

Département du Pas-de-Calais

Enquête Publique unique préalable:

- à la Déclaration d'Utilité Publique de la mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion,
- à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Vimy et Avion,
- à l'attribution du caractère de route express à la RN 17 du PR 33+000 au PR 44+1082.

Plan du rapport

Principaux textes législatifs et réglementaires se rapportant à cette enquête. Lexique.

Introduction

p.4 Ch 1: Analyse du dossier:

p.6 - I Analyse de la note de présentation non technique.

p.8 - II Analyse de l'Avis de l'Autorité Environnementale et Réponses du Maître d'Ouvrage.

p.10 -III Analyse de l'Utilité Publique de la mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion.

III A Objet de l'enquête; Informations Juridiques et Administratives.

III B Plan de Situation.

III C Notice explicative.

III D Plan Général des Travaux.

III E Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants.

III F Appréciation sommaire des Dépenses.

p.13 III G Etude d'Impact

III G 1 Préambule.

III G 2 Résumé non technique.

III G 3 Présentation et Appréciation des Impacts du Programme.

III G 3-1 Méthode employée pour l'appréciation des Impacts.

III G 3-2 Effets sur les Déplacements.

(III G 3-3 à G 3-10 seulement pour mention)

III G 3-11 Effets du programme sur la Qualité de l'Air et la Santé.

III G 3-12 le Bruit.

III H Liste des Annexes.

III I Bilan de la Concertation Préalable.

III J Avis de la Direction Départementale des Finances Publiques.

III K Projet et Loi »Paysages » du 08/01/93.

p.26 -IV Analyse du dossier 2: Mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes.

p.30 -V Analyse du dossier 3: Attribution du caractère de route express à la RN 17
du PR 33+000 (à Sainte-Catherine) au PR 44+1082 (à Avion).

p.34 Ch 2: Organisation et Déroulement de l'Enquête Publique

p.37 Ch 3: Analyse des remarques et observations du public

p.42 Annexes

p.48 Procès Verbal des observations au Maître d'Ouvrage
Mémoire en Réponse du Maître d'Ouvrage

Conclusions et Avis du CE

Principaux textes législatifs et réglementaires se rapportant à cette enquête.

1° Textes d'ordre général concernant l'enquête publique.

- Convention d'Aarhus du 25/06/98, pilier de la démocratie environnementale.
- L 123-1 et 2 du Code de l'Environnement/l'information et la participation du public.
- L 123-1 à 19, R 123-1 à 17 du Code de l'Environnement / généralités sur l'enquête publique.
- L 122-1, R 122-2 du Code de l'Environnement/étude d'impact.
- L 123-14 et suivants, R 123-1 du Code de l'Urbanisme/ Utilité Publique et Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme.
- Livre 1^{er}, Titre II, Ch 3 du Code de l'Environnement/ enquête publique préalable à la DUP.
- L 1 du Code de l'Expropriation dans sa rédaction issue de l'Ordonnance 2014-1345 et du Décret 2014-1635/enquête publique préalable .
- L 300-2, R300-1 du Code de l'Urbanisme/ concertation préalable.
- Loi 2009-967/ mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement/ Etude d'Impact.
- Loi 2010-788/ Engagement National sur l'Environnement (Loi ENE).
- L 411-1 et 2, L 415, R411-1 à 14 du Code de l'Environnement/ Protection de l'Environnement.
- Loi 2006-1772 , Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques.
- Décrets 2011-2018/ Réforme de l'enquête publique.
- 2011-2019/Réforme de l'étude d'impact.
- 2011-2021/programmes qui doivent faire l'objet d'une communication au public par voie électronique.

2° Textes concernant plus particulièrement cette enquête.

- Article 645 du Code Civil reprenant l'article 17 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789/droit de propriété
- Approbation Ministérielle le 15/09/06 de l'Avant Projet Sommaire relatif au doublement de la RN 17 entre Vimy et Avion.
- L 151-2 du Code de la Voierie Publique/ enquête préalable route express et saisine des collectivités.
- L 123-6, R 123-7 du Code de l'Environnement/enquête unique.
- L 350-1 et 2 du Code de l'Environnement / Protection des Paysages.
- L 571-1 et suivants, R 571-1 et suivants du Code de l'Environnement/ Bruit.
- L 220, R 221 du Code de l'Environnement/ Qualité de l' Air.
- L 414, R 414 du Code de l'Environnement/incidence/Natura 2000.
- Loi 1982-1153, Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) et L 1511 du Code des Transports.
- Loi »Paysages» du 08/01/93.
- R 122-6 et 7 du Code de l'Environnement/ Saisine du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable.
- Arrêté du 12/05/15 de Madame la Préfète du Pas-de-Calais prescrivant l'ouverture de l'enquête publique.
- Ordonnance du 29/04/15 de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Lille / désignation du CE (E 15 088/59).

Lexique.

CE: Commissaire Enquêteur.

DUP:Déclaration d'Utilité Publique.

PDU:Plan des Déplacements Urbains.

PPA: Personnes Publiques Associées

PLU: Plan Local d'Urbanisme.

SCoT: Schéma de Cohérence Territoriale.

SRCE-TVB: Schéma Régional de Cohérence Ecologique-Trame Verte et Bleue.

ZAC : Zone d'Activités Concertées.

ZNIEFF: Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique.

Introduction.

La RN 17 constitue un élément important du réseau routier de la région Nord-Pas-de-Calais, en particulier la portion reliant 2 pôles économiques et universitaires du département du Pas-de-Calais, Arras et Lens.

Ce tronçon fait l'objet, depuis les années 70, de travaux et d'aménagements menés par la DDE puis par la DREAL et destinés à l'améliorer et le sécuriser.

Les opérations ont été menées en plusieurs phases:

- la section Arras-A 26 a été déclarée d'Utilité Publique en 1992 et mise en service en 1996
- la section A 26-Vimy, dite « déviation Thélus-Vimy » déclarée d'Utilité Publique en 2001, décision prorogée en 2006, a été mise en service en 2010.
- la section Vimy-A 211 a été scindée en 2 opérations:
 - la section « échangeur des Glissoirs » a été mise en service en 2005;
 - la section Vimy-Avion, qui achèvera le projet global de mise à 2x2 voies de la RN 17 et constitue l'objet de la présente enquête qui concerne les communes d'Avion et Vimy.

Les nombreux comptages de véhicules effectués sur les 2 premiers tronçons avant et après aménagement et sur le dernier tronçon dans sa configuration actuelle permettent d'affirmer que la section Vimy- Avion serait, sans aménagement, saturée à 100% aux heures de pointe à l'horizon 2035.

A ce volet Déclaration d'Utilité Publique de la mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion, s'ajoutent 2 autres volets: la Mise en Compatibilité des Documents communaux d'Urbanisme de Vimy et Avion, et l'Attribution du Caractère de Route Express à la RN 17 entre Arras et Lens; ce 3^{ème} volet de l'enquête unique concerne 6 communes: Avion, Ecurie, Roclincourt, Sainte-Catherine, Thélus et Vimy.

Le Maître d'Ouvrage est l'Etat, Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE), au niveau régional la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Nord-Pas de Calais.

L'enquête publique unique, prescrite par un arrêté de Madame la Préfète du Pas-de-Calais en date du 12/05/15, s'est déroulée du 09/06 au 09/07/15. Un exemplaire du dossier et un registre d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les Mairies de: Avion, Ecurie, Roclincourt, Sainte-Catherine, Thélus et Vimy où un avis d'enquête a été affiché. Le siège de l'enquête a été fixé en Mairie d'Avion.

La procédure réglementaire prévoit que Madame la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie statue sur ce projet suite à la fin de l'enquête et à la remise de son rapport par le CE.

Le CE précise qu'en cas de désaccord sur l'Arrêté Ministériel la juridiction compétente est le Conseil d'Etat.

Ch 1: Analyse du dossier.

La présente enquête publique est une enquête publique unique comprenant 3 volets:

- la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion;
- la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme des communes de Vimy et Avion;
- l'Attribution du Caractère de Route Express à la RN 17 du PR 33+000 au PR 44+1082.

Le dossier d'enquête établi par les services de la DREAL, et tenu à la disposition du public est un volumineux mais très précis dossier de 657 pages au format A3, dont 483 pour l'étude d'impact.

L'analyse du dossier, qui constitue le Ch 1 du rapport du CE , comprendra 5 parties:

- I Analyse de la note de présentation non technique (Document n° 1)
- II Présentation de l'Avis de l'Autorité Environnementale sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion et de la réponse du Maître d'Ouvrage, à savoir la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL Nord-Pas de Calais) représentant le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (Document n° 2)
- III Analyse de l'Utilité Publique de la mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion (Document n° 3).
- IV Analyse de la nécessaire Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme des communes de Vimy et Avion (Document n° 4).
- V Analyse de l'Attribution du Caractère de Route Express à la RN 17 entre les PR 33+000 (Sainte-Catherine) et 44+1082 (Avion) (Document n° 5).

Conformément à la législation et la réglementation en vigueur , l'ensemble du dossier et l'arrêté d'ouverture d'enquête de Madame la Préfète du Pas de Calais en date du 12/05/15 ont été tenus à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, accompagnés d'un registre destiné à recevoir les avis, observations et remarques des administrés en Mairie des communes d'Avion, Ecurie, Roclincourt, Sainte-Catherine, Thélus et Vimy.

L'Avis de l'Autorité Environnementale était par ailleurs consultable sur le site Internet de la Préfecture du Pas de Calais: www.pas-de-calais.gouv.fr à la rubrique « Publications/Consultation du public/Avis de l'Autorité Environnementale/Déclaration d'Utilité Publique»

L'analyse du dossier a été explicitée par une réunion dans les locaux de la DREAL le 21/05, réunion au cours laquelle ont apporté des précisions, chacun en ce qui les concerne et répondu à quelques questions du CE, dans un entretien très constructif:

- M Michel LEBLANC, Chef de Service,
- Mme Nathalie RICHEZ, Chef de Division,
- M François SANDT, Chef de la Cellule Déplacements, Intermodalité, Infrastructures,
- M Adrien BRULEZ, Chef de Cellule,
- Mme Noémie JANSSENS, Chargée d'Affaire,
- M Guillaume POTEAU, Chargé d'Etude,
- Mme Martine BOSSART, Assistante,
- Mme Corinne DECQ, Assistante Secrétaire.

L'analyse du dossier a été concrétisée le 03/06 ,par une visite sur le terrain , visite très instructive ,guidée par M François SANDT Responsable de la Cellule Déplacements , Intermodalité, Infrastructures, et M Adrien BRULEZ, Chef de Cellule; tous deux de la DREAL.

Pendant toute la durée de l'enquête le dialogue très constructif a été maintenu entre M François SANDT et le CE.

I ère partie: Analyse de la note de présentation non technique (Dossier n° 1).

La note de présentation non technique est un document de 5 pages format A 3 exposant en termes simples et clairs les tenants et aboutissants du projet.

Le CE a recommandé ce document comme première approche du sujet.

La carte p 2 , IGN 1/100 000 permet de visualiser les 3 sections de l'aménagement de la RN 17 entre Arras et Lens à savoir:

- section 1 Arras-A 26, déclarée d'utilité publique le 02/06/92 et mise en service le 02/10/96.
- section 2 A 26-Vimy (RD 51) dite « déviation de Thélus-Vimy » déclarée d'utilité publique le 28/06/01, déclaration prorogée le 02/06/06 et mise en service le 11/05/10.
- section 3 Vimy (RD 51) -A 211 scindée en 2 opérations:
 - la sous-section « échangeur de la ZAC des Glissoires » mise en service le 11/05/10.
 - la sous-section Vimy-Avion, objet du premier volet de la présente enquête, qui constitue la dernière étape de la mise à 2x2 voies de la RN 17.

L'aménagement de ces 12,8 km de RN 17 répond à 3 objectifs:

- améliorer les échanges entre les agglomérations d' Arras et Lens par un axe routier homogène assurant un meilleur écoulement du trafic;
- améliorer les conditions de sécurité d'une route accidentogène, surtout dans sa configuration à 3 voies;
- améliorer le cadre de vie des riverains par une minimisation de l'effet bruit, et une amélioration de l'assainissement.

Le projet de mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion concerne 2 secteurs différents:

- un 1^{er} secteur en zone agricole entre le giratoire de Vimy et l'échangeur d'Avion-République, actuellement en 3 voies avec créneaux de dépassement, sans terre-plein central infranchissable
- un 2^{ème} secteur en zone urbaine entre l'échangeur d'Avion-République et l'A 211, actuellement à 2 voies.

Ce projet présente 6 aspects majeurs:

- l'élargissement de la RN 17 entre Vimy et Avion, avec terre-plein central infranchissable et bande d'arrêt d'urgence s'ajoutant aux 2 chaussées;
- l'adaptation de l'échangeur d'Avion-République au profil 2x2 voies de la RN 17;
- le doublement de 2 passages inférieurs à Avion;
- la création ou l'aménagement de 3 ensembles de bassins d'assainissement;
- l'installation de nouveaux écrans acoustiques dans le prolongement de ceux qui existent qui seront améliorés.
- l'amélioration du système d'évacuation et d'assainissement des eaux pluviales

La majeure partie de l'espace qui sera utilisé est déjà propriété de l'Etat; les acquisitions foncières nécessaires concernent les terrains utiles à l'aménagement des bassins d'assainissement, et à divers besoins techniques.; l'acquisition à l'amiable des maisons très proches de l'infrastructure a été envisagée et proposée aux propriétaires.

La présente enquête unique ne comporte pas de volet enquête parcellaire pour 2 raisons:

- des précisions sur les détails concernant les bassins sont encore à apporter;
- les transactions sont envisagées à l'amiable sur la base de l'évaluation des Domaines.

La DUP ne peut concerner une opération non compatible avec le PLU communal, il convient donc d'envisager une mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Vimy et Avion. Le CE précise que les modifications ne concernent absolument pas les plans de zonage, mais seulement des points du règlement des zones traversées (cf 4^{ème} partie du rapport du CE)

Il convient d'apporter quelques précisions sur l'attribution à la RN 17 du caractère de route express entre les PR 33+000 et PR 44+1082. Ce projet a été envisagé dès le début des années 90 et approuvé par décision ministérielle du 26/05/98 modifiée le 04/04/02

Dans une optique sécuritaire la RN 17 se verra attribuer le caractère de route express accessible uniquement en des points aménagés et interdite à certaines catégories d'usagers et de véhicules.

Le CE développera dans la 5^{ème} partie de son rapport les caractéristiques d'une route express au sens du Code la Route.

L'article L 123-6 du Code de l'Environnement précise que lorsqu'un projet est soumis à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L 123-2 il peut être procédé à une enquête unique régie par le Ch 3 du Titre II du Livre 1^{er} du Code de l'Environnement. C'est le cas ici.

La réglementation prévoit dans les articles L 123-6 et R 123-7 du Code de l'Environnement et R 112-4 du Code de l'Expropriation que le dossier d'enquête préalable à la DUP comprend l'Avis de l'Autorité Environnementale et la Réponse apportée par le Maître d'Ouvrage (cf 2^{ème} partie du rapport du CE).

Le dossier comprend, pour chacun des 3 aspects de l'enquête unique, un certain nombre de documents :

- 10 pièces (A à J) pour le sous-dossier Utilité Publique de mise à 2x2 voies de la RN 17;
- 3 pièces (A à C) pour le sous-dossier Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Vimy et Avion.
- 5 pièces (A à E) pour l'attribution du caractère de route express.

Soit un volumineux mais aussi très précis dossier de 657 pages au format A3 (1314 pages A4).

A l'issue de l'enquête publique la décision et les modalités de mise en oeuvre seront l'objet d'un arrêté ministériel.

Le CE précise qu'en cas de désaccord sur l'arrêté et ses modalités, la juridiction compétante est le Conseil d'Etat.

II ème partie; Analyse de l'Avis de l'Autorité Environnementale et Réponse du Maître d'Ouvrage.

II-I Analyse de l'Avis de l'Autorité Environnementale.

Cet avis de 19 pages format A 3 émane du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable réuni à Paris-la Défense le 25/03/15.

Il convient de souligner que cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet et n'est un avis ni favorable ni défavorable, mais prend en compte la qualité de l'étude d'impact présentée par le Maître d'Ouvrage et ce en application de l'article L 122-1 du Code de l'Environnement. Les personnes intéressées par cette question ont pu consulter avec profit la synthèse de l'Avis, page 5 du document.

De l'Avis de l'Autorité Environnementale le CE souhaite retenir les éléments suivants:

- le programme d'aménagement de la RN17 a pour but une fluidité et une lisibilité optimale de cette route entre Vimy et Avion.
- le projet prévoit une amélioration et une mise en conformité de la gestion des eaux de ruissellement et l'édification d'écrans acoustiques plus performants.
- l'Avis de l'Autorité Environnementale met en évidence les principaux enjeux environnementaux et souligne l'importance des mesures à envisager à savoir:
 - réduire le bruit par la mise en oeuvre d'écrans anti-bruit;
 - préciser l'emplacement exact, les dimensions de chaque bassin d'assainissement;
 - assurer le suivi des passages de faune et garantir la fonctionnalité écologique;
 - mener une démarche approfondie d'évitement et de réduction des émissions de polluants atmosphériques

Le CE tient à souligner par ailleurs que le projet est inscrit au Programme De Modernisation des Itinéraires (PDMI) 2009-2014, et au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2014-2020 qui a été officialisé par sa signature le 10/07/15 par le Préfet de Région et le Président du Conseil Régional.

II-2 Réponses apportées par le Maître d'Ouvrage.

Le CE tient à mettre en évidence 4 aspects:

1° Assainissement.

Les emplacements, forme et dimensions des bassins seront communiqués aux personnes impactées après les études de niveau projet; les études actuelles sont des études de niveau avant-projet.

Les bassins de l'Étincelle proches du captage d'eau potable, et de République dans les boucles de l'échangeur République sont à créer; celui des Glissoires existe, il sera agrandi

Les dimensions des bassins sont prévues pour une pluie centennale, soit une pluie maximale qui se produit en moyenne tous les cent ans.

L'ensemble des caractéristiques de l'assainissement a été établi en tenant compte des recommandations du Professeur Norbert CRAMPON, Hydrogéologue Agréé en Matière d'Hygiène Publique (rapport des 23 pages en Annexe 1 du Document 2.)

2° Pollution Atmosphérique.

Le Maître d'Ouvrage souligne que l'accroissement du trafic correspondra en grande partie au report du trafic d'autres itinéraires; la carte page 11 du Mémoire en réponse évalue pour les différents tronçons les variations de trafic, en particulier augmentation ou diminution supérieure à 10%.

3° Flux de Matières Dangereuses.

Le CE précise que le dossier comporte en Annexe 2 une analyse des flux et risques liés au Transport de Matières Dangereuses.

4° Périmètre de protection des captages d'eau potable.

Cette question constitue une des contraintes fondamentales du projet.

Le bassin de l'Étincelle situé le plus au Sud et à proximité du captage d'eau potable du Bout des Fourques sera implanté strictement en dehors du périmètre de protection; par ailleurs il convient de souligner, que du fait des conditions topographiques, les eaux infiltrées s'écoulent vers le Nord donc dans une direction opposée à la zone de captage (schéma page 4).

III ème partie: Analyse du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de la mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion .
(sous-dossier 1 du dossier d'enquête unique)

Le document analysé ici (sous-dossier 1) est un très volumineux mais aussi très précis ensemble de 485+82+17+8 soit 592 pages au format A3, composé de 10 pièces , de A à J:

A: Objet de l'enquête publique, informations juridiques et administratives.

B: Plan de situation.

C: Notice explicative.

D : Plan général des travaux.

E : Caractéristiques des ouvrages les plus importants.

F : Appréciation sommaire des dépenses.

G: Etude d'Impact comprenant l'étude de l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000.

H: Evaluation socio-économique.

I: Bilan de la Concertation préalable menée dans le cadre de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme.

J: Avis de la Direction Départementale des Finances du Pas-de-Calais sur l'estimation globale des biens à acquérir pour réaliser l'opération.

Pour des raisons de lisibilité et de repérage dossier-rapport , le CE a choisi de conserver dans cette troisième partie de son rapport ce découpage et cet ordre, soit III A à III J. une partie des éléments de cette analyse prendra la forme question-réponse.

Le CE ajoutera toutefois un § III K en relation avec la Loi « Paysages » du 08/01/93.

III A: Objet de l'enquête; informations juridiques et administratives.

Pourquoi une procédure d'enquête publique?

La réponse à cette question résulte de l'enchaînement déductif d'un certain nombre de textes législatifs ou réglementaires.

L'article L 122-1 du Code de l'Environnement stipule que les projets de travaux susceptibles d'avoir des incidences sur la Santé Publique ou sur l'Environnement doivent être précédés d'une étude d'Impact.

L'article R 122-2 du Code de l'Environnement précise que sont systématiquement soumis à étude d'Impact les travaux d'élargissement d'une route à 2 voies pour en faire une route à 4 voies

L'article L 123-2 du Code de l'Environnement stipule que les projets de travaux ou d'aménagement devant comporter , en application de l'article L 122-1, une étude d'impact font l'objet d'une enquête publique, afin d'assurer l'information et la participation du public et de prendre en considération les intérêts des tiers.

Les articles L 123-14 et R 123-23-1 du Code de l'Urbanisme rendent obligatoire l'enquête publique préalable si le projet nécessite la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, c'est le cas ici (cf IV ème partie de ce rapport).

L'article 151-2 du Code de la Voierie Routière précise que l'attribution du statut de route express requiert une enquête publique préalable (cf V ème partie de ce rapport).

L'article L 1 du Code de l'Expropriation remanié le 06/11/14, ordonnance 2014-1345 précise que l'expropriation ne peut être prononcée que si elle répond à une utilité publique préalablement et formellement constatée à l'issue d'une enquête publique.

Le projet de mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion , avec le statut de route express, de mise en compatibilité des PLU d'Avion et Vimy, doit donc comporter, au titre des articles L 122-1 et R 122-2 du Code de l'Environnement, une Etude d'Impact analysée dans ce rapport en III G, et par conséquent, en application des articles L 123-2 du Code l'Environnement, des articles L 1 du Code de l'Expropriation, L 123-14 et R 123-23-1 du Code de l'Urbanisme et L 151-2 du Code de la Voierie Routière est soumis à une enquête publique préalable.

Pourquoi une enquête publique unique?

L'article L 123-6 du Code de l'Environnement stipule que lorsqu'un projet est soumis à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins au titre de l'article L 123-2, il peut être organisé une enquête publique unique. ; c'est le cas de la présente enquête E 15 088/59.

Parcours administratif de cette enquête publique unique:

- Etudes préalables , Etudes de conception et Etude d'Impact réalisées par la DREAL.
- Concertation inter services et concertation publique.
- Saisine de l'Autorité Environnementale.
- Demande de Madame la Préfète du Pas-de-Calais à Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Lille de désigner un Commissaire Enquêteur pour mener l'enquête.
- Ouverture d'enquête publique prescrite par Madame la Préfète du Pas-de-Calais par arrêté du 12/05/15.
- En quête publique du 09/06 au 09/07/15 avec 5 permanences du CE.
- Procès Verbal des observations du public adressé a la DREAL par le CE et Mémoire en Réponse de celle-ci.
- Remise par le CE de son rapport et de ses conclusions et avis à la Préfecture du Pas-de-Calais
- Arrêté ministériel statuant sur le projet.

Concertation publique préalable

La concertation publique préalable a pour but d'associer au maximum les habitants à l'élaboration du projet. Elle était jusqu'en 2014 régie par les articles L 300-2 et R 300-1 du Code de l'Urbanisme, au titre desquels une concertation publique concernant la mise à 2x2 voies a été organisée du 03 au 20/12/13 ; elle a revêtu 4 aspects:

- un dossier a été mis à la disposition du public en Mairie de Vimy et Avion;
- des panneaux ont été mis en place dans les deux Mairies présentant les enjeux et caractéristiques du projet; la DREAL y a tenu des permanences les 12 et 19/12, le matin à Vimy, l'après-midi à Avion.
- deux réunions publiques ont été organisées, à 18 h, le 16/12 à Vimy, le 17/12 à Avion;
- le public a eu aussi la possibilité de formuler ses questions , remarques et observations sur le site Internet r n17dreal-npdc@developpement-durable.gouv.fr.

Le bilan de cette concertation sera analysé par le CE en III I.

III B Plan de situation.

Le document B est un extrait de Carte IGN au 1/100 000 très lisible; la section Vimy-Avion de la RN 17 est entourée.

III C : Notice explicative.

Il s'agit d'un document de 8 pages format A3 qui reprend en préambule les différents documents, de A à J, du dossier, et rappelle l'objet de l'opération et les différentes sections et phases de la mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Arras et Lens.

Le CE retient le § B page 4 qui évoque les solutions alternatives, justifie la solution retenue: mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion, en continuité logique de la mise à 2x2 voies des sections Arras-A 26 et A 26-Vimy mises en service respectivement en 1996 et 2010.

Il est précisé que l'aménagement consistant en la mise à 2x2 voies de la RN 17 existante, il n'y a pas de variante du tracé.

Le CE souhaite retenir d'autres précisions:

-Le projet concerne 3,7km, passe sous le Chemin Rural des Gogues, coupe celui l'Étincelle, utilise l'échangeur Avion-République (liaison avec la RD 40), passe sous le Boulevard Maurice Thorez, franchit les Rues Paul Daumont et Achille Thumerelle pour aboutir au Nord de l'échangeur des Glissoires

-La vitesse sur cette 2x2 voies sera limitée à:

-110 km/h en zone rurale, de l'échangeur de Vimy à celui avec la RD 40;

-90 km/h en zone urbaine, de l'échangeur avec la RD 40 à celui des Glissoires.

-La largeur de l'emprise sera de 24m50 pour les 2 voies de circulation dans chaque sens, les 2 bandes d'arrêt d'urgence et le terre-plein central.

-Les échangeurs existants, celui d'Avion-République et celui des Glissoires seront conservés et aménagés.

- Les 2 passages inférieurs existants, Rues Daumont et Thumerelle seront doublés.

- Les eaux de ruissellement seront évacuées par un réseau-béton étanche vers des bassins tampons eux aussi étanches puis rejetées, après traitement dans le milieu naturel ou dans le réseau d'assainissement de la Communauté d'Agglomération Lens-Liévin.

Aucun bassin, aucun rejet ne sera localisé dans le périmètre de protection du captage d'eau potable. (les caractéristiques d'une route express seront analysées dans dans le 3^{ème} volet de cette enquête unique, V^{ème} partie de ce rapport).

(les effets du projet sur le milieu humain seront analysés dans la partie du rapport consacrée à l'Étude d'Impact en III G).

III D : Plan général des travaux.

La photo aérienne à l'échelle approximative de 1/10 000 localise en surcharge:

-les échangeurs des Glissoires et RN 17-RD 40;

-les 3 bassins d'assainissement;

-les 2 ponts qui seront doublés rues Paul Daumont et Achille Thumerelle à Avion;

-la bande de DUP entre Vimy et Avion.

Ce document a été très précieux pour le CE en lui facilitant le repérage des lieux.

III E :Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants.

Il s'agit de tableaux techniques sur les caractéristiques géométriques des ouvrages et équipements annexes.

III F: Appréciation sommaire des dépenses.

L'estimation du coût des travaux est d'un peu plus de 26 millions d'Euros (valeur 10/2013) cofinancés par l'État et les collectivités locales au titre du Programme de Modernisation des Itinéraires Routiers puis du Contrat de Plan Etat-Région.

Le CE précise que le Contrat de Plan Etat Région a été signé le 10/07/15 à Lille entre le Préfet de Région et le Président du Conseil Régional Nord-Pas de Calais; le volet le plus important est le volet mobilité (ferroviaire, routier, fluvial et portuaire).

III G : Etude d'Impact.

Il s'agit de la partie la plus volumineuse , 341 pages A 3 sans compter les Annexes, mais aussi la plus importante du dossier d'enquête préalable à la DUP de la mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion.

Le plan de cette partie du dossier est le suivant:

- 1 Préambule;
- 2 Résumé non technique;
- 3 Présentation et appréciation des impacts du programme;
- 4 Etat initial comprenant l'étude des incidences Natura 2000;
- 5 Impact du projet et mesures;
- 6 Annexes.

Comme indiqué plus haut, afin de faciliter la lecture en parallèle du dossier et de son rapport, le CE a choisi d'adopter strictement dans son analyse le plan du dossier soit: III G 1 à III G 6.

III G 1 : Préambule.

Ici pour mention, les éléments ayant déjà été analysés.

III G 2 : Résumé non technique.

Les pages 8 à 29 du dossier présentent dans un vocabulaire accessible les principaux éléments et aspects du projet; le public a été invité à s'y reporter.

III G 2 1: Présentation du projet de mise à 2x2 voies de l'itinéraire Arras-Lens, plus particulièrement du secteur objet de la présente enquête, la section Vimy-Avion, 3^{ème} et dernière phase de l'aménagement:

Pour mention ici, ces éléments ayant déjà été évoqués.

III G 2 2 : Etat initial de l'Environnement.

- 1 le climat
- 2 la géologie et les eaux souterraines
- 3 les eaux superficielles
- 4 les milieux naturels
- 5 le milieu humain
- 6 patrimoine et paysage
- 7 architecture

Le CE a choisi de développer dans son rapport les points 4 et 5, soit III G 2 .2.4 et III G 2. 2. 5.

III G 2.2 4: Les milieux naturels (pages 17 et 18 du sous-dossier résumé non technique)

Sur la section Vimy-Avion qui concerne cette enquête la RN 17 ne traverse aucune Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique ou Floristique (ZNIEFF).

La seule ZNIEFF concernée par l'ensemble du programme Arras-Lens est une ZNIEFF de type 1: « Forêt Domaniale de Vimy, Coteau boisé de Farbus, Bois de l'Abîme » (section Thélus-Vimy , soit la 2ème phase déjà réalisée de l'ensemble du programme)

La Trame Verte et Bleue, développée à l'échelle régionale au sein du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), approuvé le 04/07/14 par le Conseil Régional et objet de l'Arrêté du 16/07/14 de Monsieur le Préfet de Région.

Le secteur du programme fait partie de l'Eco-Paysage « Arc Minier de Lens-Béthune-Valenciennes »

Les sites Natura 2000 les plus proches de la section Vimy-Avion sont à plus de 20 km:

- «Cinq Tailles à Thumeries» ;
- «Pelouses Métallicoles de la Plaine de la Scarpe » sur Aubry et des communes voisines;
- «Bois de Flines-les-Râches et Système Alluvial du Courant des Vanneaux«

III G 2-2-5 le Milieu Humain

Le cadre de vie du secteur correspondant à cette enquête est plutôt rural, en bordure des agglomérations d'Arras et Lens, à l'exception d'Avion, ville traversée par la RN 17. avec les nuisances sonores que cela implique. Très logiquement, le siège de cette enquête a été fixé en Mairie d'Avion.

Deux zones d'activité sont concernées par le projet; la zone des Quatorze, 60 Ha sur Avion et le pôle d'activités secondaires et tertiaires situé au Nord de Vimy d'une superficie de 40 Ha.

Les exploitations agricoles concernées par le projet sont essentiellement des exploitations de grande culture; la Chambre d'Agriculture et les agriculteurs ont été consultés.

Une étude acoustique a été réalisée sur la section Vimy-Avion; le secteur le plus bruyant est la traversée d'Avion. C'est très logiquement sur ce secteur que se concentreront les travaux de limitation des effets sonores.

Deux tableaux de lecture aisée synthétisent, page 21, les enjeux principaux pour l'ensemble de l'itinéraire Arras-Lens et pour la section Vimy-Avion correspondant à cette enquête.

Les pages 22 et 23 présentent un retour sur les travaux déjà réalisés (pour mention ici)

Les pages 24 à 29 présentent les impacts de la mise à 2x2 voies de la section Vimy-Avion; l'analyse est développée ci-après.

III G-2-5 Impacts globaux et locaux de la mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion et mesures d'atténuation retenues.

Le CE souhaite analyser les points suivants:

- ressource en eau;
- milieu naturel;
- transports, voirie, déplacements;
- contexte agricole;
- cadre de vie;
- risques résultant de l'action de l'homme (risques anthropiques);
- bruit;
- air;
- paysage .

Ressource en eau

Le manque de fiabilité et d'étanchéité des fossés réalisés lors de la construction de la route explique que le projet envisage une reprise complète du réseau d'assainissement ; cette mesure est aussi rendue nécessaire par la grande vulnérabilité de la nappe du Sénonien-Turonien (captage d'eau du Bout des Fourques).

Le système d'assainissement des eaux pluviales sera étanche. Les eaux traitées seront, en milieu rural acheminées vers des fossés d'infiltration, et en milieu urbain vers le réseau de collecte des eaux pluviales de la Communauté d'Agglomération Lens-Liévin.

Milieu naturel

Le projet est l'aménagement d'une route existante; il convient de souligner qu'un aménagement est beaucoup moins impactant qu'une création. Un traitement paysager sera mis en place, respectant les prescriptions de la Trame Verte et Bleue.

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique - Trame Verte et Bleue (SRCE-TVB) a été approuvé par arrêté préfectoral le 16/07/14; il comporte sur le tracé de la RN 17 un espace à renaturer en forêt, entre les zones boisées de Givenchy en Gohelle et Vimy à l'Ouest et de Flincs lez Râches et Marchiennes à l'Est; le projet prend en compte cette situation.

Sur le territoire d'Avion le projet de mise à 2x2 voies de la RN 17 concerne la zone Nca par la création du bassin d'assainissement du Chemin de l'Étincelle. Cette zone Nca est une zone naturelle protégée en raison de son intérêt agricole et du fait qu'elle correspond à un secteur de protection des vues à partir de Mémorial Canadien de Vimy; de ce fait le projet s'interdit la plantation d'arbres le long de la RN 17 (profil rasant).

Transports, Voierie, Déplacements

Le projet devrait permettre d'augmenter la capacité de l'axe, donc la fluidité du trafic et la sécurité.

Le terre-plein central et les chaussées séparées de la RN 17 mise à 2x2 voies empêcheront les collisions frontales fréquentes sur le secteur à 3 voies particulièrement accidentogène.

L'aménagement devrait se traduire par un report du trafic qui actuellement emprunte, avec difficultés, l'itinéraire RD 51-Traversée de Givenchy-en-Gohelle, itinéraire qui ne devrait plus concerner que la circulation locale.

En centre ville d'Avion, le doublement des 2 ponts se fera alternativement, de façon à préserver un accès à la RN 17.

Contexte agricole

L'élargissement sera majoritairement réalisé sur une bande de terre déjà propriété de l'Etat et exploitée actuellement à titre précaire.

La réalisation des bassins aura comme conséquence négative une légère réduction de l'espace agricole; la localisation des bassins a été définie en concertation avec la Chambre d'Agriculture.

Cadre de vie

Les habitations les plus proches de la mise à 2x2 voies de ce tronçon de la RN17, en particulier au niveau des ponts qui seront doublés verront leur cadre de vie déprécié. Il a été proposé aux propriétaires de ces habitations leur achat par l'Etat.

Risques résultant de l'action de l'homme (risques anthropiques)

Deux catégories de risque doivent être soulignées:

- présence de cavités, de sapes de guerre: des mesures géotechniques localiseront les zones instables.
- présence possible de munitions datant de la 1^{ère} Guerre Mondiale: une dépollution pyrotechnique sera effectuée le cas échéant.

Bruit

Le bruit constitue le problème essentiel du projet dans la traversée d'Avion.

L'augmentation du trafic liée à la mise à 2x2 voies générera un accroissement du bruit. Des protections acoustiques seront mises en place, en plus de celles qui existent, qui seront si nécessaire améliorées. Pour quelques habitations un traitement acoustique des façades sera effectué.

La concertation publique préalable réalisée en Décembre 2013 a montré que le bruit est la préoccupation principale des riverains et des élus.

Une étude complémentaire a été menée avec pour but de définir des objectifs de protection acoustique plus élevée que les seuils réglementaires: 76 à 81 décibels (dB) jour (06 h à 22 h), 71 à 76 dB nuit (22 h à 06 h)

Le projet se fixe comme objectif un niveau de bruit inférieur à 60 dB jour et 55 dB nuit, dimensionnement « volontariste » des protections acoustiques

Air

L'augmentation prévue du trafic entraînera une émission accrue de polluants atmosphériques, en partie compensée par une réduction d'émission liée à l'amélioration de la fluidité du trafic.

Paysage

Des plantations d'espèces locales sont envisagées.

L'ancien échangeur d'Avion-Centre sera déconstruit, nivelé, dégageant pour la commune un espace urbanisable.

Les personnes intéressées ont pu lire avec grand profit la très claire conclusion de la page 29.

III G 3 Présentation et Appréciation des Impacts du programme.

Cet aspect très important du dossier par les enjeux qui y sont analysés se décompose en 5 parties:

A: Préambule.

B: Présentation de la RN 17.

C: Présentation du programme.

D: Présentation du territoire concerné par le programme.

E: Appréciation de l'Impact du programme sur l'Environnement.

Pour éviter toute répétition sans intérêt, le CE choisit de ne pas reprendre dans cette partie de son rapport les aspects A, B, C, D, et de renvoyer les lecteurs à III G 2.

Par contre le CE a choisi d'intégrer dans ce III G 3 les éléments importants exposés dans le dossier d'enquête dans les pièces G 4: Etude d'Impact. Etat Initial

G 5: Impact du projet et Mesures.

L'analyse dans ce III G 3 portera donc sur l'appréciation de l'impact du programme sur l'environnement. Dans le dossier, ce E de la pièce G 3 occupe les pages 42 à 86, soit 44 pages A 3 et se décompose en 13 thèmes:

- 1 Méthodologie employée pour l'appréciation des impacts du programme.
- 2 Effets sur les déplacements.
- 3 Relief, Géologie, Géomorphologie.
- 4 Eaux.
- 5 Climat.
- 6 I Milieu Naturel et Continuités Ecologiques.
- 7 Milieux et Activités Agricoles.
- 8 Activités Economiques.
- 9 Cadre de Vie.
- 10 Sites et Paysages.
- 11 Effets du programme sur la Qualité de l'Air et la Santé.
- 12 Bruit.
- 13 Risques Naturels et Technologiques.

Le CE estime qu'ont été suffisamment envisagés en III G 2 les éléments constituant 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 13. Seuls seront analysés ci après les éléments constituant 1, 2, 11, 12. Pour faciliter une lecture en parallèle du dossier et du rapport la numérotation sera conservée, soit III G 3-1, III G 3-2, III G 3-11 et III G 3-12 dans l'analyse ci-après.

Par ailleurs, pour faciliter la lecture du rapport, en évitant aller-retours fastidieux et répétitions le CE a choisi d'intégrer au III G 3 les éléments intéressants contenus dans les pièces 4 et 5 du dossier:

-pièce 4: Etude d'Impact. Etat Initial;

-pièce 5: Impact du projet et Mesures

Le CE souhaite signaler l'existence pages 239-240 du tableau 35, intéressante synthèse des enjeux du territoire d'étude, enjeux classés en 3 catégories:-enjeux très forts,

-enjeux forts,

- enjeux moyens à faibles;

et ce pour 4 rubriques:-cadre physique,

- milieux naturels,

-milieu humain

-patrimoine et paysages.

Compte tenu des précisions apportées ci-dessus, le CE développe en III G 3 de son rapport les 4 importants et fondamentaux paragraphes ci-dessous:

- III G 3-1 Méthodologie employée pour l'appréciation des impacts du programme
- III G 3-2 Effets sur les déplacements
- III G 3-11 Effets du programme sur la Qualité de l'Air et la Santé
- III G 3-12 Bruit

III G 3-1: Méthodologie employée pour l'appréciation des effets du programme.

L'aménagement de la section Vimy-Avion ayant été précédé de l'aménagement des 2 premiers secteurs, il est possible de s'appuyer sur les effets de la réalisation des tronçons 1 et 2 pour tenter d'apprécier les effets de l'aménagement de ce 3^{ème} tronçon.

L'objectif principal recherché par le Maître d'Ouvrage est de créer une liaison homogène entre les agglomérations d'Arras et Lens en réalisant un réseau viaire structurant efficace.

Les choix effectués doivent permettre d'éviter, réduire ou compenser les impacts du programme sur l'environnement.

La méthode employée consiste, pour chaque thématique environnementale, à décrire l'état des lieux, apprécier les impacts révélés des 2 phases précédentes, en prenant en compte les effets compensatoires, et indiquer en quoi le projet actuel peut influencer ce volet environnemental.

III G 3-2 Effet sur les Déplacements.

La mise à 2x2 voies de la RN 17 a permis (2 premières phases) et permettra (phase actuelle) d'accepter un trafic supplémentaire.

L'aménagement de la RN 17 n'a pas généré (2 premiers tronçons) et ne devrait pas générer (tronçon Vimy-Avion) de report de trafic à partir des 2 grands axes structurants de la région, A 1 et A 26: ce n'est d'ailleurs pas le but du projet.

Il est prévu que la réalisation de cette dernière section se traduira par une augmentation du trafic, par report du trafic d'autres itinéraires.

La réalisation du projet ne devrait pas avoir d'impact sur le trafic TGV et très peu sur le trafic TER et les transports en commun développés dans les agglomérations.

Le projet, par le doublement d'un pont pourrait conduire à la mise en impasse de la Rue Emile Michel à Avion; afin de réduire l'impact, la circulation en modes doux (piétons, cyclistes) sera maintenue.

Par contre l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN 17 et l'attribution du statut de route express interdira cette voie aux piétons cyclistes, véhicules agricoles... (cf 3^{ème} volet de cette enquête unique)

La RN 17 est particulièrement accidentogène dans sa section Vimy-Avion; la mise à 2x2 voies avec chaussées séparées par un terre-plein central améliorera les conditions de sécurité.

III G 3-11: Effets du programme sur la qualité de l'air et la santé

Pour ce projet la principale source de pollution atmosphérique est la circulation routière.

La présente analyse précise la qualité actuelle de l'air et les tendances d'évolution en s'appuyant sur l'exemple de la mise à 2x2 voies des deux premiers tronçons.

La surveillance de la qualité de l'air est assurée par les Associations Agréées pour la Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA); pour notre secteur d'étude: Atmo Nord-Pas de Calais et sa station de Saint-Laurent-Blangy.

La qualité de l'air, dans le secteur étudié, est actuellement jugée satisfaisante. La mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion se traduira par une augmentation du trafic, donc, en conséquence, tous autres paramètres égaux par ailleurs, l'augmentation de l'émission de polluants atmosphériques. Cette augmentation sera en partie contrebalancée par une réduction liée à une meilleure fluidité du trafic et une limitation de vitesse à 90 km/h ; ont également un effet positif le choix des modelés paysagers et les plantations dont la partie aérienne absorbe des polluants.

La circulaire de 2005 recommande dans le cas d'étude d'impact d'infrastructures routières la prise en compte de 8 substances:

- le dioxyde d'azote, NO₂,
- les particules,
- les hydrocarbures,
- le dioxyde de soufre SO₂,
- le nickel
- le monoxyde de carbone CO,
- le benzène,
- le cadmium.

Ont été ajoutés dans cette étude: - le dioxyde de carbone CO₂ très impliqué dans l'effet de serre
- l'ozone.

Le tableau page 213 rappelle les taux admissibles pour ces polluants ,selon le Décret 2010-1250.

La qualité de l'air est jugée globalement bonne; il convient toutefois d'apporter 2 bémols:

-les sites les plus pollués sont situés à proximité de voies de circulation importante, c'est le cas pour une partie de la ville d'Avion;

-la zone Béthune-Lens-Douai-Valenciennes connaît des dépassements fréquents du seuil pour les PM₁₀, particules fines, ce qui implique une attention particulière, même si les moyennes sont inférieures à l'objectif qualité défini par le décret précité: 2010-1250 du 21/10/10.

Il convient de souligner l'interaction de 3 effets influençant les prévisions pour 2035:

- renouvellement du parc automobile avec généralisation des pots catalytiques (effet positif)
- amélioration des carburants (effet positif)
- hausse du trafic (effet négatif).

Il convient aussi de préciser qu'une limitation de vitesse à 90km/h entraîne une pollution moindre qu'une limitation à 110km/h.

Malgré l'augmentation des émissions, la modélisation ne montre pas une forte dégradation de la qualité de l'air. Le projet de mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion ne semble pas de nature à remettre en cause les objectifs de qualité de l'air fixés par l'article R 221-1 du Code de l'Environnement.

III G 3-12: Bruit.

Sur la section Vimy -Avion objet de l'enquête c'est au niveau de la traversée d'Avion que les enjeux sont les plus importants. Le CE s'est rendu sur place le 03/06, au matin avec 2 responsables de la DREAL qui est le Maître d'Ouvrage.

Dans la situation actuelle, avant le projet étudié, les nuisances sont variables selon la localisation considérée.

La plus grande partie du secteur Vimy-Avion connaît une ambiance sonore modérée, inférieure à 65 dB jour et 60 dB nuit.

Sont beaucoup plus élevés les niveaux sonores au croisement de la RN 17- Avenue Achille Thumerelle, Rue Edouard Depret, et le croisement RN17-Rue Paul Daumont.

Le projet y prévoit la mise en place de nouveaux écrans acoustiques, l'amélioration de ceux qui existent et le traitement phonique des façades d'une vingtaine d'habitations.

Dans la suite de l'analyse de cette sous partie fondamentale sur le bruit, le CE a choisi de:

- se contenter de mentionner, sans développer, la gêne temporaire liée à la réalisation des travaux;
- mettre l'accent, focaliser sur l'augmentation permanente liée au trafic d'une RN 17 mise à 2x2 voies, et ce essentiellement dans sa partie urbaine soit la traversés d'Avion.

Le CE rappelle, qu'en application de la réglementation, si le niveau sonore en façade des bâtiments riverains dépasse les seuils réglementaires, des protections acoustiques doivent être installées; 3 types de mesures existent, elles ont été prévues par le Maître d'Ouvrage:

- implantation d'écrans ou merlons (talus) en bordure de l'infrastructure routière, modification du type de d'enrobé, action sur la vitesse des véhicules, soit des mesures à la source du bruit;
- renforcement de l'isolation phonique des façades, donc mesures de limitation des effets sonores du projet;
- acquisition à l'amiable de bâtiments qui seront démolis ou dont l'affectation sera changée, dans le cas où les deux premières catégories de mesures seraient impossibles ou insuffisantes.

Les mesures de protection s'appliquent aux bâtiments dont le permis de construire est antérieur à la date d'ouverture de l'enquête publique préalable à la DUP (soit ici 09/06/15).

Lors de la concertation préalable avec les habitants en Décembre 2013, la DREAL, Maître d'Ouvrage s'est engagée à pratiquer une limitation « volontariste » des nuisances sonores; le projet prend en compte cet engagement en fixant un niveau de bruit inférieur à 60 dB jour et 55 dB nuit, valeurs inférieures de 10 à 15 points aux valeurs réglementaires.

La mise au point des mesures de protection phonique le sera dans l'hypothèse d'une limitation de vitesse à 110 km/h, alors qu'une limitation à 90 km/h, génératrice de moins de bruit, prévaudra.

Les 2 écrans phoniques situés dans la partie Nord du projet seront prolongés:

- écran Est d'une longueur de 440 m;
- écran Ouest d'une longueur de 535 m.

La hauteur de certains écrans sera augmentée; d'autres écrans seront créés.

III H: Annexes.

Les Annexes sont dans le dossier regroupées en Pièce G 6, pages 343 à 484.

Liste des Annexes.

- Annexe 1: Présentation et Aspects du programme
- Annexe 2: Etat des lieux dont: 2 B: Etude acoustique;
2 C: Etude de la Qualité de l'Air
- Annexe 3: Impacts et Mesures dont: 3 A: Cartographie des concentrations en polluants,
3 D: Protection acoustique.

Même après l'aménagement ou la mise en place d'écrans de protection acoustique, 20 bâtiments ne respecteront pas les seuils réglementaires; conformément à l'article R 571-48 du Code de l'Environnement, il conviendra d'améliorer l'isolation acoustique des façades.

Le projet liste les bâtiments concernés, très majoritairement sur Avion:

- un groupe de 4 maisons Rue Emile Michel à Avion;
- un autre groupe de 2 maisons Rue Emile Michel à Avion;
- un autre groupe de 3 maisons Rue Emile Michel à Avion;
- un groupe de 6 maisons Rue René Char à Avion;
- un groupe de 4 maisons Rue Jacques Prévert à Avion;
- le Collège Jean-Jacques Rousseau à Avion.

Un plan page 302 localise l'ensemble de ces bâtiments à Avion.

-2 maisons Avenue Henri Martel à Vimy.

Tous ces bâtiments étant déjà protégés à la source du bruit par merlons et/ou écrans, c'est donc la protection phonique des façades qui s'impose.

Les résultats des études acoustiques et les mesures envisagées ont été présentés lors des 2 réunions publiques de 2013 dans le cadre de la concertation préalable.

Le coût de l'isolation phonique des façades est estimé à 10 000 Euros HT par maison,
à 50 000 Euros pour le Collège.

Pages 305 et 306 sont présentés les aspects techniques et financiers des merlons et écrans, créés ou aménagés.

L'objectif défini lors de la concertation préalable de 2013 envisage des niveaux sonores inférieurs aux valeurs réglementaires (mesures qualifiées de «volontaristes» par le Maître d'Ouvrage et correspondant à l'engagement pris en Décembre 2013).

Un intéressant tableau pages 323 à 330 du § D 6 du dossier synthétise page 329 les données concernant le paramètre Bruit Vibrations.

Le § H pages 340-341 indique les auteurs des études d'impact et autres études menées en amont de l'enquête publique:

- ACI, Département Environnement, 40 Avenue de la Marne à 59442 Wasquehal pour la 1^{ère} version;
- DIR Nord, Pôle Environnement, 10 Place Salvador Allende à 59650 Villeneuve d'Ascq pour la mise à jour 2012-2013;
- s'ajoutent les études réalisées par la DREAL Nord Pas de Calais.

III I: Bilan de la Concertation Préalable

Les articles L 300-2 et R 300-1 du Code de l'Urbanisme prévoient que le projet soit présenté aux habitants associations et acteurs concernés afin de recueillir et prendre en compte leurs avis et observations; c'est l'objet de la concertation préalable.

Dans le cas présent de mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion la concertation préalable a eu lieu du 03 au 20/12/13 conformément aux modalités de l'arrêté préfectoral du 29/11/13.

Le CE liste ci-dessous les différents aspects du dialogue et les différents moyens d'information du public qui ont été mis en œuvre:

- un dossier mis à la disposition du public dans les Mairies de Vimy et Avion-
- une exposition présentant les enjeux du projet installée dans le hall de chaque Mairie.
- une information sur le site Internet de la DREAL.
- des permanences de la DREAL.
- 2 réunions publiques, en soirée, à Vimy le 16/12 et à Avion le 17/12
- la parution d'avis et d'articles dans la presse.
- un registre tenu à la disposition du public pour y inscrire ses observations et questions.

La répartition des principales interrogations sur les thèmes abordées est significative:

- 19,7% des remarques et interrogations concernent les nuisances sonores.
- 18% les aménagements paysagers.
- 14,8% le calendrier des travaux.
- 11,5% la circulation.
- 11,5% l'emprise du projet.

Lors des réunions de concertation préalable il a été précisé (fin 2013) que la prochaine étape serait la mise à enquête publique préalable à la DUP, fin 2014, début 2015; en fait ce sera du 09/06 au 09/07/15.

III J/ Avis de la Direction Départementale des Finances Publiques.

Une dernière pièce clôt le dossier d'enquête préalable à la DUP de la mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion, la pièce J: Avis de la Direction Départementale des Finances Publiques du Pas de Calais sur l'estimation sommaire et globale des biens à acquérir pour réaliser l'opération, avis en date du 16/02/15. Cet avis fait état de:

-2 parcelles de terre agricole cadastrées ZA 26 p pour 6 000 m2 et ZA 27 p pour 10 000 m2.

-4 immeubles à usage d'habitation:

-31 Rue Paul Daumont, BC 36 et 35;

-33 Rue Paul Daumont, BC 34,

-35 Rue Paul Daumont, BC 33,

-2 Rue Achille Thumerelle, AB 13.

Pour une dépense globale de 645 000 euros.

III K: Projet et Loi « Paysages »

La Loi « Paysages », Loi n° 94-24 du 08/01/93, Décret d'application n° 94-283 du 11/04/94, Loi sur la protection et la mise en valeur des paysages, et modifiant certaines dispositions législatives en matière d'enquête publique est une loi fondamentale du droit environnemental français.

Elle vise à protéger et à mettre en valeur des paysages, qu'ils soient naturels, urbains, ruraux, banals ou exceptionnels.

Elle a été suivie du Décret du 08/12/2000 créant le « Conseil National du Paysage ».

Elle constitue en quelque sorte un complément des Lois « Montagne » et « Littoral » et répond essentiellement à des situations urbaines et d'aménagement.

Le dossier ne fait pas expressément référence à la Loi « Paysages », mais le CE constate avec satisfaction que par certains aspects il correspond à l'esprit de cette loi.

C'est à propos de ce volet aménagement que le CE a estimé intéressant de s'interroger sur l'adéquation Projet de Mise à 2x2 voies de la RN17 entre Vimy et Avion / Loi « Paysages ».

Le § B 6-2: Analyse Paysagère de la pièce G-4 : Etude d'impact-Etat Initial constitue une bonne approche.

La Crête de Vimy marque une coupure franche entre le Plateau Artésien et la Plaine de la Gohelle. Cette crête est dissymétrique: le versant Nord, très marqué domine la Plaine de la Gohelle; le versant Sud est beaucoup plus doux, cf interprétation cartographique n° 32 page 226.

La réalisation du tronçon n°2 de l'aménagement de la RN 17, déviation Thélus-Vimy a pris en considération dans le secteur de la Crête de l'Artois la préservation des vues.

Ce tronçon traverse la Forêt Domaniale de Vimy, espace naturel classé, ZNIEFF de type 1: »Forêt Domaniale de Vimy et Côteaux de Farbus. »

Sur le tronçon n°3 Vimy-Avion, objet de la présente analyse, la RN 17 est ponctuée par

- 2 passages supérieurs, Chemin des Gauges et Echangeur Avion-République, déjà réalisés au gabarit 2x2 voies; les photos page 235 montrent la végétalisation différenciée selon le cadre.

-2 passages inférieurs qui doivent être doublés pour atteindre le gabarit 2x2 voies, Rues Thumerelle et Daumont à Avion.

La photo aérienne interprétée page 290 reprend les mesures proposées dans le cadre de l'aménagement paysager.

L'opération de mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion prend en compte les objectifs du Schéma Régional de Cohérence Ecologique - Trame Verte et Bleue (SRCE-TV), cf Cartographies de Synthèse pages 292, 293, 294; et Carte SRCE Nord-Pas de Calais page 63.

IV : 2^{ème} partie: Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Vimy et Avion. (sous-dossier 2 du dossier d'enquête unique)

Cette 2^{ème} partie ne concerne que les communes de Vimy et Avion.

Le dossier réalisé pour le public est le sous-dossier 2: Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Vimy et Avion. Ce sous-dossier est constitué de 3 pièces:

- pièce A: Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives.
- pièce B: Mise en compatibilité du PLU d'Avion.
- pièce C: Mise en compatibilité du PLU de Vimy.

Ces 2 pièces B et C comportent les 2 mêmes annexes:

- décision de non soumission du projet à évaluation environnementale.
- PV d'examen conjoint par l'ensemble des Personnes Publiques Associées.

Le CE choisit d'analyser ce dossier de mise en compatibilité des PLU d'Avion et Vimy selon le plan suivant, organisé autour de questions ou thèmes.

- 4.1 Pourquoi la mise en compatibilité du PLU des 2 communes est-elle nécessaire?
- 4.2 Quelles modifications cette mise en compatibilité implique-t-elle?
 - 4.2.1 le cas d'Avion;
 - 4.2.2 le cas de Vimy.
- 4.3 Pourquoi la mise en compatibilité des PLU n'est-elle pas soumise à évaluation environnementale?
- 4.4 projet et documents supra communaux: SCoT et PDU.
- 4.5 Analyse du PV d'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées.
- 4.6 Que se passera-t-il à l'issue de l'enquête publique?

4.1 Pourquoi la mise en compatibilité des PLU communaux est-elle nécessaire?

La mise en compatibilité des PLU résulte d'une suite d'enchaînements déductifs que le CE développe ci-dessous:

- Le CE rappelle que l'article R 122-2 du Code de l'Environnement précise que sont soumis systématiquement à étude d'impact les travaux d'élargissement d'une route à 2 voies pour en faire une route à 4 voies. L'étude d'impact a constitué une partie fondamentale de l'analyse du 1^{er} volet de l'enquête, enquête préalable à la DUP de la mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion

Le CE rappelle aussi l'article L 1 du Code de l'Expropriation qui, dans sa rédaction issue de l'ordonnance 2014-1345 du 06/11/14 stipule que l'expropriation pour cause d'utilité publique ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique constatée à l'issue d'une enquête publique (il s'agit ici d'une des formulations actuelles de l'article 17 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789).

Dans le cas de la mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion, le projet nécessitant quelques acquisitions foncières est aussi redevable d'une enquête publique en raison de cet article

Les articles L 123-14 et suivants et R 123-23 du Code de l'Urbanisme précisent que lorsqu'un projet d'aménagement pour cause d'utilité publique, c'est le cas ici de la mise à 2x2 voies de la RN 17 nécessite une mise en compatibilité d'un PLU, l'enquête préalable à la DUP porte à la fois sur l'utilité publique et la mise en compatibilité du PLU.

Donc suite à l'enchaînement de ces différentes stipulations, la mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion nécessite la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de ces communes; c'est l'objet du 2^{ème} volet de cette enquête unique et aussi de cette partie du rapport du CE.

La mise en compatibilité des PLU a pour objet de rendre le projet réalisable

4.2 Quelles modifications cette mise en compatibilité implique t'elle?

Pour chacune des 2 communes la mise en compatibilité du PLU n'implique aucune modification du plan de zonage et ne concerne pas le PADD. Il s'agit seulement de modifier certains articles du règlement de certaines zones du PLU.

-4.2.1 mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Avion.

Sur la commune d'Avion le projet concerne :

- des zones urbaines: UB, UC, UD et ZUL.
- des zones naturelles : 2 NAI, NDA et Nca.

Il n'y a pas incompatibilité pour les zones UB, UC et NDA dont le règlement permet le projet d'aménagement.

Par contre, le règlement des zones UD, ZUL, 2NAI et Nca ne comporte pas, de façon explicite, d'autorisation d'aménagement routier. Une modification du règlement de ces zones est donc requise. Le CE retient et, si nécessaire, explicite les modifications, zone par zone:

La zone UD est notamment concernée par le bassin d'assainissement situé dans la boucle de l'échangeur Avion-République. Dans cette zone UD les infrastructures routières ne sont, en fait, pas interdites, mais ne sont pas listées explicitement parmi les occupations et utilisations du sol admises., ce qui pourrait porter à débat, voire à contestation.

Il convient donc d'apporter un additif aux articles 1 et 6 du règlement de la zone UD du PLU.

La zone ZUL est notamment concernée par le projet au niveau du bassin d'assainissement du diffuseur de la ZAC des Glissoires.

Les infrastructures routières ne faisant pas partie des occupations et utilisations du sol admises, il convient donc d'apporter un additif aux articles 1 et 6 du règlement de cette zone ZUL du PLU.

La zone 2 NAI est une zone naturelle destinée à une urbanisation future. Les infrastructures routières ne sont pas listées parmi les occupations et utilisations du sol permises.

Il convient donc d'apporter un additif aux articles 1 et 6 du règlement de la zone 2 NAI.

La zone Nca est une zone naturelle protégée en raison de son intérêt agricole et constitue un secteur de protection des vues à partir du Mémorial Canadien

Le CE constate avec satisfaction que le projet d'aménagement de la RN 17 prend en compte la protection des vues à partir du Mémorial, mais un additif est nécessaire aux articles 1, 2 et 6 du règlement de la zone Nca.

Les tableaux synthétiques des pages 8 à 15 indiquent , en rouge, pour chaque article du règlement des zones ci-dessus les modifications nécessaires.

Nb: le CE relève un problème matériel de détail: s'agit-il de la zone 2NAI (p6/p7/p17) ou 2NAI (plan p6) ou 2NA1 (p12) ? Après consultation du PLU le CE précise qu'il s'agit de 2NAI

(suite du IV :Mise en Compatibilité.....)

4.2.2 le cas de Vimy

La partie de l'analyse concernant Vimy est beaucoup plus simple puisque le projet ne concerne qu'une zone: la zone 10 NC.

La zone 10 NC est une zone à vocation agricole protégée dont le règlement ne comprend pas, parmi les occupations et utilisations du sol permises les infrastructures routières.

Il convient donc d'apporter un additif aux articles 1 et 6 du règlement de la zone 10 NC.

Les modifications proposées apparaissent en rouge sur le tableau synthétique des pages 7 et 8.

4.3: Pourquoi cette mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Avion et Vimy n'est-elle pas soumise à évaluation environnementale?

Par courrier du 22/07/14, la DREAL a saisi Monsieur le Préfet du Pas-de-Calais, es qualité d'Autorité Environnementale pour le projet, d'une demande d'examen au cas par cas de la mise en compatibilité.

En date du 16/09/14, Monsieur le Préfet du Pas-de-Calais a fait part à la DREAL de sa décision de non soumission du projet à évaluation environnementale pour les communes d'Avion et Vimy.

Cette décision se trouve au dossier, page 16 pour Avion et page 9 pour Vimy; elle est aussi reprise en annexe du rapport.

4.4: projet et documents supra-communaux:SCoT et PDU.

Le CE retient que le projet sur les 2 communes d'Avion et Vimy répond aux orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Lens, Liévin, Hénin Carvin approuvé le 11/02/08.

Le rapport de présentation du SCoT identifie la RN 17 comme partie intégrante du réseau primaire et envisage son renforcement.

Le Plan des Déplacements Urbains (PDU) du Syndicat Mixte des Tansports de Lens, Liévin; Hénin, Carvin, arrêté en 12/05 recommande entre autres l'optimisation du réseau existant.

LeCE rappelle que les documents d'aménagement supra communaux s'imposent aux PLU communaux et que les projets doivent s'y conformer.

4.5 Analyse du PV d'examen conjoint par les Personne Publiques Associées

Le Code de l'Urbanisme , dans son article L 123-14-2, prévoit que les mesures de mise en Compatibilité d'un PLU doivent faire l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, des collectivités et associations concernées, et que le PV de la réunion d'examen conjoint doit être annexé au dossier d'enquête publique.

A cet effet Madame la Préfète du Pas-de-Calais a prescrit cet examen en réunion le 16/03/15 en Sous-Préfecture de Lens.

Participaient à cette réunion:

- M François SANDT, Responsable à la DREAL des Procédures Administratives et Foncières;
- M Adrien BRULEZ , Responsable des Opérations à la DREAL;
- M Pierre GUERET, Adjoint au Maire d'Avion;
- Mme Annick VALTILLE, du Service d'Urbanisme Foncier de la Mairie d'Avion;
- M Michel GERARD de la CCI Artois;
- M Arnaud LEFEBVRE de la DDTM;
- M Hubert DUCROCQ, Adjoint aux Travaux à Vimy;
- M Bernard DUMONT, Conseiller Délégué aux Travaux à Vimy;
- Mme Cécile NOVACKI, Chargée du suivi des PLU-PLUI au Conseil Général du Pas-de-Calais;
- M Jean-François ROUSSEL, Secrétaire Général de la Sous-Préfecture de Lens;
- Mme Véronique BOUSSEMARY, Adjointe du Chef du Bureau du Développement des Territoires à la Sous-Préfecture de Lens.

De cette réunion, dont le PV constitue l'annexe, pages 10 et 11 du sous-dossier de Vimy , pages 17 et 18 du sous-dossier d'Avion,

Le CE souhaite retenir 3 précisions apportées aux questions posées:

- l'enquête parcellaire ne peut prendre place qu'à l'issue des études de détail, c'est pourquoi elle ne fait pas partie de cette enquête unique.
- le dossier Loi sur l'Eau est en cours de réalisation; le projet est soumis au régime de la Déclaration et non de l'Autorisation, donc ne nécessite pas d'enquête publique.
- le devenir des terrains libérés par la déconstruction de l'ancien échangeur d'Avion-Centre relève de la compétence de la Municipalité d'Avion.

4.6 Que se passera-t'il après l'enquête publique?

A l'issue de l'enquête publique, Madame la Préfète du Pas-de-Calais soumettra aux Maires des communes d'Avion et Vimy:

- le dossier de mise en compatibilité des documents communaux d'urbanisme;
- le PV de la réunion d'examen conjoint des Personnes Publiques Associées;
- le rapport et les conclusion et avis du CE.

Les Maires disposeront d'un délai de 2 mois pour donner leur avis; à défaut l'avis sera considéré comme favorable.

Mme la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie statuera sur les 3 volets du projet; l'arrêté ministériel sera publié au JO et affiché en Mairie.

En cas de contestation la DUP pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Conseil d'Etat.

V 3^{ème} partie: Analyse de l'Attribution du Statut de Route Express à la RN 17 du PR 33+000 (Sainte-Catherine) au PR 44+1082 (Avion). (3^{ème} volet de l'enquête unique).

Ce sous-dossier III qui correspond au 3^{ème} volet de l'enquête unique comporte 5 fascicules, de A à E:

- pièce A: Notice explicative;
- pièce B: Plan de Situation;
- pièce C: Plan de la Section à classer en Route Express;
- pièces D1 à D6: Plan de Désenclavement parcellaire pour chacune des 6 Communes;
- pièce E : Avis du Département et des Communes dont le territoire est ,traversé par la RN17.

Pour faciliter la lecture en parallèle du dossier et du rapport du CE, les lettres A, B, C, D, E sont conservées dans le rapport, soit: V.A, V.B, V.C, V.D, V.E.

V.A: Analyse de la Notice Explicative (pages 1 à 26 du sous-dossier III).

V.A.1: Généralités.

La RN 17 ici considérée est une section de 12,8km de l'itinéraire Arras-Lens.

Le Schéma Directeur Routier National, approuvé par Décret du 01/04/92 prévoyait que cette partie de route serait progressivement aménagée et pourrait recevoir le statut de Route Express..

L'aménagement à 2x2 voies du 3^{ème} et dernier tronçon à aménager entre Arras et Lens, objet du 1^{er} volet de cette enquête unique, permet d'envisager l'attribution du caractère de Route Express à la RN 17 entre Sainte-Catherine (PR 33+000) et Avion (PR44+1082). L'Avant Projet Sommaire a été approuvé par Décision Ministérielle du 15/09/06.

L'article L 151-2 du Code de la Voierie Routière prévoit que le caractère de Route Express soit attribué par Arrêté Ministériel si la route appartient à l'Etat, (c'est le cas ici de la RN 17) après enquête publique..

L'article L 123-6 du Code de l'Environnement précise que l'enquête peut être un volet d'une enquête unique (cf; 2^{ème} partie du rapport).

Les pages 7 à 13 présentent les différents textes régissant l'enquête publique et l'insertion de l'enquête dans la procédure administrative; ces différents éléments ayant été analysés dans les 1^{ère} et 2^{ème} parties du rapport ne seront pas repris ici.

V.A.2 : Saisine du Département et des 6 Communes concernées par le projet d'attribution du Statut de Route Express à la RN 17 entre Sainte-Catherine et Avion.

L'article L 151-2 du Code de la Voierie Routière concerne plus particulièrement ce thème de l'enquête unique, puisque à propos de l'attribution du caractère de route express, il précise que le département (ici le Pas-de-Calais) et les communes concernées (ici Avion, Ecurie, Roclincourt, Sainte-Catherine, Thélus et Vimy) sont saisis pour avis sur le dossier.

Le courrier de saisine est daté du 06/05/14; la réglementation prévoit que si un avis n'est pas porté dans les 2 mois, l'absence d'avis vaut avis favorable

Dans le cas présent, la réponse ou non réponse au courrier de la DREAL du 06/05/14, dans le délai de 2 mois, a été la suivante:

-Le Conseil Municipal d'Avion dans sa séance du 05/06/14 a émis à l'unanimité (33 membres, 29 présents, 33 votes dont 4 par procuration, 33 votes pour) un avis favorable au classement en voie express de la RN 17 , une copie de cette délibération figure pages 4 et 5 de la pièce E du sous-dossier III.

- L'absence de réponse du département du Pas-de-Calais et des communes d'Ecurie, Roclincourt, Sainte-Catherine, Thélus et Vimy vaut, selon la réglementation en vigueur , avis favorable.

- M le Maire de Sainte-Catherine a fait parvenir par courriel, à M le Directeur de la DREAL, un avis favorable, en date du 24/07/14, donc hors délai; (copie page 6 de la pièce E du sous-dossier III).

Le CE regrette :

-l'absence de réponse du Département du Pas-de-Calais; le remplacement du Conseil Général par le Conseil Départemental est peut-être une explication.

-l'absence d'avis des 4 communes d'Ecurie, Roclincourt, Thélus et Vimy, peut-être n'y a-t-il pas eu de réunion du Conseil Municipal dans cette période.

V.A.3 Précisions sur le statut de route express

Pour les riverains et usagers, pour des raisons sécuritaires, le statut de route express implique un certain nombre d'obligations et interdictions:

- les riverains ne peuvent avoir accès direct à la voie express: l'accès se fera exclusivement en des points aménagés à cet effet (ronds points, échangeurs);

-la traversée de la route en dehors de ces points sera possible, pour certaines voies, en passage dénivelé;

- la route express est réservée à la circulation automobile; cette situation est signalée par l'implantation d'un panneau C 107: « Route à accès réglementé » , la fin de route express est signalée par un panneau C 108: « Fin de route à accès réglementé » .

- sauf aux 2 giratoires situés aux extrémités, sont interdits:

-les animaux,

-les piétons,

-les véhicules sans moteur,

- les véhicules à moteur non soumis à immatriculation,

-les cyclomoteurs,

-les tricycles à moteur dont la puissance n'excède pas 15 kilowatts , et dont le poids à vide n'excède pas 150 kilos,

-les quadricycles à moteur,

-les tracteurs et matériels agricoles et de travaux publics.

Nb 1: le CE souligne que, bien que n'apparaissant pas dans la liste des interdictions pages 20 et 21, sauf à considérer qu'un vélo est un véhicule sans moteur, la circulation des cyclistes est interdite sur une route express. L'explication réside peut-être tout simplement dans le fait que les cyclistes sont déjà interdits sur l'actuelle RN 17.

Nb 2: l'interdiction ne s'applique pas aux véhicules des forces de l'ordre, des services de lutte contre les incendies, des administrations publiques et des entreprises privées appelées à travailler sur la route.

(suite du V.A.3: Précisions sur le statut de route express)

- sont interdits l'arrêt , sauf en cas de nécessité absolue, et le stationnement sur la route express et ses accotements en particulier les bandes d'arrêt d'urgence;
- en dehors des espaces urbanisés des communes, sont interdites , dans une bande de 100m de part et d'autre de l'axe de la voie les constructions, sauf celles nécessaires aux infrastructures routières, aux services publics et aux réseaux d'intérêt public;

V.A.4 Justification de l'attribution du statut de route express.

L'attribution du statut de route express entre le PR 33+000 à Sainte-Catherine, fin de la RD 917 et le PR 44+1082 à Avion, échangeur d'Eleu-dit-Léauwette, A 211-RD 58 répond:

- à la volonté d'assurer l'homogénéité de la liaison Arras-Lens
- à la volonté d'améliorer la sécurité sur ce trajet,sans avoir à multiplier les arrêtés municipaux.

V.A.5: Itinéraire de Substitution.

Les véhicules interdits sur la route express utiliseront un itinéraire de substitution de 13,9 km contre 12,8 km pour la RN 17. Cet itinéraire de substitution est constitué , du Sud au Nord:

- du VC2 de Saint-Nicolas-les-Arras à Thélus via Roclincourt;
- de la RD 49 dans le village de Thélus;
- de la RD 17, déviation de Thélus-Vimy entre les giratoires de Thélus et Vimy;
- de la voie communale, ex RN 25, Boulevard Henri Martel et Mendès-France entre les giratoires de Vimy et d'Eleu-dit-Léauwette.

V.A.6: Désenclavement des parcelles.

Toutes les parcelles riveraines de la RN 17 disposent d'un autre accès, cf pièces D1 à D6 du sous-dossier III.

La faible longueur du tronçon à aménager (12,8km) ne justifie pas la création d'aire de repos ou de service.

V.B. Plan de Situation.

L'extrait de carte IGN à 1/100 000 qui constitue la pièce B du sous-dossier III met en évidence les communes concernées, la RN 17 en rouge, l'A 26 dite « Autoroute des Anglais », l'A 21 et autres axes routiers.

V.C.: Plan de la section à classer en route express.

Il s'agit d'un extrait de carte IGN au 1/20 000 d'une très grande lisibilité.

V.D.: Plan de Désenclavement des parcelles riveraines de la RN 17.

Il s'agit d'un plan parcellaire au 1/5 000 représentant toutes les parcelles , sans précision cadastrale, y sont colorées les parcelles propriété de l'Etat, du Département, des Communautés d'Agglomération, des Communes.

Pièces D 1 à D 6 pour chacune des 6 communes.

V.E.: Avis du Département et des Communes dont le territoire est traversé par la RN 17.

Cette pièce E du sous-dossier III a été analysée en V.A.2.

- Le CE rappelle que seul le Conseil Municipal d'Avion s'est prononcé favorablement, et à l'unanimité dans le délai de 2 mois à compter du courrier de saisine, copie de cette décision du CM d'Avion le 05/06/14, pages 4 et 5 de la pièce E du sous-dossier III.

- Le CE, tout en regrettant l'absence de réponse du Département et des 5 autres communes, souligne que l'absence d'avis dans le délai prévu vaut avis favorable

-Il convient de mentionner l'avis favorable de M le Maire de Sainte-Catherine, envoyé par courriel à M le Directeur de la DREAL, mais hors délai

Ch 2: Organisation et Déroulement de l'Enquête Publique.

Nb ce chapitre est commun aux 3 volets de cette enquête unique:

- volet 1: Enquête préalable à la DUP de la mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion.
- volet 2: Enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Vimy et Avion.
- volet 3: enquête relative à l'attribution du Statut de Route Express à la RN 17 entre Arras et Lens (du PR 33+000 à Sainte-Catherine au PR 44+1082 à Avion)

2-1 Organisation de l'Enquête Publique.

Par lettre enregistrée au Greffe du TA le 23/04/15, Madame la Préfète du Pas-de-Calais a demandé à Madame la Présidente du TA de Lille, de désigner un Commissaire Enquêteur afin de procéder à une enquête publique unique ayant pour objet l'enquête préalable à la DUP de la mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion, enquête valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de ces 2 communes et portant sur l'attribution du caractère de route express à l'intégralité de la RN 17 entre Arras et Lens.

J'ai été désigné Commissaire Enquêteur titulaire pour cette enquête par ordonnance E 15 088/59 de Madame la Présidente du TA de Lille en date du 29/04/15; Mme Annie DEHEUL étant désignée Commissaire Enquêteur suppléant.

J'ai pris contact avec la Préfecture du Pas-de-Calais, où Mme Vanessa GALINSKI est responsable du suivi de ce dossier; nous avons ensemble fixé les modalités de l'enquête:

- enquête du 09/06 au 09/07/15 inclus soit une durée de 31 jours consécutifs, durée conforme à la réglementation en vigueur.
- permanences du CE destinées à recueillir les avis des personnes intéressées par le projet:
 - 1 Mardi 09/06 de 9 h à 12 h en Mairie d'Avion (permanence d'ouverture d'enquête).
 - 2 Mardi 16/06 de 9 h à 12 h en Mairie de Sainte-Catherine.
 - 3 Samedi 27/06 de 9 h à 12 h en Mairie d'Avion.
 - 4 Lundi 29/06 de 9 h à 12 h en Mairie de Vimy
 - 5 Jeudi 09/07 de 14 h à 17 h 30 en Mairie d'Avion (permanence de clôture d'enquête)
- le siège de l'enquête a été fixé en Mairie d'Avion.
- l'enquête a été prescrite par Arrêté de Madame la Préfète du Pas-de-Calais. en date du 12/05.

J'ai pris contact avec la DREAL Nord-Pas de Calais, 44 Rue de Tournai à Lille, Maître d'Ouvrage, où M François SANDT, Responsable de la Cellule Déplacements, Intermodalité, Infrastructures est chargé du suivi de ce dossier. Il m'a remis le volumineux mais aussi très précis dossier d'enquête.

Une réunion très constructive le 21/05, dans les locaux de la DREAL m'a permis de poser un certain nombre de questions auxquelles ont répondu très précisément, chacun en ce qui le concerne:

- M Michel LEBLANC, Chef de Service;
- M François SANDT;
- Mme Nathalie RICHEZ, Chef de Division;
- M Adrien BRULEZ, Chef de Cellule;
- Mme Noémie JANSSENS, Secrétaire;
- M Guillaume POTEAU;
- Mme Corinne DECQ, Assistante Secrétaire;
- Mme Martine BOSSART, Assistante.

Le 03/06, une visite sur le terrain guidée par MM François SANDT et Adrien BRULEZ m'a permis de localiser plus précisément, de visualiser, de concrétiser certains aspects du projet, essentiellement dans sa partie urbaine .

2.2 Publicité de l'enquête.

Différents moyens ont été utilisés pour porter cette enquête à la connaissance du public:

-15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute sa durée, un avis l'annonçant a été affiché à l'extérieur des Mairies de Avion, Ecurie, Roclincourt, Sainte-Catherine, Thélus et Vimy. J'ai vérifié la réalité de cet affichage le 02/06 au matin; j'en ai profité pour prendre un 1^{er} contact avec les personnes chargées du suivi du dossier dans les 6 Mairies et remettre le registre communal d'enquête, qui a été ouvert par Mmes et MM les Maires qui à l'issue de l'enquête me le feront parvenir pour que je puisse prendre connaissance des avis formulés et procéder à sa clôture. Mmes et MM les Maires feront parvenir un certificat d'affichage en Préfecture.

- 15 jours au moins avant le début de l'enquête, et pendant sa durée, un avis d'enquête conforme à la réglementation en vigueur, a été affiché, par le Maître d'Ouvrage, en 9 lieux dans les communes concernées, panneaux visibles de la route et situés dans des endroits permettant, sans risque, de s'arrêter pour les lire.

J'ai vu ces panneaux le 03/06; ils ont par ailleurs tous été photographiés par le Maître d'Ouvrage. Le constat de l'enlèvement par un inconnu d'un panneau fiché sur un piquet, à la base d'un pont, a amené la DREAL à le faire remplacer par un panneau collé sur le tablier du pont.

-Un avis d'enquête a été, à la diligence de la Préfecture, publié dans 2 journaux départementaux, 15 jours au moins avant le début de l'enquête et dans les premiers jours de celle-ci, soit dans « la Voix du Nord » et « Nord Eclair » des Vendredis 22/05 et 12/06. (la Préfecture a fait parvenir au CE copie de ces publications).

-La DREAL a fait parvenir au CE un exemplaire du communiqué envoyé le 29/05 aux Maires d'Avion, Vimy, Ecurie, Roclincourt, Thélus et Sainte-Catherine précisant que des informations concernant le projet et l'enquête seraient consultables sur le site Internet de la DREAL: www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr

Le CE souligne que la publicité faite à cette enquête est conforme à la réglementation en vigueur, et qu'elle est satisfaisante.

2.3 Dossier d'enquête.

Le dossier d'enquête établi par la DREAL Maître d'Ouvrage du projet, dossier comprenant notamment l'étude d'impact et l'Avis de l'Autorité Environnementale, pour ce projet, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable du 25/03/15 et un résumé non technique du projet du projet a été tenu à la disposition du public dans les Mairies d'Avion, Vimy, Ecurie, Roclincourt, Sainte-Catherine et Thélus, aux jours et heures habituels d'ouverture au public, du 09/06 au 09/07.

J'ai rapporté en Préfecture en même temps que mon rapport l'exemplaire du dossier d'enquête de la commune d'Avion, siège de l'enquête.

2.4 Observations du Public.

Les personnes intéressées par le projet ont pu faire connaître leur avis au CE de différentes manières:

-en les exprimant oralement et en les inscrivant sur le registre d'enquête pendant les 5 permanences du CE;

-en les inscrivant sur un des registres d'enquête en dehors des permanences du CE; le CE a considéré que les avis ou remarques pouvaient être indiqués indifféremment sur l'un ou l'autre des 6 registres pour les 3 volets de l'enquête.

-en les adressant par courrier, en Mairie d'Avion, siège de l'enquête, à l'attention du CE qui les annexera au registre de Vimy; le CE a considéré recevables les avis envoyés à son attention dans une des 5 autres Mairies.

2.5 Déroulement de l'enquête.

Le public ayant été informé dans les conditions prévues par la réglementation et étant au courant du projet depuis au moins la phase de concertation préalable de 2013, et le dossier étant complet, il n'est pas apparu nécessaire au CE d'organiser une réunion publique ni de demander la prolongation de l'enquête.

L'enquête s'est déroulée sans incident.

2.6 Après l'enquête.

Les registres communaux ont été envoyés au CE qui a procédé à leur clôture.

Le CE a déposé en Préfecture du Pas-de-Calais et au Greffe du TA un exemplaire de son rapport avec ses conclusions et avis; et en Préfecture le dit rapport sur clé USB.

Au terme de l'enquête publique Madame la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie statuera sur le projet par arrêté ministériel.

Ch 3 : Analyse des remarques avis et observations du public ; PV de ces avis adressé par le CE au Maître d'Oeuvre; Mémoire en Réponse adressé au CE par le Maître d'Oeuvre.

Le CE adopte pour ce Ch 3 le plan suivant:

-3.1 avis exprimés oralement au CE et mentionnés par écrit sur le registre communal d'enquête, lors d'une des 5 permanences.

-3.2 avis inscrits au registre communal en dehors des permanences du CE.

-3.3 avis envoyés par courrier à l'attention du CE en Mairie d'Avion, siège de l'enquête.

Nb 1: le CE a choisi de considérer que les avis pouvaient être mentionnés indifféremment sur l'un ou l'autre des 6 registres communaux.

Nb 2: le CE a choisi de retenir les courriers adressés éventuellement à son attention dans une des 5 Mairies qui ne sont pas siège de l'enquête, ou en Préfecture, ou à la DREAL

3.1 Avis exprimés oralement au CE et mentionnés par écrit sur le registre d'enquête lors d'une des 5 permanences

Permanence du Mardi 09/06/15 de 9 h à 12 h en Mairie d'Avion (permanence d'ouverture d'enquête).

1° Mme et M Jean-Claude UVERGOELS, 59 Rue Paul Daumont à Avion:

- se demandent qui est responsable du Chemin agricole ,entre les numéros 75 et 77 Rue Paul Daumont, chemin qui devrait être nettoyé et entretenu pour permettre le passage des piétons et cyclistes, et en faire un chemin de promenade.

Le CE précise que ce chemin est la propriété de l'Association Intercommunale de Remembrement d'Avion et Vimy, Hôtel de Ville de 62580 Vimy.

-suggèrent de mettre en place à la base des ouvrages une végétation couvre sol nécessitant peu d'entretien.

Le CE pense que cela sera fait.

- se demandent à qui il faut s'adresser pour remédier aux affaissements miniers.

Le CE précise que le § A.3.7.2, page 260 de la pièce G précise que « les aléas miniers se situent bien en dehors de l'assiette foncière nécessaire (à la réalisation du projet) » .

Le CE suggère de s'adresser au Bureau des Recherches Géologiques et Minières (BRGM).

-estiment qu'il serait préférable que Rue Paul Daumont la vitesse soit limitée à 30 km/h;

Le CE répond que c'est une question d'ordre municipal.

2° Mme Pierrette BADIEU, 9 Rue de l'Arc en Ciel à Avion:

-demande quand commenceront les travaux.

Le CE précise que le début des travaux est prévu pour le 2^{ème} semestre 2016.

-demande comment circuleront les voitures lorsque la bretelle sera déconstruite.

Le CE indique qu'un itinéraire de remplacement est prévu.

- demande qu'à l'occasion des travaux la Rue de l'Arc en Ciel soit refaite en l'élargissant pour permettre le croisement des voitures.

Le CE précise que ni la réfection ni l'élargissement ne sont mentionnés dans le dossier. Dans son mémoire en réponse la DREAL confirme que la Rue de L'Arc en Ciel ne fait pas partie du périmètre d'intervention .

(III-1-2°, permanence du Mardi 09/06 à Avion, suite des remarques de Mme BADIEU)
 - Mme BADIEU signale qu'en cas d'orage la Rue de l'Arc en Ciel est inondée et qu'il faudrait peut être une bouche d'égout supplémentaire.

Le CE suggère que la situation soit examinée lors de la finalisation du programme d'assainissement du projet, mais pense que la question est plutôt du ressort du Service d'Assainissement de la CALL. Ces 2 questions constituent le 1^{er} point du PV adressé au Maître d'Ouvrage à la clôture de l'enquête. Dans son mémoire en réponse la DREAL indique que la Rue de l'Arc en Ciel ne fait pas partie du périmètre d'intervention, les travaux étant réalisés à l'Ouest de cette voie.

3° M Emile BAECKLANDT, 1 Rue de Chaulnes à Avion pense qu'il serait judicieux d'implanter un giratoire qui permettrait d'accéder à l'ex RN 25 et à la zone de l'Etincelle.
Cette remarque constitue le 2^{ème} point du PV adressé au Maître d'Ouvrage à la clôture de l'enquête. Dans son mémoire en réponse la DREAL précise que le but de l'opération ne concerne pas la circulation locale et ne prévoit pas un nouveau point d'échange.

Permanence du Mardi 16/06 de 9 h à 12 h en Mairie de Sainte-Catherine.
 Le CE n'a eu à connaître aucun avis de la part des habitants de Sainte-Catherine.

Permanence du Samedi 27/06 de 9 h à 12 h , en Mairie d'Avion

1° Vu le 27/06 en Mairie d'Avion une lettre du 15/06/15 à l'attention du CE; cette lettre émane d'un haltant ou/et d'une habitante de Roclincourt qui désire(nt) rester ANONYME(S) ce qui rend ce courrier sans valeur. Toutefois le CE annexe ce courrier au registre d'Avion pages 20 et 21; mention en sera faite également dans le § consacré aux remarques du registre de Roclincourt.

2° M Jean -Jacques LEMAIRE, 16 Rue Jacques Prévert à Avion a constaté l'implantation de piquets bleus au niveau de la bretelle , à 1 m 50 de sa haie et demande si sa propriété est impactée par le projet

Le CE précise que l'élargissement lié au passage à 2x2 voies se fera de l'autre côté. Cette question constitue le 3^{ème} point du PV adressé au Maître d'Ouvrage à la clôture de l'enquête. Un technicien de la DIRE est passé sur place le 09/07 au matin ,a rencontré M LEMAIRE, l'a rassuré et lui a indiqué la raison d'être de ces piquets: marquer une ligne de bas de talus; le débroussaillage. n'ayant pas été fait , les géomètres ont matérialisé un tracé déporté.

Permanence du Lundi 29/06 de 9h à 12 h en Mairie de Vimy.

1° Mme et M DEBAILLEUL, 92 Rue de la Gare à Vimy , anciens exploitants agricoles ,propriétaires des parcelles ZM 9, 10, 48, 49 et 72 s'informent , pour leur fils qui a repris l'exploitation et exploite à titre précaire ces parcelles riveraines de la RN 17 et concernées par sa mise à 2x2 voies , de la date prévue pour les travaux et demandent à être prévenus suffisamment tôt à l'avance pour pouvoir organiser la dernière culture le plus rationnellement possible..

Le CE précise qu'à son avis les travaux débiteront au 2^{ème} semestre 2016. La demande Mme et M DEBAILLEUL constituera le 4^{ème} point du PV remis par le CE au Maître d'Ouvrage à la clôture de l'enquête.

Lors de l'entretien, M DEBAILLEUL a confirmé, avec des précisions dont le CE le remercie, que la RN 17 actuelle était très accidentogène, particulièrement dans sa configuration à 3 voies.

Permanence du Jeudi 09/07 de 14 h à 17 h 30 en Mairie d'Avion (permanence de clôture de l'enquête).

1° M Octave DANRIEZ, 91 Boulevard G Peri à Avion demande quand sera réalisé le prolongement du CD 40, (« Rocade Minière Sud ») et son passage au dessus de la voie ferrée Arras-Dunkerque, promis depuis longtemps, CD 40 actuellement en cul-de-sac à la ZI des Quatorze; ce prolongement dynamiserait et rendrait concurrentielles les ZI et ZAC du secteur.; il ajoute qu'une partie d'Avion est coupée en 3 par 2 axes: la RN 17 et la voie ferrée.

Le CE prend note de ces remarques qui constitueront le 5ème point du Procès Verbal remis le 10/07/15 à M François SANDT, mais précise toutefois, qu'à son avis, la question concernant une voie départementale relève du Conseil Départemental (ex Conseil Général) du Pas-de-Calais. La DREAL dans son mémoire en réponse confirme que le secteur des Quatorze n'est pas impacté par le projet.

Le CE a reçu le 15/07, à son domicile, un appel de M DANRIEZ lui demandant une photocopie des remarques qu'il a formulées en Mairie d'Avion le 09/07; le CE a indiqué qu'il ne répondait pas à cette demande doublement contraire à la réglementation.

2° M Didier LOURDEL Gérant de la SCI JVQ, 48 Rue Edouard Depret apporte au CE une lettre annexée au registre page 6, dans laquelle il demande quels moyens techniques et quelles indemnités seront mis en œuvre concernant les nuisances sonores, la pollution, la perte de valeur des biens immobiliers et les vibrations existant déjà au passage des camions, effets négatifs qui ne peuvent qu'être accrus par la mise à 2x2 voies ..

Le CE prend note de cette demande qu'il annexe page 6 du registre d'Avion et qui constituera le 6ème point du Procès Verbal remis le 10/07/15 à M François SANDT

Dans son mémoire en réponse la DREAL précise que les impacts du projet sont listés dans le dossier, dans l'étude d'impact et que sont précisées les mesures qui seront prises pour éviter, réduire ou compenser ces impacts. Dans le cas de nuisances subies par un particulier ou une société, il leur appartiendrait pour ouvrir droit à indemnisation d'établir la preuve d'un lien de causalité entre les travaux et le préjudice déclaré. La juridiction compétente serait le Tribunal Administratif de Lille.

3.2 Remarques inscrites sur le registre communal en dehors des permanences du CE.

(le CE a clos et emporté le registre d'Avion à l'issue de sa permanence du 09/07; les registres des 5 autres communes lui ont été adressés très rapidement à l'issue de l'enquête; leur contenu était identique au contenu indiqué le 09/07 par téléphone).

3.2.1 Registre communal d'Avion.

Aucune remarque n'a été inscrite au registre en dehors des 3 permanences du CE.

3.2.2 Registre communal d'Ecurie.

Aucune remarque n'a été inscrite au registre.

3.2.3 Registre communal de Roclincourt.

Aucune remarque n'a été inscrite au registre

(Un habitant ou/et une habitante de Roclincourt a/ont adressé, en Mairie d'Avion, à l'attention du CE une lettre datée du 15/06/15, en précisant sa/leur volonté de rester anonyme/s; l'ANONYMAT implique la nullité des remarques. Cette lettre a toutefois été annexée au registre d'Avion siège de l'enquête.)

3.2.4 Registre communal de Sainte-Catherine.

Aucune remarque n'a été inscrite au registre.

3.2.5 Registre communal de Thélus.

Aucune remarque n'a été inscrite au registre.

3.2.6 Registre communal de Vimy.

Aucune remarque n'a été inscrite au registre en dehors de la permanence.

3.3 Courrier adressé en Mairie à l'attention du CE.

1° Le CE a reçu en Mairie d'Avion , datée du 16/06/15 une lettre d'un habitant ou d'une habitante de Roclincourt indiquant sa volonté de rester anonyme. L'ANONYMAT fait perdre toute valeur au contenu de la lettre; le CE a toutefois annexé ce courrier pages 20 et 21 du registre d 'Avion.

2° Aucun courrier , en dehors du courrier anonyme mentionné ci-dessus, n'a été adressé à l'attention du CE , en Mairie de Avion, Ecurie, Roclincourt, Thélus, Sainte-Catherine et Vimy ou en Préfecture d'Arras, ou à la DREAL.

Liste des Annexes

1° Arrêté en date du 12/05/15 de Madame la Préfète du Pas-de-Calais prescrivant l'ouverture de l'enquête publique.

2° Procès Verbal de l'Examen Conjoint avec les Personnes Publiques Associées, le 16/03/15.

3° Décision préfectorale, en date du 16/09/14, de non soumission à étude environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Vimy (la même décision concerne Avion et n'a pas été reprise ici).

E 15 088/59

PREFECTURE DU PAS-DE-CALAIS
DIRECTION DES POLITIQUES INTERMUNICIPALES
ET DES POLITIQUES D'UTILITE PUBLIQUE
DIRECTION-DEPT-VOC2015

PREFETE DU PAS-DE-CALAIS



DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMENAGEMENT ET DU LOGEMENT
DU NORD PAS-DE-CALAIS (DREAL)

—
RN 17
—

COMMUNES D'AYON, VIMY, THELUS, ROCLINCOURT, ECURIE, SANTE-CATHERINE

- ARRETE PREFECTORAL PRESCRIVANT L'OUVERTURE D'UNE ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE :
- PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DES TRAVAUX DE MISE A DEUX POIS DEUX VOIES DE LA RN 17 ENTRE VIMY ET AYON
 - PORTANT SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES D'AYON ET VIMY
 - PORTANT SUR L'ATTRIBUTION DU CARACTERE DE ROUTE EXPRESS A LA RN 17 DU PR 33-006 (A SANTE-CATHERINE) AU PR44-1082 (A AYON)

LA PREFETE DU PAS-DE-CALAIS
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

43

- VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- VU le code général de la propriété des personnes publiques ;
- VU le code de l'environnement ;
- VU le code de l'urbanisme ;
- VU le code de la voirie routière ;
- VU le code des transports ;
- VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements ;
- VU le décret du 29 janvier 2015 portant nomination de Mme Fabienne BUCCIO en qualité de Préfète du Pas-de-Calais (hors classe) ;

Mme Fabienne Buccio - Sans ASBAS CD03X 9
Tel. 03 21 21 20 00 - sc2015@prefecture-pas-de-calais.fr

E 15 088/59

44

VU le courrier de Monsieur le Préfet de la région Nord-Pas-de-Calais, du 14 avril 2015, sollicitant l'organisation d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux de mise à deux fois deux voies de la RN 17 entre VIMY et AYON, et portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de ces communes, ainsi que sur l'attribution de caractères de route express à la RN 17 du PR 33-000 (Sainte-Catherine) au PR 44+1082 (Ayon);

VU le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique constitué par les services de la DREAL;

VU le dossier d'enquête préalable à l'approbation de nouvelles dispositions des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de VIMY et AYON, dont notamment le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 24 avril 2015;

VU le dossier d'attribution du caractère de route express à la RN 17, comprenant les pièces exigées par le code de la voirie routière;

VU l'avis rendu, le 25 mars 2015, par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, en qualité d'autorité environnementale;

VU l'ordonnance du 29 avril 2015 par laquelle Madame la Présidente du Tribunal Administratif de LILLE a désigné le commissaire enquêteur titulaire et son suppléant;

SUR la proposition du Secrétaire Général de la Préfecture du Nord-Pas-de-Calais;

ARRÊTE

ARTICLE 1^{er} : OBJET

Il sera procédé, pendant 31 jours consécutifs, du 9 juin au 9 juillet 2015 inclus, sur le territoire des communes de AYON, VIMY, THELIS, ROCQUINCOURT, ÉCURE et SAINTE-CATHERINE, à une enquête publique unique :

- préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux de mise à deux fois deux voies entre VIMY et AYON ;
- portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de VIMY et AYON ;
- portant sur l'attribution du caractère de route express à la RN 17 du PR 33-000 (Sainte-Catherine) au PR 44+1082 (Ayon) sur les communes d'AYON, VIMY, THELIS, ROCQUINCOURT, ÉCURE et SAINTE-CATHERINE.

Le délai fixé au présent article pourra être prolongé pour une durée maximale de 30 jours. Cette prolongation fera l'objet d'un avertissement en mairie, au plus tard à la date prévue initialement pour la fin de l'enquête.

ARTICLE 2 : FORMALITÉS DE PUBLICITE

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, un avis annonçant l'enquête sera publié par les soins des Maires des communes d'AYON, VIMY, THELIS, ROCQUINCOURT, ÉCURE et SAINTE-CATHERINE, sur le territoire de leurs communes par voie d'affiches et, éventuellement, par tout autre procédé. Il y aura lieu, au terme de la durée de l'enquête, de l'accomplissement de cette formalité par la production d'un certificat d'affichage.

Dans les mêmes conditions de délai et de durée, il sera procédé par les soins du demandeur du projet, à l'affichage de même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet dans les communes susvisées. Ces affiches, conformes à la réglementation en vigueur, seront visibles et lisibles de la ou, s'il y a lieu, des voies publiques.

Cet avis sera également publié à la diligence de la Préfecture du Nord-Pas-de-Calais et aux frais du demandeur quinze jours au moins avant le début de l'enquête, et exposé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département.

L'avis d'enquête sera, par ailleurs, mis en ligne sur le site internet de la Préfecture du Nord-Pas-de-Calais (www.nord-pas-de-calais.gouv.fr), à la rubrique suivante : « Publications / Consultation du public / Enquêtes publiques / Déclarations d'utilité publique - Expropriations ».

ARTICLE 3 : DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Le siège d'enquête est fixé en mairie d'AYON.

Par ordonnance du 29 avril 2015, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de LILLE a désigné Monsieur Yves CORDEIR, professeur de Lyon, titulaire, en qualité de commissaire enquêteur titulaire et Madame Aurélie DEHEU, professeur certifiée en droit et économie rurale, en qualité de commissaire enquêteur suppléant.

En cas d'empêchement du commissaire enquêteur titulaire, celui-ci sera remplacé par le commissaire enquêteur suppléant.

ARTICLE 4 : RESPONSABILITÉ DE PROJET

Toutes informations relatives au projet pourront être demandées à la :

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Nord-Pas-de-Calais
Service Déplacements Intermodalité Infrastructures
44, rue de Tournai
CS 40259
F 59019 LILLE CEDEX

ARTICLE 5 : DOSSIER DÉPOSÉ

Les pièces du dossier d'enquête, comportant les informations environnementales, seront déposées pendant toute la durée de l'enquête publique en mairie des communes d'AYON, VIMY, THELIS, ROCQUINCOURT, ÉCURE et SAINTE-CATHERINE, pour être consultées sur place et heures habituelles d'ouverture au public.

Elles comprendront notamment l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale, ainsi que le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, du 25 mars 2015. Ce dossier sera également consultable sur le site internet de la préfecture du Nord-Pas-de-Calais (www.nord-pas-de-calais.gouv.fr), à la rubrique suivante : « Publications / Consultation du public / Avis de l'autorité environnementale / Déclaration d'utilité publique ».

ARTICLE 6 : REGISTRE DÉPOSÉ

Un registre d'enquête unique consignant chaque volet de l'enquête, établi sur feuilles non mobiles, et codé et numéroté par le commissaire enquêteur, sera déposé et ouvert en mairie des communes d'AYON, VIMY, THELIS, ROCQUINCOURT, ÉCURE et SAINTE-CATHERINES pour y être mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, aux jours et heures habituels d'ouverture au public.

ARTICLE 7 : OBSERVATIONS DU PUBLIC

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public, pour y recevoir ses observations :

- le mardi 9 juin 2015 de 9h00 à 12h00 en mairie d'AYON
- le mardi 16 juin 2015 de 9h00 à 12h00 en mairie de Sainte-Catherine
- le samedi 27 juin de 9h00 à 12h00 en mairie d'AYON
- le lundi 29 juin 2015 de 9h00 à 12h00 en mairie de Vimy
- le jeudi 9 juillet 2015 de 14h00 à 17h30 en mairie d'AYON

Pendant le délai fixé à l'article 1^{er}, le public pourra faire connaître ses observations :

- soit en les communiquant directement sur le registre d'écriture ouvert à cet effet en mairies des communes d'AYON, VIMY, TRELLIS, ROCLINCOURT ÉCRIRE et SAINTE-CATHERINE comme indiqué à l'article 6 ;
- soit en les adressant par courrier au commissaire enquêteur, au siège d'enquête au stade d'AYON, lequel les annexera au registre déposé en cette même mairie.

ARTICLE 8 : CLÔTURE DELIBÉRÉE

Au terme de la durée de l'enquête, les Maires des communes d'AYON, VIMY, TRELLIS, ROCLINCOURT ÉCRIRE et SAINTE-CATHERINE transmettent, sans délai, les registres d'enquête unique au commissaire enquêteur, qui les clôture.

Dès réception des registres et des pièces annexes, le commissaire enquêteur reconstruit, dans la huitaine, le responsable du projet et lui communique ses observations écrites et orales, consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Le commissaire enquêteur rédige un rapport unique relatant le déroulement de l'enquête et examinant les observations recueillies et, dans un document séparé, ses conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserve ou défavorables au projet.

Dans un délai de trente jours à compter de la clôture de l'enquête, il transmettra à la Préfète du Pas-de-Calais (OPPE/DE/SUP) l'exemplaire du dossier d'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné des registres et pièces annexes ainsi que son rapport et ses conclusions motivées.

ARTICLE 9 : PUBLIQUÉ DU RAPPORT ET DES CONCLUSIONS

Dès leur réception, la Préfète du Pas-de-Calais adresse copie du rapport et des conclusions reçues du commissaire enquêteur, au responsable du projet ainsi qu'à Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Lille.

Une copie du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur sera déposée en mairies d'AYON, VIMY, TRELLIS, ROCLINCOURT ÉCRIRE et SAINTE-CATHERINE ainsi qu'en Préfecture du Pas-de-Calais (OPPE/DE/SUP), pour y être tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Une copie de ces documents sera également mise en ligne, pendant un an, sur le site internet de la Préfecture du Pas-de-Calais (www.pas-de-calais.gouv.fr), à la rubrique suivante : « Publications / Consultation du public / Enquêtes publiques / Déclarations d'utilité publique - Expropriations ».

ARTICLE 10 : AVIS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

A l'issue de l'enquête publique, la Préfète du Pas-de-Calais soumettra, pour avis, aux conseils municipaux des communes de VIMY et AYON :

- le dossier de mise en compatibilité des PLU des communes de VIMY et AYON, éventuellement modifié, de manière non substantielle par le responsable du projet, pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête ;
- une copie du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur ;
- le procès-verbal de la réunion d'annonces conjointes.

Cet avis sera réputé favorable s'il n'est pas émis dans un délai de deux mois.

Rue Pauline Buisson - CSOIA ARIAS CERDAS
Tel. 02 21 21 20 09 - contact@pas-de-calais.gouv.fr

ARTICLE 11 : DÉCISIONS

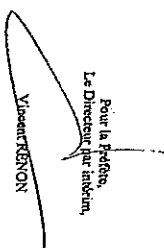
Après l'accomplissement des formalités prévues, Madame la Ministre de l'énergie, du développement durable et de l'énergie, statuant par arrêté ministériel, sur l'utilité publique des travaux de mise à deux fois deux voies de la RN 17 entre AYON et VIMY, la mise en compatibilité des PLU des communes d'AYON et VIMY, et sur l'attribution du caractère de THÉLIS, ROCLINCOURT ÉCRIRE et SAINTE-CATHERINE au PR 44-1082 (Ayon) sur les communes d'AYON, VIMY, TRELLIS, ROCLINCOURT ÉCRIRE et SAINTE-CATHERINE.

Cet arrêté vaudra également déclaration de projet.

ARTICLE 12 : EXÉCUTION

Le Secrétaire Général de la Préfecture du Pas-de-Calais, le Directeur Régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement du Nord-Pas-de-Calais, les Maires des communes d'AYON, VIMY, TRELLIS, ROCLINCOURT ÉCRIRE et SAINTE-CATHERINE, le commissaire enquêteur titulaire et le commissaire enquêteur suppléant, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

ARRAS, le 12 mai 2013

Pour la Préfète,
Le Directeur, par intérim,

Vincent RENON

Rue Pauline Buisson - CSOIA ARIAS CERDAS
Tel. 02 21 21 20 09 - contact@pas-de-calais.gouv.fr

C ANNEXES

1 - DECISION DE NON SOUMISSION A EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA DECLARATION DE PROJET DU PLU DE VIMY



PREFET DU PAS-DE-CALAIS

Direction régionale
de l'équipement,
de l'énergie,
de l'aéroport
et de l'espace

Service
Droits, Citoyenneté,
Aménagement du territoire

Département
du Pas-de-Calais
Aménagement du territoire

Déclatlon de non soumission à évaluation environnementale
de la déclaration de projet de Plan d'Occupation des Sols

Le préfet du Pas-de-Calais
Christophe LEBLANC
Conseiller du Préfet du Pas-de-Calais

Vu la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, et notamment à l'article 11 ;
Vu le code de l'urbanisme, et notamment les articles L. 121-10, L.121-15 et R.121-14 à R.121-16 ;
Vu la demande émanant du CAS par cas relative à la déclaration de projet du Plan Local d'Urbanisme émise le 04/05/2012 ;
Vu la consultation de l'Agence Régionale de Santé en date du 30/04/2012 ;

Considérant que la déclaration de projet vise à modifier le PLU d'Avion pour permettre la réalisation de travaux de rénovation de la voirie communale et des équipements publics ;
Considérant que l'avis émis par le Service de l'Urbanisme et de l'Occupation du Sol de la Préfecture du Pas-de-Calais, en date du 04/05/2012, est favorable à une étude d'impact ciblée sur le projet sur l'environnement ;
Considérant que ce cas d'étude n'est pas soumis à l'avis de l'Agence Régionale de Santé sur les incidences de l'aménagement sur l'environnement ou la santé ;

DECIDE

Article 1er

La déclaration de projet est déclarée sans un caractère de Plan d'Occupation des Sols de Vimy et est donc soumise à évaluation environnementale.

Article 3

La présente décision peut être objet d'un recours :

- dans les deux mois suivant la notification de la présente décision pour le commandeur ;
- dans les deux mois suivant sa publication sur internet pour les élus.

Ce recours est exercé dans les conditions de droit commun.

Le recours gracieux est à adresser à Monsieur le préfet de Pays-de-Calais, rue Foch-Ducloux 63000 Clermont-Ferrand.

Le recours contentieux est à adresser au Tribunal administratif de LilleF 143, rue Jean-Baptiste-Denis, PRCCO 09014 Lille cedex.

Article 4

La présente décision sera publiée sur le site internet de la DRJAL du Nord - Pas-de-Calais.

Fait à Arras le

18 SEP 2014

Par le PRCC
 M. Emmanuel GUYARD
 M. Anne CAUJARI

E 15 088/59

47

2 - PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION D'EXAMEN CONJOINT



Communauté de Communes de Viny et Avion
 11 rue de la République
 59100 VINY

PRÉFÈTE DU PAS-DE-CALAIS

Arrivée et développement de la commune

L'AN, le 24 août 2015

Préciser le contenu de la réunion d'examen conjoint des communes de Viny et Avion en application de l'article L.1231-1-2 du code de l'urbanisme

Mise en compatibilité des PLU de Viny et Avion

Réunion tenue le 16 mars 2015 en sous-préfecture de Lens

Présents :

- M. Jacques SANDT, responsable procédures administratives et financières - DRJAL
- M. Adrien DRULIZ, responsable développement durable
- Mme Noémie HANSEN, chargée de relations administratives et financières - DRJAL
- Mme Aurélie VALETTE, service urbanisme foncier - mairie d'Avion
- M. Pierre CLERGET, adjoint au maire d'Avion
- M. Michel LEBREYRE, DDTM
- M. Robert DECROIX, adjoint aux travaux - mairie de Viny
- M. Bernard DINGNOT, conseiller adjoint aux travaux - mairie de Viny
- Mme Céline NOYONNET, chargée suivi PLU PLU service mobilité - Conseil régional 62
- M. Christophe ROUSSEL, Secrétaire général de la sous-préfecture de Lens
- M. Christophe ROUSSEVIAULT, adjoint au chef du bureau de développement du territoire à la sous-préfecture de Lens.

Excusés :

- Mme Aurélie MEUVIE, préfète de Viny
- Mme Rodella ROUY, responsable d'opération - DRJAL

Constat

L'objet de la réunion est d'examiner conjointement les documents de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Viny et Avion.
 Lors de l'examen préalable en atelier que se sont déroulés dans la salle de la mairie de Viny et Avion, les élus ont pu échanger sur les enjeux de l'élaboration de ces documents et sur le projet de mise en compatibilité de l'ensemble public. Le procès-verbal de réunion d'examen conjoint doit être arrêté au service d'urbanisme public.

Avant, par courrier en date du 24 février 2015, les services de la préfecture, les maires de Viny et Avion, le président de la CCAL, le conseil général, du conseil régional du COF de la CCAL, les élus de la chambre d'agriculture ainsi que M. le directeur départemental des territoires et de la Mer ont été consultés à l'issue de la réunion d'examen conjoint.

Procès Verbal des observations , remarques et questions du public adressé, à la clôture de l'enquête , par le Commissaire Enquêteur au Maître d'Ouvrage.

Yves CORDIER
Commissaire Enquêteur

à Monsieur le Directeur
DREAL Nord-Pas de Calais
Enquête Mise à 2x2 voies de la RN 17.

Monsieur le Directeur,

A l'issue de l'enquête publique unique menée du 09/06 au 09/07/15, je vous prie de trouver ci-dessous les remarques, observations et questions émises par le public et restées sans réponse précise:

1° Rue de l'Arc en Ciel à Avion: l'élargissement et la réfection de la rue sont-ils prévus lors des travaux?

2° les travaux de modernisation et d'amélioration de l'assainissement prévus au projet pourraient-ils concerner, à Avion, la Rue de l'Arc en Ciel régulièrement inondée en cas d'orage?

3° le Maître d'Oeuvre pourrait-il envisager la création d'un rond-point permettant, à Avion, l'accès à la zone de l'Étincelle et à la route d'Arras (ex RN 25)?

4°: le propriétaire de la maison située 16 Rue Jacques Prévert à Avion a constaté, à 1m50 de la haie et limite de sa propriété l'implantation de piquets bleus et se demande de quelle manière sa propriété est impactée par le projet

5° quand sera enfin réalisé le prolongement du CD 40, actuellement en cul-de-sac dans la ZI des Quatorze, prolongement prévu et promis de longue date, qui dynamiserait et rendrait concurrentielles les ZI et ZAC du secteur.

6° Un habitant et gérant de société Rue E Depret à Avion demande quels moyens techniques et indemnités sont prévus eu égard aux bruit, pollution, vibrations, dévalorisation des biens qui seront accrus par la mise à 2x2 voies.

Dans l'attente de recevoir votre Mémoire en Réponse, je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, en l'expression de mes sentiments respectueux.

Fait à Coutiches
Le 10/07/15
Le Commissaire Enquêteur
Yves CORDIER



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

49.1
Direction régionale
de l'environnement,
de l'aménagement
et du logement

Service Déplacements
Intermodalité
Infrastructures

Affaire suivie par :

François SANDT

Tél : 03 20 40 54 24

Fax : 03 20 40 43 09

francois.sandt@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le 23 JUIL. 2015

Monsieur le commissaire enquêteur,

En application de l'arrêté préfectoral du 12 mai 2015, vous avez conduit, du 9 juin au 9 juillet 2015, l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux de mise à 2x2 voies de la RN17 entre Vimy et Avion, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Vimy et Avion et l'attribution du caractère de route express à la RN17 du PR 33+000 (à Sainte Catherine) au PR 44+1082 (à Avion).

Conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement, à l'occasion d'une rencontre avec mes services le 10 juillet dernier, vous m'avez communiqué les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse.

Je vous prie de trouver ci-joint les observations que ce document appelle de ma part.

Vous souhaitant bonne réception des présentes,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le directeur régional
de l'environnement, de l'aménagement
et du logement


Vincent MOTYKA

Monsieur Yves Cordier
Commissaire enquêteur
109 rue des Sarts
59 310 COUTICHES



49.2

Observations du Maître d'Ouvrage en réponse aux remarques consignées par le commissaire dans le procès-verbal de synthèse du 10 juillet 2015

Sur le fondement des articles L123-6 et R123-7 du code de l'environnement, l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux de mise à 2x2 voies de la RN17 entre Vimy et Avion, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Vimy et Avion et l'attribution du caractère de route express à la RN17 du PR 33+000 (à Sainte Catherine) au PR 44+1082 (à Avion) s'est déroulée du 9 juin au 9 juillet 2015.

L'article R123-18 du même code prévoit que, dans les huit jours suivant la clôture de l'enquête publique, le commissaire enquêteur rencontre le responsable du projet et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet dispose alors d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Le 10 juillet 2015, Monsieur Yves Cordier, commissaire enquêteur désigné pour conduire l'enquête a rencontré les représentants du Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement, maître d'ouvrage du projet soumis à enquête et leur a remis le procès-verbal de synthèse annexé aux présentes.

Ce procès-verbal est constitué de six questions reproduites ci-après, auxquelles le maître d'ouvrage apporte les réponses suivantes.



Localisation de la rue de l'Arc en ciel

« 1° rue de l'Arc-en-ciel à Avion : l'élargissement et la réfection de la rue sont-ils prévus lors des travaux ? »

La rue de l'Arc-en-ciel ne fait pas partie du domaine routier de l'État et les travaux ne nécessitent pas d'intervenir sur cette voie, l'élargissement de la RN17 se faisant à l'ouest. Cependant, l'ancienne bretelle d'accès au nord de la rue de l'Arc-en-ciel sera déconstruite et l'emplacement libéré fera l'objet d'un programme d'aménagement à l'initiative de la commune d'Avion et concerté avec les riverains.

« 2° les travaux de modernisation et d'amélioration de l'assainissement prévus au projet pourraient-ils concerner, à Avion, la rue de l'Arc-en-ciel régulièrement inondée en cas d'orage ? »

Comme précisé dans la réponse précédente, cette rue ne fait pas partie du périmètre des travaux et ne sera pas modifiée. Les travaux d'assainissement qui seront effectués dans le cadre du projet ne concernent que la RN17 et seront réalisés en bordure de la voie, en haut du talus, pour acheminer les eaux jusqu'à un bassin d'assainissement.

« 3° le Maître d'Oeuvre pourrait-il envisager la création d'un rond-point permettant, à Avion, l'accès à la zone de l'Étincelle et à la route d'Arras (ex RN 25) ? »

L'objectif de l'opération est d'améliorer le fonctionnement de la RN17 actuelle en tenant compte des trafics existants et à venir. En particulier, le projet vise à :

- améliorer la sécurité ;
- réduire les impacts environnementaux par la mise en place d'un assainissement ;
- améliorer le cadre de vie grâce à des protections acoustiques ;
- fiabiliser les temps de parcours ;

Son but n'est donc pas de modifier la desserte locale en créant un nouveau point d'échange. Toutes les entrées, sorties et traversées de la RN17 sont préservées, les usagers autorisés restent identiques, mais aucun nouvel accès ne sera aménagé.

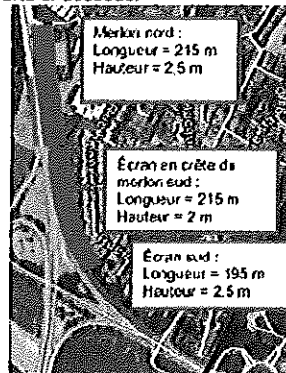
« 4° le propriétaire de la maison située 16 rue Jacques Prévert à Avion a constaté, à 1m50 de la haie et limite de sa propriété l'implantation de piquets bleus et se demande de quelle manière sa propriété est impactée par le projet ? »

Les piquets bleus dont il est question ont été implantés par un géomètre missionné par l'État, dans le cadre de relevés topographiques nécessaires aux études de projet.

Dans le cadre de ses engagements volontaristes et amiables issus de la concertation avec le public, le maître d'ouvrage a prévu, dans toute la traversée urbaine et donc sur tout le secteur du lotissement, le long de la bretelle d'accès puis de la RN17, la mise en place et/ou le renforcement de protections phoniques à la source (écrans et/ou buttes phoniques) dont le détail est décrit dans la pièce G5 de l'étude d'impact (page 304) et repris sur l'extrait de carte ci-dessous.



Localisation du 16 rue Jacques Prévert à Avion



Extrait de la page 304 de la pièce G5 de l'étude d'impact

Ces dispositifs seront implantés dans le domaine public existant.

Le maître d'ouvrage s'est également engagé, pour les habitations qui après la mise en place des protections à la source resteraient exposées à des niveaux sonores supérieurs aux seuils volontaristes annoncés, à compléter le dispositif par renforcement de l'isolation acoustique de façade.

Ainsi que l'indique la carte figurant page 303 de la pièce G5 précitée dont un extrait est reproduit ci-contre, l'habitation sise au n° 16 de la rue Jacques Prévert fait partie de celles qui ont été identifiées comme susceptibles de nécessiter une protection acoustique complémentaire.

À l'issue des travaux, des mesures de bruit seront effectuées pour contrôler l'efficacité des protections phoniques mises en place. En cas de dépassement des seuils à l'intérieur des bâtiments, le remplacement des portes et fenêtres par des versions à isolation acoustique renforcée sera proposé aux propriétaires. Le coût de ces travaux sera intégralement pris en charge par l'État.



Extrait de la page 303 de la pièce G5 de l'étude d'impact

« 5° quand sera enfin réalisé le prolongement du CD 40, actuellement en cul-de-sac dans la ZI des Quatorze, prolongement prévu et promis de longue date, qui dynamiserait et rendrait concurrentielles les ZI et ZAC du secteur ? »

Le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN17 ne porte que sur cette route et les portions de voiries dont la modification est rendue nécessaire par le projet. Le secteur de la ZI des Quatorze n'étant pas impacté, il n'est pas prévu d'y intervenir.

« 6° un habitant et gérant de société rue E. Depret à Avion demande quels moyens techniques et indemnisations sont prévus eu égard aux bruit pollution vibrations, dévalorisation des biens qui seront accrus par la mise à 2x2 voies ? »

Les impacts, temporaires et permanents, relatifs au bruit, à la pollution de l'air et aux vibrations évoqués dans la question sont identifiés et décrits dans la pièce G5 de l'étude d'impact mise à disposition du public dans le cadre de l'enquête, pages 260 à 272, puis repris dans le tableau de synthèse pages 275 à 278.

Les mesures qui seront prises par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire ou compenser ces impacts sont également détaillées dans la pièce G5 de l'étude d'impact, pages 299 à 307, puis reprises dans le tableau de synthèse pages 323 à 330.

La RN17 ayant la qualité d'ouvrage public et les travaux qui seront exécutés pour l'aménager étant qualifiés de travaux publics, l'indemnisation d'un éventuel préjudice résultant d'un de ces impacts ne pourrait intervenir que dans le cadre d'une procédure de réparation de dommage de travaux publics.

Dans le cas de nuisances subies par un particulier ou une entreprise en raison de l'exécution de travaux publics ou du fonctionnement d'un ouvrage public, le régime qui s'applique est celui de la responsabilité sans faute. Cela signifie que la responsabilité de l'administration est engagée alors même que celle-ci n'a commis aucune faute dans son action.

Pour ouvrir droit à indemnisation, un lien de causalité direct doit être établi entre le dommage subi et l'ouvrage ou les travaux publics. En outre, le dommage doit revêtir un caractère « anormal et spécial », c'est-à-dire excéder les inconvénients normaux de voisinages et ne concerner que certains membres de la collectivité (les habitants les plus proches d'un ouvrage par exemple). Enfin, il appartient au requérant d'établir qu'il subit un préjudice direct (résultant directement du dommage), matériel (par opposition à un préjudice moral) et certain (c'est-à-dire constaté et non pas potentiel).

La juridiction compétente pour connaître de ce type de contentieux est la juridiction administrative et plus particulièrement le tribunal administratif de Lille.

Fait à Lille, le 22 juillet 2015

Annexe : procès verbal de synthèse remis par le commissaire enquêteur au Maître d'ouvrage le 10 juillet 2015

Procès Verbal des observations, remarques et questions du public adressé, à la clôture de l'enquête, par le Commissaire Enquêteur au Maître d'Ouvrage.

Yves CORDIER
Commissaire Enquêteur

à Monsieur le Directeur
DREAL Nord-Pas de Calais
Enquête Mise à 2x2 voies de la RN 17.

Monsieur le Directeur,

A l'issue de l'enquête publique unique menée du 09/06 au 09/07/15, je vous prie de trouver ci-dessous les remarques, observations et questions émises par le public et restées sans réponse précise:

1° Rue de l'Arc en Ciel à Avion: l'élargissement et la réfection de la rue sont-ils prévus lors des travaux?

2° les travaux de modernisation et d'amélioration de l'assainissement prévus au projet pourraient-ils concerner, à Avion, la Rue de l'Arc en Ciel régulièrement inondée en cas d'orage?

3° le Maître d'Oeuvre pourrait-il envisager la création d'un rond-point permettant, à Avion, l'accès à la zone de l'Etincelle et à la route d'Arras (ex RN 25)?

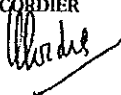
4°: le propriétaire de la maison située 16 Rue Jacques Prévert à Avion a constaté, à 1m50 de la haie et limite de sa propriété l'implantation de piquets bleus et se demande de quelle manière sa propriété est impactée par le projet

5° quand sera enfin réalisé le prolongement du CD 40, actuellement en cul-de-sac dans la ZI des Quatorze, prolongement prévu et promis de longue date, qui dynamiserait et rendrait concurrentielles les ZI et ZAC du secteur.

6° Un habitant et gérant de société Rue E Depret à Avion demande quels moyens techniques et indemnités sont prévus eu égard aux bruit pollution vibrations, dévalorisation des biens qui seront accrus par la mise à 2x2 voies.

Dans l'attente de recevoir votre Mémoire en Réponse, je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, en l'expression de mes sentiments respectueux.

Fait à Coutiches
Le 10/07/15
Le Commissaire Enquêteur
Yves CORDIER



(courrier remis le 10/07/15 à M François SANDT)

446 50

SCI JVQ
48 Rue Edouard Depret

62210 Avion

Objet
Avis d'enquête Public RN 17 Vimy

Hotel de ville
A l'attention du commissaire
enquêteur de la RN 17 Mr Cordier.
Place Duclos
62210 Avion

Madame, Monsieur

Riverain direct de la RN 17

Je tiens à faire l'observation suivant et avoir des éléments en retours sur les indemnisations et moyen technique qui seront mise en œuvres.

- Santé :
 - Nuisance sonore
 - Pollution
- Perte de valeur du bien immobilier
- Vibration lors de passage de camion existante qui sera accentué.

Fait pour valoir de droit

Didier Lourdelle

Gerant SCI JVQ



Conclusions et Avis du Commissaire Enquêteur.

A l'issue de l'enquête publique, menée du 09/06 au 09/07/15, le CE souhaite organiser ses conclusions et avis, pour cette enquête unique comportant 3 volets, de la manière suivante:

Conclusions et Avis pour chacun des 3 volets de l'enquête: A, B, C , soit:

A : Conclusions et Avis du CE sur le projet de Déclaration d'Utilité Publique de la mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion.

B : Conclusions et Avis du CE sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Avion et Vimy.

B 1° Avion

B 2° Vimy

C : Conclusions et Avis du CE sur l'attribution du caractère de route express à la RN 17, du PR 33+000 (Sainte-Catherine) au PR 44+1082 (Avion).

Récapitulatif des avis sur les 3 volets de l'enquête unique.

A : Conclusions et Avis du CE sur le projet de Déclaration d'Utilité Publique de la mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion.

A l'issue de l'enquête publique unique menée du 09/06 au 09/07/15, le CE souhaite développer ses conclusions dans 9 directions.

1° la publicité faite à cette enquête (affichage, avis dans la presse, site internet) a été conforme à la réglementation en vigueur; le CE qui la considère satisfaisante n'a pas jugé nécessaire de demander une prolongation de l'enquête, ni d'organiser une réunion publique.

2° le dossier d'enquête préalable à la DUP de la mise à 2x2 voies de la RN17 était complet et comportait entre autres une étude d'impact volumineuse (341 pages au format A3, soit 682 pages A4) le compte rendu de la concertation préalable et l'avis de l'Autorité Environnementale.

3° le projet répond à 3 préoccupations, améliorer les échanges entre Arras et Lens par un meilleur écoulement du trafic, améliorer la sécurité d'une route actuellement accidentogène, surtout dans sa configuration à 3 voies, améliorer le cadre de vie des riverains par une minimisation du bruit et une réfection de l'assainissement.

4° le projet est particulièrement sensible dans la partie urbaine du tracé, soit à Avion entre l'échangeur d'Avion-République et l'A 211.

5° 3 bassins d'assainissement seront aménagés ou créés pour gérer au mieux les eaux pluviales.

6° globalement l'aménagement ne développera pas de nouveaux flux de circulation, mais augmentera le trafic sur le tronçon étudié par un basculement d'itinéraires. La limitation de vitesse à 90km/h et l'amélioration des véhicules devraient limiter l'émission de polluants atmosphériques.

7° le bruit constitue (et a constitué lors de la concertation préalable) la préoccupation essentielle des riverains. On peut craindre pour la partie urbaine du projet (Avion) une augmentation des bruits routiers.

Le CE constate la volonté de la DREAL d'agir à la source du bruit par l'amélioration des écrans phoniques existants et la mise en place de nouveaux. Si le résultat n'est pas satisfaisant l'isolation phonique des façades sera réalisée

Le CE souligne aussi que lors de la consultation préalable la DREAL a annoncé une politique « volontariste », en s'engageant sur des objectifs phoniques inférieurs aux seuils réglementaires:

- le jour: 60 dB (seuil réglementaire 76 à 81 dB)
- la nuit: 55 dB (seuil réglementaire 71 à 76 dB)

Le CE considère cet objectif présent au dossier en plusieurs paragraphes comme très positif.

8° il est indéniable qu'à Avion le cadre de vie des riverains de la RN 17 sera dégradé par l'élargissement, donc le rapprochement de l'infrastructure et le doublement des ponts.

Le Maître d'Ouvrage a proposé aux propriétaires d'acheter à l'amiable, sur la base de l'évaluation par les Domaines, les maisons les plus impactées

9° Le CE souhaite que se poursuive le dialogue constructif engagé depuis de nombreuses années entre la DDE, puis la DREAL, et les élus locaux, et le public, plus particulièrement lors de la concertation préalable de Décembre 2013.

(suite des conclusions et avis du CE/projet de DUP de la mise à 2x2 voies de la RN 17)

Ayant noté la régularité de l'enquête publique unique menée du 09/06 au 09/07/15;

Mettant en avant le caractère complet et précis du volumineux dossier d'enquête réalisé par la DREAL Nord-Pas de Calais et tenu à la disposition du public dans les 6 Mairies concernées pendant toute la durée de l'enquête.

Soulignant l'intérêt des objectifs du projet, en particulier l'efficacité accrue de l'assainissement, le meilleur écoulement du trafic et l'amélioration de la sécurité.

Remarquant que, si globalement le projet n'augmentera pas l'émission de polluants atmosphériques puisqu'il n'entraînera pas une augmentation globale du trafic mais le déplacement de celui-ci vers un itinéraire devenu plus intéressant; changement qui s'opérera au profit de certains secteurs ruraux de la Gohelle mais aux dépens des riverains, à Avion, de l'échangeur d'Avion -République à l'A 211.

Retenant avec satisfaction, concernant le bruit, la décision annoncée par la DREAL lors de la concertation préalable et reprise au dossier, de mener une politique « volontariste », de limiter le niveau sonore à des valeurs inférieures aux contraintes réglementaires.

Ayant obtenu du Maître d'Ouvrage les réponses aux questions posées dans le Procès Verbal qui lui avait été remis le 10/07

Estimant que les aspects positifs, à savoir l'amélioration de la sécurité sur une route accidentogène, le meilleur écoulement d'un trafic qui sans cette réalisation serait à saturation à l'horizon 2035 et générateur d'une plus importante pollution atmosphérique, le faible prélèvement de superficies agricoles ou d'espace naturel l'emportent sur l'aspect négatif lié à l'augmentation de gabarit de l'infrastructure routière en secteur fortement urbanisé, aspect négatif atténué par la limitation « volontariste » du bruit à 60 dB le jour et à 55 dB la nuit et l'isolation phonique des façades dans les secteurs les plus impactés ainsi que la limitation de vitesse à 90 km h;

Ayant trouvé positive la démarche de la DREAL Maître d'Ouvrage, de proposer aux propriétaires le rachat des maisons les plus impactées;

Constatant que les parcelles dont l'acquisition est une des composantes de la DUP seront bien et exclusivement utilisées à la réalisation du projet et en aucun cas à un autre usage;

Ajoutant qu'il serait inepte de laisser perdurer la situation actuelle d'une RN 17 à 2x2 voies au Sud de Vimy et à 2 voies ou 3 voies au Nord.

Souhaitant enfin que se poursuive, avant, pendant, et après les travaux le dialogue constructif établi depuis longtemps entre la DDE puis la DREAL et les élus locaux qui font « remonter » le ressenti de leurs administrés.

Le CE émet un AVIS FAVORABLE à la Déclaration d'Utilité Publique de la mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion

B : Conclusions et Avis du CE sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Avion et Vimy.

Le CE a analysé cette question de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Avion et Vimy dans la Vème partie de son rapport.

Le CE rappelle qu'une Déclaration d'Utilité Publique ne peut être prononcée si le projet n'est pas compatible avec le Plan Local d'Urbanisme communal.

Conformément à la réglementation en vigueur, cette mise en compatibilité des PLU d'Avion et Vimy a été l'objet d'une réunion d'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées, réunion qui s'est tenue en Sous-Préfecture de Lens le 16/03/15 et dont le compte-rendu figure au dossier, et que le CE reprend en annexe.

Cette mise en compatibilité

- ne modifie pas le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) des 2 PLU ;
- ne concerne absolument pas les limites, superficies et caractéristiques de base des différentes zones;
- ne concerne que la modification de certains articles du règlement de certaines zones où devra être mentionné, de façon claire et nette la possibilité d'aménager les infrastructures routières;

Soit:

B 1° Avion: sont concernés les articles 1 et 6 des zones UD, ZUL, 2 NAI

les articles 1,2,6 de la zone Nca,

articles modifiés par l'addition des infrastructures routières parmi les occupations et utilisations du sol permises dans ces zones , et la précision que pour ces infrastructures et leurs équipements annexes, aucune distance de recul n'est imposée.

Le CE considère que cette modification est conforme à la législation et à la réglementation en vigueur, plus précisément L 122-5 du Code de l'Expropriation,

L 123-14-2 et R 121-14-1 et R 123-23-1 du Code de l'Urbanisme,

et qu'elle est logique.

B 2°: Vimy: sont concernés les articles 1 et 6 de la zone 10 NC, articles modifiés par l'addition des infrastructures routières parmi les occupations et utilisations du sol permises dans cette zone et la précision que pour ces infrastructures et leurs équipements annexes, aucune distance de recul n'est imposée.

Considérant que cette modification est conforme à la législation et à la réglementation en vigueur, plus précisément L 125-5 du Code de l'Expropriation,

L 123-14-2 et R 121-14-1 et R 123-23-1 du Code de l'Urbanisme,

et qu'elle est logique.

-Rappelant qu'une DUP ne peut être prononcée que si le PLU communal est compatible avec le projet;

-Ayant constaté que le sous-dossier Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme était complet, conforme à la législation et à la réglementation en vigueur, comportait entre autres la décision préfectorale de non soumission à évaluation environnementale de la mise en compatibilité des PLU de Vimy et Avion , et le PV de l'examen conjoint par les PPA, éléments repris en annexe;

-Soulignant que la mise en compatibilité ne modifie en rien le PADD des 2 PLU, ne se traduit par aucune modification des limites, nature et superficie des différentes zones, mais concerne simplement et uniquement la modification de certains articles du règlement de certaines zones, par l'ajout des infrastructures routières parmi les occupation et utilisation du sol permises et par l'absence de distance de recul imposée pour ces infrastructures et leurs équipements annexes;

-Insistant sur le caractère logique de cette mise en compatibilité.

Le CE émet un **AVIS FAVORABLE** à la mise en compatibilité du PLU d'Avion, articles 1 et 6 du règlement des zones UD, ZUL, 2 NAI , et 1,2 et 6 du règlement de la zone Nca, et du PLU de Vimy, articles 1 et 6 du règlement de la zone 10 NC.

**C : Conclusions et Avis du CE sur l'attribution du caractère de route express à la RN 17 ,
du PR 33+000 (Sainte-Catherine) au PR 44+1082 (Avion).**

Le CE rappelle que cette enquête unique possède 3 volets:

- la DUP de mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion;
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Avion et Vimy;
- l'attribution du caractère de route express à la RN 17, du PR 33+000 (Sainte-Catherine) au PR 44+1082 (Avion)

Le CE précise que le caractère de route express ne pourra être attribué qu'après la mise en service du dernier tronçon, porté à 2x2 voies entre Vimy et Avion.

Le CE souligne que le projet indique :

- les caractéristiques d'une route express,
- la liste des catégories de véhicules auxquels la route express est interdite;
- l'absence d'accès direct à la route express pour les riverains;
- l'accès par des giratoires;
- le franchissement sans accès par des passages inférieurs (mini tunnels) ou supérieurs (ponts)

Le CE a trouvé , avec satisfaction, au dossier, pour chacune des 6 communes un plan de désenclavement des parcelles concernées .

Le CE ajoute avec satisfaction que le projet précise que, pour des raisons environnementales et sécuritaires la publicité et les enseignes publicitaires visibles de la route express seront réglementées

Le CE retient que le projet de statut de route express, par son approche globale:

- définit de manière claire et cohérente la localisation des accès,
- présente clairement les itinéraires de substitution pour les véhicules et usagers interdits d'accès,
- comporte 2 chaussées séparées par un terre- plain central,
- prévoit des refuges et une bande d'arrêt d'urgence.

Le CE précise que le projet est conforme aux articles R 412-8, R 417-10, R 421-4 à 7, R 432 et 433 du Code de la Route.

La saisine du Département du Pas-de-Calais et des communes de Avion, Ecurie, Roclincourt, Sainte-Catherine, Thélus et Vimy sur le projet a été faite conformément à la législation.

-Précisant que le statut de route express ne serait attribué qu'après mise en service du dernier tronçon, Vimy-Avion au gabarit 2x2 voies;

-Constatant la conformité du projet au Code de la Route

;

-Soulignant que les catégories de véhicules et d'usagers interdits sur une route express sont clairement inventoriées;

-Ayant trouvé avec satisfaction, pour chacune des 6 communes un plan parcellaire de désenclavement des parcelles riveraines de la RN 17 devenue inaccessible en dehors des ronds-points;

-Appréciant l'indication dans le projet d'une réglementation de la publicité visible depuis la RN.

-Mettant en avant la future homogénéité de l'itinéraire Arras-Lens.

**Le CE émet un AVIS FAVORABLE à l'attribution du statut de route express à la
RN 17, du PR 33+000 (Sainte-Catherine) au PR 44+1082 (Avion).**

Récapitulatif des Avis émis sur les 3 volets de l'enquête publique unique.

A : Mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion: AVIS FAVORABLE.

B : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Avion et Vimy: AVIS FAVORABLE.

**C : Attribution du Statut de route express à la RN 17 du PR 33+000 (Sainte-Catherine)
au PR 44+1082 (Avion) : AVIS FAVORABLE.**

**Fait à Coutiches
Le 29/07/15
Le Commissaire Enquêteur
Yves CORDIER**

Conclusions et Avis du Commissaire Enquêteur.

A l'issue de l'enquête publique, menée du 09/06 au 09/07/15, le CE souhaite organiser ses conclusions et avis, pour cette enquête unique comportant 3 volets, de la manière suivante:

Conclusions et Avis pour chacun des 3 volets de l'enquête: A, B, C , soit:

A : Conclusions et Avis du CE sur le projet de Déclaration d'Utilité Publique de la mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion.

B : Conclusions et Avis du CE sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Avion et Vimy.

B 1° Avion

B 2° Vimy

C : Conclusions et Avis du CE sur l'attribution du caractère de route express à la RN 17, du PR 33+000 (Sainte-Catherine) au PR 44+1082 (Avion).

Récapitulatif des avis sur les 3 volets de l'enquête unique.

A : Conclusions et Avis du CE sur le projet de Déclaration d'Utilité Publique de la mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion.

A l'issue de l'enquête publique unique menée du 09/06 au 09/07/15, le CE souhaite développer ses conclusions dans 9 directions.

1° la publicité faite à cette enquête (affichage, avis dans la presse, site internet) a été conforme à la réglementation en vigueur; le CE qui la considère satisfaisante n'a pas jugé nécessaire de demander une prolongation de l'enquête, ni d'organiser une réunion publique.

2° le dossier d'enquête préalable à la DUP de la mise à 2x2 voies de la RN17 était complet et comportait entre autres une étude d'impact volumineuse (341 pages au format A3, soit 682 pages A4) le compte rendu de la concertation préalable et l'avis de l'Autorité Environnementale.

3° le projet répond à 3 préoccupations, améliorer les échanges entre Arras et Lens par un meilleur écoulement du trafic, améliorer la sécurité d'une route actuellement accidentogène, surtout dans sa configuration à 3 voies, améliorer le cadre de vie des riverains par une minimisation du bruit et une réfection de l'assainissement.

4° le projet est particulièrement sensible dans la partie urbaine du tracé, soit à Avion entre l'échangeur d'Avion-République et l'A 211.

5° 3 bassins d'assainissement seront aménagés ou créés pour gérer au mieux les eaux pluviales.

6° globalement l'aménagement ne développera pas de nouveaux flux de circulation, mais augmentera le trafic sur le tronçon étudié par un basculement d'itinéraires. La limitation de vitesse à 90km/h et l'amélioration des véhicules devraient limiter l'émission de polluants atmosphériques.

7° le bruit constitue (et a constitué lors de la concertation préalable) la préoccupation essentielle des riverains. On peut craindre pour la partie urbaine du projet (Avion) une augmentation des bruits routiers.

Le CE constate la volonté de la DREAL d'agir à la source du bruit par l'amélioration des écrans phoniques existants et la mise en place de nouveaux. Si le résultat n'est pas satisfaisant l'isolation phonique des façades sera réalisée

Le CE souligne aussi que lors de la consultation préalable la DREAL a annoncé une politique « volontariste », en s'engageant sur des objectifs phoniques inférieurs aux seuils réglementaires:

- le jour: 60 dB (seuil réglementaire 76 à 81 dB)

- la nuit: 55 dB (seuil réglementaire 71 à 76 dB)

Le CE considère cet objectif présent au dossier en plusieurs paragraphes comme très positif.

8° il est indéniable qu'à Avion le cadre de vie des riverains de la RN 17 sera dégradé par l'élargissement, donc le rapprochement de l'infrastructure et le doublement des ponts.

Le Maître d'Ouvrage a proposé aux propriétaires d'acheter à l'amiable, sur la base de l'évaluation par les Domaines, les maisons les plus impactées

9° Le CE souhaite que se poursuive le dialogue constructif engagé depuis de nombreuses années entre la DDE, puis la DREAL, et les élus locaux, et le public, plus particulièrement lors de la concertation préalable de Décembre 2013.

(suite des conclusions et avis du CE/projet de DUP de la mise à 2x2 voies de la RN 17)

Ayant noté la régularité de l'enquête publique unique menée du 09/06 au 09/07/15;

Mettant en avant le caractère complet et précis du volumineux dossier d'enquête réalisé par la DREAL Nord-Pas de Calais et tenu à la disposition du public dans les 6 Mairies concernées pendant toute la durée de l'enquête.

Soulignant l'intérêt des objectifs du projet, en particulier l'efficacité accrue de l'assainissement, le meilleur écoulement du trafic et l'amélioration de la sécurité.

Remarquant que, si globalement le projet n'augmentera pas l'émission de polluants atmosphériques puisqu'il n'entraînera pas une augmentation globale du trafic mais le déplacement de celui-ci vers un itinéraire devenu plus intéressant; changement qui s'opérera au profit de certains secteurs ruraux de la Gohelle mais aux dépens des riverains, à Avion, de l'échangeur d'Avion -République à l'A 211.

Retenant avec satisfaction, concernant le bruit, la décision annoncée par la DREAL lors de la concertation préalable et reprise au dossier, de mener une politique « volontariste », de limiter le niveau sonore à des valeurs inférieures aux contraintes réglementaires.

Ayant obtenu du Maître d'Ouvrage les réponses aux questions posées dans le Procès Verbal qui lui avait été remis le 10/07

Estimant que les aspects positifs, à savoir l'amélioration de la sécurité sur une route accidentogène, le meilleur écoulement d'un trafic qui sans cette réalisation serait à saturation à l'horizon 2035 et générateur d'une plus importante pollution atmosphérique, le faible prélèvement de superficies agricoles ou d'espace naturel l'emportent sur l'aspect négatif lié à l'augmentation de gabarit de l'infrastructure routière en secteur fortement urbanisé, aspect négatif atténué par la limitation « volontariste » du bruit à 60 dB le jour et à 55 dB la nuit et l'isolation phonique des façades dans les secteurs les plus impactés ainsi que la limitation de vitesse à 90 km/h;

Ayant trouvé positive la démarche de la DREAL Maître d'Ouvrage, de proposer aux propriétaires le rachat des maisons les plus impactées;

Constatant que les parcelles dont l'acquisition est une des composantes de la DUP seront bien et exclusivement utilisées à la réalisation du projet et en aucun cas à un autre usage;

Ajoutant qu'il serait inepte de laisser perdurer la situation actuelle d'une RN 17 à 2x2 voies au Sud de Vimy et à 2 voies ou 3 voies au Nord.

Souhaitant enfin que se poursuive, avant, pendant, et après les travaux le dialogue constructif établi depuis longtemps entre la DDE puis la DREAL et les élus locaux qui font « remonter » le ressenti de leurs administrés.

Le CE émet un AVIS FAVORABLE à la Déclaration d'Utilité Publique de la mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion

B : Conclusions et Avis du CE sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Avion et Vimy.

Le CE a analysé cette question de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Avion et Vimy dans la Vème partie de son rapport.

Le CE rappelle qu'une Déclaration d'Utilité Publique ne peut être prononcée si le projet n'est pas compatible avec le Plan Local d'Urbanisme communal.

Conformément à la réglementation en vigueur, cette mise en compatibilité des PLU d'Avion et Vimy a été l'objet d'une réunion d'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées, réunion qui s'est tenue en Sous-Préfecture de Lens le 16/03/15 et dont le compte-rendu figure au dossier, et que le CE reprend en annexe.

Cette mise en compatibilité

- ne modifie pas le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) des 2 PLU ;
- ne concerne absolument pas les limites, superficies et caractéristiques de base des différentes zones;
- ne concerne que la modification de certains articles du règlement de certaines zones où devra être mentionné, de façon claire et nette la possibilité d'aménager les infrastructures routières;

Soit:

B 1° Avion: sont concernés les articles 1 et 6 des zones UD, ZUL, 2 NAI
les articles 1,2,6 de la zone Nca,

articles modifiés par l'addition des infrastructures routières parmi les occupations et utilisations du sol permises dans ces zones , et la précision que pour ces infrastructures et leurs équipements annexes, aucune distance de recul n'est imposée.

Le CE considère que cette modification est conforme à la législation et à la réglementation en vigueur, plus précisément L 122-5 du Code de l'Expropriation,

L 123-14-2 et R 121-14-1 et R 123-23-1 du Code de l'Urbanisme,

et qu'elle est logique.

B 2°: Vimy: sont concernés les articles 1 et 6 de la zone 10 NC, articles modifiés par l'addition des infrastructures routières parmi les occupations et utilisations du sol permises dans cette zone et la précision que pour ces infrastructures et leurs équipements annexes, aucune distance de recul n'est imposée.

Considérant que cette modification est conforme à la législation et à la réglementation en vigueur, plus précisément L 125-5 du Code de l'Expropriation,

L 123-14-2 et R 121-14-1 et R 123-23-1 du Code de l'Urbanisme,

et qu'elle est logique.

-Rappelant qu'une DUP ne peut être prononcée que si le PLU communal est compatible avec le projet;

-Ayant constaté que le sous-dossier Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme était complet, conforme à la législation et à la réglementation en vigueur, comportait entre autres la décision préfectorale de non soumission à évaluation environnementale de la mise en compatibilité des PLU de Vimy et Avion , et le PV de l'examen conjoint par les PPA, éléments repris en annexe;

-Soulignant que la mise en compatibilité ne modifie en rien le PADD des 2 PLU, ne se traduit par aucune modification des limites, nature et superficie des différentes zones, mais concerne simplement et uniquement la modification de certains articles du règlement de certaines zones, par l'ajout des infrastructures routières parmi les occupation et utilisation du sol permises et par l'absence de distance de recul imposée pour ces infrastructures et leurs équipements annexes;

-Insistant sur le caractère logique de cette mise en compatibilité.

Le CE émet un **AVIS FAVORABLE** à la mise en compatibilité du PLU d'Avion, articles 1 et 6 du règlement des zones UD, ZUL, 2 NAI , et 1,2 et 6 du règlement de la zone Nca, et du PLU de Vimy, articles 1 et 6 du règlement de la zone 10 NC.

**C : Conclusions et Avis du CE sur l'attribution du caractère de route express à la RN 17 ,
du PR 33+000 (Sainte-Catherine) au PR 44+1082 (Avion).**

Le CE rappelle que cette enquête unique possède 3 volets:

- la DUP de mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion;
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Avion et Vimy;
- l'attribution du caractère de route express à la RN 17, du PR 33+000 (Sainte-Catherine) au PR 44+1082 (Avion)

Le CE précise que le caractère de route express ne pourra être attribué qu'après la mise en service du dernier tronçon, porté à 2x2 voies entre Vimy et Avion.

Le CE souligne que le projet indique :

- les caractéristiques d'une route express,
- la liste des catégories de véhicules auxquels la route express est interdite;
- l'absence d'accès direct à la route express pour les riverains;
- l'accès par des giratoires;
- le franchissement sans accès par des passages inférieurs (mini tunnels) ou supérieurs (ponts)

Le CE a trouvé , avec satisfaction, au dossier, pour chacune des 6 communes un plan de désenclavement des parcelles concernées .

Le CE ajoute avec satisfaction que le projet précise que, pour des raisons environnementales et sécuritaires la publicité et les enseignes publicitaires visibles de la route express seront réglementées

Le CE retient que le projet de statut de route express, par son approche globale:

- définit de manière claire et cohérente la localisation des accès,
- présente clairement les itinéraires de substitution pour les véhicules et usagers interdits d'accès,
- comporte 2 chaussées séparées par un terre- plain central,
- prévoit des refuges et une bande d'arrêt d'urgence.

Le CE précise que le projet est conforme aux articles R 412-8, R 417-10, R 421-4 à 7, R 432 et 433 du Code de la Route.

La saisine du Département du Pas-de-Calais et des communes de Avion, Ecurie, Roclincourt, Sainte-Catherine, Thélus et Vimy sur le projet a été faite conformément à la législation.

-Précisant que le statut de route express ne serait attribué qu'après mise en service du dernier tronçon, Vimy-Avion au gabarit 2x2 voies;

-Constatant la conformité du projet au Code de la Route

;

-Soulignant que les catégories de véhicules et d'usagers interdits sur une route express sont clairement inventoriées;

-Ayant trouvé avec satisfaction, pour chacune des 6 communes un plan parcellaire de désenclavement des parcelles riveraines de la RN 17 devenue inaccessible en dehors des ronds-points;

-Appréciant l'indication dans le projet d' une réglementation de la publicité visible depuis la RN.

-Mettant en avant la future homogénéité de l'itinéraire Arras-Lens.

**Le CE émet un AVIS FAVORABLE à l'attribution du statut de route express à la
RN 17, du PR 33+000 (Sainte-Catherine) au PR 44+1082 (Avion).**

Récapitulatif des Avis émis sur les 3 volets de l'enquête publique unique.

A : Mise à 2x2 voies de la RN 17 entre Vimy et Avion: AVIS FAVORABLE.

B : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Avion et Vimy: AVIS FAVORABLE.

**C : Attribution du Statut de route express à la RN 17 du PR 33+000 (Sainte-Catherine)
au PR 44+1082 (Avion) : AVIS FAVORABLE.**

Fait à Coutiches

Le 29/07/15

Le Commissaire Enquêteur

Yves CORDIER

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Yves Cordier', is written over a horizontal line.