacts (sonores et pollutions). Suggère la mise en place de murs antibruit pour la protection des habitants sous les vents dominants ; Mentionne que l'éloignement de la rocade permettra de limiter la concentration des polluants (dispersion).</p>	<p>Le tracé proposé n'est pas envisageable car il doit emprunter la RD919, or les ouvrages SNCF ont un gabarit insuffisant pour cette future voirie (4.85m nécessaires alors que 4.06m actuellement).</p>
	74.	<p>Indique que ce tracé permet de répondre au besoin :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• avéré de limiter le trafic du centre d'Agny,</li> <li>• de l'agglomération en rapport au développement des réseaux de communication</li> </ul> <p>En limitant les impacts sur les populations du sud ouest d'Agny.</p>	

Référence contribution	N° Obs.	<u>Observations formulées.</u> <u>Modalités</u> : registres d'enquête, par courriers ou oralement.	<u>Réponses du Département</u>
		<p style="text-align: center;">Proposition Principe de modification du tracé de la rocade Secteur d'AGNY</p> <p><i>B : les voisins de bienvenues venant de l'ouest d'Agny n'appréhendent pas la route. Peut éventuellement être supprimé si les conditions</i></p> 	

	75.	<p>Proposition remise par M. Crapoulet le 23 janvier 2015 pour être joint au courrier transmis le 23 décembre 2014.</p> 	<p>Un carrefour plan est bien plus accidentogène qu'un giratoire, de plus la gravité des accidents y est bien plus forte en raison du différentiel de vitesse bien plus important entre la voirie principale et la voirie secondaire contrairement à un giratoire.</p> <p>La proposition d'un aménagement de carrefour proche de l'ouvrage d'art franchissant la voie ferrée permet l'éloignement du tracé. Cependant, cette proposition présente les inconvénients suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- elle ne respecte pas les conditions de sécurité (visibilité),</li> <li>- elle va engendrer le danger d'un « STOP » dans une courbe et des difficultés d'insertion,</li> <li>- elle présente un cheminement « compliqué » en direction de Beaurains, avec un demi-tour au niveau du giratoire.</li> </ul> <p>Comme évoqué précédemment, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) afin de réduire d'avantage les impacts sonores et atmosphériques. Ce nouveau tracé tient compte des suggestions et propositions issues des registres de l'enquête publique et cette idée de carrefour plan, non envisageable par rapport aux différentes raisons évoquées ci-dessus, s'est transformée en la réalisation d'un giratoire près de l'ouvrage SNCF (ce même giratoire était implanté précédemment au droit de la rue des Genêts dans le projet présenté à l'enquête).</p>
	76.	<p>Au courrier était jointe une pétition portant le titre :</p> <p style="text-align: center;"><b>« NON à la proximité de la ROCADE »</b></p> <p style="text-align: center;"><b>« OUI à l'éloignement possible, afin d'éviter les nuisances sonores et l'augmentation de la circulation des véhicules trop proche !!!! »</b></p> <p>110 signatures recensées.</p>	<p>Comme évoqué dans les réponses aux questions précédentes, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé des habitations et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p> <p>A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.</p> <p>Concernant la pollution atmosphérique, au vu des inquiétudes exprimées, le Département s'engage à réaliser dans la commune d'Agny une étude plus précise de pollution.</p> <p>Concernant les impacts sonores, par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire.</p>
<p><b>Reg. Agny</b></p> <p><b>Courrier</b></p> <p><b>3</b></p>		<p><b><u>M. G. Grossemy, 19 rue du Crinchon, à Agny.</u></b></p> <p><b>Rappelle les objectifs de la rocade sud d'Arras :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Contournement de l'agglomération Arrageoise,</li> <li>✓ Suppression de la traversée du centre d'Agny par les camions(en transit et betteraviers)</li> <li>✓ Suppression de la traversée d'Agny pour les voitures se rendant en centre ville ou vers l'ouest d'Arras.</li> </ul>	

	77.	<p>Demande à ce que la rocade soit plus ou moins parallèle à l'actuel parcours et à mi distance entre Agny et Wailly. Indique qu'un parcours trop long inciterait les usagers à utiliser l'ancienne route par le centre d'Agny. Pense qu'il est inutile d'envisager le tracé passant par les 2 ponts SNCF de la D919 route de Bucquoy (allongement de 2 à 3 km de la distance).</p>	<p>Un parcours trop long aurait effectivement un effet négatif sur le report de trafic sur la nouvelle infrastructure. Faire une voirie un peu plus au sud impliquerait la réalisation d'un ouvrage supplémentaire au niveau de la voie SNCF TGV. Les ouvrages au droit de la RD919 au sud de la zone d'étude, ne permettent pas le passage du projet de rocade sud, le gabarit actuel de ces ouvrages étant inférieur à celui exigé par le projet routier (Gabarit actuel 4,06m or nécessité d'un gabarit de 4,85m). De ce fait, il n'est pas envisagé de faire passer le tracé par ces ouvrages.</p>
	78.	<p>Demande que la rue Raoul Briquet ne soit pas raccordée au projet pour que les usagers soient incités à utiliser la rocade.</p>	<p>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'Agny a été proposé dans le cadre de cette enquête publique. Cela peut amener à modifier les conditions de circulation au sein de la commune, c'est pourquoi un plan de déplacement en concertation avec la mairie d'Agny devra nécessairement accompagner la réalisation de la rocade sud.</p>
	79.	<p>Demande un plan de circulation intra muros adapté aux Agnynois, et dissuadant les extérieurs.</p>	<p>Pour information, les modifications des conditions de circulation au sein de la commune et induite par la réalisation du projet sont de la responsabilité du Maire et passent par la mise d'un plan de circulation. Le Département pourra accompagner la commune dans l'élaboration de ce plan.</p>
	80.	<p>Demande de recommencer l'étude bruit au droit des Hauts d'Agny, en tenant compte qu'au sortir du pont SNCF le niveau de la route sera supérieur au mur anti bruit.</p>	<p>Les simulations de nuisances sonores prennent en compte la géométrie de l'ensemble du projet (à savoir qu'au droit de l'ouvrage la route projetée est en remblai (jusqu'à 6,50m de hauteur). Le merlon antibruit proposé dans le cadre du projet a été dimensionné dans le but de réduire les impacts sonores venant de l'actuelle RD60 et aussi pour la branche d'accès depuis le giratoire jusqu'à la rue Raoul Briquet. Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Concernant les impacts sonores, par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire.</p>
	81.	<p>Signale que le bassin de rétention au niveau du Crinchon, se situe en zone inondable (risques de pollution en cas de débordement) Secteur déjà concerné par les remontées de nappe.</p>	<p>Le secteur du bassin du Crinchon se situe en zone de sensibilité très forte à forte au risque inondation par remontée de nappe phréatique, elle se situe également dans un secteur sensible aux phénomènes d'inondation par débordement de cour d'eau, cependant les seules zones de débordements inventoriées par DDTM se situent en dehors de la zones de ce secteur (recensement 1995 rue Raoul Briquet à Agny) . De ce fait, le bassin du Crinchon sera réalisé par un système de digues et sera étanchéifié pour éviter tout rejet des eaux superficielles vers le sous-sol (p78 du dossier loi sur l'eau). Le volume des bassins d'assainissement du projet routier sont normalement dimensionnés pour tamponner au moins des volumes pour des pluies d'occurrence vingtennale (20ans), cependant, le maître d'ouvrage a choisi de les dimensionner sur la base de volume pouvant contenir des pluies d'occurrence centennale (100 ans), ce qui limite le risque de débordement en cas d'événement exceptionnel (cf page 80 du dossier loi sur l'eau).</p>

<p>82.</p>	<p>M.G. Grossemy :</p> <p>fait référence au chapitre 7.4 « Population sensible »</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• reprend littéralement les catégories de personnes particulièrement vulnérables</li> <li>• indique que par rapport au plan fourni l'école d'Agny ne se situe pas à proximité mais bien dans la zone d'impact.</li> </ul>	<p>La circulaire du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières définit (au regard du trafic projeté à un horizon 20 ans qui serait de 10 800véh/jour) une bande d'étude de 150m pour les polluants gazeux et de 100m pour les métaux par rapport au projet routier. 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. Quant au secteur d'étude présenté dans l'étude d'impact il s'agit en fait du périmètre d'étude global relatif à la pollution atmosphérique dans lequel sont définis des "bandes d'étude" reprises ci-avant et qui, elles, définissent les éléments et secteurs à étudier.</p> <p>Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé des habitations (selon les plans joints). Par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'est engagé à réaliser dans la commune d'Agny une étude plus précise de pollution. Cette étude de pollution détaillée comprend notamment une campagne de mesures in situ et modélisation des émissions et concentrations ainsi qu'une étude de bruit supplémentaire.</p> <p>Cette modélisation tiendra compte des établissements à population dite « sensible ».</p> <p>A noter que seule l'école répertoriée comme établissement sensible se situe désormais à 400 mètres de la future rocade.</p>
<p>83.</p>		
<p>84.</p>	<p>Prend référence aux courbes isophones et le bienfondé d'un mur antibruit entre le pont du Crinchon et le pont au dessus de la voie SNCF.</p> <p>Fait part du changement de couleur (vert clair à vert foncé, jaune à vert foncé ou orange à jaune), à l'arrière des maisons par rapport à la rocade.</p>	<p>Les courbes isophones présentées dans le dossier à l'horizon de la mise en service et à 20 ans après la mise en service montrent qu'avec les merlons antibruit proposés (merlon de 3m de hauteur sur la RD60 actuelle et merlon d'1,50m de hauteur entre la voyette du Milliez et la voie communale n°3) permettent de ne pas dépasser les seuils de 60db(A) imposés par la réglementation en vigueur.</p> <p>Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce</p>

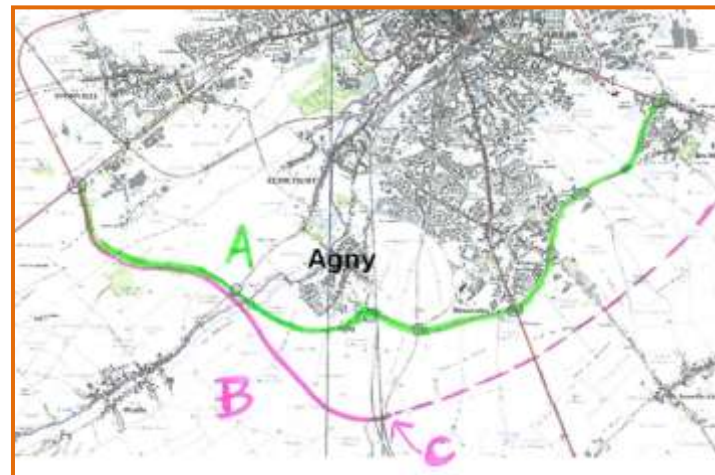
	En 20 ans, tout le village aura changé de couleur et recevra 5 décibels en plus. C'est énorme, on sait que le bruit est doublé lorsqu'il augmente 10 décibels.	secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Concernant les impacts sonores, par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire.
85.	Signale que les courbes montrent qu'un décalage de la rocade d'une centaine de mètres vers le sud dans sa partie sud serait favorable à la diminution des nuisances sonores, et préserverait le terrain de football.	Se référer à la réponse n°84.
86.	Mentionne la nécessité d'un compromis pour un maximum d'Agnynois. <b>Propose :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Supprimer la route prévue pour raccorder la rue Raoul Briquet à la rocade afin d'éloigner un peu l'ensemble, des maisons des « Hauts d'Agnny ».</li> </ul>	Comme évoqué précédemment, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) afin de réduire d'avantage les impacts sonores et atmosphériques, la rue des Genêts n'est plus raccordée à la future rocade via le giratoire qui sera désormais implanté sur l'actuelle RD60, seule la rue Raoul Briquet sera raccordée à ce giratoire. Les habitations des « Hauts d'Agnny » se situeront désormais à environ 150 mètres de la future rocade.
87.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Que la rocade soit au maximum enterrée (la terre serait immédiatement disponible pour le mur anti bruit).</li> </ul>	Enterrer le projet dans le secteur d'Agnny n'est pas envisageable du fait de l'obligation du maître d'ouvrage de rétablir des écoulements naturels par des buses béton nécessitant la réalisation de la plateforme routière en remblai.
88.	<p><b>Proposition de tracé.</b></p> 	<p>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).</p> <p>Le tracé proposé 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.</p>

	89.	<p>Comme indiqué par le Conseiller Général présent à la réunion du 16 décembre, la sucrerie de Boiry est importante économiquement. Il faut donc en tenir compte dans le projet.</p> <p>Une des revendications principales des habitants du centre d'Agnny est le passage des camions de betteraves 4 mois dans l'année.</p> <p>Les camions venant de la sucrerie, route D919 devront emprunter la rocade pour aller vers l'ouest d'Arras. En l'état actuel du projet, ils devront rejoindre le rond point de Beaurains pour passer ensuite sur la rocade devant la cité des « Hauts d'Agnny » Cette portion de rocade pourrait peut être, être évitée (et les nuisances qui vont avec) en utilisant l'actuel chemin goudronné reliant la D919 au niveau des 2 ponts SNCF et la rue des genêts. Par contre il faudrait que la SNCF donne son accord pour l'utilisation de la partie à 2 voies, qui lui appartiennent (jusqu'au mémorial du 135ème RI). Le renforcement des 300 mètres entre ce mémorial et la rue des genêts pourrait être financé grâce à la suppression du raccordement de la rue Raoul Briquet avec la rocade.</p> <p>Si cette option ne pouvait se réaliser, il faudrait fermer cette route aux voitures en la coupant au niveau du mémorial du 135ème RI afin de forcer l'utilisation de la rocade ou tout au moins l'interdire aux camions. L'accès aux champs pourrait se faire par les chemins agricoles existants.</p>	<p>Les ouvrages au droit de la RD919 au sud de la zone d'étude, ne permettent pas le passage du projet de rocade sud, le gabarit actuel de ces ouvrages étant inférieur à celui exigé par le projet routier (Gabarit actuel 4,06m or nécessité d'un gabarit de 4,85m). De ce fait, il n'est pas envisagé de faire passer le tracé par ces ouvrages.</p> <p>L'un des objectifs de ce projet est bien de sortir du centre d'Agnny une grande partie de la circulation PL et VL afin de réduire largement les impacts sonores et la pollution de l'air qui interviennent actuellement sans oublier l'aspect lié à l'amélioration de la sécurité dans la commune.</p> <p>Le projet, tel que présenté à l'enquête, permettait de recevoir ce trafic tout en étant doté de protections acoustiques conformes, dans leur efficacité, à la réglementation en vigueur. Toutefois, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p> <p>A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.</p> <p>Concernant la pollution atmosphérique, au vu des inquiétudes exprimées, le Département s'engage à réaliser dans la commune d'Agnny une étude plus précise de pollution.</p> <p>Concernant les impacts sonores, par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire.</p> <p>A noter également que dans le cadre de ce nouveau tracé, la rue des Genêts n'est plus raccordée à la future rocade via le giratoire qui sera désormais implanté sur l'actuelle RD60, seule la rue Raoul Briquet sera raccordée à ce giratoire. Les habitations des « Hauts d'Agnny » se situeront désormais à environ 150 mètres de la future rocade.</p>
<p><b>Reg. Agny</b></p> <p><b>Courrier</b></p> <p><b>4</b></p>		<p><b>M. Pierre Grossemy, 23 rue Philibert Cléret, à Agny.</b></p>	
	90.	<p>Emprise sur les parcelles W 13 et W14 56a18 ?</p> <p>A qui la charge de réfection de l'entrée, la clôture à qui la charge?</p> <p>Les chemins ou routes de désenclavement seront-elles à la charge de l'AFR ?</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage prendra à sa charge les impacts liés au projet sur les parcelles concernées (réfection entrée, dessouchage d'arbres, remise en état clôture...).</p> <p>Quant aux chemins si un aménagement foncier est décidé par les commissions communales d'aménagement foncier, les chemins de désenclavement des parcelles retravaillées seront étudiés dans la cadre des travaux connexes (sous maîtrise d'ouvrage Aménagement foncier CG62) et si aucun aménagement foncier n'est retenu, alors le maître d'ouvrage des travaux de la RD60 aura l'obligation de rétablir l'accès à l'ensemble des parcelles impactées.</p> <p>Des propositions de chemins de désenclavement sont faites en ce sens dans le dossier.</p>
	91.	<p>Propose d'étudier la possibilité route de Bucquoy.</p>	<p>Les ouvrages au droit de la RD919 au sud de la zone d'étude, ne permettent pas le passage du projet de rocade sud, le gabarit actuel de ces ouvrages étant inférieur à celui exigé par le projet routier (Gabarit actuel 4,06m or nécessité d'un gabarit de 4,85m). De ce fait, il n'est pas envisagé de faire passer le tracé par ces ouvrages</p>
<p><b>Reg. Agny</b></p>		<p><b>M. J.M Chauchois, 18 rue des Roses à Agny..</b></p>	



<p><b>Courrier</b> <b>5</b></p>	<p><b>92.</b></p>	<p>Après avoir évoqué une mesure de bruit à l'extrémité de la rue des Roses Demande de préciser le niveau sonore au 18 rue des Roses.</p>	<p>Le niveau sonore actuel au n° 18 rues des Roses est de 54.1 dB(A) de jour et 47.9 dB(A) de nuit. A noter que, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Par ailleurs, les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias. Concernant les impacts sonores, par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire qui est en cours de réalisation. Le n°18 rue des Roses fait l'objet d'un des points de mesure effectué dans le cadre de cette étude. Le niveau sonore issu des simulations pour le projet présenté à l'enquête 20 ans après la mise en service dans ce secteur était de 58.8 dB(A) de jour au Rdc et 59.6 dB(A) de jour au R+1. Dans le cadre du nouveau tracé, le niveau simulé à 20 ans après mise en service donne pour ce même secteur 49.4 dB(A) au Rdc et 50.9 dB(A) au R+1 de jour ce qui est nettement inférieur au 60dB(A) réglementaires et même inférieurs au 55dB(A). On peut s'attendre à des niveaux équivalents au n°18.</p>
	<p><b>93.</b></p>	<p>Demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• des précisions sur le mur antibruit de 295 m sur 1,50 de haut (point d'arrêt)</li> <li>• d'augmenter la hauteur du mur antibruit au sud du giratoire, ou d'enterrer la rocade face à rue des Roses.</li> </ul>	<p>Dans le cadre du projet, tel que présenté à l'enquête, le merlon antibruit de hauteur 1.50m est prévu depuis la rue des Genêts (giratoire compris) et se termine à mi-distance entre la voie communale n°3 (rue des Roses) et la voyette du Milliez. Comme évoqué précédemment, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Par ailleurs, les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias. Au niveau de la rue des Roses, que ce soit le projet présenté à l'enquête ou le nouveau tracé, il a été identifié un axe d'écoulement naturel relatif au bassin versant naturel que le maître d'ouvrage à obligation de rétablir (loi sur l'eau), de ce fait, un ouvrage hydraulique (buse béton de 800mm de diamètre) a été implanté au projet pour permettre ce rétablissement, pour passer cette buse il convient de mettre la route en remblai, l'encaissement est de fait impossible.</p>
	<p><b>94.</b></p>	<p>Demande d'étudier la mise en place d'un giratoire route de Bucquoy</p>	<p>Les ouvrages au droit de la RD919 au sud de la zone d'étude, ne permettent pas le passage du projet de rocade sud, le gabarit actuel de ces ouvrages étant inférieur à celui exigé par le projet routier (Gabarit actuel 4,06m or nécessité d'un gabarit de 4,85m). De ce fait, il n'est pas envisagé de faire passer le tracé par ces ouvrages</p>
<p><b>Reg. Agny</b></p>	<p><b>M. JP Caudron, 33 rue du Crinchon, 62217 Agny.</b></p>		

<p><b>Courrier</b> <b>6</b></p>	<p><b>95.</b></p>	<p>Situe le projet par rapport à l'existant. Précise qu'une boucle complète nécessiterait un tracé complémentaire au sud-est. Le projet de rocade sud pourrait constituer le premier barreau. Passe outre l'énorme problème que cela pose aux malheureux riverains du lotissement des Hauts d'Agny, pour passer à une vision à long terme. Mentionne qu'une rocade se doit de canaliser les flux traversant et de favoriser les échanges périurbains. Or, ce projet tend à finaliser la prolongation de l'actuelle rocade jusqu'au giratoire de la RD 939, ce qui ferait depuis le giratoire de la RN 25 pas moins de 6 giratoires sur une route à 2 voies et condamnée à rester à 2 voies ! (voir tracé A sur le plan joint).</p>	<p>Pour rappel, le projet de la rocade sud d'Arras a pour objectif de créer une liaison entre la Route Départementale n°60 et la Route Nationale n°25 au Sud d'ARRAS. Cette rocade s'est révélée nécessaire suite à l'étude globale de mobilité qui a été menée sur l'agglomération arrageoise conjointement par le Département du Pas-de-Calais et la Communauté Urbaine d'ARRAS en 2011/2012. Celle-ci avait pour but de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- réaliser un diagnostic de territoire, des enquêtes de circulation et élaborer un modèle de trafic</li> <li>- tester plusieurs scénarios d'aménagement</li> </ul> <p>Le prolongement de la rocade sud jusqu'à la RD939 n'a pas été retenu. Ce scénario (rocade sud prolongée jusqu'à la RD939) a eu pour résultat, lors des simulations :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pas plus de délestage que celui des voies déjà affectées par le projet de rocade,</li> <li>- aucun autre trafic supplémentaire induit par ce prolongement.</li> </ul> <p>Le projet de rocade sud aura pour but d'accueillir des itinéraires d'échange avec la partie sud de l'agglomération arrageoise et non d'être un axe de transit.</p>
	<p><b>96.</b></p>	<p>Indique qu'arrivé au giratoire de la RD 939, comment rejoindre la RN 50 par une voie à grande circulation afin d'achever la rocade puisque l'on traverse actuellement la Zone industrielle Est ainsi <i>que</i> la commune de Saint-Laurent-Blangy ? Le projet de nouveau barreau d'accès à cette zone industrielle depuis la Rb 939 ne rentrerait pas dans un schéma d'extension de rocade.</p>	<p>Le projet de rocade est d'Arras reliant la RD939 à la 950 n'est pas réalisable pour plusieurs raisons : contrainte règlementaire liée au PPRT de l'usine CECA à Feuchy et contrainte liée à la présence des voies ferrées et de la vallée de la Scarpe. L'étude de mobilité a cependant retenu la desserte locale de la ZI Est. Ce projet a été retenu mais le maître d'ouvrage doit être identifié. Il n'est pas envisagé de faire un contournement global entre la RN25 et la RD950 par le sud et l'Est. L'objectif de la rocade sud est de participer au contournement général d'Arras y compris pour les poids lourds passant à l'Est et qui de ce fait feront le tour par l'Ouest.</p>
	<p><b>97.</b></p>	<p>Ne faut-il pas voir à plus long terme en optant pour un tracé plus souple, sans compromis pour un éventuel doublage futur et digne d'une voie de circulation qui minimise les giratoires et donc, la pollution, le bruit et, somme toute, répond au service attendu.</p>	<p>Au regard des trafics attendus à long terme et au regard de la stagnation de l'évolution du trafic de manière générale en France et sur le secteur arrageois, on peut considérer qu'une route bidirectionnelle avec des giratoires devrait avoir une capacité suffisante et ce pour très longtemps.</p>
	<p><b>98.</b></p>	<p>L'exemple de tracé baptisé B sur le plan joint, sans présumer de difficultés que je n'ignore pas, répondrait nettement mieux à une logique de « rocade » Un seul giratoire au croisement de la RN 17, quelques options de croisement à définir au niveau des RD 3, RD 919, RD 45 et RD 37, et un accès nettement plus aisé pour rejoindre in fine ultérieurement la RN 50. La première étape équivalente au projet, objet de cette enquête publique, irait de du giratoire de la RN 25 aux ponts sous-ferroviaires de la RD 919 (point noté C sur le plan joint).</p>	<p>Un tracé par les ouvrages SNCF de la RD919 au sud n'est pas envisageable au regard de leur gabarit actuel (4,06m) alors qu'il faudrait pour cette infrastructure 4,85m (pour passage trafic poids lourd et convois exceptionnels).</p>



99.

Indique que suite à ces réflexions, la première étape, du giratoire N25 au croisement de la voie ferrée et de la D 919, devrait aboutir à des coûts de même ordre de grandeur puisque soumis aux mêmes contraintes foncières et environnementales.

Comme évoqué en réponse à la question n°98, le tracé par les ouvrages SNCF de la RD919 au sud n'est pas envisageable au regard de leur gabarit actuel (4,06m) alors qu'il faudrait pour cette infrastructure 4,85m (pour passage trafic poids lourd et convois exceptionnels).



100.

Note l'incohérence des éléments comparatifs avantages / inconvénients des différents axes envisagés (pages 248 à 253 de l'étude d'impact) sur l'aspect impact acoustique. Il y est fait état d'un faible impact acoustique pour les axes 2 et 6, mais non négligeable pour l'axe 3, tout cela en référence aux habitations au sud d'Agny. Or, ces axes adoptent tous quasiment le même tracé sur cette partie sud d'Agny !

Par contre, l'axe de moindre impact acoustique demeure bien l'axe 3 car, certes plus proche du nord de Wailly et plus éloigné du sud d'Agny, il contribue néanmoins à égaliser approximativement les niveaux sonores pour les habitations les proches de ces deux communes puisque les vents dominants sont de Sud- Ouest

Dans l'hypothèse où le tracé retenu devrait quand même joindre le giratoire de la RN 25 à un nouveau giratoire sur la RD 60 à la sortie d'Agny, à l'encontre de la vision à long terme développée plus haut, le meilleur tracé resterait le tracé N°3 avec une légère variante d'une ligne de dépassement aussi longue que pour les tracés 2 et 2bis (voir tracé 3bis sur le plan joint).

En effet, le tracé n°3 a un impact négligeable sur Wailly, et l'impact est le même pour chacun des tracés sur les habitations d'Agny. Cela ne remet pas en cause l'analyse comparative des variantes.

			<p>Le tracé proposé (tracé 3 bis) est difficilement envisageable car il induirait des nuisances supplémentaires sur la commune de la commune de Wailly.</p> <p>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.</p>
<p><b>Reg. Agny</b> <b>Courrier</b> <b>7</b></p>	<p><b>M.E Dumont, 71 rue F Buisson à Agny.</b>  <b>101.</b></p>	<p>→ Sois ambitieux ! Je suis en AI est frustré Je suis bloqué régulièrement au niveau de la RD919. On collige et lit une "blague" dans le "caca" a été "déclaré" c'est une bonne nouvelle pour le terrain maquis. Combien de fois pas en la situation vint-ils dans les champs ? Pas besoin de leur faire du boulot !! Les autoroutes/autoroutes traversent Agny. Venant de "la" vers les routes jusqu'à la flèche ?</p> <p>-- Sois humain ! Travaux de chemin de fer au niveau de la ville ASPRE en 2011 est quasi enterré ! Le pont pas rien enjambé avec la route ; dessous d'un grand pont/autoroute agricole</p> 	<p>Les ouvrages existants au niveau de la RD919 et permettant de franchir les voies SNCF n'ont pas le gabarit suffisant pour permettre de passer cette infrastructure (gabarit existant=4,60m, gabarit nécessaire 4,85m)</p>
<p><b>Reg. Agny</b> <b>Courrier</b> <b>8</b></p>	<p><b>M. Claude Bailly.</b>  <b>102.</b></p>	<p>Rappelle la procédure d'enquête publique, qui se déroule sur le territoire des communes d'Agny, Dainville et Wailly les Arras, et la possibilité donné au public de s'exprimer sur les registres d'enquête.</p> <p>Signale que les politiques et technocrates ont toujours le dernier mot.</p> <p>évoque des exemples concrets qui témoignent de la véracité de ses propos : Notre Dame des Landes, Siens, et plus récemment Boyron !</p> <p>Après cette allusion aux sites mentionnés- ci-dessus M. Claude Bailly indique :</p>	

	<p><b><u>Copie littérale du texte :</u></b>  <i>Faudra-t-il qu'à Agny également les habitants s'engagent dans une occupation pacifique du CD 60 pour faire respecter la tranquillité de leur environnement et empêcher la mutilation de leur espace naturel périurbain?...</i></p>	
<p>103.</p>	<p>Se dit implicitement d'accord avec le Conseiller Général concernant l'occasion de saisir la manne financière qui est proposée.</p> <p>Retrace l'historique d'une voie départementale sans grande importance, qui au fil des ans, devient une voie périphérique urbaine source de nuisances sonores et de pollutions par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• lors du premier mandat de M. Berquez, de l'élargissement du pont qui enjambe le Crinchon (rue E. Zola), favorisant la circulation, soit disant pour favoriser le commerce local !</li> <li>• la construction d'un pont, au dessus de la voie ferrée, et détourne le CD 60 pour rejoindre Beaurains ;</li> <li>• la création du contournement d'Achicourt par une voie reliant Dainville à Agny, avec élargissement d'un chemin vicinal, traverser la voie ferrée sous le pont David.</li> <li>• La création d'une liaison entre les zones d'activité de Dainville et Achicourt par l'élargissement d'un chemin rural ;</li> </ul> <p>C'est à compter de cette construction que les entreprises de logistique ont utilisé le CD 60 en un contournement du sud-ouest d'Arras en passant par Agny.</p> <p>Signale que lorsqu'il représentait la commune au SESDRA, il défendait le contournement d'Arras de façon à éviter « l'effet de faubourisation », en préconisant une forme ouverte sur la campagne, au sud ouest d'Arras.</p> <p>Option défendu contre l'avis de M. Berquez, ancien maire d'Agny.</p> <p>Rappelle la politique immobilière sans plan de circulation, sans mur antibruit en bordure du CD 60, et la pression des riverains, a fait intervenir la municipalité au près du conseil général pour un contournement d'Agny</p> <p>Fait remarquer que chacun « tire la couverture à soit » au sein de la CUA :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Achicourt impose son contournement et sa zone d'activités qui engorgent Agny.</li> <li>• Agny s'impose par rapport à Saint Laurent Blangy qui concentre les plus gros problèmes, après Tilloy tel un entonnoir.</li> <li>• Un problème se crée...on le déplace</li> </ul> <p><b><u>Questionne :</u></b>  Est ce de la gestion ? où sont les plans concertés d'urbanisme</p>	<p>Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal qui est en cours d'élaboration, sous la responsabilité de la C.U.A. n'est pas de la compétence du Département.</p> <p>L'enquête vise cependant à permettre une mise en compatibilité des trois PLU concernés (Dainville, Wailly et Agny). L'étude de mobilité ayant conclu à la nécessité de la rocade sud a intégré les projets urbains des SCOT et des PLU.</p>

	de la CUA et autour de celle-ci ?	
104.	Revient sur les nuisances prédominantes d'une circulation automobile canalisée au travers d'Agny. Se résout à accepter le contournement d'Agny sous certaines conditions en repoussant le problème vers Wailly ! Pourquoi ne pas lancer une réflexion plus globale ?	Une réflexion globale a été menée sur la problématique des déplacements dans l'agglomération arrageoise par le biais de l'étude de mobilité de 2011.
105.	Pourquoi cette obstination à vouloir joindre le rond point La Flute à Dainville pour concentrer le flux de véhicules sur un pont qui n'a pas été prévu pour le recevoir ? problèmes techniques éludés !	La jonction entre la RN25 et la RD60 est issue des réflexions menées dans le cadre de l'étude de mobilité de 2011. La rocade sud se raccorde sur le giratoire existant de la RN25, créer un nouveau point d'échange plus au sud de l'actuel giratoire induirait un coût supplémentaire et génèrerait des difficultés d'écoulement des flux sur ce nouveau point d'échange. Au droit de la RD60 actuelle, l'ouvrage d'art existant franchissant la voie ferrée est dimensionné pour recevoir le trafic attendu.
106.	Dessiner un rond point pour distribuer une partie du flux ostensiblement dans la commune (ex chemin du Buisson) ne semble pas une réflexion approfondie !	Une concertation a été menée avec les élus du secteur tout au long de l'avancement des études, avec la chambre d'agriculture au regard de l'impact sur les surfaces agricoles. Une réunion de concertation avec le public est intervenue au lancement de l'enquête publique. De plus, l'enquête publique est un moment dédié à la concertation avec la population, ce qui permet de recueillir les remarques, observations et propositions sur l'ensemble des éléments de projet présentés auxquelles le maître d'ouvrage doit répondre. Toutefois, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.
107.	<b>Propose :</b> De rejoindre la route de Bucquoy vers le lieu dit "le pont des Maisons Blanches" en suivant les chemins vicinaux de remembrement, dès la traversée du Crinchon, le long de la station d'épuration de Wailly. Trajet éloigné au maximum des habitations agnynoise tout en ne balafrant pas les zone rurales de la commune !	Si la proposition consiste en l'utilisation des ouvrages existants au niveau de la RD919 et permettant de franchir les voies SNCF, un de ces deux ouvrages ne bénéficie pas du gabarit suffisant pour permettre de passer cette infrastructure (gabarit existant=4,60m, gabarit nécessaire 4,85m).
108.	<b>Préserver l'environnement et cadre vie</b> La construction de cette voie, enjambrera une quatrième fois le Crinchon dans la commune, fractionnant ainsi la progression dans la trame verte et bleue et le parcours communal appelé : " parcours de santé"	Le parcours le long du Crinchon ne sera pas perturbé puisque la continuité du chemin de randonnée et de la rypisylve sera préservée (un ouvrage passant au dessus du Crinchon sera réalisé, il aura un gabarit minimum de 4.85m et une ouverture de 24m)
109.	La qualité des eaux du Crinchon risque de s'altérer, faudra être vigilant, tout autant pour le cheminement du Crinchon et éviter un aspect "canalisation" peut esthétique dans un cadre champêtre.	L'intégration paysagère du Crinchon sera réalisée avec soin par le biais d'une étude paysagère commandée à un bureau d'étude spécialisé. L'objectif étant de respecter le contexte dans lequel s'intègre le projet routier en réalisant des plantations avec des essences locales. Pour ce qui est de la qualité des eaux, les eaux de bassin versant routier seront traitées par le biais d'un bassin de décantation avant rejet dans le cours d'eau. De plus, ce bassin permettra de piéger les éventuelles pollutions accidentelles en cas de déversement de produits polluants sur la chaussée.
110.	Dit que les agriculteurs confondent souvent plaines du Dakota ou de la Beauce en polluant sans vergogne par des techniques	Sans objet

		culturelles peu respectueuses de cette vallée. Prend en exemple la culture de la pomme de terre, et céréales.	
	111.	Suggère la plantation des talus pour minimiser l'aspect ruban de bitume qui pollue visuellement les pentes du bassin versant que ce soit coté Wailly ou Agny	Une étude paysagère sera réalisée afin d'intégrer au mieux la route dans son contexte environnementale. Des essences locales seront demandées pour cet aménagement paysager.
	112.	Sur ce versant, souhaite de traiter la voie en fossé, car du cours d'eau, à 60 m au dessus du niveau de la mer, la progression jusqu'au point géodésique d'Agny (90 m à la pointe de Blainville), est de 30 m de dénivelé. Cela diminuerait également les nuisances sonores transportées par les vents dominants.	Il n'est pas envisageable de traiter toute cette section en « fossé » car des contraintes de conceptions s'imposent au maître d'ouvrage notamment pour ce qui est du traitement des eaux de bassin naturel qu'il a l'obligation de traiter et qui impose de passer au dessus du terrain naturel afin de faire passer les ouvrages hydrauliques de rétablissement.
	113.	Conclut et signale que depuis la création de la voie Achicourt / ZI de Dainville, le bruit de la circulation automobile rythme la vie des habitants même ceux de la rue du Crinchon surtout après la période automnale.	Ne concerne pas la présente enquête. Pour information, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètres minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.
	114.	Invite le Conseiller Général à suivre ses conseils pour soulager les nouveaux et anciens habitants d'une nuisance qui leur est imposée.	
<b>Reg. Agny</b>  <b>Courrier</b> <u>9</u>	<b>Document anonyme.</b>		
	115.	<b><u>Lettre ouverte au conseil municipal.</u></b> Mentionne que le tracé de la rocade d'Agny en l'état, proposée par le conseil général, aura un fort impact négatif sur la qualité de vie dans la commune.	Le projet rocade sud d'Arras va permettre entre autre de : - Délester la traversée d'AGNY du trafic de transit et d'échange, notamment poids-lourds - Améliorer le cadre de vie d'AGNY (nuisances acoustiques, pollution atmosphériques) Concernant les « Hauts d'Agny » les nuisances induites par le projet de rocade présenté à l'enquête ont été considérées notamment en implantant des merlons acoustiques qui permettent de rester en dessous des seuils règlementaires même jusqu'à vingt après la mise en service. Par ailleurs, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.
	116.	Déclare que plus d'une centaine de foyers pétitionnaires ont déjà manifesté leurs inquiétudes. Argumente l'inquiétude de résidents des hauts d'Agny, des rues des Genets, des Roses, des Lilas, des Acacias, des Hortensias, Ferdinand Buisson et Milliez, par rapport au bruit et la pollution apportée par le projet:	Voir réponse à la question n°115

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Demain 11 000 véhicules/jour estimés, sur une route à environ 20 mètres des premières propriétés.</li> </ul>	
117.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Selon les estimations : un bruit tout proche de limite légale de 60 dB mais pas d'analyse pour le niveau de bruit la nuit alors que la limite légale est de 55 dB.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'accalmie nocturne, correspondant à la différence entre le Leq (6h-22h) et le Leq (22h-6h), est supérieure à 5 dB(A). Il n'y a pas de gêne nocturne spécifique. L'indicateur diurne Leq (6 h - 22 h) est donc représentatif de la gêne globale. Il est donc licite de dimensionner les protections actives et/ou passives pour satisfaire à l'objectif acoustique pour le seul indicateur diurne Leq (6 h - 22 h).</li> <li>• Suite aux remarques lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Dans le cadre de cette modification, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire, le calcul de nuit sera également effectué. Le Département s'engage à ce que le bruit de nuit soit inférieur à 55dB(A).</li> </ul>
118.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de protection acoustique au niveau du rond point, au niveau de la montée vers le pont, au niveau de la route pour les hortensias et sans tenir compte des vents dominants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les protections présentées permettent de ne pas dépasser les 60dB(A) en journée à l'horizon de la mise en service+20 ans comme l'impose la réglementation. Les vents dominants sont pris en compte dans la modélisation des impacts sonores. Comme évoqué précédemment, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Par ailleurs, les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.</li> </ul>
119.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seulement 100 000 € sur 19 Millions sont prévus pour la protection acoustique, c'est la plus petite ligne du budget, cela sera insuffisant !</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le coût des protections phoniques peut paraître faible au regard du coût global de l'opération, cela est dû au fait que les protections phoniques sont des merlons de terre qui seront réalisés avec des volumes de terres issus des terrassements généraux. Si les protections avaient été des murs antibruit le coût aurait été multiplié par 10.</li> </ul>
120.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas d'évaluation des polluants cancérigènes issus des véhicules Diesel malgré la proximité d'une école.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'étude pollution proposée dans l'étude d'impact s'appuie sur la circulaire du 25 février 2005 où l'ensemble des polluants imposés y est repris. Toutefois, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Dans le cadre de cette modification, le Département s'engage à réaliser une étude de pollution plus détaillée.</li> </ul>
121.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des risques supplémentaires sur la rue des Genêts - Cette rue sera une vraie autoroute.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suite aux remarques émises lors de l'enquête publique, le Département a décidé de modifier le tracé initial en éloignant le tracé des hautes d'Agnay et en implantant le giratoire au niveau de l'actuelle RD60 près de l'ouvrage SNCF, l'accès à la rocade depuis la rue des Genêts ne sera plus possible. Cela permettra de ne pas générer de circulation supplémentaire dans la rue des Genets et donc limitera le risque d'insécurité routière. La réalisation de la rocade sud générera des modifications de flux de</li> </ul>



		circulation dans Agny, celles-ci devront être prises en charge dans le cadre d'un plan de circulation sous la responsabilité du Maire. Le Département pourra accompagner la commune dans l'élaboration de ce plan.
122.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une rocade qui avec son sens de circulation ne facilitera pas l'accès aux commerces.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'objectif de la rocade est de sortir une grande partie de la circulation de transit du centre d'Agny, afin de réduire l'insécurité routière, les impacts sonores et la pollution du centre d'Agny. S'il y a moins de trafic de transit en centre d'Agny cela devrait faciliter l'accès aux commerces par les habitants d'Agny et ce d'autant plus si la commune s'engage dans une opération de requalification de la traversée d'Agny qui la rendra plus agréable et plus attractive notamment vis-à-vis de l'accès aux commerces locaux.</li> </ul>
123.	<p>Préconise au conseil municipal, pour la protection de la population et de nos enfants d'émettre les réserves suivantes: avis favorable sous réserve;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• d'éloigner la rocade des 8 quartiers d'Agny par la suppression du rond et de la route toute proche des habitations et en se raccordant par exemple au pont de Bucquoy utilisé quotidiennement par les camions à ce jour ;</li> <li>• de traiter acoustiquement l'ensemble des routes jusqu'à 100 mètres des habitations d'Agny tous soumis aux vents dominants ;</li> <li>• d'allouer un budget suffisant pour que le bruit ne dépasse pas 55 dB le jour et la nuit.</li> </ul> <p><b>Conclut par</b> : Ne pas mettre de réserve c'est abandonner ces 8 quartiers d'Agny pour la vie.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les ouvrages existants au niveau de la RD919 (route de Bucquoy) permettant de franchir les voies SNCF n'ont pas le gabarit suffisant pour permettre de passer cette infrastructure (gabarit existant=4,60m, gabarit nécessaire 4,85m). Cette solution d'éloignement du tracé n'est donc pas envisageable.</li> <li>• Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints). Le giratoire initialement implanté rue des Genêts se situera désormais au droit de la RD60 actuelle. Cette rue ne sera d'ailleurs pas raccordée à la future rocade et seule la rue Raoul Briquet le sera. Ce nouveau tracé permet d'éloigner le projet des habitations d'environ 150 mètres par rapport aux habitations des « Hauts d'Agny ». Parallèlement à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire. En plus d'éloigner le tracé des habitations, un renforcement des dispositifs prévus initialement sera réalisé (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum), A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias. L'étude de bruit présente dans l'étude d'impact et celle en cours de réalisation tiennent bien compte des vents dominants pour les modélisations.</li> </ul> <p>L'ensemble de ces mesures permettront au Département de tenir les engagements pris, à savoir de respecter le seuil de 55 dB(A) en période nocturne. Le Département ne prendra pas d'engagement au-delà de ce niveau sonore.</p>
124.	<p><b>Etude de bruit</b></p> <p>Une étude de bruit, basée sur les chiffres liés à la circulation routière issus du conseil général, a été menée. Nous n'avons pas noté qu'une marge de sécurité sur la circulation routière soit prise alors que le tracé passe au plus près des habitations (environ 20 mètres des propriétés).</p>	<p>La marge est prise sur les chiffres du trafic (fourchette haute) qui servent à simuler les niveaux de nuisances sonores, c'est-à-dire que l'augmentation de trafic considérée est de 1.5% par an jusqu'à la mise en service et jusqu'à 20 ans après la mise en service. Or on se rend compte que le trafic a tendance à stagner depuis 2003 au niveau national. Donc les niveaux de nuisances basés sur ces chiffres sont étudiés avec une hypothèse pessimiste ce qui équivaut à prendre en compte une marge.</p>
125.	<p>Les effets cumulatifs des bruits de la voie ferrée et de la rue des Genêts ne sont pas pris en compte.</p> <p>La rue des Hortensias non protégée aura le même niveau de bruit que les Hauts d'Agny.</p>	<p>L'ensemble des bruits est pris en compte dans l'étude bruit, cependant, le maître d'ouvrage de la voirie a l'obligation de couvrir la contribution de sa propre infrastructure. Donc les merlons antibruit prévus serviront à réduire la nuisance sonore induite par la rocade sud.</p>

	126.	Signale qu'il n'y a pas de mesure initiale au niveau du quartier des hauts d'Agny et des 7 autres rues impactées.	Comme évoqué ci-dessus, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints). Par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire.
	127.	Le calcul du bruit se fait sur les données de 90 km/h et 40 km/h pour les giratoires. Un bruit continu de 40 km/h en vitesse de croisière n'est pas le même qu'avec accélération ou décélération.	L'estimation des niveaux sonores à été réalisée selon la méthode détaillée du Guide du Bruit à l'aide du logiciel CadnaA, par application de la méthode NMPB – Route 2008, avec prise en compte des effets météorologiques. Cette estimation tient compte : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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,</li> <li>• de l'importance du trafic représentatif du LAeq (6h-22h) pour la période diurne,</li> <li>• 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,</li> <li>• 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,</li> <li>• des masques acoustiques existants entre le projet (source d'émission sonore) et les récepteurs (bâti existant),</li> <li>• des conditions météorologiques locales pour le calcul NMPB – Route 2008.</li> </ul> Par ailleurs, Le trafic (Q 6h - 22h)* pris en compte dans les simulations acoustiques correspond au J/17, hypothèse classique validée 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.
	128.	Indique que l'étude de bruit initial se situe pour la rue du centre alors que la norme sur le calcul du bruit impose cette donnée pour les autres rues, pour que l'étude soit conforme aux règles de l'art (voir schéma ci dessous).	Comme évoqué ci-dessus, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints). Par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire.

<p><b>129.</b></p>		<p>Les tableaux en page 326 et 327 de l'étude d'impact sur le calcul du bruit montrent des chiffres différents alors que les donnée d'entrée sont les mêmes. Exemple point 30 B: 59,5 et 58,8 dB</p>	<p>Le tableau p326 donne la nuisance globale sur le secteur d'Agnny à l'horizon 2040 pour une butte de 3.00m de haut (toutes infrastructures confondues) et le tableau p327 indique uniquement la contribution sonore de la future rocade sud sans butte, et avec buttes testées sur différentes hauteurs (de 1.00 à 3.00m de hauteur) à l'horizon 2040, le maître d'ouvrage ayant l'obligation de ne traiter que la nuisance induite par la contribution sonore de son infrastructure. Dans l'exemple cité (point 30B) le 54.9 dB(A) apparaissant page 326 correspond au niveau sonore avec butte de 3.00 mètre de hauteur et toutes contributions d'infrastructures confondues. A la page 327, le 59.5 dB(A) correspond donc au niveau sonore avec la butte de hauteur 3.00 mètres mais en considérant uniquement la contribution sonore du projet de rocade.</p> <p>Par ailleurs, comme évoqué précédemment, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p> <p>A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.</p> <p>Par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire.</p>
<p><b>130.</b></p>		<p>Signale que certains bruits mentionnés sur les cartes, diminuent entre la date de mise en service et à 20 ans.</p>	<p>Il y avait une incohérence dans l'étude présentée initialement à l'enquête publique, ceci a d'ailleurs fait l'objet d'un complément apporté par le commissaire enquêteur en début d'enquête suite à sa demande vers le CG62 d'apporter des éléments de compréhension supplémentaires au regard d'un sujet tel que le bruit qu'il pressentait important. Les niveaux à 20 ans après la mise en service présentés dans ce complément montrent qu'ils sont supérieurs à ceux de la mise en service mais bien inférieurs aux 60 dB(A) réglementaires.</p>

	131.	<p><b>Etude nocturne</b></p> <p>Malgré des niveaux très élevés de jour avec des dépassements de 60 db ou des valeurs toutes proches de la limite légale de 60 db (59.9 db), il n'y a pas d'étude de niveaux de bruit pour la nuit. Comment le maître d'ouvrage peut justifier que le bruit en nocturne ne dépasse pas les seuils légaux de 55 db (A) pour la nuit ?</p>	<p>L'étude de bruit présente dans l'étude d'impact 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). Comme évoqué précédemment, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire avec mesures de bruit au droit des habitations les plus proches de la future rocade.</p>
<p><b>Reg. Agny</b></p> <p><b>Courrier</b></p> <p><b>10</b></p>	<p><b>M. le Président de la C U d'Arras.</b></p>		
	132.	<p>Indique que le dossier a déjà fait l'objet d'une réunion de concertation le 11 Janvier 2013 au cours de laquelle certaines réserves avaient été émises, sur le tracé proposé et sur les éléments complémentaires à prendre en compte notamment sur la protection de l'environnement.</p> <p>Depuis celle-ci, il convient d'ajouter les recherches et travaux de sécurisation des captages d'eau potable de l'agglomération. Cet approvisionnement constitue, notre priorité.</p> <p>La nouvelle rocade se situe à proximité du champ captant d'Agny sur lequel nous réalisons des essais de pompage afin d'en augmenter la production.</p>	<p>Tout en ayant validé le projet et le fuseau projeté la C.U.A. à effectivement demandé d'examiner si la géométrie du tracé pouvait être optimisée, lors de la réunion du 11 janvier 2013. Les services du Département ont par la suite rencontré les services de la Communauté Urbaine, et le nouveau tracé proposé, y compris après concertation avec la chambre d'agriculture, n'a plus fait l'objet de remarques de la part de la C.U.A.</p> <p>La RD60 passe actuellement à proximité des captages d'Agny, à l'intérieur du périmètre rapproché, et la nouvelle Rocade, en sortant le trafic, notamment poids-lourd, de la commune, va contribuer à réduire très fortement le risque de pollution de ces captages.</p> <p>Le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau a été validé par les services de la DDTM, et l'avis de l'autorité environnementale joint au dossier ne fait qu'une seule remarque sur cet aspect, en recommandant de mettre en œuvre une solution permettant de contenir une éventuelle pollution accidentelle dans des bassins de confinement. Cette mesure est d'ailleurs prévue au dossier.</p>
	133.	<p>Le tracé prévu se situe en amont des forages existants mais en dehors du périmètre éloigné, et par conséquent, les ouvrages projetés ne devraient pas changer la situation sous réserve de vérifier les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un des rejets de bassin d'eau pluviale de la rocade est prévu dans le Crinchon et les éléments du dossier ne permettent pas d'évaluer les échanges entre le Crinchon, la nappe alluviale et la nappe de la craie.</li> </ul>	<p>Concernant l'impact sur les captages d'eau potable d'Agny, le Département note que la C.U.A. indique que « <i>le tracé se situe en amont des forages existants mais en dehors du périmètre éloigné et, par conséquent, les ouvrages projetés ne devraient pas changer la situation sous réserve (...)</i> ».</p> <p>Concernant le rejet au Crinchon, celui-ci se fera après tamponnement et décantation des eaux dans un bassin étanche, et un dispositif de confinement est prévu en cas de pollution accidentelle. Ainsi, les eaux rejetées respecteront l'objectif de qualité du cours d'eau, ainsi que les objectifs de qualité des eaux souterraines.</p>
	134.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'étude d'impact ne précise pas la pollution en terme de chlorure (salage des routes), ni les produits phytosanitaires potentiellement utilisés sur les accotements et bassins.</li> </ul>	<p>L'impact en terme de chlorure lié aux opérations de salage des routes sera limité au maximum, d'une part par l'utilisation raisonnée du sel lors événements hivernaux, mais également par le tamponnement dans les bassins de rétention étanches.</p> <p>Concernant les produits phytosanitaires, le département n'en utilise plus pour l'entretien</p>

		des accotements, il n'y a donc pas de risque de pollution par ces types de produits.
135.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les modalités d'intervention en cas de pollution accidentelle font apparaître une intervention humaine dans des conditions qui nous semblent difficile à respecter et pour lesquelles nous souhaitons connaître précisément les modalités pratiques.</li> </ul> <p>Souhaite qu'une protection passive plus appropriée soit étudiée.</p>	Concernant l'intervention en cas de pollution accidentelle, le temps d'intervention pris en compte a été défini en lien avec les équipes du département chargé de l'entretien et de l'exploitation du réseau routier. Les modalités précises sont définies à travers l'organisation de la veille qualifiée propre au Département.
136.	Les autres bassins traités en infiltration ne font pas l'objet d'avis d'un hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique qui permettrait de définir les modalités de contrôle (piézo) et ainsi de vérifier l'absence d'impact des rejets sur les eaux souterraines et donc la compatibilité du projet de la rocade sud avec les recherches en eau actuellement en cours.	Concernant les autres bassins traités en infiltration, le dossier précise que ceux-ci sont situés après un bassin étanche. Ceci permet ainsi de traiter la pollution chronique de façon à respecter les objectifs de qualité des eaux souterraines d'une part, et la pollution accidentelle par un dispositif de confinement d'autre part. Concernant l'avis d'un hydrogéologue agréé, ce sont les services de l'Etat, dans le cadre de l'instruction du dossier, qui définissent si celui-ci est nécessaire. Au vu de la recevabilité du dossier, la DDTM a manifestement jugé qu'un tel avis n'était pas indispensable.
137.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Procède aux recherches de nouvelles ressources sur la commune de Wailly qui se situe en amont hydrogéologique de la rocade.</li> <li>le tracé ne devrait pas impacter les éventuels périmètres du captage</li> <li>souhaite que ces éléments soient pris en compte dans le dossier.</li> </ul>	Le Département prend note que le tracé ne devrait pas impacter les éventuels périmètres du captage.
138.	<p>Rappelle les préconisations dans la cadre de la Trame Verte et Bleue dont la vallée du Crinçon constitue la colonne vertébrale :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le projet impacte le bois de Wailly qu'il coupe en deux.</li> <li>La question de la compensation à 4 pour 1 des 0,8 ha défriché devra être précisée rapidement et en étroite collaboration avec la communauté urbaine afin de définir des zones de boisement écologiquement fonctionnelles pour la circulation de la faune.</li> </ul>	Concernant le reboisement, le Département retient la proposition que le reboisement qui sera proposé le soit en collaboration étroite avec la Communauté Urbaine.
139.	<ul style="list-style-type: none"> <li>La mise en place d'un corridor biologique devra permettre la protection des espèces remarquables qui ont été inventoriées dans l'emprise du projet : Busard Saint Martin, Alouette des champs, Bruant proyer, Perdrix grise...mais également de décloisonner les populations de chevreuil fréquentant le bois de la Citadelle.</li> </ul>	De la même manière que le reboisement, le Département associera la C.U.A. dans la mise en place d'un corridor biologique pour la protection des espèces remarquables. L'étude d'impact montre que l'habitat des espèces recensées pourra être préservé. Dans le cadre de l'accompagnement paysager du projet, le Département pourra proposer à la C.U.A. de participer aux études permettant de concourir à cet objectif.
140.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le Crinçon sera franchi par un ouvrage d'art.</li> <li>Le maintien d'une zone tampon de 5 m minimum aux abords du cours d'eau est insuffisant pour garantir l'espace de mobilité du cours d'eau et préserver la fonctionnalité écologique des berges et de la ripisylve, une extension à 10 mètres serait préférable.</li> </ul>	Concernant le rétablissement du Crinçon, le profil en travers proposé, avec une ouverture de 24 m de large pour un cours d'eau dont la largeur à cet endroit est de l'ordre de 4 à 5 m, est selon le Département, suffisante pour garantir l'espace de mobilité aux abords du cours d'eau, et préserver la fonctionnalité écologique des berges et de la ripisylve. Néanmoins, si la Communauté Urbaine souhaite que cette ouverture soit augmentée, le Département est disposé à accepter une participation financière de sa part pour prendre en charge le surcoût induit par une ouverture plus large.

	141.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le projet intercepte le GRP tour de l'Artois et les circuits de randonnées « Au fil du Crinçon » et « Chemin du Belloy » qui verraient leur tracé modifié, les services communautaires étudient de nouvelles propositions afin : <ul style="list-style-type: none"> <li>d'une part, de garantir la sécurité des usagers ;</li> <li>d'autre part, de leur offrir des itinéraires de qualité.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Demande que ces propositions soient intégrées dans les futures études.</b></p>	Concernant le rétablissement des circuits de randonnée et du GRP, le dossier présente des propositions, qui ont naturellement vocation à être débattues avec les partenaires du Département, et notamment la communauté urbaine. Le Département examinera donc avec la plus grande attention les propositions que la C.U.A. sera amenées à lui faire.
	142.	<p>L'enquête publique unique prévoit la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes traversées par l'infrastructure. Cependant, afin d'assurer cette mise en compatibilité, il convient que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>des justificatifs soient apportés dans les autres pièces de ces documents, notamment les rapports de présentation, afin d'en assurer la cohérence juridique interne.</li> </ul>	Concernant la mise en compatibilité des PLU des communes traversées par l'infrastructure, l'instruction suit son cours dans le cadre de l'enquête publique qui s'est déroulée du 15 décembre 2014 au 23 janvier 2015, et les précisions nécessaires pourront être apportées.
	143.	Souligne : ce secteur à fort développement agricole impose l'ouverture à la circulation aux engins agricoles sur l'ensemble du tracé.	Le Département confirme que l'ensemble du tracé sera ouvert à la circulation des véhicules agricoles, dans le cadre du Code de la Route.
	144.	Propose qu'une nouvelle réunion de concertation sur ce projet entre le Conseil Général et de la Communauté Urbaine puisse être organisée à l'issue de l'enquête publique	Les différents points sur lesquels la C.U.A propose une collaboration pourront faire l'objet de contacts ultérieurs.
<b>Reg. Agny</b>  <b>Courrier</b> <b>11</b>	<b><u>M. Aurélien Cuvillier, 45 rue du Crinçon, à Agny</u></b> <b>Président de l'association foncière de remembrement d'Agny.</b>		
	145.	Remercie la région, la chambre d'agriculture, la mairie d'Agny pour son intégration depuis 1 an dans l'étude du projet. Estime que le projet retenu prend en compte les besoins de la CUA et de la commune d'Agny (désengorgement de la rue principale) et minimiser l'impact sur le territoire agricole.	
	146.	Signale qu'en cas de modification du projet, les conséquences sur le milieu agricole seraient plus importantes, ainsi que sur la pérennité de certaines exploitations. Indique également que l'impact porterait sur la S.A.U, sur l'écosystème du territoire (chasse, érosion des sols, pollution atmosphérique en raison du trajet plus long)	Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans le secteur des « Hauts d'Agny » (selon les plans joints), dans le but de réduire encore les impacts acoustiques et atmosphériques. Par rapport à ce nouveau tracé, l'emprise globale du projet s'en trouve légèrement réduite, le morcellement semble moindre (parcelles épargnées et parcelles impactées mais en leur extrémité).
	147.	Comprend la gêne occasionnée pour les riverains des Hauts d'Agny. Pense qu'en aucun cas la remise en cause du tracé, semble être la bonne solution.	Se référer à la réponse n°146.
<b>Reg. Agny</b>	<b><u>M. DEMARQUILLY Daniel 18 Rue Cressonnière à AGNY.</u></b>		

<b><u>Courrier</u></b> <b><u>12</u></b>	<b>148.</b>	Trouve le projet satisfaisant permettra de : <ul style="list-style-type: none"> <li>dévier la circulation des poids lourds ;</li> <li>sécuriser la rue Raoul Briquet,</li> </ul> Signale : <ul style="list-style-type: none"> <li>actuellement le croisement des véhicules est difficile,</li> <li>la vitesse excessive des PL qui ne respectent pas les priorités (accident le 22/01/15 au soir).</li> </ul>	Effectivement, ces éléments font partie des objectifs de la rocade sud, à savoir sortir du centre d'Agny le trafic de transit (PL,...) et donc de diminuer l'insécurité routière.
	<b>149.</b>	Pense que la route ne passe pas trop près des habitations (environ 80 mètres) et un mur anti bruit va diminuer considérablement l'impact sonore.	Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans le secteur des « Hauts d'Agny » (selon les plans joints), dans le but de réduire encore les impacts acoustiques et atmosphériques.
	<b>150.</b>	Propose la mise en place d'un plan de circulation : <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre la rue des Genêts en sens unique (centre village vers rond point, en limitant la vitesse.</li> <li>Maintenir l'accès par la rue Raoul Briquet pour le VL.</li> </ul>	Il y aura définition et mise en œuvre d'un plan de circulation sous la responsabilité de la commune d'Agny.
<b><u>Reg. Agny</u></b>  <b><u>Courrier</u></b> <b><u>13</u></b>	<b><u>M.JM Ducourant SCAE Ducourant.</u></b>		
	<b>151.</b>	Agriculteur concerné par l'emprise du projet qui lui soustrait la moitié d'une de ses parcelles sur Agny (propriétaire M. Pruvost). Demande de modifier le tracé vers la pointe de son champ. Cette solution permettrait de diminuer les nuisances sonores et atmosphériques.	La réalisation d'une opération d'infrastructure routière s'accompagne de la mise en place de commissions communales d'aménagement foncier qui doivent s'exprimer sur la nécessité ou non de mettre en œuvre un aménagement foncier (remembrement) avec ou sans inclusion des emprises routières. Si l'aménagement est retenu, ce sera dans ce cadre que pourraient intervenir les échanges de terre. S'il n'y a pas d'aménagement foncier alors le maître d'ouvrage devra acquérir les terrains dont il a besoin par le biais d'indemnités. Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.
	<b>152.</b>	Refuse l'indemnisation, souhaite un échange de terres équivalent. Signale que la perte de surface diminuera le chiffre d'affaire, et fragilise économiquement l'exploitation.	Ces éléments doivent être portés à la connaissance des commissions communales d'aménagement foncier.
	<b>153.</b>	Dans la perspective d'un remembrement demande un échange de parcelles proche du siège de son exploitation à Hendecourt les Ransart.	A voir dans le cadre des négociations amiables si l'aménagement foncier avec inclusion d'emprises n'est pas retenu.
	<b>154.</b>	Ne souhaite pas que ses terres soient prises pour l'élargissement éventuel de la rue du Buisson.	Comme évoqué précédemment, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints).
<b><u>Reg. Agny</u></b>	<b><u>Groupe majoritaire conseil municipal d'Agny.</u></b> <b><u>Représenté par M. Didier Thuilot.</u></b>		


<p><b>Courrier</b> <b>14</b></p>	<p><b>155.</b></p>	<p>Indique que le projet actuel du contournement sud d'Arras est celui du Conseil Général du Pas-de-Calais qui en assure le financement et de la Communauté Urbaine d'Arras suite à une étude globale des flux routiers dans l'agglomération arrageoise.</p> <p>Il est la résultante des nombreuses interventions du Conseil Municipal, d'hier et d'aujourd'hui, toujours à l'écoute des habitants riverains du CD 60 soumis aux nuisances. Ces nuisances, qui sont, sans commune mesure, avec celles du projet proposé.</p>	<p>Ce point pourra être envisagé dans le cadre du plan de circulation à mettre en œuvre avec la commune d'Agny</p>
	<p><b>156.</b></p>	<p>Souhaite l'éloignement du tracé par rapport aux habitations des Hauts d'Agny, avec un renforcement acoustique et l'entretien des abords.</p>	<p>Par ailleurs, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p> <p>A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.</p>
	<p><b>157.</b></p>	<p>Par rapport au 1<sup>er</sup> rond point après la sortie du pont en venant de la route d'Achicourt-Bucquoy, soit l'accès extérieur à la rue des Genêts,</p> <p>Souhaite un sens interdit empêchant à la rue des genêts dans le sens de la descente et y aménager un ralentissement dans le sens contraire. Cela permettrait aux riverains d'accéder à ce giratoire pour les différentes directions en respectant la vitesse préconisée et surtout les piétons.</p>	<p>Ce point pourra être envisagé dans le cadre du plan de circulation à mettre en œuvre avec la commune d'Agny.</p> <p>Pour information, les modifications des conditions de circulation au sein de la commune et induite par la réalisation du projet sont de la responsabilité du Maire et passent par la mise d'un plan de circulation. Celui-ci devra se faire en deux étapes, avant la réalisation de la rocade puis, à l'issue de la mise en service de cette dernière.</p> <p>Le Département pourra accompagner la commune dans l'élaboration de ce plan.</p>
	<p><b>158.</b></p>	<p>Demande une liaison par piste cyclable entre Beaurains et Dainville, celle-ci s'arrête au dernier rond-point de Beaurains et reprend à Dainville.</p> <p>Agny ne possèdera pas cette dernière. N'attendons pas 20 ans pour y penser !! nos enfants nous le reprocherons.</p>	<p>Lors des échanges avec l'Association Droit Au Vélo, il a été retenu les éléments suivants :</p> <p><b>1) Sur la partie WAILLY DAINVILLE ( RD3- RN25)</b></p> <p>Il n'est pas demandé de cheminement cyclable le long de la rocade, mais un rétablissement de la voie de raccordement à la VVV DAINVILLE/SAULTY. Ceci est prévu au projet.</p> <p><b>2) Sur la partie AGNY WAILLY</b></p> <p>Cette partie doit permettre d'assurer la continuité avec les aménagements réalisés à BEAURAINS en 2014.</p> <p>Pour la RD 60 existante (BEAURAINS-AGNY) et la problématique du franchissement du pont SNCF est à examiner. En première approche, l'ADAV serait plutôt favorable à une piste bidirectionnelle sur trottoir.</p> <p>Pour la RD 60 nouvelle, un cheminement mixte « agricole-cycliste » sera aménagé a minima jusqu'à la VC1 (rue Ferdinand Buisson). Au-delà, pour le franchissement du Crinon, 3 scénarii sont à étudier :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Le raccordement jusqu'au chemin longeant le Crinon, puis utilisation de ce chemin jusque WAILLY (tel que prévu au schéma de la CUA)</li> <li>2) L'utilisation des voies en place (prolongement de la rue F.Buisson jusque WAILLY, puis rue des Alouettes</li> <li>3) Le prolongement du chemin le long de la Rocade jusqu'à la RD3, avec passerelle sur le Crinon. Ce scénario nécessite une vérification vis-à-vis de la loi sur l'eau.</li> </ol> <p>Ces scénarii seront examinés et débattus par le Département avec la CUA.</p>



			L'ADAV veut qu'un jalonnement soit étudié pour rejoindre la voie verte depuis WAILLY.
	159.	le long du Crinchon, prévoir à partir de l'ouvrage, un accès vers la future voie agricole longeant le contournement (côté Wailly) afin que les randonneurs, puissent accéder à l'ensemble des chemins environnants.	Les chemins de rétablissement agricole seront soit intégrés directement à l'opération de rocade sud si aucun aménagement foncier n'est retenu par les Commissions communales d'aménagement foncier, il pourra être envisagé de créer une interconnexion entre les chemins de randonnée et les rétablissements agricoles, soit dans le cadre de l'aménagement foncier qui sera retenu par les CCAF par le biais des travaux connexes.
	160.	Propose de restituer le chemin du Buisson aux cultivateurs et non aux véhicules légers et poids lourds qui empruntent actuellement ce dernier et qui présente un coût pour la commune.	S'agissant d'une voie communale, cela relève de la compétence de la commune qui pourrait gérer cette demande dans le cadre de son plan de circulation.
	161.	Désire que ce projet préserve l'intérêt de tous les riverains et le centre d'Agy avec ses commerces, les professions libérales, l'environnement, la sécurité de tous, l'agriculture dont l'impact agricole est minimisé. Ainsi, chaque habitant de la commune doit pouvoir continuer à bien vivre, que ce soit à un niveau personnel comme professionnel.	La réalisation d'un aménagement doit se faire en respectant l'ensemble des composantes et enjeux du territoire qu'il l'intercepte (environnementaux, économiques et sociales) selon les réglementations en vigueur. Le Département a pour obligation, comme tout aménageur de les respecter, le projet qu'il a présenté à l'enquête publique entre bien dans ce cadre là. Cependant, par rapport aux différentes remarques émises sur la proximité du tracé du quartier des Hauts d'Agy, les services Départementaux sont actuellement, à la demande du Conseiller Général et de la commune, en train d'étudier un nouveau tracé visant à éloigner le projet des habitations afin de réduire d'avantage les impacts sonores et atmosphériques.
	162.	souhaite l'aide du Conseil Général pour l'aménagement de circulation sur la RD 60 actuelle et de l'aide de la mise en place d'un sens de circulation au cœur de la commune. Tous les usagers sont concernés.	Pour information, les modifications des conditions de circulation au sein de la commune et induite par la réalisation du projet sont de la responsabilité du Maire et passent par la mise d'un plan de circulation. Celui-ci devra se faire en deux étapes, avant la réalisation de la rocade puis, à l'issue de la mise en service de cette dernière. Le Département pourra accompagner la commune dans l'élaboration de ce plan.
	<b><u>M. Mme Héquet, 62 rue E. Zola à Agy.</u></b>		
<b><u>Reg. Agy</u></b> <b><u>Courrier</u></b> <b><u>15</u></b>	163.	C'est avec consternation que nous avons découvert le 19 janvier dernier sur le site internet de la Voix du Nord un article intitulé « Agy : Pour Europe Ecologie — Les Verts, la rocade sud n'est pas la solution ». Notre première réaction a été de nous demander : de quel droit ce parti politique ose apporter sa contribution à l'enquête publique concernant la rocade sud ?	
	164.	Riverains de la rue Emile Zola, directement concernés par ce projet, nous souhaitons apporter notre contribution à l'enquête publique et rétablir certaines soi-disant « vérités » énoncées par un parti qui ne s'est à aucun moment manifesté pour apporter des solutions aux problèmes soulevés ni investi aux côtés des habitants lors de leurs actions (largement reprises par différents médias) et des autorités en charge du projet lors	

		de son élaboration.)	
	165.	<p>Habitants d'Aigny depuis 2005, nous sommes les témoins quotidiens du trafic croissant qui passent sous nos fenêtres et des nuisances engendrées (bruit, pollution, non- respect du code de la route...).</p> <p>Depuis leur bureau, EELV Artois s'interroge sur l'opportunité du projet au regard du trafic. Il suffit de regarder les chiffres des deux derniers comptages pour se rendre compte de l'intérêt du projet (et pas uniquement dans le seul intérêt des riverains de la RD 60) :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• En 2005, le comptage indiquait que 4333 véhicules empruntaient chaque jour la RD 60, dont 8,8% de poids-lourds (381 camions).</li><li>• En 2010, le dernier comptage indiquait un passage de 8939 véhicules, dont 7,6% de poids-lourds (un pourcentage certes en baisse mais qui représente, ramené en chiffres, 679 camions quotidiens !).</li></ul> <p>A la lecture de ces chiffres, on constate donc que le trafic, tous véhicules confondus, a plus que doublé en 5 ans !!</p> <p>Aucun autre comptage n'a été effectué depuis alors que certaines zones industrielles, artisanales et commerciales n'ont cessé de s'agrandir (Dainville, Beaurains). Il est donc logique de penser qu'en cinq ans, le trafic a continué d'augmenter et continuera dans un avenir proche.</p>	

		<p>Depuis leur bureau, EELV Artois croit savoir que les déplacements sur la RD 60 sont essentiellement des déplacements « domicile-travail ». EELV Artois peut donc nous expliquer par où passent les poids-lourds qui viennent approvisionner les magasins de Boréal Parc à Beaurains par exemple ? EELV Artois peut nous expliquer par où passent les gens qui se rendent chez Brico Dépôt, Gamm Vert, Carrefour Market ainsi que tous les concessionnaires automobiles installés à Beaurains... ?</p> <p>EELV peut-il nous expliquer par où passent les camions de matières dangereuses (Primagaz), les convois exceptionnels ?</p> <p>Apparemment non puisque, depuis leur bureau, EELV Artois croit savoir que la source principale des nuisances évoquées par les riverains de la RD 60, c'est le passage des betteraviers. C'est une des nuisances certes puisque la campagne betteravière dure de plus en plus longtemps (quatre mois cette année) mais c'est loin d'être la seule !</p>	
	166.	<p>Depuis leur bureau, EELV Artois s'insurge contre la trouée du bois de Wailly. Les élus d'EELV Artois se sont-ils récemment rendus dans ce bois pour constater qu'à certains endroits, on peut plutôt parler de décharge à ciel ouvert que de bois ? Apparemment pas.</p>	
	167.	<p><b>Concluent :</b>  Trouvent absolument scandaleux et honteux qu'un parti politique qui n'a jamais daigné se rendre sur le terrain (même après que certains habitants les aient sollicités il y a quelques années et préférant pratiquer la politique de l'autruche suite à cette rencontre) vienne donner son avis sur un projet sur le point d'aboutir !</p> <p>Depuis leur bureau, EELV Artois n'a aucune légitimité à parler en leur nom des préoccupations des habitants d'Agny.</p> <p>Depuis leur bureau, EELV Artois n'a aucune légitimité à s'opposer à un projet dont l'intérêt est collectif dans le seul but, ne soyons pas naïfs, de « se montrer » et de se faire valoir avant les élections qui auront lieu cette année.</p>	

	 <p>Joint au courrier de M. et Mme Héquet: photo d'un accident matériel occasionné le 22/01/2015 entre un PL et un VL au centre bourg d'Agnny</p>	<p>L'un des objectifs de ce projet est bien de sortir du centre d'Agnny une grande partie de la circulation PL et VL afin de réduire les risques liés à l'insécurité routière, ainsi que les impacts sonores et atmosphériques.</p>
<p><b>Reg. Agny</b> <b>Courrier</b> <b>16</b></p>	<p><b><u>M. Mme Lesage 43 rue des Acacias à Agny.</u></b></p>	
	<p><b>168.</b></p> <p><b><u>Evoquent</u></b> <b><u>l'objectif n°1 :</u></b> « Résoudre les problèmes de mobilité qui se pose à l'agglomération arrageoise » (page 4 de la notice explicative : « Enjeux et objectifs de l'opération ») Ne peut être atteint par ce projet, mal ajusté à l'accroissement prévisible de la circulation automobile (Il faut intégrer l'effet du Canal Seine-Nord sur le développement du transport). En conséquence, les 2 fois 1 voie devons passer très vite (dans une décennie tout au plus) à 2 fois 2 voies. Perspective qui change l'impact des diverses pollutions pour la population d'Agnny.</p>	<p>L'étude de mobilité de l'arrageois sur laquelle s'appuie l'étude d'impact présentée à l'enquête publique indique que la future rocade devrait reprendre un trafic de l'ordre de 12000 véhicules/jour à l'horizon 2030 ce qui est en deçà de la capacité d'une route bidirectionnelle (2x1 voie &gt;15000 véhicules/jour) donc une mise à 2x2 voies n'est a priori pas nécessaire à long terme.</p>
	<p><b>169.</b></p> <p>Indiquent : ne voient pas l'intérêt pour la Communauté Urbaine d'Arras d'entraver son extension au sud par une rocade si proche de l'agglomération.</p>	<p>Le projet de rocade sud est cohérent avec le SCOT, et donc le développement de la C.U.A., l'étude de mobilité a servi de base au volet déplacements/mobilité du SCOT.</p>
<p><b>170.</b></p> <p><b><u>Les objectifs 2 et 3</u></b> « Délester la traversée d'Agnny du trafic » et « Améliorer le cadre de vie d'Agnny » Deviennent contradictoires. L'actuel projet va impacter par ses nuisances d'autres quartiers largement aussi peuplés que le centre du village. Ce n'est pas un projet pour le bien-être des Agnynois ! la santé des Agnynois sera affectée par une pollution multipliée par dix, les vents dominants étant d'ouest.</p>	<p>Les nuisances induites par le projet sur les habitations riveraines sont sans communes mesures avec celles subies en centre d'Agnny. Les impacts sonores seront compensés par des merlons antibruit et les pollutions seront bien plus dispersées qu'elles ne le sont actuellement dans la traversée d'Agnny. Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Concernant la pollution atmosphérique, au vue des inquiétudes exprimées, le Département s'engage à réaliser dans la commune d'Agnny une étude plus précise de pollution. Concernant les impacts sonores, par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire.</p>	

	171.	<p><u>Questionnent</u> :</p> <p>Pourquoi des mesures préventives, n'ont-elles pas été prises à l'inverse d'autres communes? (limitation de vitesse, réglementer la circulation des camions).</p>	<p>La limitation de vitesse dans Agny est du ressort du Maire qui a le pouvoir de Police dans sa commune. Quant aux restrictions de circulation, cela peut être envisagé mais seulement si une alternative à la traversée d'Agny est possible. Comme celle-ci n'existe pas, la rocade est donc nécessaire, car elle permet de sortir d'Agny le trafic de transit.</p>
	172.	<p>Pourquoi n'y a-t-il eu aucune information sur le tracé définitif ?</p>	<p>Une concertation a été menée avec les élus du secteur tout au long de l'avancement des études, avec la chambre d'agriculture au regard de l'impact sur les surfaces agricoles. Une réunion de concertation avec le public est intervenue au lancement de l'enquête publique. De plus, l'enquête publique est au moment dédié à la concertation avec la population, ce qui permet de recueillir les remarques, observations et propositions sur l'ensemble des éléments de projet présentés auxquelles le maître d'ouvrage doit répondre.</p>
	173.	<p>Pourquoi n'y a-t-il eu aucune concertation préalable avec la population ?</p>	
	174.	<p><u>Suggèrent</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un tracé plus éloigné des habitations avec une protection sur l'ensemble du parcours situé vis-à-vis d'Agny (une butte de terre boisée conviendrait) et une vitesse limitée à 70 km/h entre les deux ronds-points.</li> </ul>	<p>Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p> <p>A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.</p> <p>Quant à la limitation de vitesse, celle-ci sera maintenue à 90 km/h car imposée sur le réseau structurant du Département.</p>
	175.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une réflexion plus approfondie et mieux connue de la population sur le développement du sud arrageois.</li> </ul>	<p>Le développement du sud de l'arrageois est de la compétence de la C.U.A. et est géré dans le cadre des documents d'urbanisme (Schéma de Cohérence Territoriale, Plan Local d'Urbanisme Intercommunal).</p>
	176.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une réelle prise en compte des personnes concernées par ce projet.</li> </ul>	<p>Se référer à la réponse n°173.</p>
	<b>Famille Delassus 5 rue Alfred Legrand à Agny.</b>		
<b>Reg. Agny</b> <b>Courrier</b> <b>17</b>	177.	<p>Affirme que le contournement sud est une nécessité.</p> <p>Pense que les opposants au projet seront les plus nombreux.</p> <p>Dit que l'avenir du village est en jeu, ainsi que son cadre de vie.</p>	<p>Le projet rocade sud aura globalement un impact positif sur la commune d'Agny :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduction des impacts sonores et atmosphériques dans le centre d'Agny,</li> <li>• Amélioration de la sécurité routière dans le centre d'Agny,</li> <li>• Possibilité de réappropriation de la voirie dans le centre d'Agny notamment pour l'accès aux commerces et aux modes doux.</li> <li>• Le Département, par rapport aux remarques formulées, a décidé d'éloigner le projet par rapport à ce qu'il était initialement (environ 120 mètres) afin de réduire d'avantage les impacts sonores et atmosphériques.</li> <li>• Le Département a également décidé de renforcer les protections acoustiques (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette</li> </ul>

			<p>du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'aménagement routier, dans son ensemble (bassins, dispositifs de protection phonique...) fera objet de mesures d'intégration paysagère.</li> </ul>
	<b>178.</b>	Indique que dans l'avenir le flux de circulation va s'intensifier, et créer plus de gêne pour les riverains et habitants d'Agny. Dit qu'il est temps d'agir. Mentionne que le contournement sud est utile pour tous.	<p>Les études nationales (SETRA) montrent que les niveaux de trafics s'ils ont cru d'environ 2,5% par an entre 1990 et 2003, sont maintenant à un niveau de stagnation voire de réduction. Cela se vérifie aussi sur le secteur d'Arras. Il est donc peu probable que la circulation au niveau d'Agny soit exempte de cette diminution.</p> <p>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 les risques liés à l'insécurité routière, ainsi que les impacts sonores et atmosphériques.</p>
	<b><u>M. Leroy Jean Marie.</u></b>		
	<b>179.</b>	Tracé trop près des habitations, (Bruit et pollution).	<p>Suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p>
	<b>180.</b>	Situation qui enlaidit l'entrée du village.	<p>Le projet a fait l'objet d'études paysagères dans le cadre de l'étude d'impact, l'objectif étant d'identifier les ensembles paysagers à respecter et les premiers grands principes d'aménagement à mettre en œuvre dans le cadre du projet de rocade. Une étude complémentaire et plus détaillée sera réalisée et présentée aux communes.</p>
	<b>181.</b>	Satisfaction pour la rue principale, concernant les camions, Fait remarquer que le reste du trafic sera identique.	<p>Le trafic de transit (camions et véhicules légers) sera sorti de la rue principale d'Agny, cela réduira largement la circulation dans Agny.</p>
	<b>182.</b>	Refuse le tracé en l'état.	<p>Suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p>
	<b>183.</b>	Suggère la création d'un groupe de réflexion ayant un cadre, objectifs, et un budget à respecter.	<p>C'est une idée à retenir, le Département proposera un tel groupe dans cet objectif.</p>
	<b>184.</b>	Intégrer le projet route de Wailly, route de Doullens à une rocade sud	<p>La remarque n'étant pas comprise, le maître d'ouvrage ne peut y apporter de réponse.</p>
	<b>185.</b>	Le trafic actuel des PL doit être étudié en détail nombre, origine, destination, intérêt.	<p>Cela a été étudié dans l'étude de mobilité de l'arrageois en 2011 et dont les éléments ont été repris dans le dossier d'étude d'impact.</p>
	<b>186.</b>	Consulter les habitants avant le projet.	<p>Une concertation a été menée avec les élus du secteur tout au long de l'avancement des études, avec la chambre d'agriculture au regard de l'impact sur les surfaces agricoles. Une réunion de concertation avec le public est intervenue au lancement de l'enquête publique. De plus, l'enquête publique est au moment dédié à la concertation avec la population, ce qui permet de recueillir les remarques, observations et propositions sur l'ensemble des éléments de projet présentés auxquelles le maître d'ouvrage doit répondre.</p>
	<b>187.</b>	Baser le tracé et la réalisation sur la rocade de Doullens, route de Saint Pol.	<p>La remarque n'étant pas comprise, le maître d'ouvrage ne peut y apporter de réponse.</p>
	<b>188.</b>	Intégrer ce projet dans une rocade sud d'Arras.	<p>Il s'agit bien de l'objet du projet de rocade sud</p>

**Reg. Agny**

**Courrier**  
**18**

M. Mme Fontaine Raymond 3 rue des Meuniers à Agny.		
189.	Constatent que leur résidence est directement impactée par le projet de rocade. Sont très inquiets par la proximité de cette rocade par rapport aux habitations.	Suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.
190.	Dans le cadre de l'enquête publique sollicitent des précisions sur la réalisation, l'implantation, et l'aménagement de cette route.	Les éléments détaillant le projet et aménagements l'accompagnant sont repris dans le dossier d'enquête publique. Suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.
191.	Comprennent que ce projet soit essentiel pour alléger la circulation dans le centre du bourg d'Agny et amener de la tranquillité aux riverains. <b>Questionnement :</b> Faut-il faire passer cette rocade aussi près de notre lotissement et nous faire vivre ce qu'ont vécu les gens du centre (bruit et pollution?)	Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Concernant la pollution atmosphérique, au vue des inquiétudes exprimées, le Département s'engage à réaliser dans la commune d'Agny une étude plus précise de pollution. Concernant les impacts sonores, par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire
192.	<b>Le tracé :</b> L'étude d'impact fait apparaître qu'il n'y a pas de solution alternative afin de contourner le lotissement. Les 6 tracés proposés débutent tous du Giratoire de Dainville, pour se raccorder au giratoire situé à proximité de nos habitations. Pourquoi aucune étude n'a été menée pour éloigner ce projet de nos habitations?	Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Concernant la pollution atmosphérique, au vue des inquiétudes exprimées, le Département s'engage à réaliser dans la commune d'Agny une étude plus précise de pollution. Concernant les impacts sonores, par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire
193.	<b>Le bruit :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Craignent de fortes nuisances sonores en raison de la proximité des habitations.</li> <li>• Les moyens de protection et d'isolation paraissent dérisoires au regard du budget global de la construction de cette rocade.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les nuisances sonores seront abaissées en dessous des seuils règlementaires (60dB(A) en journée) grâce aux merlons antibruit qui seront implantés le long de la future rocade.</li> <li>• Le coût des protections phoniques peut paraître faible au regard du montant global de l'opération mais cela s'explique par le fait que ces protection seront réalisées avec des terres prélevées sur les mouvements de terre nécessaires au terrassement, cela représente un coût très de ce fait. si les protections retenues avaient été des murs en béton ou en bois le coût aurait été multiplié</li> </ul>


**Reg. Agny**

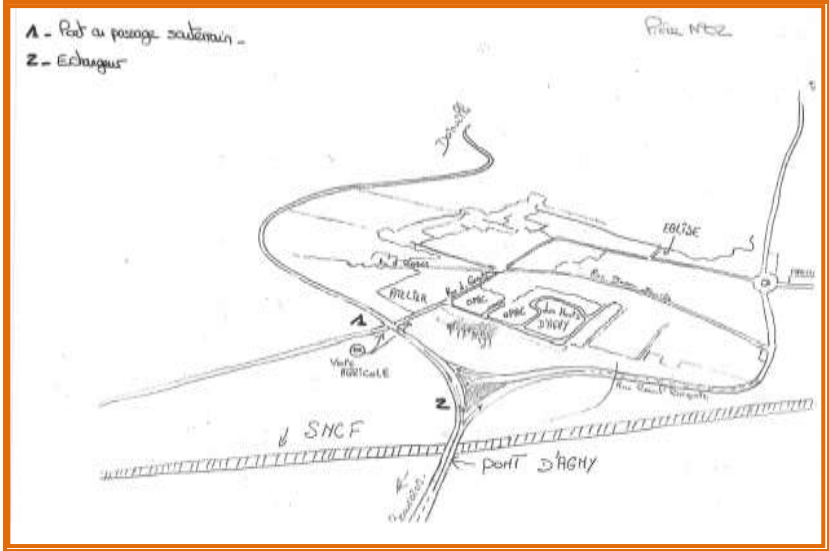
**Courrier  
19**

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'étude de bruit est basée sur un flux approximatif de véhicules sachant que la circulation routière est en constante augmentation.</li> <li>• L'étude de bruit basée sur des chiffres approximatifs, tient-elle compte d'une marge de sécurité ?</li> </ul>	<p>par 10.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les études de bruit prennent en compte un trafic qui augmente annuellement de manière régulière tous les ans sachant tout de même que les taux d'augmentation (au regard des dernières études au niveau national) sont très importantes (1,5%/an dans les études de bruit alors que la réalité montrerait des augmentations quasi nulles voire en diminution), les niveaux acoustiques à +20ans par rapport à la mise en service sont donc très certainement surévalués par rapport à ce que devrait être la réalité.</li> <li>• Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Concernant la pollution atmosphérique, au vue des inquiétudes exprimées, le Département s'engage à réaliser dans la commune d'Agnly une étude plus précise de pollution. Concernant les impacts sonores, par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire</li> </ul>
	194.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'étude de bruit n'a pas tenu compte de la circulation supplémentaire dans la rue des Genêts, en raison de l'implantation du giratoire. pourquoi ?</li> <li>• L'implantation du giratoire, à proximité du lotissement, va provoquer des ralentissements et accélérations de véhicules, cela ne va-t-il pas provoquer des nuisances sonores supplémentaires ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un plan de circulation sera défini et mis en œuvre au niveau de la commune d'Agnly afin de limiter la circulation dans certaines rues de la commune et aussi dans le but de restreindre la circulation de transit en le renvoyant vers la rocade. Le plan de circulation est de la responsabilité de la commune. Le Département se propose d'accompagner la commune dans sa démarche.</li> <li>• Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</li> <li>• Dans le cadre de l'étude de ce nouveau tracé, l'accès à la rocade depuis la rue des Genêts ne sera plus permis.</li> </ul>
	195.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'étude d'impact ne fait pas état d'une étude de bruit la nuit, pourquoi ?</li> <li>• Comment pouvez-vous justifier que le bruit la nuit ne dépasse pas les seuils légaux de 55 dB (A) ?</li> <li>• Seul 0,6 % du budget est consacré aux protections acoustiques alors que le bruit est l'un des enjeux majeurs, Pourquoi ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'indicateur Leq 6h-22h a été considéré comme étant le plus représentatif de la gêne acoustique globale, cela est dû au fait que l'accalmie nocturne, correspondant à la différence entre le Leq (6h-22h) et le Leq (22h-6h), est supérieure à 5 dB(A), cela permet de dire qu'il n'y a pas de gêne nocturne spécifique.</li> <li>• Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Le Département s'engagera notamment à ce que le bruit ne dépasse les 55dB(A) la nuit.</li> <li>• Le coût des protections phoniques peut paraître faible au regard du montant global de l'opération mais cela s'explique par le fait que ces protections seront réalisées avec des terres prélevées sur les mouvements de terre nécessaires au terrassement, cela représente un coût très faible de ce fait. si les protections retenues avaient été des murs en béton ou en bois le coût aurait été multiplié par 10. Il est important pour un maître d'ouvrage de gérer au mieux les deniers</li> </ul>



		publics dont il a la responsabilité, de ce fait, minimiser les coûts de protections phoniques tout en ayant une efficacité optimale fait partie de ses prérogatives.
196.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seule la RD 60 est protégée du bruit par un merlon alors qu'il n'y a aucune protection acoustique pour la rocade, le giratoire et l'accès au pont « SNCF », pourquoi ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les études ont montré que les merlons présentés étaient suffisants pour respecter le seuil réglementaire de 60 dB(A) la journée.</li> <li>Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</li> </ul> <p>Concernant les impacts sonores, par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire</p>
197.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pourquoi seul, un merlon est proposé pour l'isolation du bruit alors qu'il existe des panneaux et un revêtement de route anti-bruit ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le revêtement de route antibruit sera mis en œuvre sur la future rocade, cela permettra de gagner quasiment 2dB(A). Pour ce qui est des panneaux antibruit, les merlons sont tout aussi efficaces et coûtent bcp moins chers puisqu'ils sont réalisés avec des volumes de terres issus des terrassements routiers</li> </ul>
198.	<p><u>La pollution :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le flux important de véhicules va provoquer de la pollution et dégrader la qualité de l'air, qui s'aggravera avec l'augmentation du trafic.</li> <li>Se déclarent inquiets en raison de la proximité des habitations, de l'école (population sensible à la pollution (enfants)).</li> <li>A long terme, comment seront impactés le lotissement et l'école par la pollution ?</li> </ul>	<p>L'étude air de l'étude d'impact montre que la circulation à la mise en service et à long terme n'engendrera pas de pollutions supérieures aux seuils requis.</p> <p>Suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p> <p>Concernant la pollution atmosphérique, au vue des inquiétudes exprimées, le Département s'engage à réaliser dans la commune d'Agnly une étude plus précise de pollution qui indiquera les niveaux sur le secteur d'étude à moyen et long terme.</p> <p>L'école se trouvera à un peu plus de 400m du nouveau tracé.</p>
199.	Dans l'étude d'impact, l'autorité environnementale, précise qu'une étude intégrant les prévisions des trafics à long terme reste à mener.	
200.	<p><u>Autres nuisances et risques :</u></p> <p>Le giratoire à proximité du lotissement provoquera un afflux de circulation rue des Genêts, rue en liaison directe avec notre école et empruntée chaque jour par les parents et d'écoliers. L'augmentation du trafic dans cette rue la rendra plus accidentogène.</p> <p>Pourquoi l'étude d'impact n'a-t-elle pas pris en compte ce risque ?</p>	<p>Un plan de circulation pour Agny devra prendre en compte cet aspect de la modification des flux internes à la commune en mettant en plan des restrictions et aménagements permettant de sécuriser la circulation dans le centre. La mise en place d'un plan de circulation relève de la compétence et de la responsabilité de la commune. Il devra se faire en deux étapes, avant la réalisation de la rocade puis, à l'issue de la mise en service de cette dernière. Le Département pourra accompagner la commune dans l'élaboration de ce plan.</p> <p>Suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Il est à noter que dans le cadre de cette éloignement du tracé, l'accès depuis la future rocade sur la rue de Genêts sera supprimé, il n'y aura donc plus de risque liés à l'augmentation de trafic dans cette rue.</p>

	<p><b>201.</b></p>	<p><b>Solutions</b>  Deux solutions existent.  1<sup>ère</sup> éloigner la rocade, pour la raccorder aux ponts SNCF sur la RD 919 (Route de Bucquoy).  Cette solution semble la meilleure pour le bien être de tous  Sa réalisation demanderait juste un élargissement du pont de la ligne SNCF TER. (Cf schéma en pièce N°01).</p>	<p>Cette solution n'est pas envisageable car les ouvrages d'art SNCF au niveau de la RD919 n'ont pas le gabarit suffisant (4,06m actuellement alors qu'il faut 4,85m pour ce type d'infrastructure routière).</p>
			
	<p><b>202.</b></p>	<p>2<sup>ème</sup> supprimer le giratoire à l'entrée du lotissement provoquant ainsi la suppression de la route 60 et l'afflux de circulation dans la rue des Genêts. Cela permettrait d'éloigner un peu la rocade de nos habitations et réduirait le bruit. Le raccordement se ferait sur le même pont SNCF avec l'implantation d'un échangeur en aval. Cette solution supprimerait la construction du giratoire et de la route 60 mais demanderait la construction d'un pont et d'un échangeur. Cf schéma en pièce N°02.</p>	<p>La solution proposée est en fait un carrefour plan, un échangeur étant un point d'échange dénivelé qui demanderait la réalisation d'un ouvrage pour surplomber la section courante et la mise en place de bretelles d'échange dans des conditions géométriques suffisantes, ce qui du coup nécessiterait une emprise très importante. Quant à la solution présentée qui est un carrefour plan, cela n'est pas à envisager car vu les conditions de circulation à terme (10 000 véh/jour) cet aménagement un point dur du point de vue de la sécurité routière, il est à noter que le giratoire reste le point d'échange le plus sécurisant comparé au carrefour proposé, et il permet une distribution des flux dans toutes les directions dans des conditions de sécurité routière satisfaisantes.</p>

			<p>La proposition d'un aménagement de carrefour proche de l'ouvrage d'art franchissant la voie ferrée permet l'éloignement du tracé et c'est également une idée à retenir. Cependant, cette proposition présente les inconvénients suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- elle ne respecte pas les conditions de sécurité (visibilité),</li> <li>- elle va engendrer le danger d'un « STOP » dans une courbe et des difficultés d'insertion,</li> <li>- elle présente un cheminement « compliqué » en direction de Beaurains, avec un demi-tour au niveau du giratoire</li> </ul> <p>Suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p>
203.		<p>En conclusion, nous ne sommes pas contre ce projet mais pensons qu'il doit être revu et aménagé pour le bien être de tous. Des solutions existent et doivent être étudiées.</p>	<p>Comme indiqué dans la réponse à la remarque précédente, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Concernant la pollution atmosphérique, au vue des inquiétudes exprimées, le Département s'engage à réaliser dans la commune d'Aigny une étude plus précise de pollution.</p> <p>Concernant les impacts sonores, par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire</p>
Reg. Agny	Société de chasse d'Aigny.		

<p><b><u>Courrier</u></b> <b><u>20</u></b></p>	<p>204.</p> <p>Le document reprend partiellement quelques paragraphes de l'étude d'impact : <i>Note synthétique sur les enjeux cynégétiques du secteur.</i></p> <p>Mentionne que le tracé retenu, impactera la société de chasse d'Agny, sur les trois points suivants :</p> <p>1<sup>er</sup> Signale une perte importante du domaine chassable au cœur de son territoire d'activité cynégétique.</p> <p>zone impactée considérée comme l'une des plus importantes en termes d'accueil du gibier (cf annexe1).</p> <p>Indique qu'à l'emprise de la rocade, s'ajoute une surface parallèle de part et d'autre, difficilement chassable en raison de la proximité du domaine routier (sécurité : non tir en direction des voies et maîtrise des chiens en poursuite de gibier (rocade non clôturée).</p> <p>Signifie la création :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D'une enclave entre rocade et habitations au lieu-dit « Au-dessus du Crinchon » qui pose les mêmes problèmes sécuritaires évoqués précédemment (proximité des habitations des habitations.</li> <li>• Une deuxième enclave est également créée au lieu dit le Moulin et au niveau du rond point de jonction entre et la RD3 et la RD60.</li> </ul> <p>Evoque l'éventualité d'une modification du PLU pour un classement de la partie agricole située entre la rocade et le village, en zones : d'activités artisanales, ludiques ou sportives, en bordure du Crinchon, ou des habitations.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le PLUi (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal) est de la compétence de la CUA, il n'appartient au Département de réaliser cette modification du document d'urbanisme.</li> <li>• En compensation pour la perte de surface chassable, le Département peut proposer un partenariat sur les plantations s'accompagnant de façon à ce que celles-ci puissent servir de refuges, tout en permettant une exploitation agricole normale.</li> <li>• Par ailleurs, le reboisement à 4 pour 1 permettra de compenser cet impact.</li> </ul>
<p>205.</p>	<p>Le projet routier de la rocade sud d'Arras, va imposer sur le territoire une circulation périurbaine d'environ 2km supplémentaires, sur le territoire d'Agny.</p> <p>En s'appuyant sur l'étude menée en 2009- 2010 sur le recensement de mortalité routière en collaboration avec la FDC 02 (cf annexes 2, 3, 4 et 5), les conséquences d'un doublement, voire plus, de cette mortalité peuvent-être envisagées.</p>	<p>Cela sera à travailler dans le cadre des aménagements paysagers (une étude plus détaillée sera lancée par le Département), en regardant la possibilité de mettre en œuvre des plantations en périphérie de la rocade.</p>
<p>206.</p>	<p>Le passage de la rocade sud d'Arras sur le territoire d'Agny implique une rupture des chemins desservant l'ensemble des zones d'activité agricole comprise entre la RD3 et la RD 919. Cette rupture aura pour conséquence des difficultés d'aménagement et de conservation du milieu d'accueil faunistique pour notre territoire.</p> <p>Le succès de la réintroduction et reproduction du faisan commun, est du en grande partie aux aménagements réalisés par les sociétaires. Il en va de même pour la perdrix et le lièvre.</p>	<p>La rupture de chemins sera compensée dans le cadre de l'éventuel Aménagement foncier.</p>
<p>207.</p>	<p>Souhaite être associée activement à la conception des mesures de compensation cynégétique sur le territoire d'Agny et au titre du GIC sur la commune de Wailly.</p>	<p>Le Département retient cette proposition et reviendra vers la société de chasse d'Agny lors de la détermination des mesures compensatoires.</p>

<p><b>Reg. Agny</b></p> <p><b>Courrier</b> <b>21</b></p>	<p><b>Mme Claude Gauchot, 11 rue des Hortensias à Agny.</b></p>		
	208.	Favorable au contournement sud d'Arras.	
	209.	Indique que le trafic des camions est devenu insupportable pour les riverains du CD 60 (rues E. Zola, R. Briquet.) 132 maisons sont concernées par les nuisances d'une circulation incessante (bruit, maisons qui tremblent, passage de transport dangereux, non respect de la vitesse...).	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 impacts sonores et la pollution de l'air qui interviennent actuellement, mais aussi de réduire l'insécurité routière.
	210.	Signale que 2 autres tracés sont suggérés en opposition au tracé proposé par le conseil général. Que ces propositions émanent du groupe d'opposition au conseil municipal circulent dans la commune. Indique que c'est faire injure aux majorités (à l'actuelle et antérieures) de penser qu'elles n'ont pas étudié d'autres tracés, plus éloignés des habitations des Hauts d'Agny. Dit que ces propositions sont plus une mise en valeur des égos.	Pas de commentaire
	211.	Souhaite : • Préserver au maximum l'environnement des maisons des Hauts d'Agny ;	Suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.
212.	• la mise en place d'un plan de circulation qui prend en compte les écoles, le commerce local.	La mise en place d'un plan de circulation relève de la compétence et de la responsabilité de la commune. Le Département pourra accompagner la commune dans l'élaboration de ce plan..	
<p><b>Reg. Agny</b></p> <p><b>Courrier</b> <b>22</b></p>	<p><b>Mme Marie José Legrand 2 rue Philibert Cléret à Agny.</b></p>		
	213.	Favorable au projet retenu tracé est le moins coûteux (19 millions d'euros contre 22 millions d'euros) dans un contexte budgétaire difficile, cela me semble bien plus raisonnable. ce tracé impacte moins le sol pour les agriculteurs, pensons aussi aux chasseurs, et à la faune et la flore qui seront mieux préservés. <b>Indique :</b> Dans un contexte actuel où l'on essaie d'allier vie moderne et sensibilisation de la population au respect de la nature, il me semble que le tracé soit le plus adapté.	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 impacts sonores et la pollution de l'air qui interviennent actuellement, mais aussi de réduire l'insécurité routière. Cependant, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.
	214.	Indique que l'on ne cesse de nous répéter qu'il faut : préserver la nature, émettre moins de CO <sup>2</sup> etc... Mentionne que ce tracé plus court permet de réduire les émissions de polluants. Ne faut-il pas penser aux générations futures et mettre de côté son confort personnel ? Note que le confort personnel n'est pas vraiment touché, les	

		riverains disposeront d'un merlon antibruit.	
<b>Reg. Agny</b>  <b>Courrier</b> <b>23</b>	<b><u>M. Pierre Berquez</u></b> <b><u>Maire honoraire d'Agny</u></b>		
	215.	<p>Signale avoir suivi la longue évolution du contournement d'Agny, en qualité de maire d'Agny (1977-2011). Mentionne que le niveau de nuisance du centre du village nécessite de façon urgente sa réalisation. Signale que si ce projet proposé génère des nuisances, celles-ci sont sans commune mesure avec celles existantes, il semble que ce soit la meilleure réponse qui tiennent des contraintes qui sont :</p>	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 impacts sonores et la pollution de l'air qui interviennent actuellement, mais aussi de réduire l'insécurité routière.
	216.	<p><b>1. <u>Contraintes techniques</u> :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Franchissement de la ligne TGV qui rendrait inacceptable le coût pour le conseil général. Sans compter que cela poserait de nombreux problèmes avec le TGV Arras, aujourd'hui source de questionnement.</li> </ul>	
	217.	<p><b>2. <u>Environnemental</u> :</b></p> <p>Ne pas pénaliser le territoire agricole. Dimension devenue prioritaire pour les PLU intercommunautaires.</p>	
	218.	<p><b>3. <u>Urbanisation</u> :</b></p> <p>L'éloignement du contournement provoquerait à terme une urbanisation du sud d'Agny, remettant en cause sa volonté de préserver la ruralité.</p>	
	219.	<p><b>4. <u>Plan de circulation</u> :</b></p> <p>Dans le cadre du PLU intercommunautaire, cette voie de contournement doit répondre à un besoin d'Agny et de l'agglomération. L'étude des flux routiers a été réalisée par les techniciens du Conseil Général.</p>	
	220.	<p>Evoque une pétition qui se veut proposition, ne répond pas aux contraintes. Précise que les pétitionnaires avaient la possibilité de le rencontrer..... en tant que personne connaissant le mieux le problème. Rappelle qu'il avait demandé l'éloignement des habitations compatible avec les contraintes. Décrit dans les propositions une route passant sous le pont de la route de Bucquoy ! complètement inadaptée pour un passage de 10 000 véhicules / jour, et un pont ne correspondant pas aux normes pour une voie rapide.</p>	

	<b>221.</b>	Aborde le déplacement du rond point. Signifie que sa position va s'imposer lors de constitution du plan de circulation d'Agnny (besoins des agnynois et du commerce local.	Suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Le giratoire sera implanté sur l'actuelle RD60 près de l'ouvrage SNCF. De plus, l'accès à la rue des Genêts ne sera plus possible avec le nouveau tracé.
	<b>222.</b>	Mentionne que le rôle des élus est de défendre les habitants en fixant les orientations, en participant au cahier des charges, en échangeant, sans faire le travail des techniciens.	Pas de commentaire
	<b>223.</b>	Indique : <ul style="list-style-type: none"> <li>avoir rencontré les techniciens du Conseil Général, M. Duthoit y avait été convié.</li> <li>Etre, après avoir beaucoup échangé avec eux, convaincu qu'il n'y avait pas d'autre tracé au sud d'Agnny.</li> <li>La demande de la commune était de trouver le tracé le plus éloigné des habitations tout en respectant les obligations.</li> </ul>	Comme indiqué précédemment, le Département a décidé, au regard de toutes les remarques émises lors de l'enquête publique, d'éloigner le tracé du quartier des hauts d'Agnny afin de réduire d'avantage les impacts sonores et atmosphériques.
	<b>224.</b>	Remémore qu'en présence de M. Duthoit, avait négocié les contreparties en rapport au paysage et de protection du bruit. Dit que dans ces domaines il est encore possible de faire des avancées.	Effectivement, il est possible de faire des avancées, le Département a décidé d'éloigner encore le tracé des Hauts d'Agnny comme indiqué précédemment.
	<b>225.</b>	M. Berquez précise avoir demandé à M. Duthoit d'informer les Agnynois de sa rue (la plus impactée du projet).	
	<b>226.</b>	Rappelle que c'est bien lui qui a débloqué le projet, en obtenant de la CU d'Arras qu'elle reconnaisse Agny dans ses priorités. C'était un préalable à l'engagement du conseil général	
	<b>227.</b>	Conclut : Ne laissons pas passer cette opportunité d'en finir avec le calvaire des 132 maisons du centre du village par des problèmes qui ne résistent pas à la première analyse.	
	<b>M. Bailly à Agny.</b>		
<b>ab</b>	<b>228.</b>	Rappelle la procédure d'enquête publique, qui se déroule sur le territoire des communes d'Agnny, Dainville et Wailly les Arras, et la possibilité donnée au public de s'exprimer sur les registres d'enquête. Signale que les politiques et technocrates ont toujours le dernier mot. Evoque des exemples concrets qui témoignent de la véracité de ses propos : Notre Dame des Landes, Siens, et plus récemment Boyron ! Après cette allusion aux sites mentionnés- ci-dessus M. Claude Bailly indique : Copie littérale du texte Faudra-t-il qu'à Agny également les habitants s'engagent dans	

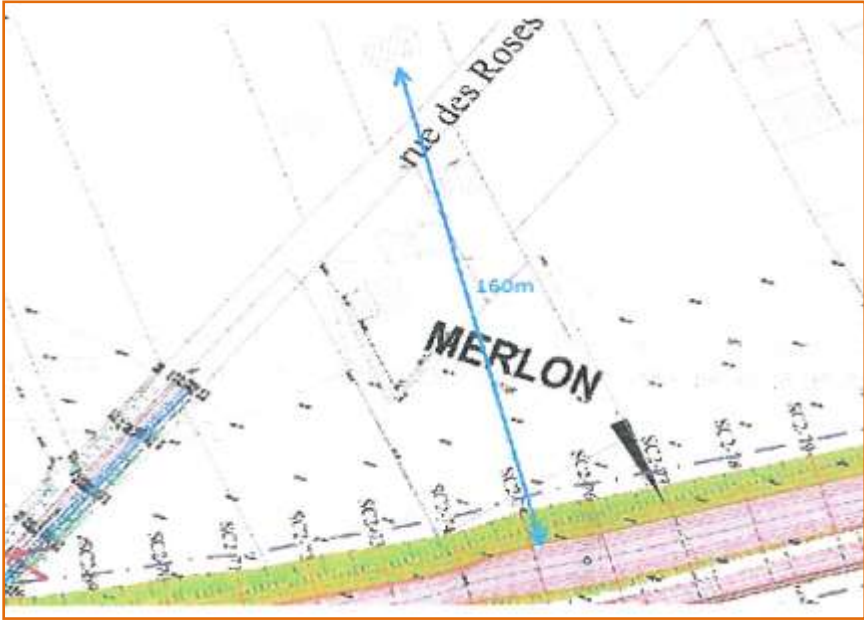
		<p>une occupation pacifique du CD 60 pour faire respecter la tranquillité de leur environnement.</p>	
<p>229.</p>		<p>Retrace l'historique  Se dit implicitement d'accord avec le Conseiller Général concernant l'occasion de saisir la manne financière qui est proposée.  Fait remarquer que chacun « tire la couverture à soit » au sein de la CUA.  M. Berquez lors de son premier mandat, a obtenu l'élargissement du pont qui enjambe le Crinchon (CD 60) favorisant soit disant le commerce local !  La ville d'Achicourt impose son contournement vers ses lotissements derrière la voie TGV et le passage sous un pont étroit.  Des feux tricolores sont installés à l'entrée d'Agy (rue de Pas-Axe Wailly / Achicourt) et d'un rond point pour la desserte d'Agy et Wailly.</p> <p>Cet embrouillamini nous a fait échapper à la rocade direct Dainville / Agy. On verra plus tard, cela n'est qu'une duperie.après les hésitations de la municipalité d'Agy, sur la suppression d'un passage à niveau, sur le CD 60 sortie d'Agy, un pont est construit au dessus de la voie ferrée, devenue voie TGV.</p> <p>Le transport des betteraviers traverse le centre d'Agy Signale qu'il siégeait au SESDRA, et défendait le contournement d'Arras de façon à éviter « l'effet de faubourisation », en préconisant une forme ouverte sur la campagne, au sud ouest d'Arras.</p> <p>Les plans de circulation de la périphérie d'Arras n'envisageaient pas un accroissement de la circulation (a pris référence sur la contribution de EELV Artois)</p> <p>M. Berquez et son compas réentoure Agy  Achicourt récidive avec la complicité de Dainville en transformant un chemin de ruralité en voie de zone industrielle. On s'étonne que des poids lourds puissent emprunter une voie aussi étroite dans la zone de Dainville et transformer cet axe en voie de contournement d'Arras et la prolonger dans le centre d'Agy.</p> <p>Dit que les riverains sont excédés, et Monsieur le Maire, sous pression des habitants fait du lobbying pour obtenir sa chère rocade, au grand dan de l'ancien maire de Saint Laurent</p>	<p>L'étude de mobilité globale au niveau de l'arrageois en partenariat Département du Pas de Calais et Communauté Urbaine d'Arras a justement permis de replacer les problématiques dans un contexte général, et de bâtir un scénario global, à long terme en tenant compte des évolutions planifiés notamment dans le SCOT. Dans ce scénario, la rocade sud est l'un des maillons importants, mais pas le seul. Il y a aussi le Plan de Déplacement Urbain de la CUA en cours d'élaboration, le doublement de la RN25 demandé insistance auprès de l'Etat (Etudes intégrées au prochain Contrat de Plan Etat-Région).</p>



		<p>Blangy, prioritaire pour la suppression du point noir du passage à niveau (Arras / Lille) et le détournement de l'entonnoir de Tilloy / St Laurent Blangy.</p>	
	<p><b>230.</b></p>	<p>Politique de développement immobilier sans aucun plan de circulation.</p> <p>Signale qu'hormis un rond point de prestige, très mal conçu : l'axe Raoul Briquet n'est pas infléchi, les véhicules ignorent facilement les axes des rues Philibert Cléret et F. Buisson qui desservent le village.</p> <p>Rappelle :</p> <p>la vente de terrains communaux qui s'ajoutent aux habitations existantes du CD 60 (rue E. Zola).</p> <p>La construction du lotissement des Hauts d'Agny, en bordure du CD 60 sans aucun ouvrage antibruit.</p> <p>Affirme que le cabinet médical, très fréquenté, est générateur de problèmes de stationnement le long de la CD 60(rue R. Briquet</p> <p>Tous ces problèmes s'accumulent pour faire de la circulation au centre d'Agny, un véritable enfer de dangers, de pollution, de bruit, surtout la nuit.</p> <p><b><u>Conclut</u> :</b></p>	<p>Cf réponse 229.</p>

		Voilà comment les élus de la CUA (Agy, Dainville, Achicourt) gèrent les problèmes de déplacement : un problème se crée, on le déplace, on verra plus tard.	
<b>231.</b>		Se dit de plus en plus dit confronté comme tout le monde aux nuisances d'une circulation automobile canalisées par d'autres, alors que les études n'envisageraient pas d'accroissement au sud d'Arras, Confronté à l'incurie des élus de ma commune pour envisager un plan de circulation, face à l'ignorance de la circulation betteravière dans des zones urbanisées, Se résout à accepter le contournement, et à l'instar des élus et technocrates, à déplacer le problème vers Wailly.	
<b>232.</b>		<u>Vous avez dit contournement ?</u> Est-ce une plaisanterie de mauvais goût ? Tracer sur le papier une diagonale qui s'éloigne du centre du village, pour se rapprocher d'un lotissement encore plus peuplé, des écoles et lieux sportifs.	
<b>233.</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>De prévoir un rond point, près des habitations, pour distribuer une partie de ce flux dans la commune (route de Bucquoy / rue des Genêts).</li> </ul>	<p>Suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p> <p>De plus, il est à noter que dans le cadre de ces études de nouveau tracé, a été retenu l'idée de ne pas créer d'accès depuis la future rocade à la Rue des Genêts.</p>
<b>234.</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Concentrer des flux supplémentaires sur un pont qui n'a pas été prévu pour le recevoir.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'ouvrage sur la voie SNCF permet le passage des flux futurs de la rocade sud.</li> </ul>
<b>235.</b>		Propose de rejoindre la route de Bucquoy (Pont des maisons blanches), Il suffit de suivre les chemins ruraux, le long de la station d'épuration de Wailly.	Faire passer la rocade sous les ouvrages SNCF n'est pas envisageable car leur gabarit n'est pas suffisant (4.06m alors que 4.85m nécessaires)

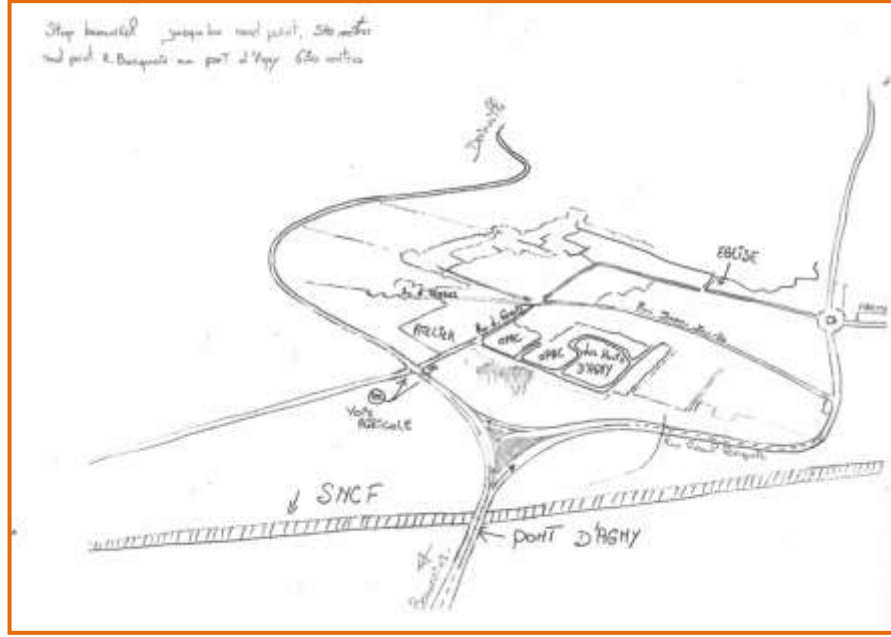
	<p>236.</p> <p>Mentionne que : les beaux esprits technocrates et élus, mettront en avant la vétusté du pont des maisons blanches et sa construction arrondie.</p> <p>Rappelle que des centaines de camions betteraviers se croisent sous cette nef depuis des lustres, ce point de passage est obligé pour se rendre à la sucrerie de Boiry.</p> <p>Son accès avait été reprofilé (cf. piste auto école Poiteau) pour un passage plus aisé.</p> <p>Signifie qu'un rond point de distribution dans la courbe ralentirait le flux, et l'interdiction de se diriger vers Agny par le ch. du buisson / rue des Genêts et éviterait un accès inutiles de voitures vers le centre d'Agny.</p>	<p>Cf réponse à la remarque 235</p>
	<p>237.</p> <p><b><u>Préserver l'environnement et le cadre vie</u></b></p> <p>Mentionne que le Crinchon sera une quatrième fois enjambé, et fractionnera la continuité « Trame verte et bleue » et le parcours appelé "Santé" fréquenté par plusieurs activités, qui évoluaient en évitant les gaz d'échappement et dangers de la circulation.</p>	<p>Le Crinchon et le chemin de randonnée attenants ne seront pas interrompus puisqu'il est prévu de faire passer la future rocade au-dessus (Passage supérieur). L'ouverture de cet ouvrage d'art (24m) sera largement suffisante pour permettre le maintien de la ripisylve et le maintien du chemin de randonnée</p>
	<p>238.</p> <p>Evoque le risque d'altération de la qualité des eaux du Crinchon.</p> <p>Demande d'être vigilant, tout autant que pour le cheminement du cours d'eau et éviter l'aspect canalisation, même si les agriculteurs confondent souvent plaines du Dakota ou de la Beauce, en polluant sans vergogne par des techniques culturales peu respectueuses de cette vallée (donne les exemples : pommes de terre avec au minimum 20 traitements, et les céréales gourmandes en produits phytosanitaires...</p> <p><b><u>Questionne</u></b> : ces agriculteurs sont ils plus importants que les habitants d'Agny pour donner leurs avis sur le contournement, de ce qu'ils nomment "leur outil de production" en oubliant que c'est également un cadre de vie pour environ 2000 habitants ?</p>	<p>La qualité des eaux du Crinchon ne sera pas altérée, un bassin de décantation sera mis en place permettant un abattement conséquent des polluants des eaux de plateforme routière avant rejet dans le milieu naturel. De plus, ce bassin de décantation, comme les autres bassins routiers du projet, permettra de gérer les pollutions accidentelles grâce à un système de vannes.</p> <p>Une étude architecturale sera réalisée dans le but d'intégrer au mieux cet ouvrage d'art dans son environnement. Une étude d'aménagement paysager sera réalisée dans le même but, c'est à dire d'une intégration parfaite de l'ouvrage, des remblais et ce grâce à la mise en place de plantations avec des essences locales.</p> <p>Pas de commentaire sur l'aspect des traitements des cultures</p> <p>Les agriculteurs sont considérés comme parties prenantes au projet au même titre que les riverains.</p>
	<p>239.</p> <p>Souhaite la plantation de talus avec bosquet en raison de la pollution visuelle du bassin versant que ce soit du côté de Wailly et plus encore vers Agny.</p>	<p>Une étude paysagère permettra de définir au mieux les plantations à mettre en place afin de limiter au maximum l'impact visuel de la rocade sud.</p>
	<p>240.</p> <p>Sur ce versant, souhaite traiter la voie en fossé, car du cours d'eau, à 60 m au dessus du niveau de la mer, la progression jusqu'au point géodésique d'Agny (90 m à la pointe de Blainville / chemin de Ficheux), est de 30 m de dénivelé.</p> <p>Cela diminuerait également les nuisances sonores portées par les vents dominants.</p>	<p>Traiter la voie en fossé, c'est-à-dire la mettre en déblai n'est pas envisageable sur tout l'itinéraire, il existe des points de passage obligatoires comme par exemple les ouvrages hydrauliques permettant le rétablissement des eaux de bassins versants naturels, qui obligent à mettre le projet en remblais au moins à leur endroit.</p>

	241.	Signale que depuis la création de la voie Achicourt / ZI de Dainville, le bruit de la circulation automobile rythme la vie des habitants dont ceux de la rue du Crinchon.	Pas de commentaire
	242.	Relate son périple électif au sein de la commune d'Agnay, Evoque ses activités de marche Espère que ses conseils et son expérience seront des éléments qui permettront aux décideurs de soulager les nouveaux et anciens résidents d'une nuisance imposée.	Pas de commentaire
<p><b>Reg. Agny</b></p> <p><b>Courrier</b></p> <p><b>25</b></p>	<b>M. Mme Bayeuil-Lecrivain 16 bis rue des Roses à Agny.</b>		
	243.	<p>Résidents depuis dix ans à Agny, déclare que le projet de rocade, surtout son tracé, hypothèque l'avenir pour les raisons suivantes :</p> <p><b>Nuisances sonores:</b></p> <p>Indiquent se situer à 170 m de la route et 150m du merlon, le bruit passant de 45 dB à 60 dB, en raison des vents (sud / sud-est).</p>  <p>Le plan de situation illustre la configuration géographique. Une rue, la 'rue des Roses', est représentée par une ligne bleue avec une flèche. À l'ouest de cette rue se trouve un 'MERLON' (écran antibruit) représenté par une zone hachurée. Une ligne bleue indique une distance de 150m entre la rue des Roses et le merlon. Le terrain est coloré en vert et rose, et des parcelles sont délimitées par des lignes grises.</p>	<p>Suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p> <p>A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.</p> <p>Les niveaux sonores attendus dans la rue des Roses dans la partie la plus proche de la future rocade seraient de 49.4dB(A) eu RdC et de 50.9dB(A) à R+1*</p>
	244.	<p><b>Nuisances olfactives :</b></p> <p>Les odeurs de gaz d'échappement seraient portées par les vents dominants, jusque sous nos fenêtres.</p>	Les nuisances olfactives n'auront pas d'effet à cette distance.

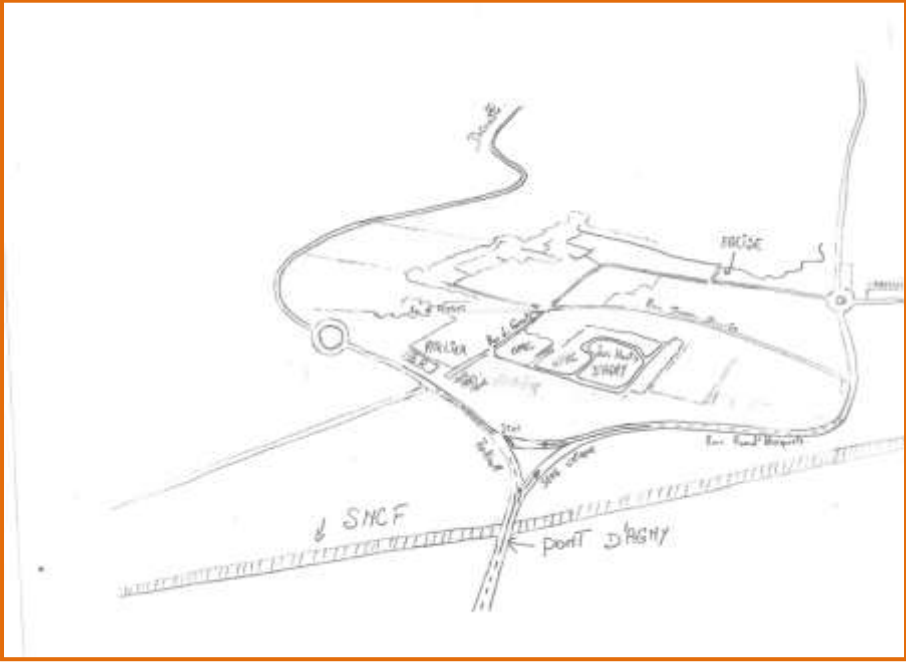

	245.	<p><b><u>Dévalorisation de l'immobilier.</u></b></p> <p>Questionne : quelle famille souhaiterait :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• investir dans une résidence à proximité d'une rocade ?</li> <li>• déposer ses enfants à l'école sous les vents dominants d'une rocade ?</li> </ul> <p>Estiment la dévalorisation de leur bien à 25%. Qui compensera cette perte ?</p> <p>L'expropriation des terres agricoles fera l'objet d'une indemnisation. y a-t-il une indemnisation prévue pour la perte de capital immobilier ?</p> <p>Indiquent que le remboursement de son habitation sera supérieur à la valeur du bien financé.</p>	<p>Aucune étude ne permet de dire que la proximité d'un bien d'une infrastructure amène une dépréciation de la valeur de ce bien.</p> <p>Pour obtenir un préjudice matériel résultant de la proximité de la future RD 60 (qu'il soit en termes de dépréciation, esthétique ou visuel), le propriétaire riverain qui n'a pas la qualité d'exproprié devrait justifier d'un trouble qui doit être anormalement grave et spécial pour pouvoir être indemnisé, au titre de la théorie des dommages de travaux publics. En l'espèce, l'éloignement de la route de plus de 100 m par rapport au tracé initial ne constitue pas un trouble d'une particulière gravité pour pouvoir être indemnisable. De plus, des aménagements (Murs antibruit, merlons de terre, aménagements paysagers) sont prévus afin de réduire l'impact sur l'environnement de la rocade, ce qui réduit d'autant le préjudice. Aucune indemnisation n'est donc prévue.</p>
	246.	<p>Sont conscients que l'intérêt collectif prime sur les intérêts individuels.</p> <p>Expriment un sentiment d'amertume devant le peu de considération de la collectivité</p> <p>Constata que le projet a été rédigé sans consultation, avec un manque de transparence.</p>	<p>Plusieurs réunions de présentation et de travail ont eu lieu avec les élus locaux depuis le lancement des études, une réunion de présentation est intervenue au lancement de l'enquête publique. Il y a donc bien eu une concertation qui d'ailleurs ne s'arrêtera pas là puisque dans le cadre de la mise en place du plan de circulation d'Aigny des réunions de travail interviendront avec la commune, dans le cadre des études paysagères, les communes seront consultées.</p> <p>Cependant, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p>
	247.	<p>Considèrent que le projet ne fait que déplacer le problème sans le régler.</p> <p>Fait référence à EELV du groupe local Artois qui indique les incohérences du projet (études bâclées, hypothèses de trafic tronquées...).</p>	
	248.	<p>Font référence à la volonté du CG d'éviter d'édifier un ouvrage d'art sur la voie TGV, Arras – Paris. Liaison régulièrement remise en cause.</p> <p>Dans l'hypothèse de suppression de cette ligne. Peut-on engager 22 millions d'euros pour un projet d'une durée de 30 ans sur des hypothèses à court terme ?</p>	<p>Aucune décision sur la suppression de cette ligne n'est connue à ce jour.</p>

	<b>249.</b>	Rappellent être citoyens et contribuables. Les élus doivent respect et transparence. Se disent sacrifiés sur l'autel de l'intérêt collectif et condamnés en plus du règlement des contributions, à subir : • un déclassement de son logement.	Aucune étude ne permet de dire que la proximité d'un bien d'une infrastructure amène une dépréciation de la valeur de ce bien.
	<b>250.</b>	• une dévalorisation du cadre de vie.	Le projet rocade sud aura globalement un impact positif sur la commune d'Agny : • Réduction des impacts sonores et atmosphériques dans le centre d'Agny, • Amélioration de la sécurité routière dans le centre d'Agny, • Possibilité de réappropriation de la voirie dans le centre d'Agny notamment pour l'accès aux commerces et aux modes doux. Le Département, par rapport aux remarques formulées, a décidé d'éloigner le projet par rapport à ce qu'il était initialement (environ 120 mètres) afin de réduire d'avantage les impacts sonores et atmosphériques. Le Département a également décidé de renforcer les protections acoustiques (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias. • L'aménagement routier, dans son ensemble (bassins, dispositifs de protection phonique...) fera objet de mesures d'intégration paysagère.
	<b>251.</b>	• l'ignorance de la santé des enfants.	• Une étude sur la pollution atmosphérique a été menée et intégrée dans l'étude d'impact selon la circulaire du 25 février 2005. Cependant suite aux remarques émises lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé afin de réduire d'avantage les impacts sonores et atmosphériques. Le Département a également décidé de mener de nouvelles études de pollutions atmosphériques plus détaillée, des mesures in situ seront réalisées (les établissements recevant des personnes sensibles seront pris en compte dans les mesures à venir comme le groupe scolaire d'Agny notamment).
	<b>252.</b>	Précisent qu'il serait judicieux pour les élus de ne plus nous considérer comme des citoyens de seconde zone, prêt à croire des arguments infondés	Les citoyens qu'ils soient riverains, agriculteurs, usagers de la route, randonneurs, cyclistes ont été considérés dans le cadre de l'étude d'impact, c'est une obligation qu'a le maître d'ouvrage de considérer l'ensemble des enjeux du territoire sur lequel le projet considéré aura un impact.
<b><u>Observations orales permanences Agny.</u></b>			
<b><u>Agny</u></b> <b><u>Orale</u></b> <b><u>1</u></b>	<b><u>M. L Pruvost, 68 rue de Verdun à Agny.</u></b>		
	<b>253.</b>	• Déploire que ses deux champs soient coupés en deux parties, il ne pourra plus chasser • Opposé au projet actuel, demande de modifier le tracé, vers la route de Bucquoy <a href="#">A réitéré ces observations orales le 23 janvier 2015</a>	• Dans le cadre des commissions communales d'aménagement foncier, le choix d'un aménagement foncier et le type (avec ou sans inclusion d'emprise) sera fait, une nouvelle répartition des terres pourra être fait si le choix de l'aménagement foncier est fait.
<b><u>Agny</u></b> <b><u>Orale</u></b> <b><u>2</u></b>	<b><u>M. Joël Bonel, 19 rue J Jaurès à Agny.</u></b>		
	<b>254.</b>	Propose le raccordement route de Bucquoy.	Le raccordement à la route de Bucquoy n'est pas envisageable car les ouvrages SNCF ont un gabarit insuffisant (4.06m actuellement alors que 4.85m nécessaires pour la rocade).

<b>Agny</b> <b>Orale</b> <b>3</b>	<b>M. B. Brouez, 24 rue des Genêts, à Agny.</b>		
	<b>255.</b>	la rocade est trop proche des habitations et demande que le tracé longe le terrain de football.	Suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.
	<b>256.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Signale une rue des genets très bruyante en raison des poids lourds.</li> <li>• S'interroge si les poids lourds passeront toujours rue des Genets lorsque la rocade sera réalisée.</li> <li>• Souhaite que la circulation des poids lourds soit interdite rue des Genêts et rues avoisinantes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'objectif de la réalisation de la rocade sud est de sortir le trafic de transit du centre d'Agny, c'est-à-dire sortir notamment en grande partie des poids lourds d'Agny. Un plan de circulation devra être également mis en œuvre dans Agny afin de limiter, restreindre les circulations sur certains d'Agny et notamment les poids lourds. L'interdiction des poids lourds pourrait être envisagée par la commune dans le cadre de la mise en place de ce plan de circulation.</li> </ul>
<b>Agny</b> <b>Orale</b> <b>4</b>	<b>M. Herman, 17 rue des Saules à Agny.</b>		
	<b>257.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Demande que le raccordement se fasse route de Bucquoy.</li> </ul>	Le raccordement à la route de Bucquoy n'est pas envisageable car les ouvrages SNCF ont un gabarit insuffisant (4.06m actuellement alors que 4.85m nécessaires pour la rocade).
	<b>258.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Souhaite que la rocade soit plus enterrée avec des murs antibruit.</li> </ul>	<p>Mettre en déblai la voie n'est pas envisageable sur tout l'itinéraire, il existe des points de passage obligatoires comme par exemple les ouvrages hydrauliques permettant le rétablissement des eaux de bassins versants naturels, qui obligent à mettre le projet en remblais au moins à leur endroit.</p> <p>Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p> <p>Concernant les impacts sonores, par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire.</p> <p>A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusqu'à la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.</p>
<b>Agny</b> <b>Orale</b> <b>5</b>	<b>M. JM Chauchois, 18 rue des Roses à Agny.</b>		
	<b>259.</b>	<p>Demande que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le merlon soit prolongé 150 m au-delà de la rue des Roses dans le sens Agny-Dainville.</li> <li>• Le mur anti-bruit fasse 3,00 m au lieu de 1,50m.</li> <li>• La rocade soit plus enterrée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les merlons antibruit présentés permettent de ne pas dépasser le seuil des 60dB(A), il est possible de les prolonger.</li> <li>• Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</li> </ul> <p>Concernant les impacts sonores, par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire.</p> <p>A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusqu'à la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.</p>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>Enterrer la rocade sera possible mais à la marge, des points de passage altimétriques sont imposés par les ouvrages de rétablissement hydrauliques des eaux de bassins versants naturels qui obligent à mettre certaines parties de la rocade en remblai.</li> </ul>
<b>Agny</b>	<b>M. Fontaine, 3 rue des Meuniers à Agny</b>		
<b>Orale</b> <b>6</b>	<b>260.</b>	Se dit préoccupé par la dévaluation de son bien.	Aucune étude ne montre qu'un bien peut être déprécié de par sa proximité d'une infrastructure routière.
<b>Schémas isolés</b>			
		Lors de la clôture d'enquête et de l'inventaire des pièces annexées, trois documents représentant des schémas, non référencés à un ou des courriers, ont été recensés ces documents font état de propositions de modification de tracé. Documents pris en compte et insérés au contenu des observations.	
	<b>261.</b>		<p>La proposition d'un aménagement de carrefour proche de l'ouvrage d'art franchissant la voie ferrée permet l'éloignement du tracé et c'est une idée à retenir. Cependant, cette proposition présente les inconvénients suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- elle ne respecte pas les conditions de sécurité (visibilité),</li> <li>- elle va engendrer le danger d'un « STOP » dans une courbe et des difficultés d'insertion,</li> <li>- elle présente un cheminement « compliqué » en direction de Beaurains, avec un demi-tour au niveau du giratoire</li> </ul>



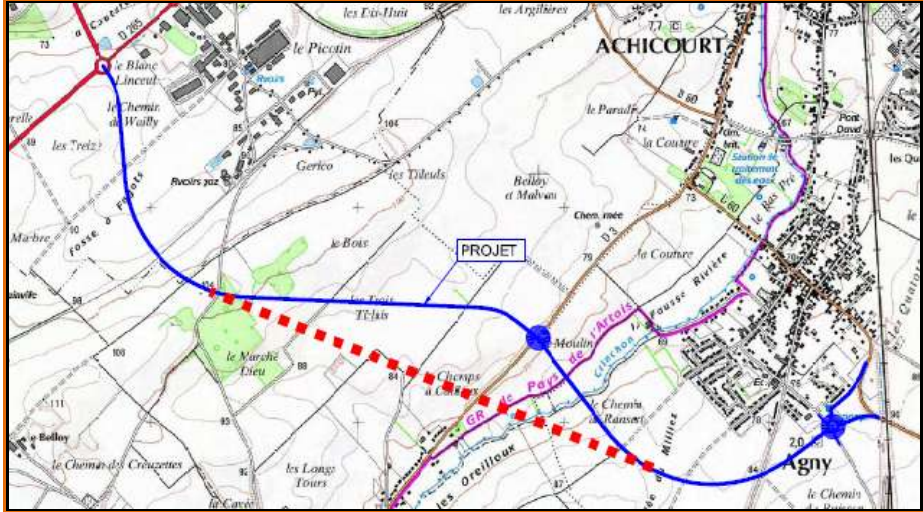
	262.		<p>La proposition d'un aménagement de carrefour proche de l'ouvrage d'art franchissant la voie ferrée permet l'éloignement du tracé et c'est également une idée à retenir. Cependant, cette proposition présente les inconvénients suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- elle ne respecte pas les conditions de sécurité (visibilité),</li> <li>- elle va engendrer le danger d'un « STOP » dans une courbe et des difficultés d'insertion,</li> <li>- elle présente un cheminement « compliqué » en direction de Beaurains, avec un demi-tour au niveau du giratoire</li> </ul>
	263.		<p>La proposition d'un aménagement de carrefour proche de l'ouvrage d'art franchissant la voie ferrée permet l'éloignement du tracé et c'est également une idée à retenir. Cependant, cette proposition présente les inconvénients suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- elle ne respecte pas les conditions de sécurité (visibilité),</li> <li>- elle va engendrer le danger d'un « STOP » dans une courbe et des difficultés d'insertion,</li> <li>- elle présente un cheminement « compliqué » en direction de Beaurains, avec un demi-tour au niveau du giratoire</li> </ul>

<b>Registre Commune d'Achicourt.</b>		
	<b>Observation anonyme.</b>	
<b>Achicourt</b> <b>Contribution</b> <b>1</b>	<p>264. Favorable au projet Subit le passage de PL de gros tonnages, qui circulent à vitesse élevée, et engendre des nuisances (vibration maison). Evoque l'insécurité routière.</p>	<p>L'un des objectifs de ce projet est bien de sortir du centre d'Aigny une grande partie de la circulation PL et VL afin de réduire largement les impacts sonores et la pollution de l'air qui interviennent actuellement.</p>

<p><b>Achicourt</b></p> <p><b>Contribution</b></p> <p><b><u>2</u></b></p>	<p><b><u>M. D. Billon, 1 rue Marc Lanvin à Achicourt.</u></b></p>		
	<p><b>265.</b></p>	<p>Favorable au projet par rapport au contexte financier actuel et à venir.</p> <p>Signale l'intensité grandissante de la circulation sur la D60 (Achicourt – Agny)</p>	<p>L'un des objectifs de ce projet est bien de sortir du centre d'Agny une grande partie de la circulation PL et VL af.in de réduire largement les impacts sonores et la pollution de l'air qui interviennent actuellement.</p>
<p><b>Achicourt</b></p> <p><b>Contribution</b></p> <p><b><u>3</u></b></p>	<p><b><u>Mme Léa Lesniewski, 50 rue du Belloy à Achicourt</u></b></p> <p><b><u>Médecin Généraliste.</u></b></p>		
	<p><b>266.</b></p>	<p>Fait part de ses inquiétudes :</p> <p>La proximité (250m) de l'école d'Agny, exposant les enfants (population sensible) aux émissions de particules fines et autres polluants liés au trafic routier.</p> <p>Met en exergue les vents dominants qui sont Sud Ouest.</p>	<p>L'étude Air montre que les niveaux de polluants au regard de l'évolution de trafic à moyen et long terme seront inférieurs aux seuils réglementaires.</p> <p>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. Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et, par rapport à ce nouveau tracé, de réaliser dans la commune d'Agny une étude plus précise de pollution (étude de niveau 2) 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 qui se situe désormais à environ 400 mètres du nouveau tracé. La crèche, cantine et le complexe sportif se situent également à cette distance de la future rocade. De même, quatre logements dans lesquels résident des personnes âgées (situés à 800 mètres du projet) seront considérés dans cette étude.</p>
	<p><b>267.</b></p>	<p>L'enquête de mobilité ne conclut pas clairement à la nécessité de réaliser la rocade.</p> <p>Considère plutôt qu'au vue de la taille appropriée la CUA doit mettre en place un PDU, alternatif à la voiture, afin de remplir les objectifs de réduction des gaz à effets de serre.</p>	<p>L'enquête de mobilité conclut au contraire et de façon globale qu'un certain nombre d'aménagements routiers sont à réaliser (dont la rocade sud) et qu'un PDU est à mettre en œuvre sur l'arrageois afin de répondre aux problématiques de réduction de présence de la voiture dans les zones urbaines.</p>
	<p><b>268.</b></p>	<p>Le projet ne fait que déplacer le problème : à la place des habitants du centre d'Agny, seront embêtés les habitants du sud, de l'ouest et d'une partie d'Achicourt / Wailly.</p>	<p>Les nuisances sonores et de pollution atmosphériques au niveau de la rocade seront sans communes mesures (et bien deçà des seuils réglementaires) avec celle que subissent actuellement les habitants du centre d'Agny pour qui l'effet sera plus que positif. Les niveaux sonores sur les autres communes qu'Agny sont bien en deçà des seuils réglementaires.</p> <p>Suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Concernant la pollution atmosphérique, au vue des inquiétudes exprimées, le Département s'engage à réaliser dans la commune d'Agny une étude plus précise de pollution.</p> <p>Concernant les impacts sonores, par rapport à ce nouveau tracé, le Département</p>

			s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire.
	<b>269.</b>	A l'heure où l'argent public est précieux, pourquoi ne pas commencer par réaménager le centre ville d'Agnny afin de rendre impropre à la circulation des camions. 20 millions d'€ pour déplacer un problème sans le résoudre, cela semble beaucoup en période de restriction budgétaire	Pour sortir la circulation poids lourd, il faut avoir une solution alternative qui n'existe pas à l'heure actuelle, seule la réalisation d'une rocade pourrait offrir cette alternative.
	<b>270.</b>	Le plan climat énergie territoriale de la CUA prévoit de ne pas artificialiser plus de 20 ha /an. Avec le projet qui prévoit d'artificialiser 24 ha, nous sommes au dessus des objectifs.	L'artificialisation représente moins de 10 Ha (15m de profil en travers : chaussée ou fossés en béton, cela donne un projet qui fait 69 000m <sup>2</sup> et si on ajoute la surface des bassins de rétention, cela fait moins de 10 Ha de surface imperméabilisée) Le projet n'est pas contraire aux objectifs du plan climat énergie CUA.
<b><u>Km, soit Courrier annexé au registre d'Achicourt.</u></b>			
<b><u>Achicourt</u></b> <b><u>Courrier</u></b> <b><u>1</u></b>	<b><u>M. André Dubuisson 98 rue Marc Lanvin, 62217 Achicourt.</u></b>		
	<b>271.</b>	Rappelle l'objectif du projet : diminution des nuisances et risques d'accidents dus au transit important de véhicules (9000 dont 10% de PL) qui rejoignent la RN 25 à à Dainville à partir de la RD919 à Beaurains et vice versa, notamment pendant la campagne betteravière (camions vides ou chargés de 40 tonnes de betteraves de fin septembre à fin décembre voire début janvier).  Cet itinéraire oblige les véhicules à emprunter un tronçon d'environ quatre cents mètres de la RD3, situé entre le carrefour Flahaut et le carrefour rue des Maraîchers/rue Pasteur à Achicourt, qui relie la section de la RD60 située sur Agny à celle située sur Achicourt. L'axe de chaussée de ce tronçon de la RD3 présente la particularité de constituer la limite territoriale entre la commune d'Agnny (sur laquelle la voie est dénommée Rue de Pas) et la commune d'Achicourt (sur laquelle la voie est dénommée Rue Marc Lanvin).  Les riverains de la RD3 sont en conséquence astreints aux mêmes nuisances et encourent les mêmes risques que les habitants du centre-ville d'Agnny, étant ici précisés que la vitesse des véhicules est souvent supérieure à celle autorisée.	L'un des objectifs de ce projet est bien de sortir du centre d'Agnny une grande partie de la circulation PL et VL afin de réduire largement les impacts sonores et la pollution de l'air qui interviennent actuellement. Cela participera également à la réduction de l'insécurité routière du centre d'Agnny.
	<b>272.</b>	L'examen du dossier montre un accroissement de la densité du trafic à l'horizon 2030, ainsi que la nécessité d'améliorer les conditions de circulation Nord-Sud et Est-Ouest de l'agglomération arrageoise. Eu égard aux éléments ci-dessus, je demande avec insistance la réalisation dans les meilleurs délais du projet de Rocade Sud d'Arras retenu en 1998 au Schéma Directeur de la Région d'Arras approuvé en 2000, qui a fait l'objet d'une étude globale de mobilité menée par le Département et la Communauté Urbaine d'Arras en 2011/2012 et qui est soumis à l'enquête.	

**Observation(s) orale(s) permanences Achicourt.**

		<b>M. R. Legrand, 22 bis rue E Dollet, 62217 Achicourt.</b>		
<b>Achicourt</b>	<b>Orale</b> <b>1</b>	<b>273.</b>	<p>Propriétaire, demande pourquoi le tracé comporte des courbes et propose une liaison directe (voir schéma) tracé pointillé rouge)</p> 	<p>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.</p> <p>Le tracé proposé est difficilement envisageable car il induirait des nuisances supplémentaires sur la commune de la commune de Wailly.</p> <p>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.</p>

**Registre Commune de Dainville.**

		<b>Habitants 43 rue de Pas à Agny.</b>		
<b>Dainville</b>	<b>Contribution</b> <b>1</b>	<b>274.</b>	<p>Signalent résider sur un lieu très fréquenté par les camions et sont favorables au projet de rocade sud d'Arras, en raison des nuisances subies (bruit – odeurs – danger – vitesse).</p>	<p>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 impacts sonores et la pollution de l'air qui interviennent actuellement. Cela participera également à la réduction de l'insécurité routière du centre d'Agny.</p>
		<b>275.</b>	<p>Rappelle le principal objectif de la rocade sud d'Arras : délester la commune d'Agny du trafic routier de transit correspondant à la circulation de véhicules particulières (déplacements pendulaires domicile travail) et poids lourds (transport de marchandises). Souligne que dans le dossier est fait référence au SRCAE, dans le quel est prévu la limitation de l'usage de la voiture, en promouvant de nouvelles pratiques de mobilité et favoriser les alternatives au transport routier.</p> <p>Pourquoi localement les orientations prévues ont-elles ou sont-</p>	<p>Effectivement, la rocade sud permettra à moyen terme de délester le centre d'Agny du trafic de transit.</p> <p>Il est à noter que l'offre de solutions alternatives qui permettrait de diminuer la présence de la voiture dans les centres urbains dans l'arrageois est encore insuffisante. En complément, une augmentation de l'offre de transports en commun et la mise en œuvre du PDU dans l'arrageois, la rocade sud permettra assez rapidement à régler ce problème de trafic de transit.</p> <p>Il s'agit d'une réflexion globale (étude de mobilité) qui vise bien à limiter l'usage de la voiture en centre-ville, mais qui se veut réaliste pour les liaisons de transit et</p>

	elles si peu mises en œuvre ?	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,...).
276.	L'offre de transports collectif (communes périphériques vers centre Arras ou entre les communes périphériques), qui pourrait diminuer la circulation des véhicules particuliers, reste insuffisante.	
277.	Pourquoi de façon générale la loi Grenelle concernant la mise en place d'une taxe PL, qui aurait réduit le trafic routier de marchandises, n'est-elle pas appliquée ?	La mise en œuvre de l'écotaxe ne dépend pas des prérogatives du Département du Pas de Calais, mais de l'Etat.
278.	<p>Signale que le projet comporte des incidences négatives :</p> <p><b><u>Une rocade de plus : coupure d'espace en plus.</u></b></p> <p>La fragmentation des espaces (naturelles et agricoles) est reconnue comme préjudiciable à la biodiversité (cf. Environnement Nord Pas de Calais DREAL Nord Pas de Calais 213) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• forme des barrières infranchissable pour les espèces terrestres, risque de collision et écrasement.</li> <li>• Isole et réduit les aires vitales,</li> <li>• Diminue les brassages génétiques et les appauvrit.</li> </ul> <p>Reconnait que des précautions sont prises pour la traversée du Crinchon, cela créerait une coupure supplémentaire dans une région très fragmentée par les voies de communications.</p> <p>Demande de ne pas en rajouter. La faune sauvage a été déjà suffisamment appauvrie dans ce secteur.</p>	<p>Celles-ci sont compensées par des rétablissements :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-au niveau du Crinchon</li> <li>-un ouvrage de rétablissement de la véloroute de la mémoire,</li> <li>-un ouvrage de rétablissement de la voie communale au niveau du bois de Wailly, qui permettra une continuité au niveau de ce bois.</li> </ul>
279.	<p><b><u>Emprise sur les terres agricoles :</u></b></p> <p>Indique que le projet consommerait 24 ha de terres agricoles, auxquelles pourraient s'ajouter celles sacrifiées pour l'étalement urbain engendré par la rocade.</p>	La limitation de l'étalement urbain est du ressort des communes et agglomérations, et du PLUi de la CUA en cours d'élaboration, qui tiendra compte du projet de Rocade Sud, et des orientations du Grenelle de l'environnement qui vise à favoriser la densification urbaine, cependant si une voirie permet un accès direct d'un secteur au réseau structurant nécessairement cela induit une demande de construction à proximité de cette voirie, il revient donc à la collectivité en relation avec le maître d'ouvrage de la voirie de limiter les accès les plus directs possibles à cette infrastructure pour la rendre la moins attractive possible. Dans le cas du projet de rocade, les points d'échange ont été vus en concertation avec les communes.
280.	<p><b><u>Bois amputé.</u></b></p> <p>Signale que le bois de Wailly (refuge pour la faune sauvage) serait amputé de 0,8 ha, dans un secteur dont le boisement est particulièrement faible.</p> <p>Rappelle la compensation liée à la destruction de zone boisée, avec un ratio de 4 pour 1 (3,2 ha pour 0,8ha dans ce projet).</p> <p>Indique les 3,2 ha de reboisement sont prévus sur des parcelles limitrophes au bois, par des exploitants agricoles volontaires.</p> <p>Dans le dossier il n'est pas fait mention, que des volontaires se soient fait connaître.</p>	<p>Cela fait partie de la procédure d'autorisation de défrichement délivrée par l'Etat.</p> <p>Avoir de pouvoir réaliser le déboisement, le maître d'ouvrage devra avoir pris l'engagement de conventionner avec des organismes ou des particuliers pour la mise à disposition de parcelles à reboiser. Sans ce préalable, l'Etat ne donnera pas l'autorisation de défrichement. C'est dans ce cadre que seront proposés et soumis à avis de la DDTM des parcelles susceptibles d'être reboisées.</p> <p>A titre d'exemple, pour la déviation de Saint-Pol sur Ternoise, l'objectif était de recréer 14Ha, le Département a proposé à la DDTM de retenir ces 14 Ha parmi des terrains qui représentaient 28Ha. Le Département s'engage à respecter cet objectif de 3.2 ha de reboisement.</p>

	281.	<p><b><u>Rocade et pollution</u></b></p> <p>Note qu'il est difficile d'anticiper avec certitude l'évolution du trafic à long terme (en raison du coût de l'énergie), et évoque deux hypothèses.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Le carburant devient trop couteux, le trafic baisse, La rocade devient inutile Dépense d'argent, consommation de matériaux et d'énergie en vain. Pollution inutile lors du chantier.</li> <li>2. Un trafic intense persiste. Si la rocade est construite, les polluants issus de la circulation se concentreront moins sur le centre d'Agny, et seront transférés ailleurs.</li> </ol> <p>Signifie qu'une route supplémentaire stimule le trafic, donc les pollutions. La rocade contribuerait à l'augmentation du dérèglement climatique (gaz à effet de serre). Mentionne que la France va accueillir la conférence internationale Climat 2015. Il y a incohérence.</p>	<p>Même si l'évolution du trafic a tendance à stagner, il n'en reste pas moins que le trafic traversant Agny reste important et donc qu'il mérite d'être déplacé sur une rocade à l'extérieur du centre de la commune.</p> <p>Les polluants seront transférés en dehors du centre d'Agny, ils seront reportés dans une zone bien plus ouverte que le centre d'Agny ce qui permettra une dispersion des polluants en milieu ouvert, et un risque fortement diminué pour la population qui subit actuellement ces nuisances.</p> <p>La rocade sud recueillera le trafic de transit qui passe actuellement dans Agny. Cet aménagement routier permettra simplement de reporter du trafic pour supprimer des nuisances en agglomération et permettre une oxygénation de celle-ci, et donc ne générera pas d'augmentation globale de trafic en France.</p>
	282.	<p><b><u>Coût financier</u></b></p> <p>19 000 000 d'euros prévus En raison des déficits publics, pense que cette somme pourrait être consacrée à l'amélioration des transports collectifs, ou l'entretien des canaux.</p>	<p>Dans le secteur arrageois, la politique de développement des transports en commun et de l'entretien des canaux n'est pas du ressort du Département du Pas de Calais. Le Département a pour mission de développer quand cela est nécessaire le réseau routier départemental. Les études de mobilité ont montré que la rocade sud participerait à la réduction du trafic en centre urbain.</p> <p>Pour ce qui concerne les transports en commun, le Département n'a compétence que sur les transports scolaires et les transports interurbains en dehors des secteurs où existe une AOTu (Autorité Organisatrice de Transport urbain), qui sur l'Arrageois est la CUA.</p> <p>Dépenser 19M€ pour sortir les nuisances sonores, les pollutions atmosphériques et améliorer la sécurité routière dans le centre d'Agny et pour les usagers de la rocade (avec des équipements de sécurité...) a été jugée comme un investissement raisonnable par l'assemblée départementale. Pour mémoire, le budget prévisionnel consacré par le Département aux transports collectifs est en 2015 de 69M€.</p>

	283.	<p><b>Conclusion :</b></p> <p>Fait référence : aux études, rapports colloques officiels constatant notamment dans notre région :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La diminution des terres agricoles ;</li> <li>• Le déclin de la biodiversité ;</li> <li>• Les conséquences de la pollution ;</li> </ul> <p>Tire la conclusion suivante :</p> <p>Si la rocade devait être réalisée elle s'ajouterait pour contribuer</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• au grignotage des terres agricoles ;</li> <li>• aux atteintes à la biodiversité ;</li> <li>• aux émissions de polluants.</li> </ul>	<p>L'étude d'impact montre que le projet de rocade aura un impact soit qui sera en deçà des seuils réglementaires (cas de la pollution atmosphérique), soit sera compensé par des mesures d'accompagnement (notamment pour ce qui est des impacts sonores avec la mise en place de merlons antibruit qui permettront de rester en deçà des seuils réglementaires, pour le défrichement d'une partie du bois de Wailly des boisements compensateurs de 4 pour 1 seront mis en œuvre,...), quant aux polluants, ils seront sortis du centre d'Agny (milieu contraint) pour être reportés en zone plus ouverte mais avec un moindre effet dans le sens où l'itinéraire emprunté se fera en moins de temps qu'auparavant et donc avec une consommation moindre ce qui réduira les émissions de CO2 et de polluants.</p> <p>Cependant, suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p>
--	------	--	---

**Courriers annexés registre de Dainville.**

<p><b>Dainville</b></p> <p><b>Courrier</b></p> <p><b>1</b></p>	<p><b><u>Mme Dubost, 2 rue des Dentellières.</u></b>  <b><u>MM. Crapoulet, Deliessche, Agez.</u></b></p>		
		<p>En complément de la pétition et des documents remis le 30 décembre 2014, nous vous prions de bien vouloir trouver ci-dessous nos remarques et questions dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de contournement sud d'Arras.</p> <p><b><u>Commentaire commissaire enquêteur :</u></b></p> <p>Le commissaire enquêteur précise qu'à la date du 30 septembre 2014, il ne lui a été remis aucun document, par contre au regard des pièces annexées, il s'agit sans doute de documents remis, par ces personnes, le 23 décembre 2014.</p>	
	284.	<p><b><u>Origine du projet.</u></b></p> <p>Selon l'étude mobilité menée par le CG et la CUA, la rocade permettrait de répondre aux problèmes de mobilité qui se poseront pour l'agglomération d'ici 2030.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quels sont ces problèmes ?</li> <li>• Quels sont les trafics actuels ?</li> <li>• Quelles sont les projections ?</li> </ul>	<p>La problématique liée aux déplacements dans l'arrageois a été considérée dans l'étude de mobilité C.U.A. et Département de 2011 dont la synthèse a été intégrée dans l'étude d'impact à l'annexe n°1. La synthèse précise par le biais du diagnostic réalisé qu'à terme, les enjeux en matière de circulation dans l'arrageois seront d'améliorer la capacité de la rocade ouest pour conserver sa fonction de contournement de l'agglomération, mais aussi les accès Nord et Est par des aménagements complémentaires de voiries dans ce secteur en reportant une partie de leurs flux sur d'autres axes de contournement de l'agglomération.</p> <p>La rocade sud d'Arras s'inscrit donc bien comme une contribution à ces enjeux. Elle aura pour objectif la création d'une liaison entre la Route Départementale n°60 et la Route Nationale n°25 au Sud d'ARRAS, qui permettra de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contribuer à l'amélioration des conditions de circulation dans l'agglomération arrageoise, par la prise en charge du trafic de transit Nord-Sud (RD917 – RN 17) et Est-Ouest (RD939 Est – RD 939 Ouest), et du trafic d'échange empruntant la RD60.</li> <li>- Délester la traversée d'AGNY du trafic de transit et d'échange, notamment poids-</li> </ul>

		<p>lourds</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer le cadre de vie d'AGNY (impacts acoustiques, pollution atmosphériques)</li> <li>- Améliorer la desserte de la ZI Dainville Achicourt.</li> </ul> <p>Cette rocade pourra prendre en charge des flux de l'ordre de 11 000 véhicules/jour à long terme.</p>
285.	<p><b>Enjeux d'opportunité</b> : l'un d'eux vise à améliorer le cadre de vie d'Agny.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Signalent que le centre bourg, en bénéficiera, notamment par le détournement des poids lourds.</li> <li>• Que dire du tracé de cette rocade à 40 m des habitations au sud du bourg ?</li> </ul>	<p>Les nuisances provoquées par la rocade sud seront sans commune mesure avec celles que subissent les habitants du centre d'Agny. Leur habitation subit directement les nuisances alors qu'à terme avec la rocade sud, des merlons antibruit seront mis en place, la rocade sera plus éloignée des habitations que l'actuelle RD60 qui passe dans Agny.</p> <p>Cependant, suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p>
286.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Est-ce que le projet peut contribuer à améliorer le cadre de vie si le 1/3 du village est concerné à terme par des niveaux de bruit à 60 dB ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le projet présenté à l'enquête contribuera à améliorer globalement le cadre de vie d'Agny puisque les nuisances concentrées du centre seront sorties et seront compensées à l'extérieur de la commune (merlons antibruit pour les impacts sonores).</li> <li>• Cependant, suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</li> <li>• D'après les premiers éléments d'étude sur le nouveau tracé avec les mesures antibruit prévues (merlons de 2.50m et murs antibruit de 2.50m), le niveau de bruit le plus fort à 20 ans après la mise en service sera de 59.4dB(A).</li> </ul>
287.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimé à 19 millions d'euros, le projet doit nécessairement offrir une plus-value à l'agglomération (sinon à quoi sert-il de dépenser tant d'argent ?)</li> </ul>	
288.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• le problème des nuisances du centre d'Agny n'est pas résolu définitivement mais simplement déplacé.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les nuisances du centre d'Agny sont effectivement déplacées mais dans un secteur où il est plus facile de mettre en œuvre des mesures compensatoires (Merlons antibruit par exemple, et aussi dans un secteur ouvert où la dispersion des polluants est efficace.</li> </ul>
289.	<p><b>Enjeux et objectifs en devenir</b> ne sont absolument pas clairs.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pouvez-vous les expliciter ?</li> </ul>	<p><u>Les enjeux et objectifs en devenir</u>: ce sont les enjeux futurs prévisibles. Sur le territoire concerné, la satisfaction de ces enjeux ne peut s'obtenir par la seule maîtrise d'ouvrage départementale. Ils peuvent impliquer l'installation d'un partenariat et s'établir sur le long terme ou encore nécessiter un changement des pratiques, des modes de vie. Pour notre opération, il s'agit de favoriser la plurimodalité. Pour accompagner au mieux les objectifs de réduction de la présence des véhicules dans la zone urbaine arrageoise, il conviendra de mettre en œuvre des mesures alternatives à la voiture dans le centre, le Plan de Déplacement Urbain que la CUA doit mettre en place aura nécessairement cet objectif, cela peut aussi s'accompagner de mesures significatives notamment pour le covoiturage, dans le développement de nouvelles offres de transports collectifs. Le projet de rocade en retirant du trafic de transit du centre d'Agny permettra à la commune de se réapproprier la voirie locale, notamment en mettant en place des aménagements permettant les déplacements modes doux (piétons, cyclistes), ce qui peut avoir comme effet de rendre de nouveau accessibles les commerces locaux. Toutes ces composantes ne peuvent être gérées par le</p>



			Département seul car il n'en a pas forcément la compétence, ou alors son secteur d'intervention n'est pas sur le territoire où l'action serait la plus efficace.
--	--	--	--

290.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aucun élément précis n'apparaît concernant la conception du projet, ses dimensions, les détails techniques de sa réalisation.</li> </ul>		La voirie sera une bidirectionnelle (route à deux voies à double sens de circulation) avec un bande dérasée à droite de 1.50m de chaque côté, un réseau d'assainissement étanche de chaque côté.
291.	<p><b><u>Etat initiale de l'environnement.</u></b></p> <p>Pourquoi le périmètre d'étude :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Est-il étonnamment réduit à l'Est : il ne s'étend pas jusqu'au giratoire de la RD 60 alors que la future rocade est censée relier ce même giratoire à celui de la RD25 (p 8).</li> <li>N'est-il pas étendu au sud le long de la voie ferrée jusqu'à l'avenue d'Amiens (franchissement de la voie ferrée) ?</li> </ul>		Le périmètre est défini à l'Est par la volonté de s'appuyer sur l'ouvrage SNCF existant (objectif de maîtrise des coûts et éviter une procédure de création d'ouvrage d'art au dessus d'une voie SNCF qui se prépare 3 ans à l'avance). Le périmètre au sud est de ne pas aller trop loin car si la rocade est trop longue alors elle perdra de son attractivité en termes de durée de d'itinéraire, mais aussi l'accès vers le sud amènerait vers les ouvrages de la route de Bucquoy dont le gabarit n'est pas suffisant pour faire passer la future rocade, ce qui rend cette option inadaptée.
292.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pourquoi l'étude d'impact conclut-elle qu'une partie du foncier agricole sera libérée ou ne sera plus exploitée compte tenu de l'absence de succession au niveau des agriculteurs ?</li> </ul> <p>Conclusion hasardeuse dans la mesure où d'autres alternatives sont possibles en l'absence de succession.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Cela sera précisé et pris en compte selon les divisions en termes d'aménagement foncier qui seront prévues par les Commissions Communales d'Aménagement Foncier.</li> </ul>
293.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pourquoi la carte de synthèse du parcellaire agricole ne reprend-elle pas l'ensemble de la zone d'étude et notamment les parcelles à proximité du giratoire de la RD 60 à l'entrée d'Agny ?</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Il s'agit d'une première approche qui sera complétée dans le cadre de l'Aménagement Foncier, Agricole et Forestier.</li> </ul>
294.	<p><b><u>Topographie.</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ne convient-il pas de préciser que le tracé de la future rocade s'implante sur un point haut dans la plaine entre Agny et Wailly (vue sur l'ensemble de l'agglomération) et qu'en ce sens, il y aura nécessairement un impact paysager fort, à</li> </ul>		Il y aura un impact paysager mais qui sera compensé d'une part par un travail sur le profil en long (en déblai à ce niveau, ce qui réduit l'impact, de même que dans la traversée du bois de Wailly), en remblai le plus réduit possible par rapport à là où c'est nécessaire comme par exemple la traversée du Crinchon et de la véloroute voie verte

		prendre en compte ?	de la mémoire, et d'autre part un aménagement paysager permettant d'intégrer au mieux cet aménagement routier dans son contexte.
295.		<p><b><u>hydrogéologie.</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>N'est-il pas étonnant de noter que la CUA devra « tenir compte de la rocade » (p. 55) pour modifier les périmètres de protection des captages d'Agnny ?</li> <li>Compte tenu de la fragilité de la ressource en eau et de son importance à être préservée pour une agglomération, la démarche ne doit-elle pas être inversée ?</li> <li>Ne faut-il pas prendre en compte de nouveaux périmètres avant de définir le tracé de la rocade ? Ou celui-ci ne peut-il pas d'ores et déjà être éloigné du bourg d'Agnny ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>C'est le principe d'antériorité qui prime dans ce cas-là, les études CUA sur ce sujet ne sont pas abouties à ce jour, de plus la CUA connaît très bien le sujet puisque l'étude de mobilité ayant servi à la définition de l'opportunité de cette opération a été cofinancée et validée par elle-même. On peut tout de même signaler que l'impact de l'infrastructure rocade sud aura un impact positif puisque le trafic de transit qui passe par le centre d'Agnny mais également dans les périmètres de captage sera sorti du centre, ce qui réduira le risque de pollution des champs captants en cas d'accident et de déversement de polluants. De plus, la future rocade aura un assainissement prévu pour la gestion et le traitement des pollutions accidentelles par le biais de systèmes de vanne au niveau des bassins de rétention permettant de piéger et traiter les pollutions accidentelles.</li> <li>Ce sujet est de la responsabilité de la CUA qui connaît les enjeux de préservation de la ressource en eau mais qui connaît également les enjeux de mobilité dans l'arrondissement. On peut retourner la question, faut-il attendre une décision sur les captages d'eau potable qui peut prendre encore plusieurs années pendant lesquelles le trafic passe juste à côté des captages, et prendre des risques énormes vis-à-vis d'une pollution accidentelle, ou alors agit-on en déplaçant les risques de pollution sur une rocade en dehors des périmètres de protections ? Le Département qui travaille actuellement à la protection de la ressource en eau, notamment en secteur rural a pris ses responsabilités en faisant le choix de la 2<sup>ème</sup> solution.</li> </ul>
296.		<p><b><u>Risques inondation et ruissellements.</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>les problèmes constatés à Agny notamment rues des Roses et des Hortensias ne sont pas mentionnés alors qu'ils sont récurrents et mériteraient que des solutions techniques en lien avec le projet de la rocade soient mises en œuvre.</li> </ul>	<p>Les problèmes d'inondation par ruissellement rue des Roses ont été recensés par le Département, il est à noter que même s'ils ont été recensés par la commune, ils n'ont pas été caractérisés (identification du phénomène, débit de ruissellement, largeur du ruissellement, zone de production...). La commune pour pallier autant que possible ce phénomène a fait recalibrer les fossés de la rue des Roses, mais sans avoir si cela sera suffisant.</p> <p>Le Département a prévu de mettre en œuvre une solution de tamponnement en amont de l'ouvrage hydraulique de rétablissement des eaux de bassin versant naturel imposé par la loi sur l'eau, cela ne règlera pas complètement le phénomène mais cela permettra de ralentir le phénomène ; Les éléments sont présentés dans le dossier loi sur l'eau qui est intégré au dossier d'enquête unique.</p>

297.	<p><b><u>Cartes IGN.</u></b></p> <p>les documents présentés (à partir notamment de la p. 140) ne sont pas à jour ! Le tracé de la RD 60 correspond à l'ancien tracé. Cela nuit à la bonne compréhension du dossier.</p>	<p>Rien n'indique que les documents de l'étude d'impact ne soient pas à jour à partir de la p140.</p> <p>Au vu des nombreuses remarques et du type de remarques émises, il apparaît que le public a bien compris l'ensemble des données reprises dans l'étude d'impact.</p>
298.	<p><b><u>Boisements et leurs qualités.</u></b></p> <p>Arguments contestables : sous prétexte, qu'ils ne comportent pas d'espèces protégées, leur intérêt est « banal »(p. 171). La rareté de ce type de boisement dans notre agglomération mériterait d'y accorder plus d'attention, peut-on négliger à ce point les espaces de nature résiduels ? S'agit-il d'une démarche durable ?</p>	<p>Leur intérêt patrimonial est relativement banal, il s'agit d'un constat, mais ils présentent un intérêt du fait de leur rareté (dit dans le dossier) ; d'ailleurs, le maître d'ouvrage leur accorde de l'importance puisqu'il qu'il a prévu de mettre en œuvre des mesures compensatoires en ce qui concerne la traversée du bois de Wailly (compensation : reboisement de 4 ha pour 1 ha déboisé avec des essences locales et remarquables en accord avec les services de l'Etat et les partenaires locaux).</p>
299.	<p>Le projet de rocade impacte le bois de Wailly, ne doit-il pas présenter des mesures compensatoires plus ambitieuses que le fait de planter des cordons d'arbres le long du nouvel axe ?</p>	<p>La compensation par un reboisement de 4 pour 1 est une mesure qui n'est pas moindre et elle sera d'autant plus efficace si ce reboisement est effectué au plus près du bois. C'est un objectif auquel le maître d'ouvrage accorde une grande importance. Il doit pour cela trouver des propriétaires volontaires acceptant de reprendre du boisement sur leur(s) parcelle(s).</p>
300.	<p>Pour répondre aux besoins de la grande faune :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Donner les conditions nécessaires de survie à la petite faune et permettre le développement d'une flore intéressante (et qui pourra également compenser une partie des effets du projet sur la qualité de l'air),</li> <li>• N'est-il pas nécessaire de recréer, un espace boisé significatif et en épaisseur ?</li> <li>• Cet espace boisé ne peut-il pas être localisé entre le projet de rocade et les espaces urbanisés ?</li> </ul>	<p>La compensation au défrichement (qui sera significative car 4 ha reboisés pour 1 ha défriché) sera à mettre en place autant que possible au plus près du bois de Wailly, et ce en partenariat avec la CUA.</p>
301.	<p><b><u>Contexte réglementaire.</u></b></p> <p>il est mentionné dans le Scot que la rocade pourra être aménagée en plusieurs phases. Quelle garantie a-t-on à ce jour, de la réalisation en une seule phase du projet ?</p> <p>En effet l'aménagement en 2 phases (et notamment de la RD 60 à la RD 3 dans un premier temps), aurait un réel impact sur la circulation d'une part et sur les habitations d'autre part situées le long de la RD 3 vers Achicourt. La transparence du projet à ce sujet est indispensable.</p>	<p>L'objectif pour le Département est de réaliser la rocade sud dans les meilleurs délais et dans sa globalité. Il s'agit de réaliser ce projet en plusieurs phases fonctionnelles pour des raisons d'organisation de chantier et de disponibilité budgétaire mais ces phases seront consécutives les unes aux autres. La rocade ne peut atteindre ses objectifs que si elle est réalisée entièrement, car effectivement n'avoir qu'une seule section sur les deux générerait trop de nuisances au niveau de la RD3.</p>

	302.	<p><b><u>Consommation foncière.</u></b></p> <p>Le Scot, prévoit 50 ha maximum pour la réalisation des infrastructures.</p> <p>Le projet de rocade prévoit une consommation de 24 ha : cela ne remet-il pas en cause les autres projets prévus ?</p>	<p>Il est indiqué dans l'étude d'impact que le « SCOT limite à 50ha la consommation de terres agricoles réservée aux 3 grands projets d'équipement d'infrastructure dont la Rocade Sud d'Arras qui en fait partie. » ceci signifie donc que ce prélèvement a bien été pris en compte par le SCOT dans les 50Ha d'espaces agricoles.</p> <p>De plus, l'étude de mobilité a été cofinancée et validée par la CUA qui pilote également le SCOT d'Arras.</p>
	303.	<p>Dans le cas où l'ensemble du dispositif routier ne peut être réalisé, les prévisions de trafic ainsi que les impacts du projet doivent nécessairement être revus.</p>	<p>Hors sujet : L'objectif pour le Département est de réaliser la rocade sud dans les meilleurs délais et dans sa globalité. Il s'agit de réaliser ce projet en plusieurs phases fonctionnelles pour des raisons d'organisation de chantier et de disponibilité budgétaire mais ces phases seront consécutives les unes aux autres. Il n'y aura pas de pauses entre chaque phase. La rocade ne peut atteindre ses objectifs que si elle est réalisée entièrement, car effectivement n'avoir qu'une seule section sur les deux générerait trop de nuisances au niveau de la RD3.</p>
	304.	<p>Il est inutile de préciser que le contournement ne sera pas le support d'une nouvelle urbanisation ! Comment imaginer que des personnes souhaitent vivre le long d'axe que 10 000 véhicules emprunterait quotidiennement ?</p>	<p>La limitation de l'étalement urbain est du ressort des communes et agglomérations, et du PLUi de la CUA en cours d'élaboration, qui tiendra compte du projet de Rocade Sud, et des orientations du Grenelle de l'environnement qui vise à favoriser la densification urbaine. Cependant si une voirie permet un accès direct d'un secteur au réseau structurant nécessairement cela peut induire une demande de construction à proximité de cette voirie, il revient donc à la collectivité en relation avec le maître d'ouvrage de la voirie de limiter les accès les plus directs possibles à cette infrastructure pour la rendre la moins attractive possible. Dans le cas du projet de rocade, les points d'échange ont été vus en concertation avec les communes.</p>
	305.	<p><b><u>Environnement sonore.</u></b></p> <p>Les mesures de bruit initiales sont limitées au centre bourg d'Agnny.</p> <p>Ne convient-il pas de prendre en compte et mesurer le bruit actuel sur l'ensemble du périmètre d'étude et particulièrement le lotissement des Hauts d'Agnny, ainsi que les rues impactées par les nuisances sonores ?</p> <p>Cela constitue une forte lacune du dossier.</p>	<p>Suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire.</p> <p>A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias</p>
	306.	<p><b><u>Synthèse des enjeux.</u></b></p> <p>Pourquoi n'y a-t-il aucun enjeu relatif à la :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Population résidant à proximité du projet ?</li> <li>• A la santé publique ?</li> </ul>	<p>La population représente un enjeu important, d'autant plus que des études bruit et pollution air ont été menées ; elles ont montré pour le bruit la nécessité de mettre en œuvre des protections phoniques afin d'avoir des niveaux inférieurs aux seuils réglementaires. Pour ce qui est de la pollution, les études montrent que les niveaux de polluants seront inférieurs aux seuils réglementaires.</p>

	307.	<p><b><u>Présentation du projet.</u></b></p> <p><b><u>Tracés</u></b>  Etudiés en tenant compte principalement du bourg de Wailly, du bois de Wailly, du PPRT de Primagaz et de l'itinéraire véloroute Dainville/Saulty.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le tracé retenu évite l'usine Primagaz.  Pourquoi le bourg d'Agnny n'a-t-il pas bénéficié d'autant d'attentions ?</li> <li>• Pourquoi est-il possible de s'éloigner d'une usine mais impossible pour des habitations ?</li> <li>• Les signataires du courrier sollicitent l'étude de tracés supplémentaires permettant d'éviter d'implanter cet axe à 40 m des habitations.</li> </ul>	<p>Le futur Plan de Prévention des Risques Technologiques Primagaz impose des périmètres réglementaires qui s'imposeront aux documents d'urbanisme dans lesquels il n'est pas possible de construire une infrastructure pour ne pas exposer la population aux risques majeurs, c'est une obligation réglementaire. Aucune interdiction n'est édictée pour la réalisation d'une infrastructure au sud d'Agnny, d'autant que des mesures de protections phoniques sont prévues pour limiter les impacts. Le législateur considère que le risque technologique pour les populations est beaucoup plus important avec un site tel que Primagaz (risques d'explosion et d'incendie) que pour une route, qui n'est pas une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE).</p> <p>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'Agnny (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'Agnny », 145 mètres par rapport aux habitations de la rue des Genêts et 156 mètres par rapport aux habitations de la rue des Roses.</p>
	308.	<p><b><u>Analyse comparative multicritères</u></b></p> <p>sur la compatibilité avec les documents d'urbanisme, contestent que le projet soit compatible avec les zones A et N à vocation agricole et naturelle (p 258) !</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comment un tel axe peut-il être compatible avec l'activité agricole et les espaces naturels de ce secteur ?</li> </ul>	<p>Réglementairement, par rapport au règlement du PLU le projet est bien compatible (et non interdit, comme ça peut l'être en espace boisé classé), d'où une mise en compatibilité des PLU.</p>
	309.	<p><b><u>Impact acoustique.</u></b></p> <p>il est inexact d'indiquer que l'impact acoustique sera limité car le « tracé sera éloigné des habitations ».</p> <p>Le tracé passe à 40 m des habitations, l'impact acoustique ne sera absolument pas limité, le dossier et l'analyse doivent être modifiés sur ce point.</p>	<p>Au regard de la réglementation en vigueur, les protections apportées permettront de rester en deçà des seuils réglementaires.</p> <p>Par ailleurs, suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p>

310.	<p><b><u>Concertation.</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• P.264: de multiples concertations sont décrites... n'aurait-on pas négligé la concertation avec la population ?</li> <li>• Une simple réunion d'information ne suffit pas. Un tel projet ne peut être déterminé en catimini sans connaissance précise des usages de ce secteur, d'autant qu'une démarche « route durable » est mentionnée plus loin ?</li> </ul>	<p>Plusieurs réunions de présentation et de travail ont eu lieu avec les élus locaux depuis le lancement des études, une réunion de présentation est intervenue au lancement de l'enquête publique. Il y a donc bien eu une concertation qui d'ailleurs ne s'arrêtera pas là puisque dans le cadre de la mise en place du plan de circulation d'Agny des réunions de travail interviendront avec la commune, dans le cadre des études paysagères, les communes seront consultées.</p>
311.	<p><b><u>Classification de voie.</u></b></p> <p>S'inquiètent que la voie projetée sera classée en catégorie 1 (p 265), ce qui signifie selon l'arrêté du préfet de 2002, que 300 m de part et d'autre de la voie seront affectés par le bruit. Pour les routes, il n'y a pas de classification supérieure. A noter que les RD3 et RN25 sont classées en catégorie 3 et la RD60 en catégorie 4. Aussi est-il responsable de réaliser un tel axe à 40 m d'habitations ?</p>	<p>La classification impose des mesures de diminution du bruit pour les nouvelles habitations qui seraient réalisées.</p> <p>Pour les infrastructures neuves, la réglementation impose de mettre en œuvre des protections phoniques qui permettent de réduire les niveaux sonores induits par l'infrastructure projetée et si les protections phoniques ne suffisent pas alors il faut mettre en œuvre des protections de façades (c'est-à-dire mettre des nouvelles menuiseries répondant aux obligations de réduction phonique).</p> <p>Par ailleurs, suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p>
312.	<p><b><u>Traitement paysager.</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la prise en charge et l'entretien de l'aménagement paysager des giratoires seront assurés par les communes : pourquoi les finances locales doivent-elles être impactées par un projet du conseil général ?</li> <li>• Aucun arbre ne permet une protection acoustique (cf. avis de la DREAL). En revanche compte tenu de l'impact de cette rocade dans un environnement naturel résiduel de l'agglomération, un fort investissement paysager doit être prévu, de façon conséquente et pas uniquement linéaire.</li> </ul>	<p>C'est un principe qui est mis en œuvre dans tout le département par le Département du Pas de Calais depuis très longtemps. Si la commune accepte la prise en charge de l'entretien paysager au niveau d'un giratoire alors le CG62 en paie la réalisation et 2 ans d'entretien, si la commune refuse cette prise en charge alors le CG62 réalise un simple engazonnement.</p> <p>L'investissement sera conséquent (de l'ordre de 600 000€), il concernera tout l'itinéraire de la rocade sud, ainsi que l'ensemble des bassins d'assainissement, les bords du Crinchon, les talus routiers ; l'objectif étant d'intégrer au mieux cet aménagement routier dans son contexte.</p>
313.	<p><b><u>Analyse des effets positifs et négatifs.</u></b> <b><u>Effets négatifs.</u></b></p> <p>Les effets négatifs du projet sont incomplets : les effets sur les habitations au sud d'Agny ne sont pas mentionnés, bruit et pollution doivent être estimés. Il s'agit d'un manquement de l'étude d'impact (p 302).</p>	<p>Non, il ne s'agit pas d'un manque, les effets du projet sont estimés notamment dans les parties de l'étude d'impact relatives au bruit et aux pollutions (pages 296 à 470 et pages 470 à 480).</p>

314.	<p><b><u>Concertation.</u></b></p> <p>La concertation aurait permis de savoir que la rue des Genêts est déjà largement empruntée, comme itinéraire bis, notamment par des camions.</p> <p>Il est inexact d'indiquer que le projet ne provoquera pas d'augmentation du trafic à cet endroit car il n'y a pas de raison objective pour que cela cesse avec la création du nouveau giratoire.</p> <p>Cette rue, d'un gabarit limité, est une voie de desserte empruntée fréquemment à pied par les habitants en raison de l'école du village située au carrefour suivant.</p> <p>Au regard de ces éléments, le projet n'est-il pas inadapté pour ce secteur ?</p>	<p>Suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Dans le cadre de cette modification il a été également décidé de ne plus permettre l'accès à la rocade depuis la rue des Genêts.</p> <p>Pour les autres problématiques de circulation dans Agny, il est possible de mettre en œuvre un plan de circulation qui est de la responsabilité du Maire. La mise en place d'un plan de circulation restreignant l'accès de cette rue aux camions permettra de répondre à cette problématique. Il devra se faire en deux étapes, avant la réalisation de la rocade puis, à l'issue de la mise en service de cette dernière. Le Département pourra accompagner la commune dans l'élaboration de ce plan.</p>
315.	<p><b><u>Bruit.</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les estimations de bruit sont consternantes (59,9 à certains endroits, alors que la limite est à 60) et ne présentent aucune marge de sécurité.</li> <li>• Comment le trafic futur a-t-il été estimé ?</li> </ul>	<p>Ce niveau sera atteint 20 ans après la mise en service.</p> <p>Quant aux marges, celles-ci sont prises sur les trafics routiers qui permettent de simuler les niveaux sonores. En effet, 1.5% d'augmentation annuelle de trafic est certainement un peu évalué à la hausse alors que les chiffres nationaux montrent plutôt un ralentissement voire une stagnation de l'augmentation du trafic.</p> <p>Par ailleurs, suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p> <p>A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.</p>
316.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourquoi le merlon anti-bruit n'est-il pas de la même hauteur tout au long du tracé ?</li> <li>• Pourquoi n'est-il pas plus haut ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les hauteurs de merlons présentées sont des hauteurs minimales permettant de ne pas dépasser le seuil de 60dB(A) en journée.</li> </ul>
317.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comment est protégée acoustiquement la voie d'accès au pont à Agny ?</li> <li>• Les poids lourds qui vont gravir ce pont ne vont-ils pas provoquer encore plus de bruit sur cette « montée » ?</li> </ul>	<p>Les résultats de l'étude de bruit présentés dans le dossier d'étude d'impact prennent bien en compte la topographie du projet. Les implantations des merlons antibruit sont suffisantes pour respecter les niveaux sonores de 60 dB(A) à l'horizon mise en service+20 ans. Cependant, suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et</p>

		de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.
318.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pourquoi les incidences des vents dominants ne sont-elles pas prises en compte dans l'estimation de l'impact du projet ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les vents dominants sont considérés par le logiciel de simulation de niveaux sonores.</li> <li>Par ailleurs, suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.</li> <li>Concernant les impacts sonores, par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire.</li> </ul>
319.	<ul style="list-style-type: none"> <li>P 339 : que va faire le CG si, à la mise en service, les mesures acoustiques réelles sont supérieures aux limites légales à respecter ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le CG a obligation de respecter les seuils, donc si les seuils étaient supérieurs aux seuils réglementaires, il devrait alors mettre en œuvre des protections de façade (changement des menuiseries des façades exposées au bruit routier).</li> <li>Par expérience, les modélisations en matière acoustiques sont en général fiables, il est donc probable que les protections envisagées (avec le nouveau tracé en particulier) seront efficaces.</li> </ul>
320.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le budget alloué aux protections acoustiques dans ce projet (0,5%) n'est-il pas ridicule au regard des enjeux de santé publique ?</li> <li>Le budget alloué aux dispositifs anti bruit étant très faible, ce point doit nécessairement être revu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le coût des protections de façade paraît faible car ces dernières sont des merlons de terre dont les volumes seront prélevés sur les mouvements de terre des terrassements routiers. Leur coût est donc faible (comparativement le coût des murs antibruit est 10 fois plus cher).</li> </ul>
321.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Si le projet résout le problème de nuisance du centre bourg, il impacte lourdement le sud de la commune mais certainement à terme l'ensemble du bourg, compte tenu des vents dominants, de la vitesse des camions et véhicules.</li> <li>Il semble par conséquent indispensable <b>de renforcer les dispositifs anti-bruit</b> de façon à ce que le projet n'impacte pas les habitations situées à proximité.</li> <li>Les merlons proposés ne sont pas suffisants.</li> </ul>	<p>Les études réalisées par un bureau d'étude spécialisé montrent que les merlons présentés seront suffisants pour respecter les seuils réglementaires. Il est à noter que les simulations de nuisances sonores prennent en compte les vents dominants.</p> <p>Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p>
322.	<p><b>Qualité de l'air</b></p> <p>L'étude présente de grosses lacunes concernant la qualité de l'air où aucune donnée ne permet de répondre aux exigences du code de l'environnement concernant les études d'impact en matière de pollution de l'air et d'impact sur la santé publique.</p>	<p>L'étude présentée dans le dossier d'étude d'impact respecte la circulaire du 25 février 2005 et qui impose pour le contexte dans lequel s'inscrit le projet une étude bibliographique se basant notamment sur les relevés de la station de mesure la plus proche à savoir celle de Saint Laurent Blangy.</p> <p>Les mesures prévues pour réduire les émissions de polluants et de CO2 est de</p>



	323.	<p>il est indiqué dans l'état initial que sur les enjeux de la qualité de l'air, il s'agit de minimiser les émissions de CO2 et réduire l'exposition des populations.</p> <p>Quels sont les moyens prévus, dans ce dossier, pour répondre à ces enjeux ?</p>	<p>diminuer la consommation des véhicules cela passe par notamment la réduction du temps de trajet (en comparant le trajet actuel via le centre d'Aigny au futur tracé de la rocade sud qui permet de gagner 6mn par usager), de plus, les pollutions seront sorties du centre d'Aigny pour être reportées dans un environnement plus ouvert qui permet une meilleure dispersion et dilution des polluants dans l'atmosphère.</p> <p>Par ailleurs, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. au vue des inquiétudes exprimées, le Département s'engage à réaliser dans la commune d'Aigny une étude plus précise de pollution.</p>
	324.	<p><b><u>La faune.</u></b></p> <p>Concernant la faune, notamment à proximité du bois de Wailly, il est indiqué que de grands animaux empruntent la plaine agricole, perpendiculairement au tracé projeté.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ne convient-il pas de prévoir des passages à faune dans le bois ?</li> <li>• Ne peut-on prévoir des dispositifs qui protègent la faune résiduelle dans cet espace de sensibilité écologique forte ?</li> </ul>	<p>Le rétablissement de la voie communale entre Dainville et Wailly, qui servira également pour les exploitants agricoles, permettra le passage de la faune du secteur. Dans l'étude d'impact, cela a été identifié et vu lors des réunions d'échange avec la fédération de chasse, si des dispositifs (clôtures) devaient être nécessaires, ils pourraient être mis en œuvre.</p>
	325.	<p><b><u>Vitesse :</u></b></p> <p>Dans les mesures d'accompagnement du projet (p 308), il est indiqué que la vitesse sera limitée à 90 km/h. Compte tenu des nuisances sonores engendrées par le projet, ne convient-il pas de limiter la vitesse à 70 km/ h ? (réduction du bruit de 2,7 dB(A) (source : observatoire du bruit d'Ile de France — septembre 2012).</p> <p>L'étude d'impact mentionne qu'à cette vitesse, les émissions polluantes sont nécessairement moindres.</p>	<p>Pour l'instant la politique du Département pour les rocades est d'y limiter la vitesse à 90km/h, avec limitation de vitesse dégressive en arrivée de giratoire (70km/h puis 50 km/h). Il sera également proposé de mettre en place un radar de contrôle de vitesse sur la rocade sud afin d'amener les automobilistes à respecter les limitations de vitesse.</p>
		<p>Extrait de l'étude d'impact :</p>	



Une rocade à 10 000 véhicules / jour dans le jardin des habitants, est-ce durable et responsable ?

Suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques

**Conclusion – Propositions.**

Les enjeux du projet sont doubles :

- Amélioration de la desserte de l'agglomération et de son attractivité ;
- Suppression des nuisances dans la traversée d'Agnny.

326.

Le tracé 2bis ne répond pas à ce double enjeu : il impacte le sud de la commune et ne fait que déplacer les nuisances sur d'autres populations.

Demandent l'étude d'autres hypothèses pour limiter l'impact de ce projet.

Suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. Concernant la pollution atmosphérique, au vue des inquiétudes exprimées, le Département s'engage à réaliser dans la commune d'Agnny une étude plus précise de pollution. Concernant les impacts sonores, par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire.

De plus, dans le cadre de l'étude de ce nouveau tracé, il a été décidé par le Département de supprimer la voie d'accès depuis la rocade à la rue des Genêts, ce qui réduira d'autant l'augmentation de la circulation dans cette rue et donc les nuisances et le risque d'insécurité routière.

327.

**Hypothèse 1 :**

la modification du tracé à proximité du lotissement des Hauts d'Agnny.

Le giratoire et la voie de retour vers Agny peuvent —ils être supprimés ?

328.

Un mur antibruit peut-il protéger la voie qui enjambe la voie ferrée ?

Un mur antibruit peut-il être prévu sur l'ensemble du tracé pour protéger également les autres rues d'Agnny (rues des Roses, des Hortensias etc) pour lesquelles les estimations de bruit sont équivalentes à celles du lotissement des Hauts d'Agnny ?

suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.


329.	<p>Un espace boisé peut-il être créé entre les habitations et le projet ?</p> <p>Un paysagement significatif n'est-il pas indispensable?</p>	<p>Un aménagement paysager sera nécessairement réalisé à la fin des travaux. D'ailleurs une étude paysagère détaillée sera lancée prochainement en partenariat avec le CAUE, les mairies concernées par le projet afin d'intégrer au mieux le projet ainsi que l'ensemble des aménagements participant au fonctionnement de la rocade sud.</p>
330.	<p>A minima les dispositifs anti-bruit devront être très fortement accentués et les mesures de paysagement seront également nécessaires. Néanmoins les impacts sur la qualité de l'air ne seront pas maîtrisés dans cette hypothèse</p>	<p>suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias. Concernant la pollution atmosphérique, au vue des inquiétudes exprimées, le Département s'engage à réaliser dans la commune d'Agnny une étude plus précise de pollution. Concernant les impacts sonores, par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire.</p>
331.	<p><b>Hypothèse 2 :</b></p> <p>La solution, la plus souhaitable, consiste à éloigner significativement le projet au sud de la commune de sorte à ce que les impacts en matière de nuisances sonores, de pollution et de trafic sur la rue des Genêts notamment, soient réglés pour l'ensemble du village d'Agnny.</p> <p>Cette hypothèse qui amènerait à envisager le tracé par l'avenue d'Amiens (D919) doit être étudié par les services compétents.</p> <p>Elle ne présente pas une forte différence avec le tracé 2bis en termes de linéaires à créer (hypothèse qui permet de supprimer le giratoire proche d'Agnny ainsi que la voie de retour vers le bourg prévus sur le tracé 2bis).</p> <p>Cette hypothèse impose le passage sous la voie ferrée par un pont dont le gabarit peut paraître insuffisant.</p> <p>Néanmoins, à ce jour cet axe est déjà emprunté par les camions venant de la sucrerie de Boiry (qui constituent l'essentiel du trafic) qui se dirigent vers l'Est (Beaurains) ou l'Ouest en passant par le centre bourg d'Agnny. Si le pont est effectivement trop bas, l'estimation des travaux à mener est nécessaire pour une connaissance parfaite de l'ensemble des éléments. A noter qu'il ne s'agit pas du pont TGV mais bien du pont TER : d'après une consultation officieuse de RFF, ce type d'intervention ne nécessite que trois jours de travaux.</p>	<p>Il n'est pas envisageable de faire passer le projet par les ouvrages SNCF de la RD919, les gabarits actuels sont insuffisants (4.06m alors qu'il faut 4.85m pour ce type de rocade).</p> <p>Cependant, le Département s'est engagé à éloigner le tracé en approche de l'actuelle RD60 comme l'indique les réponses ci-avant.</p> <p>Réaliser une mise à niveau des ouvrages SNCF pour permettre de faire passer la rocade sud d'Arras nécessite la reconstruction des ouvrages d'art, ce qui mettrait plusieurs mois d'études (avec anticipation d'interruptions de trafic auprès de Réseau SNCF (Ex RFF), ainsi que plusieurs mois de travaux. Mettre à niveau des ouvrages met donc plus que 3 jours.</p>

		<p>Pour le tracé 2bis, les camions de la sucrerie continueront à emprunter ce pont, alors qu'avec l'hypothèse du tracé par l'avenue d'Amiens, ces camions l'éviteront. Cet aspect ne constituera donc pas un critère pour renoncer à cette hypothèse. Dans cette hypothèse, les dispositifs anti-bruit devront également être très fortement accentués et un aménagement paysager significatif nécessaire.</p> <p>L'intérêt de cette proposition réside dans le fait que la création de cette rocade de catégorie 1 à visée de contournement de l'agglomération soit implantée en dehors des espaces urbanisés, éloignée des habitations et n'impacte pas du point de vue des nuisances, de pollutions et de trafic (rue des Genets) le village d'Agny.</p>	<p>Les mesures compensatoires pour le bruit (Merlons de terre) prennent en compte les trafics de transit et d'échange local repris par la rocade et sont donc dimensionnés pour permettre d'avoir des niveaux sonores à +20 ans après mise en service inférieurs aux seuils réglementaires.</p> <p>Le Département, par rapport au secteur des Hauts d'Agny, s'est engagé à éloigner le tracé afin de réduire les impacts sonores et atmosphériques comme l'indique la réponse à la remarque 326.</p>
	<b>332.</b>	<p>Rappellent que le tracé de la rocade ouest devait couper Dainville en deux sur des emprises qui, grâce à la volonté politique du maire de l'époque, ont été préservées, le projet ayant été dévié et réalisé à l'extérieur de la ville. Aujourd'hui, la valorisation de ces espaces offre un cadre de vie enviable dans l'agglomération, ceci grâce au bon sens des élus de l'époque.</p> <p>Il est donc possible de prendre en considération les préoccupations légitimes des habitants dans la conception d'infrastructures d'envergure.</p> <p>Sollicitent la réalisation d'études complémentaires visant à éloigner le tracé de la rocade du bourg d'Agny afin que les nuisances de bruit et de pollution n'impactent plus directement les habitants de notre commune.</p>	Voir réponses aux remarques 326 à 331.
<b>Dainville</b> <b>Courrier</b> <b>2</b>	<b><u>M. Pascal Dutoit, Mme Sylvie Favier, Mme Isabelle Oosterhagen.</u></b> <b><u>Se présentent en qualité de conseillers municipaux.</u></b>		
	<b><u>Commentaire du commissaire enquêteur</u></b>		
	<p>Lors de la permanence du samedi 17 janvier 2015 en mairie de Dainville, les trois personnes, citées ci-dessus, ont remis au commissaire enquêteur un document de 27 (vingt sept) pages dont 19 (dix neuf) pages relatives à une pétition constituée de 279 (deux cent soixante dix neuf) signataires.</p> <p>Le mercredi 21 janvier 2015, lors de la permanence en mairie de Wailly, a été remis une version dématérialisée de la contribution annexée au registre de Dainville.</p> <p>Lors de la comparaison entre version papier et version dématérialisée, il s'avère que des ajouts ont été apportés dans la version dématérialisée.</p> <p><b>Les modifications apportées aux observations sont inscrites en bleu.</b></p>		
		<p>Rappellent :</p> <p>L'objectif : créer une liaison entre la Route Départementale n°60 et la Route Nationale n°25 au Sud d'ARRAS.</p> <p>Qu'il est question d'un projet global dans lequel nos élus inscrivent Agny, pas d'un projet pensé pour Agny.</p> <p>Pour nous, Agnynois, la finalité de cette construction sera de contourner le village par le sud et de délester le trafic de poids</p>	

	lourds transitant par notre commune.	
	<p>Evoquent un article de presse paru dans la Voix du Nord daté du 06/06/2014</p> <p><b>VDN : Cette Rocade est-elle indispensable ?</b></p> <p>« C'est la question qu'on s'est posée au départ, répond Françoise Rossignol. D'où l'étude de mobilité menée en 2011 et qui a montré qu'elle délesterait le centre-ville d'Arras de nombreux poids lourds. Ceux circulant sur la D 939 seront en effet obligés (sauf desserte locale) de contourner Arras par le sud, via cette nouvelle route. ».</p>	
333.	<p><u>Constat</u> Suite à la réunion publique du 16 Décembre 2014 et à la lecture des documents mis à notre disposition. Nous constatons les points suivants :</p> <p>Un projet qui n'est pas étudié pour Agny mais pour Arras.</p>	Le projet est intégré à une réflexion globale qui porte sur l'ensemble de l'agglomération arrageoise.
334.	Un projet sans concertation des Agnynois.	Une concertation a été menée avec les élus du secteur tout au long de l'avancement des études, avec la chambre d'agriculture au regard de l'impact sur les surfaces agricoles. Une réunion de concertation avec le public est intervenue au lancement de l'enquête publique. De plus, l'enquête publique est au moment dédié à la concertation avec la population, ce qui permet de recueillir les remarques, observations et propositions sur l'ensemble des éléments de projet présentés auxquelles le maître d'ouvrage doit répondre.
335.	Un projet qui amène de nouvelles nuisances très impactantes pour une autre partie du village, épargnée jusqu'alors.	Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum).
336.	<a href="#">Des études sonores qui se focalisent sur des nuisances connues et avérées.</a>	Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.
337.	<a href="#">Des investissements minimalistes pour la protection et le bien être des personnes (0,6% du coût global)</a>	Le coût des protections paraissent faibles parce que la réalisation est assez peu chère puisque les merlons sont réalisés à partir de terres issues des terrassements routiers. Si à la place des merlons, des murs antibruit étaient réalisés leur coût serait multiplié par 10
338.	Un projet qui devrait voir le jour à l'horizon 2018/2020 (et en attendant que fait-on pour les habitants du centre !).	Le Département pourrait envisager un démarrage de travaux pour 2016, si tout se passe bien.
339.	3 nouvelles zones sont touchées par le projet.	Le projet va permettre de sortir les trafics de transit du centre d'Agny, et seront repris par la rocade, où il sera possible de compenser et de limiter les nuisances (secteur ouvert permettant la dispersion des polluants et merlons antibruit pour réduire les impacts sonores). Toutefois, suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans le secteur des Hauts d'Agny (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.
340.	Aucune garantie d'un réel soulagement du centre du village.	Si la rocade est réalisée et qu'un plan de circulation est mis en place, le centre village aura une diminution du trafic de transit induisant de nombreux impacts (sonores et pollution) les modifications des conditions de circulation au sein de la commune et induites par la réalisation du projet sont de la responsabilité du Maire et passent par la mise d'un plan de circulation. Le Département pourra accompagner la commune dans l'élaboration de

			ce plan.
341.	<p><b><u>Inquiétudes.</u></b></p> <p>Face à ce projet, les inquiétudes des Agnynois sont fondées et légitimes. liste non exhaustive, présente les points qui semblent les plus sensibles :</p> <p>Augmentation du trafic au niveau de la commune (trafic dérivé d'Arras vers Agny, 11000 véhicules par jour dans un premier temps).</p> <p>Pas de garantie sur la diminution du trafic de voitures dans le centre du village (<a href="#">augmentation des incivilités et délits – de l'insécurité en générale</a>)</p> <p>Insécurité routière au sein du village.</p> <p>Augmentation des incivilités et délits (nouveau rond-point proche d'AGNY. Entrée facilitée dans Agny)</p> <p>Un projet qui amène de l'insécurité par l'ajout d'une Entrée/Sortie prévue rue des genêts.</p> <p>Cet accès, pourtant inexistant en 2010, identifié comme dangereux, a été décidé le 10 juillet 2013 par nos élus lors d'une réunion avec les exploitants.</p>	<p>La réalisation de la rocade sud, selon les études de trafics de l'étude de mobilité de l'Arrageois, permettra un transfert du trafic d'échange et de transit passant dans le centre d'Agny vers cette même rocade. Si la circulation diminue en centre d'Agny cela permettra de réduire l'insécurité routière actuellement ressentie et même effective (accidents présentés remarque n°167).</p> <p>Suite à la décision du Département de modifier le tracé, l'accès à la rocade depuis la rue des Genêts n'est plus d'actualité.</p> <p>Pour information, les modifications des conditions de circulation au sein de la commune et induites par la réalisation du projet sont de la responsabilité du Maire et passent par la mise d'un plan de circulation. Celui-ci devra se faire en deux étapes, avant la réalisation de la rocade puis, à l'issue de la mise en service de cette dernière. Le Département pourra accompagner la commune dans l'élaboration de ce plan.</p>	
342.	<p>Nuisances sonores (<a href="#">aucune étude n'a été faite dans ce sens sur les Hauts d'Agny</a>)</p> <p><a href="#">De mesures non officielles ont été faites avec un sonomètre portatif, rue des teinturières (coté jardin), 35 m de la rocade existante.</a></p> <p><a href="#">Remontée de Poids lourds (village vers pont SNCF) : 72 dB (engins agricoles 76 dB)</a></p> <p><a href="#">Descente de poids lourds (pont SNCF vers village) : 55 dB.</a></p> <p><a href="#">Remontée de VL (village vers pont SNCF) : 62 dB.</a></p> <p><a href="#">Descente de VL (pont SNCF vers village) : 50 dB</a></p>	<p>Les relevés avec sonomètre dans le cadre des études de bruit sont normés, le point de mesure doit se situer selon une position normée sur les façades, et les mesures doivent être faites sur une durée de 24 heures. Les seuils réglementaires sont en fait une moyenne qui ne doit pas être dépassée, c'est-à-dire que des pointes de bruit dépassant les 60 dB peuvent intervenir plusieurs fois dans une période de mesure.</p> <p>Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p> <p>Par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire.</p>	
343.	<p>Nuisances visuelles.</p> <p><a href="#">Pour certains habitants de la rue des teinturières, un merlon qui démarre à moins de 5 m des limites de propriétés.</a></p>	<p>Il y aura une intégration paysagère de l'infrastructure, une étude paysagère détaillée sera lancée par le Département et fera l'objet d'une présentation aux communes afin de recevoir leur avis.</p> <p>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'Agny (selon plans joints). A partir des suggestions et propositions des riverains, ce tracé permet désormais de s'écarter des habitations</p>	

		d'environ 150 mètres des « Hauts d'Agny », 145 mètres par rapport aux habitations de la rue des Genêts et 156 mètres par rapport aux habitations de la rue des Roses.
344.	Pollutions atmosphériques. (aucune étude n'a été faite dans ce sens sur les Hauts d'Agny)	<p>La réglementation impose une étude bibliographiques sur la base d'un point de mesure existant et situé au plus près (ici Saint Laurent Blangy).</p> <p>Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p> <p>Concernant la pollution atmosphérique, au vue des inquiétudes exprimées, le Département s'engage à réaliser dans la commune d'Agny une étude plus précise de pollution.</p>
345.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dévaluation des habitations proches du nouveau tracé.</li> </ul>	Aucune étude ne montre qu'un bien peut être déprécié de par sa proximité d'une infrastructure routière.
346.	<p>Un projet qui ne traite pas et ne règle pas le problème dans sa globalité, habitants du centre / nouveaux quartiers impactés / commerçants.</p> <p><a href="#">Cette confirmation a été retirer de la version 2.</a></p>	Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.
347.	<p><b><u>Revendications.</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Eloignement général du tracé pour préserver les nouvelles zones impactées.</li> </ul>	suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser
348.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place d'un mur anti bruit, végétalisé sur la totalité du tracé contournant Agny.</li> </ul>	d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.
349.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fermeture de l'accès à la rue des Genêts.</li> </ul>	De plus, dans le cadre de cette modification de tracé, l'accès à la rocade ne depuis la rue des Genêts ne sera plus permis. Le giratoire sera implanté sur l'actuelle RD60 près de l'ouvrage SNCF. Pour information, les modifications des conditions de circulation au sein de la commune et induite par la réalisation du projet sont de la responsabilité du Maire et passent par la mise d'un plan de circulation. Celui-ci devra se faire en deux étapes, avant la réalisation de la rocade puis, à l'issue de la mise en service de cette dernière. Le Département pourra accompagner la commune dans l'élaboration de ce plan.
350.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arrêt du trafic poids lourds transitant par la commune et garantie de diminution du trafic de véhicules légers empruntant l'axe principal du village.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cela fait partie des objectifs de la réalisation de la rocade sud.</li> </ul>
351.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place d'une véritable étude sur les nuisances sonores (Hauts d'Agny) et la pollution atmosphérique plus généralement sur l'ensemble du projet.</li> </ul>	Comme indiqué précédemment, le Département s'engage dans la modification de tracé dans le secteur des Hauts d'Agny, mais également dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire et dans la réalisation d'une étude de pollution plus précise

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Préservation du cadre de vie, et du capital santé (pollutions, nuisances sonores et visuelles).</li> </ul>	qui fera l'objet de mesures in situ.
352.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une véritable concertation des habitants pour la suite qui sera donnée à ce projet et la mise en sécurité du centre du village.</li> <li>L'étude et la mise en place d'un nouveau plan de circulation dans le village parallèlement à la réalisation du contournement.</li> </ul>	La mise en place d'un plan de circulation est de la responsabilité du maire. Le Département pourra accompagner la commune dans l'élaboration de ce plan.
<p><b>Propositions.</b> Les différentes discussions et réflexions que nous avons pu avoir avec tant les habitants du centre du village que les habitants des nouvelles zones impactées (hortensias, etc...) nous amènent à formuler deux propositions. Ces deux propositions, répondent positivement aux revendications énoncées ci-dessus.</p>		
353.	<p><b>Proposition N°1</b></p> <p>Nous avons déjà évoqué cette proposition lors du dernier conseil municipal en date du 10 Décembre 2014. Elle consiste à déplacer le point de raccordement de la rocade sud au pont de Bucquoy plutôt qu'en sortie de pont TGV à l'entrée sud d'Agnly avec en parallèle, un arrêté préfectoral pour <b>INTERDIRE</b> la traversée du village par les camions sauf dessertes locales.</p> 	<p>La jonction à la RD919 via les ouvrages SNCF n'est pas envisageable, le gabarit de ces 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.</p> <div data-bbox="1448 1108 2163 1808" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;"><b>Avantages</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tracé plus rectiligne ;</li> <li>Ecole dans un environnement sécurisé ;</li> <li>Pas de nuisances (bruit+pollutions) pour les Hauts d'Agnly et rues des Genêts, des Roses, des Lilas, des Acacias... ;</li> <li>Environnement agréable pour les agnynois (nature préservée, promenade possible dans les chemins, aspect visuel), village où il fait bon vivre ;</li> <li>Division parcellaire agricole moins impactée (préservation activité agricole) ;</li> <li>Pas de création de nouveaux chemins d'exploitation pour les agriculteurs ;</li> <li>Eloignement du bassin de décantation des habitations des hauts d'Agnly ;</li> <li>Plus besoin de merlons et murs anti-bruit ;</li> <li>Economies réalisées permettraient la construction d'une route plus longue.</li> </ul> </div>
354.	<p><b>Proposition N°2</b></p> <p>Cette proposition, bien que moins satisfaisante pour les habitants des nouvelles zones impactées par cette rocade, se veut plus</p>	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 ici a un rayon un rayon plus court encore, ce qui ne permet pas de répondre aux normes de conception

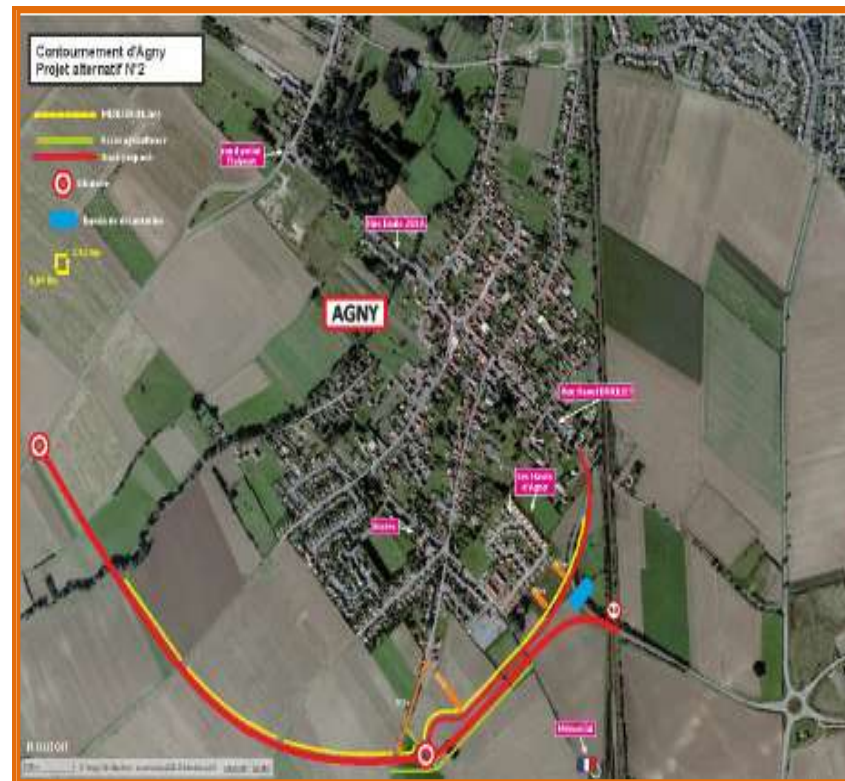


proche de la proposition du Département du Pas de Calais.  
Un arrêté préfectoral pour interdire la traversée du village par les camions (sauf desserte locale) devra être pris en parallèle de même qu'une limitation à 50 Km/h devra être imposée sur la route allant du pont TGV au nouveau rond-point.

Globalement, il s'agit ici d'éloigner le tracé le plus possible des zones d'habitation en déplaçant vers les zones non habitées le rond-point initialement prévue en haut de la rue des genêts d'un peu plus de 200 m. Ce déplacement du rond-point permettra un éloignement général du tracé et plus particulièrement la route de retour allant du nouveau rond-point à la rue Raoul Briquet.

des projets routiers en matière de sécurité.

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'Angy (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'Angy », 145 mètres par rapport aux habitations de la rue des Genêts et 156 mètres par rapport aux habitations de la rue des Roses.



#### Avantages

- Rue des teinturières : merlon anti-bruit situé entre 40 et 50 m des limites de propriétés (actuellement) de 3 à 15 m.
- Rue des genêts : déplacement du giratoire (+de 200m) et fermeture de l'accès à la rue des Genêts.
- Ecoles : sécurisation des écoles par la fermeture de l'accès du giratoire sur la rue des Genêts ;
- Maisons rues des Lilas / des Acacias / Ecoles / F. Buisson, des Roses : éloignement de la rocade allant de 50 à 75 m par rapport au tracé actuel.
- Mise en place d'un merlon d'une hauteur de 3 m sur l'ensemble du tracé contournant Angy ;
- Arborer, végétaliser l'ensemble des merlons anti-bruit pour améliorer l'aspect visuel ;
- Déplacement si possible du mémorial sur la partie de terrain inexploitée entre la rocade et ateliers municipaux

	<b>355.</b>	<p><b><u>Conclusion.</u></b></p> <p>Le document présenté dans sa conclusion fait état de propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eloignement général du tracé pour préserver les nouvelles zones impactées suivant les propositions 1 et 2, la préférence des Agnynois allant à la proposition 1.</li> <li>• Mise en place d'un mur anti bruit végétalisé sur la totalité du tracé contournant Agny.</li> <li>• Fermeture de l'accès rue des Genêts.</li> <li>• Arrêt du trafic poids lourds transitant par la commune et garantie de diminution du trafic de véhicules légers empruntant l'axe principal du village.</li> <li>• La mise en place d'une véritable étude sur les nuisances sonores (Hauts d'Agny) et la pollution atmosphérique plus généralement sur l'ensemble du projet.</li> <li>• Préservation du cadre de vie et du capital santé (pollutions, nuisances sonores et visuelles).</li> <li>• Une véritable concertation des habitants pour la suite qui sera donnée à ce projet et la mise en sécurité du centre du village.</li> <li>• étude et mise en place d'un nouveau plan de circulation dans le village parallèlement à la réalisation du contournement.</li> </ul>	<p>Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p> <p>A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.</p> <p>Concernant la pollution atmosphérique, au vue des inquiétudes exprimées, le Département s'engage à réaliser dans la commune d'Agny une étude plus précise de pollution.</p> <p>Concernant les impacts sonores, par rapport à ce nouveau tracé, le Département s'engage dans la réalisation d'une étude acoustique complémentaire.</p> <p>L'accès à la rocade depuis la rue des Genêts ne sera plus permis.</p> <p>Une demande d'implantation d'un radar sera faite afin d'amener les usagers de la route à respecter les limitations de vitesse.</p> <p>Pour information, les modifications des conditions de circulation au sein de la commune et induite par la réalisation du projet sont de la responsabilité du Maire et passent par la mise d'un plan de circulation.</p> <p>Le Département pourra accompagner la commune dans l'élaboration de ce plan.</p>
--	-------------	--	---

**Observations orales- permanences mairie de Dainville.**

	<b><u>M. Pascal Dutoit, Mme Sylvie Favier, Mme Isabelle Oosterhagen.</u></b>		
<b><u>Dainville</u></b>  <b><u>Orale</u></b> <b><u>1</u></b>	<b>356.</b>	<p>Nos interlocuteurs:</p> <p>Indiquent que la contribution déposée est issue d'un groupe de travail ;</p> <p>Se sont déclarés conseillers municipaux de la commune d'Agny, et avoir présenté ces propositions lors d'un conseil municipal du mercredi 14 janvier 2015.</p> <p>Font part que M. Cottigny Conseiller Général, s'était engagé à effectuer une concertation pour finaliser le projet.</p>	<p>Une concertation a été menée avec les élus du secteur tout au long de l'avancement des études, avec la chambre d'agriculture au regard de l'impact sur les surfaces agricoles. Une réunion de concertation avec le public est intervenue au lancement de l'enquête publique. De plus, l'enquête publique est un moment dédié à la concertation avec la population, ce qui permet de recueillir les remarques, observations et propositions sur l'ensemble des éléments de projet présentés auxquelles le maître d'ouvrage doit répondre.</p>

**Registre Commune de Wailly les Arras.**

	<b><u>M. JP Roussel à Wailly.</u></b>		
<b><u>Wailly</u></b>  <b><u>Registre</u></b> <b><u>1</u></b>	<b>357.</b>	<p>Projet de franchissement du Crinchon.</p> <p>Fait le rapprochement entre la vallée du Crinchon et</p>	<p>Les éléments de la topographie sont pris en compte dans le modèle de simulation des</p>

		l'amplification des sons (dominante vents d'ouest).	nuisances sonores, tout comme les vents dominants.
	<b>358.</b>	<b>Questionne :</b> En cas d'accident (produits inflammables, produits toxiques et polluants), quels sont les dispositifs prévus. Surtout si le sinistre se produit lors du franchissement du Crinchon ? Se réfère à une pollution au fioul en 1997-1998 de Wailly à la Scarpe.	Aucune mesure n'est prévue concernant le risque d'incendie de produits inflammables sur la future rocade. On peut juste indiquer que le risque qu'un incendie routier affecte les habitations sera largement réduit par rapport à la situation actuelle étant donné que la majeure partie de la circulation sera sortie du centre-ville d'Agny. Pour ce qui est des pollutions des cours d'eaux ou nappes, le projet permet par le biais des bassins de décantation de piéger toutes pollutions accidentelles par un système de vannes (Cf dossier loi sur l'eau).
	<b>359.</b>	Indique qu'une circulation importante va impliquer des risques de pollution des eaux du Crinchon, en aval (proche de la Scarpe). Qu'est-il prévu en cas de pollution pour contrôler les flux et les stocker (zone de retenue suffisante) et dépolluer ? (captage entre Agny et Wailly).	En cas de déversement de produits polluants sur la chaussée, il y a une procédure d'intervention sur les bassins d'assainissement : Fermeture de la vanne de sortie du bassin vers l'exutoire, la pollution se rejette dans le bassin, fermeture de la vanne d'arrivée des eaux dans le bassin, une entreprise spécialisée vient pomper le polluant dans le bassin, purge le fond de bassin et traite la pollution.
	<b>360.</b>	Evoque les problèmes de circulation sur l'axe Wailly – Arras pendant les travaux (axe très fréquenté)	Des déviations seront mises en place pendant les travaux (notamment ceux du giratoire de la RD3. L'objectif étant de réaliser les travaux le plus rapidement possible afin de concentrer sur une courte durée la gêne aux usagers et aux habitants de Wailly.
	<b>Mme Monique Patat 62217 Wailly.</b>		
<b>Wailly</b> <b>Registre</b> <b>2</b>	<b>361.</b>	<u>Indique certaines erreurs :</u> Il est indiqué que les terres appartenant M. Béthencourt vont être repris par son petit fils et non pas son beau fils L'adresse de l'exploitation est située au 8 rue d'Arras à Wailly et non pas 24 rue de l'église (adresse de M. Béthencourt). Il est mentionné que M. Patat va cultiver 4ha93 ca M. Patat a déclaré cultiver au 1 <sup>er</sup> octobre 2014, 9ha 76ca	Ces éléments seront corrigés, et notamment dans le dossier parcellaire qui suivra.
<b>Courrier(s) annexés au registre de Wailly les Arras.</b>			
<b>Wailly</b> <b>Courrier</b> <b>1</b>	<b>M. Laurent Wallot. 11 rue Anatole France à Achicourt.</b>		
	<b>362.</b>	les cartes associées ne bénéficient pas toujours d'un fond de plan adapté ce qui rend difficile le positionnement des ouvrages évoqués.	

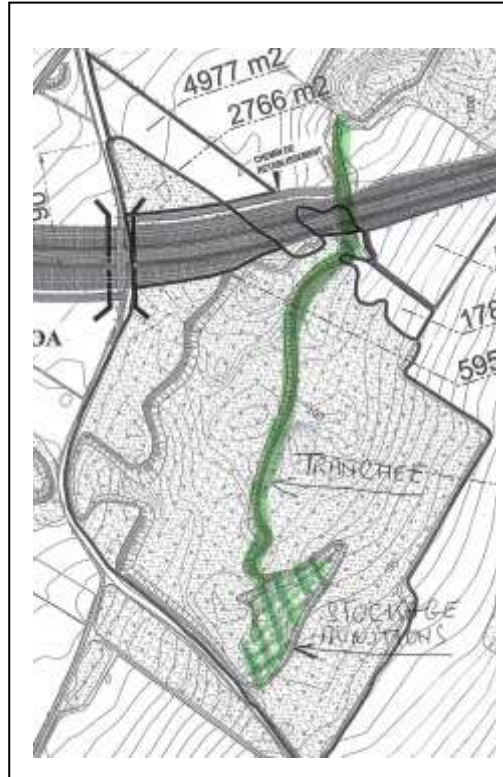
363.	<p><u>Etude de circulation :</u>  La DUP s'appuie sur une étude de circulation absente du dossier malgré plusieurs extraits découverts ci et là.  Il est indiqué pour les calculs aux horizons 2020 et 2040 un taux d'accroissement de circulation linéaire de 1.5%. Ce taux, valable dans les années 80 est en contradiction avec l'absence de croissance que rencontre la France depuis plusieurs années. Si on considère que l'Europe constitue un ensemble de pays développé doté d'un important parc de véhicules motorisés et que les politiques publiques d'aménagement visent à réduire l'usage des véhicules motorisés, ce genre de postulat est-il réaliste ?</p>	<p>Les experts en matière de trafic considèrent que le trafic évolue de la même manière que le PIB. On peut noter depuis quelques années un ralentissement de cette augmentation voire une stagnation, tout comme la croissance du PIB.  Pour cette étude, il a été considéré une augmentation de trafic de 1,5%/an notamment pour maximaliser les trafics au regard des nuisances sonores et en matière de pollutions atmosphériques qu'ils induiraient. Même en ayant maximalisé ces trafics et donc les nuisances, on se rend compte que les niveaux attendus à 20 ans après la mise en service seront inférieurs aux seuils réglementaires.  Quant aux trafics même s'il n'avaient pas été maximalisés par cette augmentation de 1,5%/an, ils justifiaient malgré tout la réalisation de la rocade sud (11 000véh/jour à la mise en service)  Concernant les politiques qui visent à réduire la place de la voiture dans la société à mettre au regard de la réalisation de cette infrastructure, les alternatives à la route dans l'arrageois ne sont pas du tout suffisantes et pour un moment afin d'en réduire l'utilisation de manière significative, la rocade sud est donc d'autant plus justifiée.</p>
364.	<p><u>Sécurité :</u>  Le projet annonce que l'aménagement renforce la sécurité de l'existant en le délestant d'une part de son trafic (centre-ville d'Agnny).  Mais il n'y a pas d'étude sur l'impact du nouvel aménagement.  Peut-on parler de sécurité lorsqu'on réalise une voie neuve avec une vitesse de référence à 90 km/h ou cyclistes et véhicules motorisés roulent sur la même voie ou lorsqu'on renvoie des randonneurs sur une départementale sans visibilité et dépourvue d'accotements comme la RD3 ?</p> <p>Déplacements des modes actifs (vélos et piétons) :  La rocade sud relie un nœud routier (rd point Dainville) à un autre nœud (sortie Agny). Elle ne connecte pas de pôle d'attraction. Son usage par des cyclistes/piétons n'est visiblement pas recherché quoique possible.  Aucun aménagement n'a été réfléchi pour cet usage.  S'interroge compte tenu de la création de pistes cyclables sur des tronçons du RD60 (Tilloy et Beaurains). La rocade pourrait être l'occasion de drainer plus facilement des cyclistes vers le véloroute de la mémoire mais il n'y a pas d'embranchement prévu.</p>	<p>Le nouvel aménagement sera plus sécurisant que l'actuelle RD60 puisque les conditions de circulation des véhicules seront améliorées (bonne visibilité, mise en place de dispositifs de retenue, point d'accès et d'échange via des giratoires qui restent des aménagements d'échange très sécurisants car permettent de réduire les vitesses aux points d'échange.</p> <p>Lors des échanges avec l'Association Droit Au Vélo, il a été retenu les éléments suivants :</p> <p><b>1) Sur la partie WAILLY DAINVILLE ( RD3- RN25)</b>  Il n'est pas demandé de cheminement cyclable le long de la rocade, mais un rétablissement de la voie de raccordement à la VVV DAINVILLE/SAULTY. Ceci est prévu au projet.</p> <p><b>2) Sur la partie AGNY WAILLY</b>  Cette partie doit permettre d'assurer la continuité avec les aménagements réalisés à BEAURAINS en 2014.  Pour la RD 60 existante (BEAURAINS-AGNY) et la problématique du franchissement du pont SNCF est à examiner. En première approche, l'ADAV serait plutôt favorable à une piste bidirectionnelle sur trottoir.  Pour la RD 60 nouvelle, un cheminement mixte « agricole-cycliste » sera aménagé a minima jusqu'à la VC1 (rue Ferdinand Buisson). Au-delà, pour le franchissement du Crinchon, 3 scénarii sont à étudier :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Le raccordement jusqu'au chemin longeant le Crinchon, puis utilisation de ce chemin jusque WAILLY (tel que prévu au schéma de la CUA)</li> <li>L'utilisation des voies en place (prolongement de la rue F.Buisson jusque WAILLY, puis rue des Alouettes</li> <li>Le prolongement du chemin le long de la Rociade jusqu'à la RD3, avec passerelle sur le Crinchon. Ce scénario nécessite une vérification vis-à-vis de la loi sur l'eau.</li> </ol> <p>Ces scénarii seront examinés et débattus par le Département avec la CUA.  L'ADAV veut qu'un jalonnement soit étudié pour rejoindre la voie verte depuis WAILLY.</p>

	<p><b>365.</b></p>	<p>La rocade coupe de nombreux chemins communaux ou agricoles. Un sentier de randonnée se trouve amputé de plusieurs centaines de mètres, un deuxième est reporté sur la RD3 qui ne bénéficie pas d'aménagement spécifique et est utilisé par des véhicules à moteurs pratiquant des vitesses excessives. Quel bénéfice pour la sécurité ?.</p> <p>Souligne qu'un sentier « dévié » longera la rocade et soumettra ses usagers à un bruit excessif sans mesure de protection.</p> <p>Un plan de déplacement doux a été réalisé par la CUA. Quelques itinéraires sont impactés. L'un d'eux emprunte le chemin du Belloy d'Achicourt à Wailly. Il est coupé par la rocade et suit la déviation du circuit de randonnée et perd par la même sa vocation de liaison domicile-travail.</p> <p>Hormis les ouvrages d'art en dénivelé, la traversée de la rocade par les modes actifs n'est pas évoquée.</p> <p>Signale que le projet reporte principalement la circulation des modes doux le long du Crinchon.</p>	<p>Les chemins de randonnée ainsi que les véloroutes existantes seront rétablies, c'est une obligation du maître d'ouvrage. Quant à la mise en place de chemins dédiés aux modes doux le long de la future rocade sud, cela n'a pas été retenu dans le sens où il n'y aurait pas de continuité d'itinéraires entre Dainville et Agny, de plus, les chemins le long d'axes structurants sont très peu attractifs pour les modes doux (cf RN41 dans le Nord et les pistes cyclables qui sont trop peu utilisées). Cependant, la réalisation de chemins de désenclavement des parcelles agricoles pourraient servir également aux déplacements modes doux.</p> <p>Les usagers des chemins à proximité de la rocade sud subiront des nuisances mais qui seront de courtes durées (le temps du passage sur ces chemins), cela sera sans commune mesure comparativement à ce que subissent les habitants du centre d'Agny</p> <p>En concertation avec l'ADAV,  Sur la partie WAILLY DAINVILLE (RD3- RN25), un rétablissement de la voie de raccordement à la VVV DAINVILLE/SAULTY est prévu au projet.  Sur la partie AGNY WAILLY, l'ADAV souhaite que cette partie permette d'assurer la continuité avec les aménagements réalisés à BEAURAINS en 2014.  Pour la RD 60 existante (BEAURAINS-AGNY), en première approche, l'ADAV serait plutôt favorable à une piste bidirectionnelle sur trottoir.  Pour la RD 60 nouvelle, un cheminement mixte « agricole-cycliste » sera aménagé a minima jusqu'à la VC1 (rue Ferdinand Buisson). Au-delà, pour le franchissement du Crinchon, 3 scénarii sont en cours d'étude :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le raccordement jusqu'au chemin longeant le Crinchon, puis utilisation de ce chemin jusque WAILLY (tel que prévu au schéma de la CUA)</li> <li>• L'utilisation des voies en place (prolongement de la rue F.Buisson jusque WAILLY, puis rue des Alouettes</li> <li>• Le prolongement du chemin le long de la Rocade jusqu'à la RD3, avec passerelle sur le Crinchon. Ce scénario nécessite une vérification vis-à-vis de la loi sur l'eau.</li> </ul> <p>Les scénarii seront examinés et débattus par le CG avec la CUA.  L'ADAV demande d'étudier un jalonnement pour rejoindre la voie verte depuis WAILLY sera étudié.</p>
	<p><b>366.</b></p>	<p><u>Paysage :</u>  L'étude montre l'intérêt du paysage de la vallée du Crinchon. Aucune mesure ne permet de gommer la balafre visuelle que va constituer la rocade.  Les photomontages sont réalisés à partir de vues aériennes. Quel impact aura le promeneur au niveau du Crinchon ?</p>	<p>Une étude paysagère plus poussée va être lancée par la CG62 afin d'intégrer le projet routier à son environnement. Il y aura un travail sur les modelés de terre, sur les plantations à réaliser afin que le projet puisse s'intégrer au mieux dans son contexte. une étude architecturale accompagnera l'intégration de l'ouvrage d'art passant au-dessus du Crinchon.</p>
	<p><b>367.</b></p>	<p>L'intrados du pont est à 4.60, donc un pont à 5.60 mini + les gardes corps (épais) voir un muret anti-bruit. Les remblais d'accès atteindront également une hauteur de 4 à 6 m. Pourquoi le dossier passe ces éléments sous silence ?</p>	<p>L'impact visuel qu'auront les promeneurs à proximité sera défini dans le cadre de l'étude paysagère qui sera lancée avant réalisation des travaux. L'objectif étant d'intégrer au mieux cette infrastructure dans son contexte. Au niveau du Crinchon la hauteur de remblai sera bien d'environ 5m pour passer le Crinchon. Ces éléments ne sont pas passés sous silence puisqu'un plan de coupe du futur ouvrage de franchissement du Crinchon est intégré dans le dossier d'enquête publique.</p>

	368.	<p>Il est question d'aménagements paysagers mais ils ne sont pas décrits. Il existe une énorme différence entre un aménagement paysager de qualité d'une autoroute et celui d'un milieu naturel. A quoi doit-on s'attendre ?</p>	<p>Cela sera défini dans le cadre de l'étude paysagère qui sera réalisée après l'enquête publique. L'objectif étant d'intégrer les remblais, les ouvrages le mieux possible dans son environnement en travaillant notamment les plantations (mise en place de haies arbustives, d'arbres, d'engazonnement, en travaillant la forme des bassins...les plantations seront exclusivement des essences locales), cela sera travaillé en concertation avec les communes.</p>
	369.	<p><b>Faune et flore :</b></p> <p>Apparemment, le seul expert faunistique consulté est la fédération de chasse. Il existe pourtant des structures et associations ayant pour thème l'environnement. Doit-on considérer ce volet biaisé ?</p> <p>L'agglomération arrageoise est cernée aux 3/4 par des infrastructures routières peu perméables à la faune. La rocade boucle le tour et enterre la trame verte. Les déplacements des petits animaux se retrouveront anecdotiques et celui des grands problématiques. Il est indiqué que la rocade aura un effet répulsif 100 m de part et d'autre, ce qui annulera en grande partie l'intérêt du bois de Wailly.</p> <p>Il est indiqué des mesures compensatoires ultérieures sans indiquer leur nature et leur localisation (et qui pourraient se situer en dehors de la CUA).</p>	<p>Une étude environnementale a été faite en se basant sur un relevé faunistique et floristique d'un an par un bureau d'étude expert, donc l'étude environnementale n'est donc pas biaisée, elle a été faite selon ce que demande la réglementation.</p> <p>L'étude d'impact indique que l'ouvrage de rétablissement de la voie communale Dainville à Wailly permettra de rétablir également la circulation de la grande faune dans le secteur du bois de Wailly.</p> <p>Le reboisement en compensation du défrichement sera de l'ordre de 4 pour 1. L'objectif est de pouvoir mettre en œuvre ce reboisement à proximité du bois de Wailly.</p>
	370.	<p>L'agglomération arrageoise est cernée aux 3/4 par des infrastructures routières peu perméables à la faune. La rocade boucle le tour et enterre la trame verte. Les déplacements des petits animaux se retrouveront anecdotiques et celui des grands problématiques. Il est indiqué que la rocade aura un effet répulsif 100 m de part et d'autre, ce qui annulera en grande partie l'intérêt du bois de Wailly.</p> <p>Il est indiqué des mesures compensatoires ultérieures sans indiquer leur nature et leur localisation (et qui pourraient se situer en dehors de la CUA).</p>	<p>L'étude d'impact indique que l'ouvrage de rétablissement de la voie communale Dainville à Wailly permettra de rétablir également la circulation de la grande faune dans le secteur du bois de Wailly.</p> <p>Le reboisement en compensation du défrichement sera de l'ordre de 4 pour 1. L'objectif est de pouvoir mettre en œuvre ce reboisement à proximité du bois de Wailly.</p>
	371.	<p><b>Patrimoine culturel :</b></p> <p>Il est indiqué que le secteur ne recèle pas de site connu. A noter toutefois que le bois de Wailly est installé sur d'anciennes carrières médiévales. Des traces d'habitat liées à cette activité pourraient être découvertes.</p>	<p>Rien de tel n'a été détecté dans l'étude environnementale</p>
Wailly	M. Gérard Ternaux, 51 rue Briquet Taillandier, 62223 Anzin saint Aubin.		

Courrier  
2

372.	<p><u>Fait remarquer :</u> Ne pas avoir été invité aux réunions tenues en mairie de Wailly les 29 mai 2013 et 9 juillet 2013. Avoir rencontré, chez lui, à deux reprises le représentant du conseil général, auquel il a fait part de son opposition à ce que le bois de Wailly soit coupé en deux. Que lors du premier entretien, a demandé une modification du projet pour limiter l'impact sur le bois Que lors du second entretien, une modification lui a été présentée, ne convenait pas, en raison d'un tracé coupant en deux le bois, au lieu qu'il soit impacté en périphérie comme demandé.</p>	<p>Monsieur TERNAUX a été rencontré par les services Départementaux à plusieurs reprises :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- le 10 septembre 2013, dans les locaux du Département,</li><li>- le 27 février 2014, dans les locaux du Département,</li><li>- le 30 juin 2014, à son domicile,</li><li>- le 22 juillet 2014, à son domicile.</li></ul> <p>Lors de ces échanges, ont été présentées les modifications de tracé dans l'objectif de limiter au maximum l'impact sur le bois de Wailly. Les services départementaux ont bien expliqué que les contraintes géométriques imposées par les instructions techniques et par le Périmètre du Plan de Prévention des risques Technologiques de PRIMAGAZ à Dainville ne permettaient pas d'aller au delà des modifications déjà faites.</p>
373.	<p><u>Signale :</u> les avis de l'AAE, Fédération de chasse etc.... montrent l'intérêt écologique du bois de Wailly (flore et faune), seul secteur boisé important du secteur. L'étude d'impact mentionne le bois de Wailly comme particulièrement sensible au niveau écologique et paysager (p.275). Les mesures compensatoires doivent être importantes (p.186).</p>	<p>Concernant les boisements (donc en grande partie, le bois de Wailly) leu intérêt patrimonial est relativement banal, il s'agit d'un constat, mais ils présentent un intérêt du fait de leur rareté (dit dans le dossier), le maître d'ouvrage leur accorde de l'importance puisqu'il qu'il a prévu de mettre en œuvre des mesures compensatoires en ce qui concerne la traversée du bois de Wailly (compensation : reboisement de 4 ha pour 1 ha déboisé avec des essences locales et remarquables en accord avec les services de l'Etat et les partenaires locaux).</p>
374.	<p><u>Indique :</u> L'inventaire de la faune et la flore a été particulièrement bâclé, car réalisé sur quelques jours et la découverte d'espèces rares n'est pas exclue.</p>	<p>L'inventaire faune-flore a été réalisé sur une année calendaire par un bureau d'études spécialisé. Il a été fait selon une méthodologie imposée par la réglementation. Rien n'indique dans cet inventaire qu'il a été réalisé dans de mauvaises conditions.</p>
375.	<p><u>Précise :</u> L'impact sur le bois n'est pas de 4,70% mais de 9,78% (emprise de 8710m<sup>2</sup> sur 89045 m<sup>2</sup>)</p>	<p>Le prélèvement sur le bois de Wailly sera d'environ 5950m<sup>2</sup>, ce qui représente sur 89045m<sup>2</sup>, un prélèvement de 6.6%.</p>
376.	<p><u>Informe:</u> La modification du PLU est nécessaire alors que le dernier PLU a été adopté en 2012. Le bois est classé en Espace Boisé Classé.</p>	<p>Effectivement, une modification du PLU est nécessaire c'est pourquoi un dossier de mise en compatibilité du Plu a été mis à l'enquête en même temps que le dossier d'enquête publique afin de sortir les surfaces utiles aux travaux de la zone de bois classé. cela permettra d'enclencher la demande de défrichement auprès des services de l'Etat.</p>
377.	<p><u>Avertit :</u> Le site présente une tranchée de la guerre 14-18, qui n'a pas été prise en compte. Le bois servait de stockage de munitions à cette période.</p>	<p>Des fouilles archéologiques interviendront sur les emprises du projet routier, ce permettra de faire ressortir 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.</p>



<p><b>378.</b></p>	<p><u>Concernant les principes d'assainissement:</u>          Le BVR2 prévu le long de la rocade et du bois sera créé avec la route en contrebas          Comment seront recueillies les eaux de ruissellement qui sont prévues en infiltration avec les risques de pollution du bois ?</p> <p>Oralement lors du dépôt de sa contribution :          Craint des débordements de bassin avec pour conséquence une infiltration des eaux non traitées.</p>	<p>Les eaux issues de la plateforme+ routière au niveau du bois de Wailly seront recueillies par un réseau d'assainissement de surface étanche et se rejeteront dans le bassin de décantation (qui permet un abattement de 80 à 85% de la pollution) et ensuite rejoindront le bassin d'infiltration qui finira de bloquer dans les premiers centimètres du sol le reste des pollutions).</p> <p>Les bassins d'assainissement routier sont prévu pour fonctionner normalement pour des pluies d'occurrence vingtennale (ayant 1 chance sur 20 de survenir tous les ans) alors que la réglementation impose du décennal (1 chance sur 10 par an). Le CG62 est allé encore plus loin en imposant que les bassins puissent contenir une pluie centennale (1 chance sur 100 de survenir tous les ans). Donc le risque de débordement reste très faible.</p>
<p><b>379.</b></p>	<p>Fait connaitre qu'il demande un reboisement de 3,2 ha à proximité et suivant les recommandations diverses touchant au bois existant.</p>	<p>Cela dépendra de l'aménagement foncier (s'il est retenu), des négociations amiables en cas d'aménagement foncier avec exclusion d'emprise ou si aucun aménagement foncier n'est retenu par les commissions communales d'aménagement foncier.</p>
<p><b>380.</b></p>	<p><u>Conclut</u>          Que le tracé ne peut recevoir son approbation.          Demande que des modifications soient apporter pour impacter le bois existant sur la périphérie</p>	<p>Le tracé a été modifié plusieurs fois afin de tendre le plus possible vers une réduction de la surface à prélever sur le bois de Wailly, mais les contraintes liées à la présence du périmètre PPRT Primagaz et les valeurs des rayons minimum (afin de respecter les conditions de circulation et de sécurité sur la future rocade ne permettent pas de réduire la surface à prélever au-delà de ce qui a déjà été proposé.          Cette modification ne peut pas être mise en œuvre.</p>
<p><b>381.</b></p>	<p>Qu'un accord ne pourra être trouvé que si auparavant à toute signature, une convention de reboisement en surface équivalente à celle impactée est trouvée avec le maitre d'œuvre.          Ce dernier devant prendre en charge la totalité des opérations de reboisement (achat terrains, et le reboisement immédiat).</p>	<p>La procédure de défrichement impose effectivement qu'un accord soit trouvé avec les propriétaires désirant faire reboiser leur parcelle. Une convention sur les conditions de reboisement et sur la gestion de la parcelle à reboiser devra être signée en vue de présenter le dossier d'autorisation de défrichement.</p>



		<u>Dans un document complémentaire, questionne</u>	
382.	Que veut dire périmètre de DUP ?		Le périmètre DUP correspond au périmètre dans lequel toutes les études socio-économiques et environnementales du projet interviendront. On considère que c'est à l'intérieur de ce périmètre que le projet aura un impact sur son environnement.
383.	Qu'entend on par reboisement qualitatif plutôt que quantitatif ? Le département est d'accord, cela a pour but de réduire la règle de 1/4.		La règle est bien d'avoir un reboisement de 4 pour 1, l'objectif est avant tout d'avoir un reboisement à proximité immédiate du projet pour la compensation soit la plus efficace. C'est pourquoi s'il est difficile de trouver de terrains propres à ce reboisement près du projet la DDTM pourrait accepter d'avoir un rapport de reboisement légèrement inférieur à 4 pour 1. L'objectif qualitatif signifie que les zones à reboiser doivent présenter un intérêt écologique et forestier (c'est-à-dire en complément de bois existants plutôt que des bosquets isolés).
384.	Les mesures compensatoires restent vagues et non précises, le terme éventuellement est trop souvent employé.		
385.	Les études précisent les enjeux et objectifs à gérer : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Préserver les habitats du bois de Wailly, intéressants pour leur rareté dans le secteur.</li> <li>• Priorité rouge : <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Conforter les noyaux forestiers en étendant leur superficie ;</li> </ul> </li> </ul> Et on veut en supprimer !		On supprime effectivement une surface forestière mais qui sera compensée avec un rapport multiplicatif de 4, donc il y aura un gain de surface forestière.
386.	Signale que M. Pauwels est d'accord pour replanter près du bois (voir réunion du 29/05/2013).		Cette proposition est intéressante dans le cadre de la procédure de défrichement qui demande de reboiser le plus près possible du bois impacté. Le CG62 prend note de cette proposition.
387.	Le bois est un espace de refuge pour la faune locale et notamment les chevreuils. Les risques d'accidents seront très nombreux (rocade sur leur passage).		Des mesures signalisations seront mises en place pour prévenir les automobilistes du passage potentiel de grand mammifères. Dans l'étude d'impact, cela a été identifié et vu lors des réunions d'échange avec la fédération de chasse, si des dispositifs (clôtures) devaient être nécessaires, ils pourraient être mis en œuvre.
388.	L'évaluation des dépenses pour les mesures compensatoires ne répond pas aux exigences du code l'environnement.		Le code de l'environnement dans son article R122-5 indique qu'une étude d'impact doit comporter les mesures pour éviter, réduire, compenser les effets négatifs du projet, accompagnées de l'estimation des dépenses correspondantes, ce qui est le cas dans le dossier d'enquête publique.
389.	Indique : une autre variante du projet épargne le bois de Wailly et évite le PPRT de 670m autour du site SEVESO.		Deux tracés ont été effectivement étudiés au sud du bois de Wailly mais n'ont pas été retenus (tracés n°4 et 5 cf étude d'impact pages 262) car ils nécessitaient la création d'un giratoire supplémentaire sur la RN25, étaient plus longs que le tracé retenu ce qui induisait un surcoût important et enfin impactaient fortement le parcellaire agricole.
390.	Le projet 2 bis n'est pas compatible avec le PLU de Wailly qu'il faut modifier après une nouvelle enquête d'utilité publique.		Une mise en compatibilité du PLU est intégrée au dossier d'enquête publique unique. Il permet de proposer le déclassement de la surface du bois de Wailly qui va être défriché.
<b>Wailly</b>	<b>M. Mme Balembois 58 rue d'Arras à Wailly.</b>		

**Courrier**  
**3**

<b>391.</b>	<p>Evoque :</p> <p>La loi sur la transition énergétique pour la croissance verte Le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) et les orientations liées au transport.</p> <p>Orientations liées au secteur du transport de voyageurs. Limiter l'usage de la voiture et de ses impacts en promouvant de nouvelles pratiques de mobilité. Optimiser et développer l'offre de transports en commun et leur usage par le plus grand nombre</p> <p>Orientations liées au secteur du transport de marchandises : Favoriser les alternatives au transport routier, en développant les capacités de multi modalités et les chaînes multimodales sur le territoire régional.</p> <p>Pourquoi ne chercherait-on pas à les appliquer?</p> <p>Cette seule référence à un document officiel ayant pour objectif d'améliorer nos conditions de vie dans le Nord, Pas-de-Calais suffirait pour justifier nos réserves relatives à ce projet.</p>	<p>Ce sujet dépasse le cadre de l'arrageois puisqu'il s'agit d'une politique à développer au niveau régionale et même nationale. En attendant, la rocade sud permettra à moyen terme de délester le centre d'Agy du trafic de transit. Il est à noter que l'offre de solutions alternatives qui permettrait de diminuer la présence de la voiture dans les centres urbains dans l'arrageois est encore insuffisante. En complément, une augmentation de l'offre de transports en commun et la mise en œuvre du PDU dans l'arrageois, la rocade sud permettra assez rapidement à régler ce problème de trafic de transit.</p> <p>Il s'agit d'une réflexion globale (étude de mobilité) qui vise 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,...).</p>
<b>392.</b>	<p><b>Regrettent les impacts listés ci-dessous :</b></p> <p>Impact au niveau de la commune d'Agy : les problèmes actuels vécus depuis de nombreuses années par les riverains de la rue principale vont être déplacés et aggravés pour ceux de la rocade projetée : la vitesse autorisée étant de 90 km/h (au lieu de 50 km/h pour les véhicules légers et 30 km/h pour les poids lourds dans le contexte actuel), à la sortie du rond point prévu, tous les véhicules seront en accélération ce qui entraînera une pollution atmosphérique et sonore accrues ;</p>	<p>Suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p>
<b>393.</b>	<p>impact sur le paysage et création d'une barrière pour la faune terrestre notamment dans la partie comprise entre le RD3 et le Crinchon qui est censée faire partie de la trame verte et dans le bois de Wailly ;</p>	<p>La trame relative au Crinchon sera respectée puisqu'un ouvrage de rétablissement d'une hauteur de 5m et d'une ouverture de 24m permettra de respecter la continuité écologique ainsi que la ripisylve.</p>
<b>394.</b>	<p>impact sur les terres agricoles et sur le bois de Wailly ;</p>	
<b>395.</b>	<p>impact sur les pollutions (air, eau, bruit) ;</p>	
<b>396.</b>	<p>impact le cadre de vie : la promenade le long du Crinchon appréciée de très nombreux marcheurs, va perdre une grande part de son charme par le bruit engendré et la rupture de la haie qui borde la rivière.</p>	<p>La haie et le chemin qui bordent le Crinchon seront respectés grâce à l'ouvrage de franchissement qui sera réalisé et qui aura une largeur plus que suffisante pour respecter les enjeux écologiques ainsi que le chemin de randonnée.</p>
<b>397.</b>	<p><b>Mentionnent :</b> si ce projet voit le jour, souhaite voir les propositions suivantes respectées : pour limiter la pollution atmosphérique et la pollution sonore, limiter la vitesse à 70 km/h (mentionné dans l'étude d'impact).</p>	<p>La section Tilloy-Beaurains a été limitée à 70km/h car c'est une voirie existante et pour laquelle une limitation à 70km/h a été décidée afin de limiter les nuisances, mais sur la rocade sud, qui est un aménagement neuf, il est possible de mettre en œuvre une limitation à 90km/h et d'en limiter les nuisances par le biais de merlons antibruit (chose qui n'est pas possible sur la section Tilloy-Beaurains).</p>

		Appliqué sur le tronçon Tilloy- Beaurains.	Cependant, suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques. De plus, l'implantation d'un radar fixe en arrivée sur le giratoire sera sollicitée. A noter que les limitations de vitesse sont réduites à 70 et 50 km/h en arrivée sur les giratoires.
	<b>398.</b>	reboisement dans le bois classé de Wailly : aucune solution concrète n'est proposée. Il n'est donc pas certain que ce reboisement sera effectif. Rappellent : taux de boisement, région 59/62, le plus faible de France : 9 %.	Pour obtenir l'autorisation de défrichement délivrée par l'Etat, le maître d'ouvrage est obligé de proposer un plan de reboisement qui s'appuiera sur des convention passés avec des organismes ou des particuliers proposant des parcelles à reboisées et dont la surface devra correspondre à 4 fois la surface prélevée, donc le maître d'ouvrage est obligé d'avoir réglé les conditions administratives avant de demander l'autorisation sans cela il ne pourra pas défricher et donc ne pourra pas commencer ses travaux.
	<b>399.</b>	collecte et évacuation des eaux polluées de la route : placer un bassin de décantation au bord du Crinchon n'est pas une solution très esthétique et contribuera aussi à réduire le charme de cette promenade. Quant au rejet direct au Crinchon de cette eau reconnue polluée par le zinc, et par d'autres polluants dans la réalité nous Trouvent une incohérence avec les efforts faits pour réhabiliter le cours d'eau.	Le rejet des eaux de plateforme routière dans le Crinchon ne se fera pas directement puisque (cf dossier loi sur l'eau intégré au dossier d'enquête publique) un bassin de décantation est mis en place afin de permettre l'abattement des pollutions présentes dans l'eau grâce à un temps de présence suffisant (régulateur de débit mis en place avec un débit fixe de 2l/s/ha de surface imperméabilisée) dans le bassin avant rejet. Ces principes ont été validés par la police de l'eau.
	<b>400.</b>	sécuriser la portion de rocade traversant le bois : prévoir de grillager cette partie. créer un passage pour les chevreuils (population d'au moins 20 unités). Dans l'étude d'impact ce problème nous semble minimisé.	Le rétablissement de la voie communale entre Dainville et Wailly, qui servira également pour les exploitants agricoles, permettra le passage de la faune du secteur. Dans l'étude d'impact, cela a été identifié et vu lors des réunions d'échange avec la fédération de chasse, une signalisation pour prévenir du risque de traversée sera mise en place sur la rocade, et si des dispositifs (clôtures) devaient être nécessaires, ils pourraient être mis en œuvre.
	<b>401.</b>	<b>Concluent :</b> la solution à rechercher est celle qui sera la plus sobre avec la meilleure efficacité énergétique.	C'est l'objectif du Département du Pas de Calais
	<b><u>GON section Arras.</u></b>		
	<b>402.</b>	Se prononce défavorablement au projet.	
<b>Wailly</b> <b>Courrier</b> <b>4</b>	<b>403.</b>	constate que l'étude d'impact pêche gravement par plusieurs lacunes et comprend de nombreuses contradictions qui posent d'importantes questions mettant en cause l'utilité publique du projet qui, de plus, s'avère en totale contradiction avec la démarche développement durable (Agenda 21, en particulier pour les actions nos 5, 6, 56 et 58) approuvée par le Conseil Général. Sur la plupart des enjeux à prendre en compte ainsi que des objectifs avancés pour justifier le projet, l'étude n'apporte pas d'éléments permettant de se prononcer favorablement.	L'étude d'impact a été validée par la DREAL, dont les remarques ont été prises en compte. Il n'est pas exact d'affirmer qu'il y aurait des lacunes graves. L'étude de mobilité s'inscrit bien dans le cadre de l'Agenda 21 en proposant des solutions multimodales et réalistes aux problèmes de mobilité de l'agglomération.

404.	<p><b><u>Enjeux sur les milieux naturels</u></b></p> <p>Les acteurs publics ont l'obligation de prendre en compte dans leurs projets les obligations découlant du SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique document cadre régional pour la mise en œuvre de la trame verte et bleue approuvé en juillet 2014), Pour cela, ils doivent éviter, réduire ou à défaut compenser les impacts sur les continuités écologiques.</p> <p>Dans l'étude, ne sont rappelés que les objectifs généraux: veiller au fonctionnement écologique des corridors, vallée de la Scarpe et dépendances amont, «conforter les noyaux et corridors forestiers en étendant leur superficie et créer de nouveaux espaces boisés relais» p 162 de l'étude d'impact.</p> <p>Alors que dans le SRCE il est précisé que le bois de Wailly servirait d'appui pour une extension des boisements, le projet supprimerait 0,8 hectares de sa superficie ce qui aurait un impact indirect sur son rôle comme espace relais pour la faune. il y a là une contradiction avec l'un des objectifs présentés dans la notice: « préserver les habitats du bois de Wailly, intéressants par leur rareté dans le secteur».</p>	<p>Concernant les boisements (donc en grande partie, le bois de Wailly) l'intérêt patrimonial est relativement banal, il s'agit d'un constat, mais ils présentent un intérêt du fait de leur rareté (dit dans le dossier), le maître d'ouvrage leur accorde de l'importance puisqu'il a prévu de mettre en œuvre des mesures compensatoires en ce qui concerne la traversée du bois de Wailly. 0.8 Ha sont prélevés, ils seront compensés à hauteur de 1 pour 4 soit 3.2 Ha par du reboisement et autant que possible à proximité du bois de Wailly ce qui permettra d'étendre son rôle d'espace relais.</p>
405.	<p>Malgré la mise en exergue des potentialités écologiques des entités boisées et du Crinchon et les mises en garde relatives à leur protection «<i>il est impératif que l'intégrité de ces milieux soit préservée lors des opérations d'aménagement de la déviation. Une compensation importante sera exigée en cas de destruction de ces milieux</i>» p.186 de l'étude d'impact, le parti choisi et les mesures compensatoires présentées restent très limitées et particulièrement vagues. Aucune véritable mesure compensatoire précise n'est proposée, alors même que les règles relatives aux boisements compensatoires conduisent à un ratio de 4 pour 1.</p> <p>Le Conseil général indique qu'il souhaite «<i>privilégier un reboisement qualitatif plutôt que quantitatif pour éviter un impact trop important sur les surfaces agricoles</i>» sans préciser ce qui est entendu par là. On ne sait donc pas si le rôle du boisement pour la petite et grande faune sera compensé.</p>	<p>Au niveau du Crinchon a été identifié le besoin de ne pas impacter la ripisylve, cela sera le cas par la réalisation d'un ouvrage d'art le surplombant qui aura une ouverture bien plus large que la largeur du Crinchon et des abords (ouverture de l'ouvrage = 24m).</p> <p>Privilégier un reboisement qualitatif à un reboisement quantitatif signifie que le Département va privilégier le reboisement à proximité du bois de Wailly, et qu'il essaiera d'atteindre le rapport de 4 pour 1, mais que si cela est difficile par manque de surfaces disponibles, alors il descendra légèrement en dessous de ces 4 pour 1. L'idée étant de privilégier un reboisement sur place plutôt qu'un reboisement ailleurs dans le pas de calais tout cela pour atteindre les 4 pour 1.</p>
406.	<p>A la lecture du dossier on constate de, plus que l'analyse des impacts sur la faune est très limitée et présente des contradictions. Ces constats entravent le sérieux de l'étude.</p> <p>On relève notamment:</p> <p>La carte page 392 de l'étude d'impact montre que la route couperait un corridor de déplacement de la grande faune et affecterait un espace relais (le bois de Wailly). Le texte qui suit, pages 394-395 de l'étude d'impact, affirme que les limitations de déplacements seront modérées pour la grande faune car les</p>	<p>Le cheminement de la population de chevreuils entre la citadelle et Boiry-Sainte-Rictrude reste aléatoire. En cas de cheminement direct, ceux-ci seront effectivement plutôt parallèles à la déviation. Il n'est cependant pas exclu que certains cheminements soient interceptés par la déviation. Pour ceux-ci, le déplacement de la grande faune sera possible par le rétablissement de voie communale entre Dainville et Wailly (Passage supérieur) près du bois de Wailly.</p>

	<p>chevreuils se déplaceraient de manière préférentielle en parallèle de la future déviation.</p> <p>Or s'il est admis que le territoire occupé par la population de chevreuils va du bois de la citadelle à Boiry-Sainte-Rictrude, il est évident que le projet l'intersecte largement.</p>	
407.	<p>Pour le bois de Wailly, son intérêt faunistique est qualifié de «très banal» (p 171 de l'étude d'impact) mais il est dit par la suite que le bois est utilisé de manière régulière par plusieurs espèces (tels que renards, oiseaux...) et qu'il constitue le dernier espace refuge ce qui renforce sa qualité écologique (p 181 et 184 de l'étude d'impact).</p> <p><b><u>Espèces observées au bois de Wailly :</u></b>  <u>Mammifères :</u>  Chevreuil, Ecureuil roux, Hérisson commun, Lièvre d'Europe, Lapin de Garenne  <u>Oiseaux :</u>  Pic-vert, Héron cendré, Pic-épeiche, Faucon crécerelle, Mésange bleue, Perdrix grise, Mésange charbonnière, Faisan de Colchide, Buse variable, Mouette rieuse, Busard des roseaux (2 juvéniles) - Geai des chênes, Bondrée apivore, Corbeau freux, Chouette hulotte, Merle noir, Rouge gorge familier, Choucas des tours, Sittelle torchepot, Fauvette à tête noire.</p>	<p>Concernant les boisements (donc en grande partie, le bois de Wailly) leu intérêt patrimonial est relativement banal, il s'agit d'un constat, mais ils présentent un intérêt du fait de leur rareté (dit dans le dossier), le maître d'ouvrage leur accorde de l'importance puisqu'il qu'il a prévu de mettre en œuvre des mesures compensatoires en ce qui concerne la traversée du bois de Wailly. 0.8 Ha sont prélevés, ils seront compensés à hauteur de 1 pour 4 soit 3.2 Ha par du reboisement et autant que possible à proximité du bois de Wailly ce qui permettra d'étendre son rôle d'espace relais.</p>
408.	<p>Alors qu'elles auraient dû porter sur un cycle annuel complet, les observations de terrain ont été limitées à quelques jours (nombre non précisé), et apportent peu de données.</p> <p>De façon surprenante, les auteurs précisent alors que «la découverte ultérieure d'éventuelles espèces rares et non signalées dans notre étude n'est donc pas à exclure» (p 166 de l'étude d'impact). Il y a là une lacune évidente de l'étude qui la rend particulièrement fragile.</p>	<p>Les relevés faunes-flores sont intervenus sur une année entière. Dix relevés ont été effectués durant un cycle annuel (au moins tous les deux mois et passage mensuel de mai à septembre 2012).</p> <p>Le relevés faune-flore s'étalent sur une année entière, ils se veulent les plus exhaustifs possibles, ce qui y est inscrit c'est que les relevés ont été faits une année n et qu'il est possible que les années n+1, n+2 etc...d'autres espèces puissent être signalées, cela ne remet pas en cause la valeur des relevés effectués l'année n.</p>
409.	<p>Bien que les données sur l'avifaune recensent trois espèces patrimoniales (œdicnème criard, Pluvier doré et Chevêche d'Athéna) les besoins de ces espèces ne sont pas analysées (alimentation, nidification ...), qu'advient-il des rares couples d'œdicnèmes, dans la liste rouge des oiseaux d'Europe qui nichent dans la zone?</p>	<p>La chouette chevêche (Athènes noctule) est liée historiquement aux milieux ouverts (cultivés) et non boisés, tels que ceux que l'on peut trouver sur le secteur d'étude. Les deux autres espèces : le Pluviers dore et l'œdicnème criard sont deux espèces a enjeux été signalées par le GON (demande RAIN – cf partie bibliographie). Elles ont été recherchées lors des investigations de terrain et n'ont pas été retrouvées.</p>

410.	<p>Toujours dans le SRCE le Crinchon est répertorié comme un corridor écologique avéré à remettre en bon état, et les versants agricoles de part et d'autre de la vallée du Crinchon sont identifiés comme des espaces à renaturer. Certes le passage au-dessus par un ouvrage devrait permettre de ne pas affecter directement le cours d'eau et ses berges. Néanmoins on peut s'interroger sur la gêne occasionnée pour des espèces de chauve-souris qui peuvent utiliser ce corridor de déplacement.</p> <p>Aucun inventaire des chauves-souris n'a été mené (cf. p.182 de l'étude d'impact) alors que ce sont des espèces protégées susceptibles d'être affectées par les collisions routières.</p> <p>De même rien n'est précisé sur le devenir des arbres remarquables qui ont été répertoriés.</p>	<p>Les dimensions de l'ouvrage (5 m de hauteur et 24 m de large ) sont compatibles avec les chauves-souris.</p> <p>Seule la traversée du bois de Wailly nécessitera le défrichement mais qui sera compensé par un coefficient de 4 avec essences locales et au plus près du bois de Wailly comme le demande la démarche d'autorisation de défrichement, sur les autres secteurs, les arbres ne devraient pas être impactés par le projet (notamment, sur la traversée du Crinchon, le Département s'engage dans le maintien de la ripisylve).</p>
411.	<p>Concernant la plaine agricole traversée, il est indiqué dans le dossier (p.155 de l'étude d'impact) que les espaces à renaturer cartographiés dans le SRCE «ne sont pas issus de la réglementation des lois Grenelle mais d'une volonté locale» ce qui est éminemment contestable. Suite à cela, le projet prévoit uniquement le maintien de la bande boisée le long du Crinchon.</p> <p>Le porteur de projet montre en cela une approche très réductrice du SRCE.</p> <p>Les «espaces à renaturer» n'ont certes pas le même statut juridique que les premières composantes de la trame verte et bleue que sont les «réservoirs de biodiversité» et les «corridors écologiques».</p> <p>Ils représentent néanmoins un enjeu fort en Nord-Pas-de-Calais, car ce sont des espaces dont la fonctionnalité écologique peut être restaurée grâce à des aménagements ou des pratiques adaptés. Ici la voirie limiterait les déplacements de la petite et de la grande faune, et aucune alternative d'évitement n'est étudiée (par exemple ne réaliser que la section RD 3-RD 60) et sans qu'aucune mesure ne soit proposée pour réduire les impacts (passage à faune...).</p>	<p>Pour ce qui est des déplacements de la grande faune, le rétablissement de la voie communale entre Wailly et Dainville permettra le déplacement de la grande faune.</p> <p>Pour les déplacements de la petite faune, les ouvrages de rétablissement hydraulique permettront le franchissement de la future rocade.</p>
412.	<p>Nous constatons que l'enjeu du patrimoine naturel n'est pas véritablement traité dans les critères relatifs à l'opportunité du projet et que le dossier développe une approche minimaliste des impacts sur le milieu naturel, en particulier sur la fonctionnalité écologique du secteur.</p>	<p>Les enjeux environnementaux ont été considérés dans l'étude d'impact et notamment les enjeux relatifs au patrimoine naturel. Des relevés terrain ont été effectués, des recherches bibliographiques ont également été faites comme l'impose la réalisation d'une étude d'impact. Le critère impact écologique a été pris en compte dans le choix du tracé comme l'indique la page 262 de l'étude d'impact.</p>
413.	<p>Nous nous interrogeons aussi sur le choix de la variante deux définie après contacts avec les élus et les agriculteurs et ses représentants.</p> <p>Pourtant cette variante coupe le bois qui «présente un intérêt écologique notable» en deux et passe dans la zone de protection autour du site Seveso (jusqu'à 670 m de distance des sphères)</p>	<p>Cette variante passe bien dans le périmètre d'étude du PPRT Primagaz mais évite le rayon de protection qui exclut toute réalisation d'aménagement au regard des niveaux d'aléas attendus.</p> <p>Cette solution est celle qui répond le mieux au besoin d'aménagement du territoire et qui impacte le moins le territoire qu'il traverse (cf analyse multicritère de l'étude</p>

		prévue dans le PPRT (plan de prévention des risques technologiques) en cours d'élaboration.	d'impact p246)
	414.	Une autre variante plus au sud, outre qu'elle ne porterait pas atteinte au bois de Wailly (et donc n'obligerait pas à un des boisements compensatoires) éviterait la zone de protection du site Seveso et s'éloignerait aussi des zones pavillonnaires d'Agny. Curieusement ce fuseau n'est pas étudié, alors qu'il figure dans l'étude de mobilité.	Le problème de cette solution est qu'elle obligerait soit à se connecter à la RD919 au niveau des ouvrages SNCF, or leur gabarit ne permet pas de faire passer la rocade (car trop bas), soit la réalisation d'ouvrage dont le coût (hors coût d'étude) représenterait un surcoût très important. De plus, cette variante serait plus longue et accentuerait le coût global de cette opération.
	415.	On peut ajouter que dans le PLU de Wailly, dont l'enquête publique s'est achevée l'été 2012, la rocade n'était pas prise en compte. Le bois a été classé en EBC (espaces boisés classés) ce qui se veut une protection très forte des boisements en les soumettant à autorisation de défrichement. Quelle portée aurait cette protection si deux ans plus tard, elle est si facilement supprimée ?	Le déclassement d'un bois peut être réalisé par le biais d'un dossier de mise en compatibilité du PLU au regard de l'aménagement projeté, ce qui est le cas ici puisqu'un dossier de mise en compatibilité a été intégré au dossier d'enquête publique unique.
	416.	Nous sommes donc défavorables à la construction d'une nouvelle route quand elle impacte directement les lambeaux de ce qui nous reste de "naturel" dans le secteur. Plus globalement, c'est aussi un contresens écologique car il s'agit d'une incitation à rouler toujours plus facilement, plus vite, et individuellement, ce qui induit une aggravation de notre empreinte écologique par, notamment, l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre alors que les discours officiels prônent un développement de l'offre de transports collectifs moins polluants.	La rocade sud permettra de sortir les nuisances sonores, atmosphériques et l'insécurité routière du centre d'Agny et ce très rapidement. En attendant, l'offre de transports collectifs reste largement insuffisante pour permettre d'atteindre cet objectif à court terme. Le projet tel que présenté répond aux exigences réglementaires en matière de prise en compte de l'environnement, notamment par le biais des mesures compensatoires qui seront mises en œuvre (Rétablissement du Crinchon et maintien ripisylve, rétablissement voie communale de Wailly et Dainville permettant déplacements grande faune, boisement compensateur de 4 pour 1 pour le bois de Wailly, merlons antibruit,...)
	<b><u>EELV groupe local Artois.</u></b>		
<b><u>Wailly</u></b> <b><u>Courrier</u></b> <b><u>5</u></b>	417.	<b><u>Remarques générales</u></b> Tant sur son opportunité que sur le parti choisi, nous nous prononçons défavorablement sur ce projet de rocade. Nous constatons que l'étude d'impact pêche gravement par plusieurs lacunes et comprend de nombreuses contradictions qui posent d'importantes questions mettant en cause l'utilité publique du projet qui, de plus, s'avère en totale contradiction avec la démarche développement durable (Agenda 21, en particulier pour les actions n° 5, 6, 56 et 58) approuvée par le Conseil Général. Sur la plupart des enjeux à prendre en compte ainsi que des objectifs avancés pour justifier le projet, l'étude n'apporte pas d'éléments permettant de se prononcer favorablement.	
	418.	<b><u>Remarques particulières</u></b> <b><u>L'opportunité du projet au regard du trafic.</u></b> Prévisions de trafic à l'horizon 2030, paraissant peu justifiées (niveaux de trafic annoncés largement surestimés).	Les niveaux de trafics annoncés à l'horizon 2030 s'appuient sur des prévisions d'augmentation de trafic de l'ordre de 1.5% par an, cela s'appuie sur les directives nationales en matière d'études de trafics telles qu'elles sont appliquées en ce moment. On peut s'apercevoir que depuis quelques années le niveau de trafic en France

		augmente de moins en moins voire stagne depuis 2003, cependant, aucune nouvelle directive sur l'évolution de ses chiffres n'est à ce jour été donné, de ce fait, l'étude de mobilité s'est appuyé sur ces chiffres. On en considère pas que ces chiffres sont démesurés mais qu'ils représentent une fourchette haute. Il est préférable selon nous d'avoir des chiffres estimés sur la base d'une fourchette haute afin de vérifier si le projet est compatible avec son environnement mais aussi pour voir l'efficacité de certaines mesures (protections phoniques par exemple), ces vérifications ont montré que sur la base de ces données sur les trafics, le projet respectait les différents seuils (pollution, acoustiques).
419.	<p>Conteste la présentation de la déviation en tant qu'axe de transit, et indique que le trafic routier actuel constitue des mouvements pendulaires domicile-travail entre les communes périphériques et Arras intra muros.</p> <p>Prend en référence le rapport daté de mai 2012, de la phase 3 de l'«étude globale de la mobilité sur le territoire de l'agglomération arrageoise » pour le Conseil Général.</p>	<p>La rocade sud d'Arras a pour objectif la création d'une liaison entre la Route Départementale n°60 et la Route Nationale n°25 au Sud d'ARRAS, elle doit permettre de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contribuer à l'amélioration des conditions de circulation dans l'agglomération arrageoise, par la prise en charge du trafic de transit Nord-Sud (RD917 – RN 17) et Est-Ouest (RD939 Est – RD 939 Ouest), et du trafic d'échange empruntant la RD60.</li> <li>- Délester la traversée d'AGNY du trafic de transit et d'échange, notamment poids-lourds</li> <li>- Améliorer le cadre de vie d'AGNY (nuisances acoustiques, pollution atmosphériques)</li> <li>- Améliorer la desserte de la ZI Dainville Achicourt.</li> </ul>
420.	<p>Note des incohérences :</p> <p>Cette étude ne laisse envisager qu'un « léger délestage des boulevards sud et de l'avenue Churchill, ainsi qu'un soulagement de la traversée d'Agnny et de certaines voies récentes ». La rocade sud en elle même serait donc un élément marginal, d'un futur schéma global de mobilité et de faible intérêt d'agglomération encore moins départemental.</p> <p>Met en exergue, certaines données concernant les valeurs de trafic entrant dans Arras, pour conclure :</p> <p>Il y a de toute évidence une erreur flagrante dans l'étude de mobilité, le minimum étant que les hypothèses et les conditions aux limites du périmètre étudié restent constantes... Ce biais flagrant ôte toute crédibilité aux hypothèses de trafic formulées.</p>	<p>L'étude de scénarios d'aménagements dans l'étude de mobilité (et reprise np 303 de l'étude d'impact) montre que le délestage sur les voiries du centre d'Agnny et avenue Winston Churchill montre un délestage de plusieurs centaines (-900 véhicules sur Churchill) voire plusieurs milliers de véhicules (-5200 veh/j pour Agny) par jour, ce qui est loin d'être marginal.</p>
421.	<p>Signale que l'étude d'impact évoque un effet d'appel de trafic venant du Nord de Beaumetz que rien ne vient expliquer et qui n'est en aucun cas corroboré par d'autres données, l'étude de mobilité étant d'autant plus muette sur ce sujet que ce secteur se situe pour une bonne part hors de la zone d'étude.</p>	<p>L'étude de mobilité a été réalisée sur l'agglomération arrageoise donc au-delà du périmètre d'étude relative au projet de rocade sud. L'effets d'appel de trafic peut s'expliquer localement par le fait qu'une nouvelle infrastructure si elle libère de la capacité de trafic et réduire des temps de trajet génère nécessairement ce phénomène mais ponctuellement, qui s'expliquent notamment au Nord de Beaumetz puisque se connectant sur la future rocade au niveau du giratoire RN25 à Dainville, on peut aussi indiquer que la rocade permet également de réduire les trafics sur d'autres tronçons notamment dans le centre d'Arras (comme l'indique les cartes de la synthèse de l'étude de mobilité de 2011-annexe 1 de l'étude d'impact), c'est la notion de report de trafic du centre d'Arras vers les axe périphériques d'Arras, c'est d'ailleurs un des objectifs de la rocade sud.</p>
422.	<p>Indique que la rocade Sud ne jouera aucun rôle significatif sur le trafic de transit traversant l'agglomération d'Arras.</p>	<p>C'est la mise en place du schéma de maîtrise d'ouvrage sur l'arrageois qui permettrait d'avoir des résultats significatifs, la réalisation de la rocade sud d'Arras permettrait déjà d'avoir des résultats importants notamment sur la réduction du trafic de transit dans Arras. La rocade sud est une des composantes de l'atteinte des objectifs globaux</p>




			de ce schéma. La rocade sud permettra d'agir sur le transit Nord-Sud (plus de 800PL/jour sur les 2000 concernés), en permettant un contournement général par l'ouest.
423.	<p><b>Conclut :</b></p> <p>Les justifications apportées sur le niveau de trafic sont clairement surestimées et à tout le moins non justifiées. On peut raisonnablement penser que le trafic induit par la déviation ne représentera qu'une fraction du trafic périphérique circulant dans le quadrant sud sans affecter notablement le trafic radial en pénétration sur Arras. Ceci aurait des effets pervers induits.</p> <p>On peut penser notamment à la mise en relation de plusieurs zones commerciales périphériques (Arras-Ouest Dainville et Beaurains), qui accentuerait la désaffection des commerces du centre-ville arrageois problématique par ailleurs.</p>		<p>L'étude de mobilité ne montre pas ces éléments-là.</p> <p>On peut aussi penser que le fait de sortir le trafic de transit du centre d'Agny permettra à la commune de se réappropriier son centre et la voirie qui le traverse afin de les rendre plus accessibles et attractifs aux modes doux et aussi plus agréable pour l'accès aux commerces.</p>
424.	<p>La plurimodalité, enjeu identifié, n'est nullement déclinée. La proposition d'une offre de transports collectifs modernes et efficaces, couplée au covoiturage, aux modes doux et à la valorisation du rail paraît nettement mieux adaptée.</p> <p>C'est d'ailleurs la recommandation que formulent l'Etat et le Conseil régional à notre territoire dans le SRCAE (Schéma Régional, Climat, de l'Air et de l'Energie).</p> <p>Les prévisions d'augmentation de trafic indiquées dans le dossier, qui présentent un doublement du transport routier d'ici 2030, sont absolument incompatibles avec les obligations légales de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de préservation de la qualité de l'air.</p> <p>Le dossier n'aborde aucune autre solution alternative au transport, notamment le report du trafic de camions de betteraves, source principale des nuisances évoquées par les habitants du centre de la commune d'Agny. Il est d'ailleurs précisé dans l'étude initiale de mobilité ainsi que dans l'avis de la DREAL que ce projet doit être concomitant à un véritable plan de déplacement alternatif à la voiture pour les trajets personnels, et au développement du rail et de l'inter modalité pour les transports « commerciaux ».</p> <p>Dès lors on ne comprend pas pourquoi justifier le projet par une étude de trafic de 2011 qui bien sûr ne prend pas en compte les orientations du futur PDU de la CUA.</p>		<p>L'enquête de mobilité conclut de façon globale qu'un certain nombre d'aménagements routiers sont à réalisés (dont la rocade sud) et qu'un PDU est à mettre en œuvre sur l'arrageois afin de répondre aux problématiques de réduction de présence de la voiture dans les zones urbaines et donc de répondre aux problématiques pollution.</p> <p>Le schéma de maîtrise d'ouvrage indique qu'une des composantes qui permettra d'atteindre les objectifs globaux de réduction des trafics dans la zone urbaine arrageoise porte également sur la mise en œuvre d'un plan de déplacement urbain qui est sous maîtrise d'ouvrage de la CUA.</p> <p>L'étude de mobilité tient compte des contraintes d'accès au centre d'Arras pour les véhicules qui pourraient intervenir dans le cadre du PDU d'Arras en cours d'élaboration. D'ailleurs, l'étude de mobilité a été cofinancée par la CUA qui a la responsabilité de l'élaboration du PDU.</p>
	<b>Enjeux relatifs aux risques et nuisances.</b>		

425.	<p>Mentionne que le projet passe en zone r3, où sont autorisés les travaux de création et de réaménagement d'infrastructures routières, les risques de suppression et risques thermiques y sont considérés comme modérés au motif que <i>la procédure sera enclenchée automatiquement en cas d'incident</i> ».</p> <p>il paraîtrait pour le moins opportun de disposer des éléments définitifs validés avec l'achèvement de la procédure d'élaboration du PPRT (Projet de Prévention des Risques Technologiques). Rien ne prouve en effet que le projet de règlement ne soit pas susceptible d'évoluer.</p>	<p>Les éléments relatifs au PPRT Primagaz et le fait d'avoir fait passer le tracé de ce projet dans la zone r3 a été vu en relation étroite avec les services de l'Etat (DDTM, DREAL, Préfecture), le règlement peut effectivement évoluer tant qu'il ne reçoit pas l'arrêté préfectoral approuvant le PPRT, mais cela est très peu probable ou alors la modification irait dans le sens de l'amélioration des possibilités d'aménagement.</p>
426.	<p>Le projet dans sa section Est, contourne une zone pavillonnaire de la commune d'Agny. Pour réduire une partie des émissions sonores, l'étude prévoit la création d'un merlon de terre Cette portion de route projetée étant en remblais, des questions se posent sur les modalités concrètes ainsi que sur l'efficacité de ce dispositif qui ne concernera pas les habitations situées à l'ouest.</p> <p>De plus avec l'accroissement de cette circulation toute la commune d'Agny, située sous les vents dominants, sera exposée à une pollution atmosphérique accrue ; ce sera le cas en particulier des populations sensibles des écoles primaire et maternelle (respectivement à 220 et 300 m de la rocade sous vents dominants) qui récupéreront donc les particules fines et le benzène (deux polluants classés cancérigènes avérés par le Centre International de Recherche sur le Cancer).</p> <p><u>Indique :</u> l'Autorité Environnementale a relevé que « <i>les effets du projet sur la qualité de l'air restent à mener</i> ».</p>	<p>Suite aux remarques formulées, le Département a décidé d'éloigner le tracé dans ce secteur (selon les plans joints) et de renforcer les dispositifs antibruit prévus initialement (intégration d'un écran antibruit complété par un merlon de hauteur 2.50 mètre minimum). A noter que les merlons antibruit seront prolongés jusque la voyette du Milliez, et un revêtement acoustique sera mis en œuvre depuis le giratoire situé désormais sur la RD60 actuelle jusqu'à la rue des Hortensias.</p> <p>Ces mesures permettront de minimiser d'autant plus les impacts sonores et atmosphériques.</p> <p>Concernant la pollution atmosphérique, au vue des inquiétudes exprimées, le Département s'engage à réaliser dans la commune d'Agny une étude plus détaillée (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.</p>
427.	<p><u>L'eau.</u> l'étude n'examine pas les conséquences de l'artificialisation de 24 hectares ainsi que des effets de barrière sur les inondations pourtant déjà fréquentes à proximité du Cr Inchon et que le changement climatique pourrait amplifier. Par l'ailleurs, l'étude d'impact affirme déjà, que les pollutions en zinc et cuivre seront au dessus des limites autorisées.</p> <p>Ainsi que l'a pointé l'Autorité Environnementale, on note qu'alors que la nappe est affichée comme moyennement voire fortement à très fortement vulnérable dans <i>la vallée du Crinchon, que dans l'étude</i> « les données concernant l'état actuel de la masse d'eau sont absentes ».</p>	<p>Ces problématiques sont étudiées et plus particulièrement dans le dossier loi sur l'eau qui expose l'ensemble des mesures nécessaires pour répondre aux problématiques relatives aux eaux de surface ainsi qu'aux eaux souterraines.</p> <p>Une partie des eaux de plateforme routières seront reprises, après décantation dans un bassin intermédiaire, dans un bassin d'infiltration ce qui limitera les rejets dans un cours d'eau et donc n'aggraver pas la situation des écoulements naturels. Quant au bassin du Crinchon qui sert à décanter les eaux de plateforme routière pour abattement des polluants présents, il possèdera un régulateur de débit qui limitera le débit de rejets et donc permettra de ne pas aggraver le risque d'inondation du Crinchon. On peut également préciser que des ouvrages de rétablissement d'écoulements naturels seront présents tout le long de la future rocade afin d'assurer la transparence hydraulique de la route. Ces deniers seront dimensionnés comme le demande la police de l'eau pour des pluies d'occurrence centennale (1 chance sur 100 de survenir tous les ans). Les mesures prévues dans le cadre de ce dossier loi sur l'eau ont été validées par les services de la police de l'eau.</p>

	<p><b><u>Enjeux sur les milieux naturels</u></b></p>	
<p><b>428.</b></p>	<p>Rappelle les obligations du Schéma Régional de Cohérence Ecologique – Trame Verte et Bleue (article L 371-3 du code de l'environnement.)</p> <p>Dans l'étude, ne sont rappelés que les objectifs généraux : veiller au fonctionnement écologique des corridors, vallée de la Scarpe et dépendances amont, « conforter les noyaux et corridors forestiers en étendant leur superficie et créer de nouveaux espaces boisés relais » p 162 de l'étude d'impact. Alors que dans le SRCE il est précisé que le bois de Wailly servirait d'appui pour une extension des boisements, le projet supprimerait 0,8 hectares de sa superficie ce qui aurait un impact indirect sur son rôle comme espace relais pour la faune. Il y a là une contradiction avec l'un des objectifs présentés dans la notice : « préserver les habitats du bois de Wailly, intéressants par leur rareté dans le secteur »</p> <p>Malgré la mise en exergue des potentialités écologiques des entités boisées et du Crinchon et les mises en garde relatives à leur protection « il est impératif que l'intégrité de ces milieux soit préservée lors des opérations d'aménagement de la déviation. Une compensation importante sera exigée en cas de destruction de ces milieux » p.186 de l'étude d'impact, le parti choisi et les mesures compensatoires présentées restent très limitées et particulièrement vagues. Aucune véritable mesure compensatoire précise n'est proposée, alors même que les règles relatives, au boisement compensatoire, conduisent à un ratio de 4 pour 1. Le Conseil Général indique qu'il souhaite « privilégier un reboisement qualitatif plutôt que quantitatif pour éviter un impact trop important sur les surfaces agricoles » sans préciser ce qui est entendu par là. On ne sait donc pas si le rôle du boisement pour la petite et grande faune sera compensé.</p> <p>Sur ce point, l'évaluation des dépenses des mesures compensatoires ne répond pas aux exigences du code de l'environnement.</p>	<p>Le projet tel que présenté répond aux exigences réglementaires en matière de prise en compte de l'environnement, notamment par le biais des mesures compensatoires qui seront mises en œuvre (Rétablissement du Crinchon et maintien ripisylve, rétablissement voie communale de Wailly et Dainville permettant déplacements grande faune, boisement compensateur de 4 pour 1 pour l bois de Wailly, merlons antibruit,...)</p> <p>Le code de l'environnement dans son article R122-5 indique qu'une étude d'impact doit comporter les mesures pour éviter, réduire, compenser les effets négatifs du projet, accompagnées de l'estimation des dépenses correspondantes, ce qui est le cas dans le dossier d'enquête publique.</p>
<p><b>429.</b></p>	<p>Indique que l'analyse des impacts sur la faune est très limitée et présente des contradictions.</p> <p>Ces constats entravent le sérieux de l'étude :</p> <p>La carte page 392 de l'étude d'impact montre que la route couperait un corridor de déplacement de la grande faune et affecterait un espace relais (le bois de Wailly).</p> <p>pages 394-395 de l'étude d'impact, affirme que les limitations de déplacements seront modérées pour la grande faune car les chevreuils se déplaceraient de manière préférentielle en parallèle de la future déviation. Or s'il est admis que le territoire occupé par la population de chevreuils va du bois de la citadelle à Boiry-Sainte-Rictrude, il est évident que le projet l'intersecte</p>	<p>Le déplacement de la grand faune sera possible par le rétablissement de voie communale entre Dainville et Wailly (Passage supérieur) près du bois de Wailly.</p> <p>Le cheminement de la population de chevreuils entre la citadelle et Boiry-Sainte-Rictrude reste aléatoire. En cas de cheminement direct, ceux-ci seront effectivement plutôt parallèles à la déviation. Il n'est cependant pas exclu que certains cheminements soient interceptés par la déviation. Pour ceux-ci, le déplacement de la grand faune sera possible par le rétablissement de voie communale entre Dainville et Wailly (Passage supérieur) près du bois de Wailly.</p>

		largement.	
430.		Pour le bois de Wailly, son intérêt faunistique est qualifié de « très banal » (p 171 de l'étude d'impact) mais il est dit par la suite que le bois est utilisé de manière régulière par plusieurs espèces (tels que renards, oiseaux...) et qu'il constitue le dernier espace refuge ce qui renforce sa qualité écologique (p 181 et 184 de l'étude d'impact).	Concernant les boisements (donc en grande partie, le bois de Wailly) leu intérêt patrimonial est relativement banal, il s'agit d'un constat, mais ils présentent un intérêt du fait de leur rareté (dit dans le dossier), le maître d'ouvrage leur accorde de l'importance puisqu'il qu'il a prévu de mettre en œuvre des mesures compensatoires en ce qui concerne la traversée du bois de Wailly. 0.8 Ha sont prélevés, ils seront compensés à hauteur de 1 pour 4 soit 3.2 Ha par du reboisement et autant que possible à proximité du bois de Wailly ce qui permettra d'étendre son rôle d'espace relais.
431.		Alors qu'elles auraient du porter sur un cycle annuel complet, les observations de terrain ont été .limitées à quelques jours (nombre non précisé), et apportent peu de données. De façon surprenante les auteurs précisent alors que « <i>la découverte ultérieure d'éventuelles espèces rares et non signalées dans notre étude n'est donc pas à exclure</i> » (p 166 de l'étude d'impact). Il y a là une lacune évidente de l'étude qui la rend particulièrement fragile.	Les relevés faunes-flores sont intervenus sur une année entière. Dix relevés ont été effectués durant un cycla annuel (au moins tous les deux mois et passage mensuel de mai à septembre 2012).  Le relevés faune-flore s'étalent sur une année entière, ils se veulent les plus exhaustifs possibles, ce qui y est inscrit c'est que les relevés ont été faits une année n et qu'il est possible que les années n+1, n+2 etc...d'autres espèces puissent être signalées, cela ne remet pas en cause la valeur des relevés effectués l'année n.
432.		Bien que les données sur l'avifaune recensent trois espèces patrimoniales (œdicnème criard, Pluvier doré et Chevêche d'Athéna) les besoins de ces espèces ne sont pas analysées (alimentation, nidification ...), qu'advient-il des rares couples d'œdicnèmes, dans la liste rouge des oiseaux d'Europe qui nichent dans la zone ?	La chouette chevêche (Athènes noctule) est liée historiquement aux milieux ouverts (cultivés) et non boisés, tels que ceux que l'on peut trouver sur le secteur d'étude. Les deux autres espèces : le Pluviers dore et l'œdicnème criard sont deux espèces a enjeux été signalées par le GON (demande RAIN – cf partie bibliographie). Elles ont été recherchées lors des investigations de terrain et n'ont pas été retrouvées.
433.		Toujours dans le SRCE le Crinchon est répertorié comme un corridor écologique avéré à remettre en bon état, et les versants agricoles de part et d'autre de la vallée du Crinchon sont identifiés comme des espaces à renaturer. Certes le passage au dessus par un ouvrage devrait permettre de ne pas affecter directement le cours d'eau et ses berges. Néanmoins on peut s'interroger sur la gêne occasionnée pour des espèces de chauve-souris qui peuvent utilisent ce corridor de déplacement. Aucun inventaire des chauves-souris n'a été mené (cf. p. 182 de l'étude d'impact) alors que ce sont des espèces protégées susceptibles d'être affectées per les collisions routières. De même rien n'est précisé sur le devenir des arbres remarquables qui ont été répertoriés.	L'ouverture de l'ouvrage de rétablissement du Crinchon sera très large (5m de hauteur minimum pour 24m d'ouverture, cela ne devrait pas perturber la circulation des chauves-souris.  Seule la traversée du bois de Wailly nécessitera le défrichage mais qui sera compensé par un coefficient de 4 avec essences locales et au plus près du bois de Wailly comme le demande la démarche d'autorisation de défrichage, sur les autres secteurs, les arbres ne devraient pas être impactés par le projet (notamment, sur la traversée du Crinchon, le Département s'engage dans le maintien de la ripisylve).

434.	<p>Concernant la plaine agricole traversée, il est indiqué dans le dossier (p.155 de l'étude d'impact) que les espaces à renaturer cartographiés dans le SRCE « ne sont pas issus de la réglementation des lois Grenelle mais d'une volonté locale » ce qui est éminemment contestable. Suite à cela, le projet prévoit uniquement le maintien de la bande boisée le long du Crinchon. Le porteur de projet montre en cela une approche très réductrice du SRCE. Les « espaces à renaturer » n'ont certes pas le même statut juridique que les premières composantes de la trame verte et bleue que sont les « réservoirs de biodiversité » et les « corridors écologiques ». ils représentent néanmoins un enjeu fort en Nord-Pas-de-Calais, car ce sont des espaces dont la fonctionnalité écologique peut être restaurée grâce à des aménagements ou des pratiques adaptés. Ici la voirie limiterait les déplacements de la Petite et de la grande faune, et aucune alternative d'évitement n'est étudiée (par exemple ne réaliser l'1tre, la section RD 3-RD 60 ) et sans qu'aucune mesure ne soit proposée pour réduire les impacts (passage à faune...).</p>	<p>Pour ce qui est des déplacements de la grande faune, le rétablissement de la voie communale entre Wailly et Dainville permettra le déplacement de la grande faune.</p> <p>Pour les déplacements de la petite faune, les ouvrages de rétablissement hydraulique permettront le franchissement de la future rocade</p>
435.	<p>En conclusion sur ce thème, on ne peut que constater que l'enjeu du patrimoine naturel n'est pas véritablement traité dans les critères relatifs à l'opportunité du projet et que le dossier développe une approche minimaliste des impacts sur le milieu naturel, en particulier sur la fonctionnalité écologique du secteur.</p>	<p>Les enjeux environnementaux ont été considérés dans l'étude d'impact et notamment les enjeux relatifs au patrimoine naturel. Des relevés terrain ont été effectués, des recherches bibliographiques ont également été faites comme l'impose la réalisation d'une étude d'impact. Le critère impact écologique a été pris en compte dans le choix du tracé comme l'indique la page 262 de l'étude d'impact.</p>
	<p><b><u>Prise en compte des enjeux de paysage.</u></b></p>	
436.	<p>L'analyse paysagère reste très générale et les auteurs renvoient à des éléments qui seront produits ultérieurement. En particulier elle n'appréhende pas les aspects perceptions, notamment les ambiances du sentier le long du Crinchon, un exceptionnel lieu de calme et de nature avec un panorama sans construction en vue, bien qu'il ne se situe à proximité immédiate de l'agglomération d'Arras.</p> <p>Alors que figurent parmi les objectifs « préserver ou favoriser les structures végétales constituant le paysage d'openfield » il est indiqué que les terrassements seront importants en particulier pour le franchissement du Crinchon et de la RD 3. « La rocade aura un impact visuel fort dans ce paysage ouvert agricole, l'effet sur la topographie peut être qualifié de négatif, direct et permanent » (p 341 de l'étude d'impact).</p> <p>Faute d'éléments plus précis que quelques photomontages illisibles (sur des vues aériennes lointaines) l'étude ne permet pas d'appréhender ces effets.</p> <p>L'étude ne peut se limiter à renvoyer à des analyses complémentaires, qui seraient notamment confiées au CAUE (Conseil en Architecture Urbanisme et Environnement) dont on doit rappeler qu'il n'en a pas la vocation.</p>	<p>L'étude d'impact traite de ces aspects (cf pages 408 à 423) avec des photomontages, des principes d'intégration, un travail spécifique au niveau du bois avec un passage en déblai, un passage en remblai limité au rétablissement du Crinchon, de la voie verte et des besoins hydrauliques, avec une intégration la plus forte possible par rapport au terrain naturel et au paysage existant.</p> <p>Une étude paysagère plus poussée sera confiée à un bureau d'étude spécialisé, l'ensemble des composantes paysagères à respecter et des aménagements prévus seront étudiés en collaboration étroite avec le CAUE et les communes, l'objectif étant d'intégrer au mieux le projet routier dans son contexte.</p>
	<p><b><u>Justification de la variante choisie</u></b></p>	

<p><b>437.</b></p>	<p>Nous nous interrogeons aussi sur le choix de la variante deux définie après contacts avec les élus et les agriculteurs et ses représentants. Pourtant cette variante coupe le bois qui « présente un intérêt écologique notable »: en deux et passe dans la zone de protection autour du site : Seveso 670 m de distance des sphères) prévue dans le PPRT (plan de prévention des risques technologiques) en cours d'élaboration.</p> <p>Une autre variante plus au sud, outre qu'elle ne porterait pas atteinte au bois de Wailly (et donc n'obligerait pas à un des boisements compensatoires) éviterait la zone de protection du site Seveso et s'éloignerait aussi des zones pavillonnaires d'.Agnny. Curieusement ce fuseau n'est pas étudié, alors qu'il figure dans l'étude de mobilité.</p>	<p>Cette variante passe bien dans le périmètre d'étude du PPRT Primagaz mais évite le rayon de protection qui exclut toute réalisation d'aménagement au regard des niveaux d'aléas attendus.</p> <p>Cette solution est celle qui répond le mieux au besoin d'aménagement du territoire et qui impacte le moins le territoire qu'il traverse (cf analyse multicritère de l'étude d'impact p246)</p> <p>Le problème de cette solution est qu'elle obligerait soit à se connecter à la RD919 au niveau des ouvrages SNCF, or leur gabarit ne permet pas de faire passer la rocade (car trop bas), soit la réalisation d'ouvrage dont le coût (hors coût d'étude) représenterait un surcoût non négligeable de 2.2M€ par ouvrage. De plus, cette variante serait plus longue et accentuerait le coût global de cette opération.</p>
		
<p><b>438.</b></p>	<p>Extrait présentation étude de mobilité</p> <p>Enfin, se pose la question de fond de la hiérarchie des documents d'urbanisme.</p> <p>L'enquête qui va s'ouvrir porte aussi sur la mise en compatibilité des PLU des trois communes touchées. Or l'élaboration du PLU intercommunal de la CUA, vient d'être lancée.</p> <p>Quel est l'intérêt de mener une réflexion sur tout le secteur sud de l'agglomération d'Arras, voire au delà, si, avant même l'arrêt des premières orientations du PLU communautaire, ce projet de rocade avec ses conséquences à moyen et long terme sur le développement urbain est décidé. On note notamment qu'en ce qui concerne la desserte d'une nouvelle zone d'activités Dainville - Achicourt il faudrait disposer d'éléments tangibles sur les activités nouvelles susceptibles de s'installer dans la zone à risques de Primagaz et vérifier le niveau actuel de densité les</p>	<p>Les éléments relatifs au projet de rocade sud sont déjà considérés dans le SCOT, quant à l'artificialisation, il revient aux collectivités ayant la responsabilité de la planification et de l'urbanisme de mettre en œuvre les orientations des outils de planification du territoire. Le Département n'a pas cette compétence, cependant, pour ne pas contribuer à ce phénomène d'étalement urbain et d'artificialisation, le conseil général ne permettra pas la mise en place d'autres points d'échange que ceux prévus au projet.</p>

	<p>activités dans les nombreuses zones déjà ouvertes sur la CUA. La lutte contre l'artificialisation des sols est de première importance, sur le territoire et tout particulièrement sur le bassin du Crinchon</p> <p>D'ailleurs l'Etat, dans l'avis de l'Autorité Environnementale, demande de veiller, dans le cas où la rocade serait finalement réalisée, « à ce qu'il n'y ait pas d'urbanisation en conséquence de sa construction ».</p>	<p>Cette compétence ne relève pas du Département du Pas de Calais, cependant, l'objectif du projet routier est de ne pas inciter à un étalement urbain, c'est pourquoi l'implantation de points d'échange associés à un plan de circulation efficace doivent permettre aux collectivités locales ayant la compétence de l'urbanisme et de la planification de limiter cet étalement urbain.</p>
439.	<p>On peut ajouter que dans le PLU de Wailly, dont l'enquête publique s'est achevée l'été 2012, la rocade n'était pas prise en compte. Le bois e été classé en EBC (espaces boisés classés) ce qui se veut une protection très forte des boisements en les soumettant à autorisation de défrichement. Quelle portée aurait cette protection si deux ans plus tard, elle est si facilement supprimée '?</p>	<p>Le déclassement d'un bois peut être réalisé par le biais d'un dossier de mise en compatibilité du PLU au regard de l'aménagement projeté, ce qui est la cas ici puisqu'un dossier de mise en compatibilité a été intégré au dossier d'enquête publique unique.</p>
440.	<p>En conclusion, nous considérons que ce projet n'est nullement justifié, ni économiquement ni par le trafic. Il a un impact significatif sur l'environnement, les milieux et les paysages, et ne fera que déplacer les nuisances actuelles sans les réduire. Une gestion plus rigoureuse des flux de circulation sur le réseau existant par le biais d'itinéraires betteraviers évitant les agglomérations et un aménagement qualitatif de la RD 60 dans la traversée d'Agny sont une alternative crédible et notoirement moins couteuse que cet inutile projet de rocade Sud.</p>	<p>Le projet se justifie notamment pour répondre aux objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contribuer à l'amélioration des conditions de circulation dans l'agglomération arrageoise, par la prise en charge du trafic de transit Nord-Sud (RD917 – RN 17) et Est-Ouest (RD939 Est – RD 939 Ouest), et du trafic d'échange empruntant la RD60.</li> <li>- Délester la traversée d'AGNY du trafic de transit et d'échange, notamment poids-lourds</li> <li>- Améliorer le cadre de vie d'AGNY (nuisances acoustiques, pollution atmosphériques) ;</li> <li>- Améliorer la desserte de la ZI Dainville Achicourt.</li> </ul> <p>La réalisation de la rocade sud sera accompagnée de mesures compensatoires afin de réduire l'impact sur l'environnement avec notamment la mise en place de Merlons et murs antibruit, des aménagements paysagers,...permettant de réduire les impacts sonores et d'intégrer au mieux le projet dans contexte.</p>
	<b><u>M. Jean Marie Ziéba à Wailly.</u></b>	

<p align="center"><b><u>Wailly</u></b> <b><u>Courrier</u></b> <b><u>6</u></b></p>	<p align="center"><b>441.</b></p>	<p>Demande si le reboisement se fera en totalité sur le territoire de Wailly, en particulier le long de la rocade coté habitations Wallisiennes</p>	<p>Le reboisement est mis en place par le biais de la demande d'autorisation de défrichement accordée par l'Etat, il impose de mettre en œuvre un boisement compensateur à hauteur de 4 pour 1, l'objectif étant d'avoir avant un reboisement dit qualitatif c'est-à-dire dans des conditions équivalentes aux surfaces prélevées donc autant que possible à proximité immédiate du projet. Cela peut se faire par le biais d'un volontariat de propriétaire désirant faire boiser leur parcelle.</p>
	<p align="center"><b>442.</b></p>	<p>Sur le pont enjambant le Crinchon, l'ouvrage aura-t-il un revêtement spécifique évitant les nuisances sonores ? Ou le dessous de cet ouvrage sera-t-il conçu pour éviter les basses ondes</p>	<p>L'étude de bruit n'a pas relevé le besoin de mettre en œuvre de protections phoniques sur l'ouvrage du Crinchon. Aucune mesure spécifique n'est à mettre en œuvre sous l'ouvrage du Crinchon vis-à-vis des nuisances sonores.</p>
<p><b><u>Contribution hors délai</u></b> <b><u>de la mairie de Wailly.</u></b></p>			
		<p><b>Le 9 février appel de M. le Maire de la commune de Wailly, qui m'informe qu'une contribution sous forme de délibération sera mise au vote lors du conseil municipal du 09 février 2015, pour être jointe au registre d'enquête.</b></p>	
	<p align="center"><b>443.</b></p>	<p>Si tous s'accordent à dire qu'aujourd'hui il faut délester AGNY, il faut savoir que cela se fera par un passage très conséquent sur le territoire de WAILLY... ».</p>	
	<p align="center"><b>444.</b></p>	<p>précise « qu'il y a eu une enquête publique qui a été menée sur les Communes de DAINVILLE, ACHICOURT, AGNY et WAILLY. Un Commissaire Enquêteur a tenu des permanences dans la salle du bas en la Mairie de WAILLY, se tenant ainsi à la disposition des habitants pour répondre à leurs questions et leurs attentes... ».</p> <p>« Cependant, il faut reconnaître que la disponibilité du Commissaire Enquêteur n'a pas été importante ; de plus, s'il y a eu des permanences des matinées et des après-midis, les habitants qui travaillaient n'ont pas pu venir le rencontrer et exposer leurs inquiétudes. Ils sont d'ailleurs venus en Mairie pour exprimer leur mécontentement concernant l'organisation établie par le Conseil Général sur un sujet aussi important... »</p> <p>« Même si certains ont fait des courriers reprenant leurs questions, beaucoup n'ont rien fait et malheureusement leur expression ne pourra plus être prise en compte... ».</p>	<p>Cette remarque concerne le déroulement de l'enquête publique, qui n'est pas de la responsabilité du Département.</p>
	<p align="center"><b>445.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>« Ceci dit, le Commissaire Enquêteur nous a conseillé de procéder à une Délibération énumérative afin de positionner la Municipalité face à ce dossier sur des points à éclaircir ou à solliciter... ».</li> </ul>	
	<p align="center"><b>446.</b></p>	<p>« Vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a eu une réunion publique à AGNY laquelle a été particulièrement « animée » ; cela concernait les habitants du haut d'AGNY qui vont voir passer la</p>	<p>Aucune étude ne permet de montrer la dépréciation de la valeur des biens à proximité d'une infrastructure routière.</p>



		rocade avec la création d'un giratoire à quelques dizaines de mètres de leur maison, maison dont la valeur devrait chuter d'au moins 30%...	
	447.	<p>« Il faut aussi préciser que c'est la première fois qu'une route va couper la vallée du Crinchon. En général toutes les routes partent en étoile à partir d'ARRAS.</p> <p>Pour le cas, ce sera une route transversale et notre territoire va être profondément modifié par cette tranchée routière :</p> <p>Une première modification et elle n'est pas des moindres qui sera paysagère donc visuelle, puis sonore,</p> <p>Une seconde qui est plus symbolique : il y aura les Communes de la CUA à l'intérieur du cercle routier et celles à l'extérieur dont WAILLY... »</p>	Le projet de rocade sud est cohérent avec le SCOT, et donc le développement de la C.U.A., l'étude de mobilité a servi de base au volet déplacements/mobilité du SCOT.
	448.	<p>A l'issue des projections, Monsieur AUDEGOND demande s'il y a des questions sur la présentation puis passe aux points qui doivent être délibérés et qui seront versés au dossier d'enquête publique comme cela a été prévu avec le Commissaire Enquêteur.</p> <p>Il est bien entendu, que ce sont des questions et des demandes qui ne remettent pas en cause le bien-fondé de cette rocade sud.</p> <p>»</p>	
	449.	<p><b>Impact sonore :</b></p> <p>Le trafic routier devrait passer à au moins 10.000 véhicules jour avec une circulation densifiée aux heures de départ et de retour du travail : le matin, le midi et le soir.</p> <p>Il nous a été précisé qu'il y aurait une zone de dépassement mais elle n'apparaît pas sur notre animation 3D. Qui dit zone de dépassement dit accélération donc augmentation des décibels et de la dangerosité.</p> <p>Pour lutter contre le bruit nous demandons de porter une attention toute particulière :</p> <p>Sur la qualité du revêtement qui sera utilisé pour la route mais surtout sur le pont pour éviter les infrasons.</p> <p>Sur les vibrations générées par les camions passant sur le pont à vive allure.</p> <p>Nous sollicitons un talus boisé pour limiter l'impact sonore.</p> <p>Jean-Marie ZIEBA ajoute qu'il y a un phénomène psychologique à prendre en considération à savoir qui est : que lorsque l'œil ne voit pas, l'oreille minimise le bruit. Donc si nous ne voyons pas passer les véhicules inconsciemment nous atténuerons le bruit. Un talus boisé serait le bienvenu ».</p> <p>Alain BOURDREL précise que pour arborer plus, il faut plus d'emprise. Le problème est là et c'est pour cette raison que cela n'a pas été prévu.</p>	<p>Un revêtement spécial acoustique sera mise en œuvre sur la rocade ce qui permettra de gagner presque 2 dB.</p> <p>Les merlons seront végétalisés (à voir en fonction du résultat de l'étude paysagère à mener par le CG62 qui fixera le type et les essences de plantations à mettre en œuvre).</p> <p>Effectivement, le fait de ne pas voir les véhicules participant à psychologiquement moins entendre le bruit.</p> <p>Un aménagement paysager dont les études seront lancées prochainement interviendra à la fin des travaux afin d'intégrer au mieux l'aménagement routier dans son contexte. L'étude paysagère sera réalisée en lien étroit avec les communes impactées par le projet routier.</p> <p>L'aménagement sera à réaliser sur l'ensemble des emprises de part et d'autre de la voie. Les principes de plantations seront proposés et présentés aux communes.</p>

		<p>Monsieur le Maire partage cette réaction, mais estime qu'il y a moyen de réfléchir au moins sur la portion la plus proche des habitations de WAILLY.</p> <p>Un débat s'installe pour savoir qui aura la charge de l'entretien.</p> <p>Le maire rappelle que ce ne sera pas la commune.</p> <p>Alain BOURDREL : ces points ont été vus en réunion avec le Conseil Général.</p> <p>Mickael AUDEGOND répond que cette réunion avait été, d'une part, organisée avec et pour les agriculteurs, et d'autre part, le Conseil Général dit mais n'écrit rien ! Et les paroles ne valent que pour ceux qui les écoutent, par contre les écrits restent ».</p> <p style="text-align: center;"><b>Point sur l'impact sonore adopté à l'unanimité.</b></p>	<p>Le principe que met en œuvre le Département sur les aménagements paysagers sont de réaliser l'investissement de part et d'autre de la voie et en gère l'entretien au niveau de la section courante. Pour ce qui est des giratoires, le Département réalise l'investissement si la commune concernée par le giratoire en accepte l'entretien.</p>
	450.	<p><b><u>Reboisement</u></b> :</p> <p>Monsieur AUDEGOND rappelle que « le bois va se voir amputé de 0,8ha.</p> <p>Initialement le Conseil Général appliquait la norme de 1 ha détruit = 3 ha reboisés. Pour ce cas, il a augmenté la norme en passant de 1 ha détruit = 4 ha reboisés ».</p> <p>« Nous demandons à ce que les 3,2 ha prévus en reboisement se fassent en très grande partie sur le territoire waillysien afin de limiter l'impact visuel ».</p> <p style="text-align: center;">Le point sur le reboisement, adopté à l'unanimité</p>	<p>Le reboisement se fera autant que possible à proximité du bois de Wailly, cela dépendra des parcelles que les particuliers et organismes proposeront au reboisement et qui seront intégrés au dossier de demande d'autorisation de défrichement.</p>
	451.	<p><b><u>Voies cyclables</u></b></p> <p>La RD 60 va être dotée d'un giratoire à la sortie de notre village. Il est fort peu probable qu'une piste cyclable soit créée pour couper une route à très grande circulation.</p> <p>Monsieur AUDEGOND préconise de favoriser les deux-roues et de faire bénéficier les waillysien d'une piste cyclable pour rejoindre AGNY, ACHICOURT voire ARRAS. ».</p> <p>Certes il y a le chemin de la mémoire mais une piste goudronnée accessible aux vélos et aux familles à pied se prêterait mieux le long du Crinchon en lieu et place du chemin de randonnée</p>	<p>Lors des échanges avec l'Association Droit Au Vélo, il a été retenu les éléments suivants :</p> <p><b>1) Sur la partie WAILLY DAINVILLE ( RD3- RN25)</b></p> <p>Il n'est pas demandé de cheminement cyclable le long de la rocade, mais un rétablissement de la voie de raccordement à la VVV DAINVILLE/SAULTY. Ceci est prévu au projet.</p> <p><b>2) Sur la partie AGNY WAILLY</b></p> <p>Cette partie doit permettre d'assurer la continuité avec les aménagements réalisés à BEURAINS en 2014.</p> <p>Pour la RD 60 existante (BEURAINS-AGNY) et la problématique du franchissement du pont SNCF est à examiner. En première approche, l'ADAV serait plutôt favorable à une piste bidirectionnelle sur trottoir.</p> <p>Pour la RD 60 nouvelle, un cheminement mixte « agricole-cycliste » sera aménagé a minima jusqu'à la VC1 (rue Ferdinand Buisson). Au-delà, pour le</p>

		<p>pédestre existant ».</p> <p><b>Point sur les voies cyclables, adopté à l'unanimité.</b></p>	<p>franchissement du Crinchon, 3 scénarii sont à étudier :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4) Le raccordement jusqu'au chemin longeant le Crinchon, puis utilisation de ce chemin jusque WAILLY (tel que prévu au schéma de la CUA)</li> <li>5) L'utilisation des voies en place (prolongement de la rue F.Buisson jusque WAILLY, puis rue des Alouettes</li> <li>6) Le prolongement du chemin le long de la Rocade jusqu'à la RD3, avec passerelle sur le Crinchon. Ce scénario nécessite une vérification vis-à-vis de la loi sur l'eau.</li> </ol> <p>Ces scénarii seront examinés et débattus par le Département avec la CUA. L'ADAV veut qu'un jalonnement soit étudié pour rejoindre la voie verte depuis WAILLY.</p>
	452.	<p><b><u>Le pont enjambant le Crinchon</u></b></p> <p>Monsieur le Maire rappelle que ce pont mesurera 24 mètres de long et aura une hauteur de 5 mètres, il enjambera bien entendu le Crinchon mais sera suffisamment long pour permettre en dessous le passage des engins agricoles.</p> <p>« Au nom du Conseil Municipal, il est demandé une étude sur l'impact paysager de ce pont au-dessus du Crinchon ».</p> <p><b>Point sur le pont enjambant le Crinchon, adopté à l'unanimité.</b></p>	<p>Une étude paysagère et une étude architecturale seront nécessairement engagées par le Département, les éléments de réflexion seront présentés et soumis à avis des communes et du CAUE.</p>
	453.	<p><b>Le giratoire</b></p> <p>Comme cela a été dit précédemment, le giratoire va connaître un flux plus important de véhicules à certains moments fixes de la journée.</p> <p>Il ne s'agit pas que ce giratoire devienne un point de dangerosité élevée pour les habitants, de plus, de nuit, il n'y aura pas d'éclairage électrique mais un éclairage passif ».</p> <p>Nous demandons une attention toute particulière sur la sécurité routière du lieu, avec des limitations <a href="http://imperatives.de">impératives.de</a> vitesse.</p> <p><b>Point sur le giratoire, adopté à l'unanimité.</b></p>	<p>Le giratoire sera dimensionné et implanté dans des conditions optimales de sécurité (visibilité à 250m notamment, présignalisation en amont...). Il ne devrait donc pas être un objet routier insécurisant, on peut même indiquer qu'un giratoire permet des échanges routiers dans des conditions de sécurité très satisfaisantes car de par sa perception, il impose une diminution de vitesse ce qui évite les accidents graves contrairement aux stop, cédez le passage voire feux, où si l'arrêt n'est pas respecté, cela peut provoquer des accidents graves notamment dus aux problèmes de différentiel de vitesses.</p>
	<b><u>Contribution hors délai</u></b>		
		<p><i>Jean Marc Jacquemont 111 rue de la Vierge 62473 Ransart 06 21 95 90 61</i></p> <p><i>de 05/12/15</i></p> <p><i>Président du Syndicat de la Vallée de Wailly</i></p> <p><i>Remarque: Suite à notre entretien téléphonique d'hier, vous m'avez fait part que les permanents "Ransart" étaient présents, et que leur présence ne gênait pas...</i></p>	
	454.	<p>Propriétaire d'une parcelle boisée, dans l'emprise de la rocade Demande : à quelle date seront coupés les arbres ?</p>	<p>Il n'est pas possible à ce jour de donner une date d'intervention sur le défrichage.</p>

455.	Y a-t-il un chemin d'accès à sa parcelle ?	Le rétablissement d'accès aux parcelles impactées par le projet routier est une obligation du maître d'ouvrage (cela sera soit réalisé après acquisition et réalisation des travaux routiers, soit lors de l'aménagement foncier, s'il est décidé par les commissions communales d'aménagement foncier).
456.	Le mode de calcul de l'indemnisation des surfaces boisées.	Cela sera vu soit dans le cadre des négociations amiables, soit dans le cadre de l'aménagement foncier s'il est décidé par les commissions communales d'aménagement foncier).
457.	Y aura-t-il reboisement ?	Le reboisement compensateur est une mesure obligatoire qui permet d'obtenir l'autorisation de défrichement. Il sera réalisé à hauteur de 4 Ha pour 1 Ha défriché.

**Observations orales permanences Wailly les Arras.**

**M. Ternaux Gérard un des Propriétaires du. Bois de Wailly les Arras.**  
**M. Pauwels. Représentant l'EARL Prop. de 22% de l'emprise du tracé.**

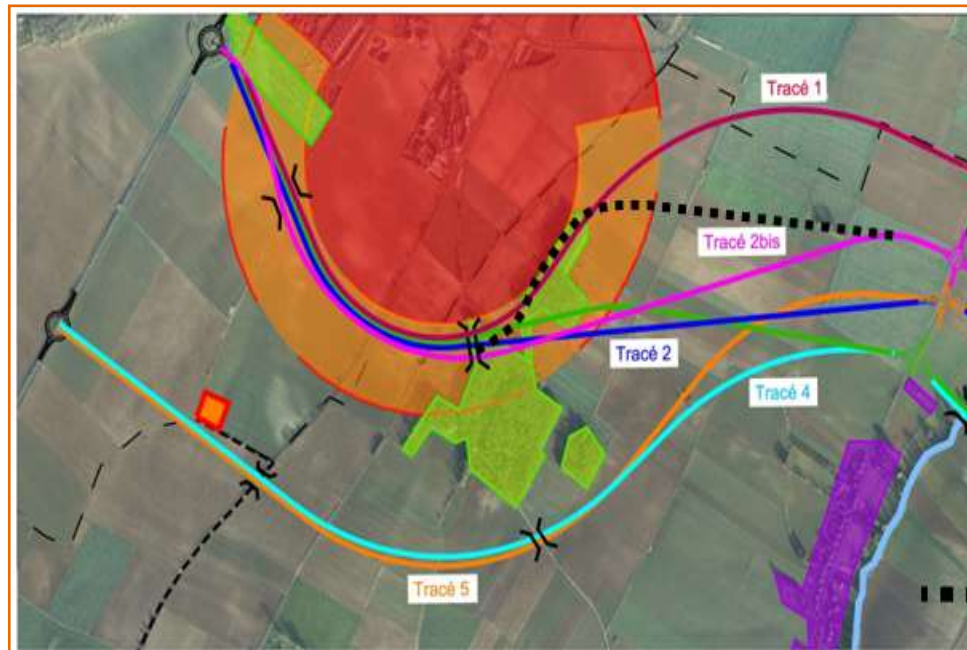
458.

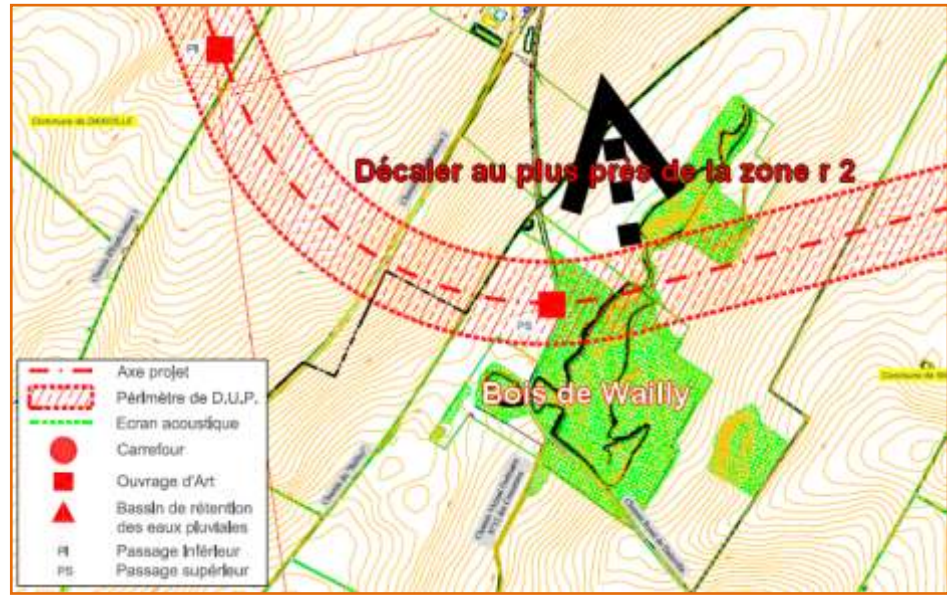
N'est pas fondamentalement opposé au projet si le tracé se trouve modifié comme indiqué ci-dessous.

M. Pauwels rappelle qu'il avait proposé le tracé 1 lors des réunions de concertation.

M. Ternaux et M. Pauwels proposent le tracé en pointillés sur le plan. Tracé qui emprunterait la limite ouest du bois de Wailly et éviterait de couper en deux le bois.

Le tracé proposé posera des problèmes de respect des instructions techniques concernant la géométrie permettant la réalisation de cette rocade 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 deça 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.



		M. Ternaux propose en seconde solution : que l'emprise soit décalée vers Primagaz pour une utilisation maximale de la zone r3 et éviter un délaissé de bois.	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.
459.			
460.		M. Ternaux demande s'il y a une distance minimale à respecter par rapport à la limite de zone r2/r3	Il n'y a pas de distance minimale à respecter par rapport à la limite du rayon du PPRT Primagaz. Il faut simplement que la circulation routière se trouve hors du secteur r2, car le règlement du PPRT ne permet ce type d'aménagement au regard des aléas identifiés dans r2.
461.		M. Pauwels indique que le tracé actuel défavorise l'exploitation agricole.	Le tracé actuel même s'il impacte l'exploitation agricole a été concerté plusieurs fois avec le monde agricole (exploitants du secteur et chambre d'agriculture). C'est un tracé qui convient au monde agricole.
<b>M. D. Ghesquière, 56 rue d'Arras à Wailly.</b>			
462.		Chasseur photographique, se dit soucieux pour la harde de chevreuils (environ 20 pièces) qui gravite dans le secteur boisé de Wailly, coupé en deux dans le projet présenté. Cette situation a-t-elle été prise en considération ? Serait-il possible de prévoir un ou des passages pour que ces animaux puissent parcourir leur domaine.	Le rétablissement du chemin d'exploitation n°1 servira de passage à faune.
463.		Evoque la sécurité des automobilistes Risques d'accidents par la traversée de chevreuil, et suggère l'installation de grillage de hauteur adaptée à ces animaux.	Dans l'étude d'impact, cela a été identifié et vu lors des réunions d'échange avec la fédération de chasse, une signalisation pour prévenir du risque de traversée sera mise en place sur la rocade, et si des dispositifs (clôtures) devaient être nécessaires, ils pourraient être mis en œuvre.
464.		Souhaite une intégration paysagère, par un aménagement boisé des talus surtout les parties hors sol	Une étude paysagère plus poussée en partenariat avec la CAUE et les communes définira les parties d'aménagements paysagers qui permettront de répondre aux enjeux paysagers du secteur et permettront une meilleure intégration paysagère de la rocade.