



DEPARTEMENT DU PAS- DE- CALAIS

COURQUIN Didier, Commissaire Enquêteur

Enquête Publique Unique

Enquête Publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de mise à 2x2 voies de la liaison RD301/A21 et de la sécurisation de l'échangeur Nord RD301/RD 937 sur le territoire des communes d'Aix-Noulette et Bully-les-Mines.

Enquête parcellaire sur le territoire des communes d'Aix-Noulette et Bully-les-Mines

Attribution du caractère route express à l'intégralité du tracé de la RD301 du PR 0+000 au PR 17+501. Ce classement concerne les communes d'Aix-Noulette, Bully-les-mines, Bouvigny-Boyeffles, Hersin-Coupigny, Barlin, Fresnicourt-le-Dolmen, Maisnil-les-Ruitz, Rebreuve-Ranchicourt, Houdain, Divion et Calonne-Ricouart.

23janvier 2017 au 24 février2017

RAPPORT

DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

PROPOS INTRODUCTIFS

L'enquête publique porte à la fois sur :

- *L'utilité publique des travaux de mise à 2x2 voies de la liaison RD301/A21, entre l'échangeur RD301/RD937 à Aix-Noulette et l'échangeur A21/A26 à Bully les Mines. Le dossier est soumis à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique valant également enquête publique de l'environnement régie par les dispositions des articles L123-1 à L123-16 et R123-1 et suivants du code de l'Environnement et du décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.*
- *L'enquête parcellaire est organisée dans la commune d'Aix-Noulette, conformément aux dispositions des articles L132-1 à L132-4, R131-3 à R131-13 du code de l'expropriation. Cette enquête, au cours de laquelle les intéressés seront appelés à faire valoir leurs droits, doit permettre d'une part de définir exactement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux et d'autre part, de recueillir des renseignements précis sur l'identité des propriétaires.*
- *L'attribution du caractère de route express à la RD301 du PR 0+000 au PR 17+501.*

Le présent document répond aux dispositions relatives à la fois à l'article R123-19 du code de l'environnement concernant le rapport mais aussi aux dispositions de l'article R131-9 du code de l'expropriation pour le procès-verbal de l'opération.

L'article R123-19 du code de l'environnement dispose qu'à la fin de l'enquête publique, le commissaire enquêteur établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Il consigne dans un document séparé ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserve ou défavorables au projet. Ce rapport doit comporter le rappel de l'objet du projet, plan ou programme, la liste des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet, plan ou programme en réponse aux observations du public.

L'article R131-9 du code de l'expropriation concernant l'enquête parcellaire, dispose que le commissaire enquêteur donne son avis sur l'emprise des ouvrages projetés, dans le délai prévu par le même arrêté, et dresse le procès-verbal de l'opération après avoir entendu toutes les personnes susceptibles de l'éclairer.

Les conclusions et avis du Commissaire enquêteur font l'objet de documents distincts.

Ce rapport d'enquête unique est ainsi composé de trois parties :

- ***La présentation et l'analyse du dossier d'enquête unique.***
- ***L'organisation et le déroulement de l'enquête unique.***
- ***L'analyse de la contribution du public, le procès-verbal de synthèse et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage***

Plan de situation.



Textes régissant l'enquête unique.

- *Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment les articles L 1, L 110-1, L 112-1, L 121-1 à L 121-6, L 122-1 à L 122-6, R 121-1, R 112-4 à R 112-6 pour l'enquête d'utilité publique.*
- *Le code de l'environnement (partie législative) et notamment les articles :*
 - *L 122-1 à L 122-3 et R 122-1 à R.122-15 relatifs aux études d'impact ;*
 - *L 123-1 à L 123-16 et R 123-1 à R 123-23 relatifs au champ d'application et à l'objet de l'enquête publique ;*
 - *L 126-1 et R 126-2 relatifs à la déclaration de projet ;*
 - *L 214-1 à L 214-4 relatifs à la protection de l'eau et des zones humides et les décrets n° 93-742 et 93-743 du 29 mars 1993 pris pour leur application ; modifiés par le décret n° 2001-189 du 23 février 2001 et par le décret n° 2001-1257 du 21 décembre 2001;*
 - *L 420-1 et L 420-2 relatifs à la pollution atmosphérique ;*
 - *L 571-9 et L 571-10 relatifs aux bruits des infrastructures de transport terrestre, et les décrets 95-21 et 95-22 du 9 janvier 1995 pris pour leur application.*
- *Le code général des collectivités territoriales et notamment les articles L1311-9 à L1311-12 l'avis du service des domaines.*
- *Le code de la voirie routière et notamment les articles L 131-1 à L 131-4, pour le classement des routes.*
- *Le code rural et de la pêche maritime, et notamment les articles L 123-24 à L 123-26, L 352-1 et R 123-30 et suivants.*
- *Le code du patrimoine et notamment les articles L 521-1 et suivants relatifs à l'archéologie préventive.*
- *Le décret 86-455 du 14 mars 1986 portant suppression des Commissions des opérations immobilières et d'architecture et fixant les modalités de consultation du Service des Domaines et notamment son article 6-1.*
- *Le décret n° 2004-490 du 3 juin 2004 qui fixe les procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive.*
- *La loi n° 2001-1168 du 11 décembre 2001 modifiée par la loi 2011-525 du 17 mai 2011 portant mesures urgentes de réformes à caractère économique et financier (MURCEF) notamment son article 23.*
- *La loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité.*

SOMMAIRE

- **Propos introductifs (page 2)**
- **1- La présentation et l'analyse du dossier d'enquête publique unique. (Page 6)**
 - 1.1- Les procédures : (Page 6)**
 - 1.1.1- La procédure relative à la déclaration d'utilité publique
 - 1.1.2- Compatibilité des documents d'urbanisme sur les communes d'Aix Noulette et Bully -les -Mines.
 - 1.1.3- La procédure relative à l'enquête parcellaire.
 - 1.1.4- La procédure relative à l'attribution du caractère route express de la RD301.
 - 1.2- Les projets présentés par la Direction de la Modernisation du Réseau Routier du Département du Pas-de-Calais (extrait du dossier de présentation) : (Page 13)**
 - 1.2.1- Nature et caractéristiques principales du projet de mise à 2x2 voies de la liaison RD301/A21 et de la sécurisation de l'échangeur Nord RD301/RD 937.
 - 1.2.1.1- L'étude d'impact.
 - 1.2.1.2 - Les coûts du projet.
 - 1.2.2- Volet Parcellaire du projet de mise à 2x2 voies.
 - 1.2.3- Attribution du caractère route express de l'intégralité du tracé de la RD301 du PR 0+000 au PR 17+501.
- **2- L'organisation et le déroulement de l'enquête publique unique. (Page 34)**
 - 2.1- Organisation de l'enquête publique unique : (Page 34)**
 - 2.1.1- Désignation par le Tribunal Administratif.
 - 2.1.2- Arrêté prescrivant les modalités et le déroulement de l'enquête unique.
 - 2.1.3- Composition du dossier soumis à enquête publique.
 - 2.2- Préparation de l'enquête publique unique : (Page 35)**
 - 2.2.1- Avis des personnes publiques associées.
 - 2.2.2- Réunions et échanges avec la DMRR.
 - 2.2.3- Rencontre avec le maire d'Aix Noulette.
 - 2.2.4- Publicité de l'enquête et information du public.
 - 2.2.5- Visite sur les lieux
 - 2.3- Déroulement de l'enquête publique unique : (Page 42)**
 - 2.3.1- Dates, durée et modalités de l'enquête publique unique.
 - 2.3.2- Les permanences.
 - 2.3.3- La contribution citoyenne.
 - 2.3.4- Le déroulement de l'enquête publique unique.
 - 2.3.5- La clôture de l'enquête publique unique.
- **3- L'analyse de la contribution du public, le procès-verbal de synthèse et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage. (Page 57)**
 - 3.1- Synthèse des observations (registres, courriers et participations électroniques).
 - 3.2- Le procès-verbal de synthèse.
 - 3.3- Le mémoire en réponse de la DMRR.
 - 3.4- Bilan de l'enquête unique.
- **Liste des pièces jointes au rapport (annexes) (Page 62)**

1- La présentation et l'analyse du dossier d'enquête unique.

1.1- Les procédures :

1.1.1- La procédure relative à la déclaration d'utilité publique :

La procédure d'expropriation permet à une collectivité territoriale de s'approprier des biens immobiliers privés, afin de réaliser un projet d'aménagement dans un but d'utilité publique. Cette procédure est nécessaire en vertu de l'article 545 du code civil qui prévoit que : "nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité".

De plus, une opération d'expropriation ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

Pour comprendre le fondement de la déclaration d'utilité publique il faut ici rappeler l'article 17 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen du 26 août 1789 : « La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment et sous la condition d'une juste et préalable indemnité ».

N'étant plus seulement destinée à autoriser l'expropriation, la déclaration d'utilité publique garantit la transparence, la légitimité et l'intérêt général à la réalisation d'un projet susceptible d'aboutir à des expropriations.

La déclaration d'utilité publique (DUP) doit intervenir au plus tard un an après la clôture de l'enquête publique et le délai de recours pour contester cette décision est de deux mois.

Pour ce qui concerne ce dossier, la procédure de Déclaration d'Utilité Publique est requise en raison de la réalisation de travaux sur le domaine public nécessitant des acquisitions de foncier privé. Indépendamment des accords amiables qui pourront être passés pour la cession des parcelles concernées par le projet, la procédure judiciaire d'expropriation pourra, le cas échéant, être conduite conformément au code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

Le projet a été défini en concertation avec :

- *Les élus des communes concernées.*
- *La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL).*
- *La Direction Interdépartementale des Routes Nord (DIR Nord).*
- *La Société des Autoroutes de Nord et de l'Est de la France (SANEF).*

La Commission des Politiques des Infrastructures et de la Mobilité du Conseil Général a donné un avis favorable au tracé et aux caractéristiques du projet, lors de sa réunion du 7 décembre 2015.

La Commission Permanente du Conseil Départemental du Pas-de-Calais, lors de sa réunion du 11 juillet 2016, a autorisé le Président du Conseil Départemental à solliciter Madame la Préfète pour l'organisation des enquêtes.

1.1.2- Compatibilité des documents d'urbanisme sur les communes d'Aix-Noulette et Bully-les-Mines :

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec une déclaration d'utilité publique est notamment régie par les articles L.153-54 et R153-13 du code de l'urbanisme.

▪ **Le SCOT de Lens-Liévin et Hénin-Carvin.**

La zone d'étude concerne donc la commune de Bully-les-Mines et celle d'Aix Noulette. Ces communes sont couvertes par le SCOT Lens-Liévin et Hénin-Carvin approuvé par délibération en date du 11 février 2008 par le Comité Syndical du SCOT de Lens-Liévin et Hénin-Carvin.

La thématique des transports et déplacements est un axe fort du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). Les objectifs affichés sont d'améliorer l'accessibilité et la desserte du territoire dans le cadre de l'Aire Métropolitaine et de structurer le territoire en privilégiant les transports collectifs.

Le Document d'Orientations Générales (DOG) qui est le document prescriptif du SCOT va définir les grands principes d'aménagement. Pour une bonne compréhension de la fonctionnalité du réseau, il convient de le décomposer en quatre niveaux :

- *Le réseau primaire, national et régional comprend les autoroutes A1, A26 et A21. Elles assurent les liaisons nationales et régionales. Entre Lille et Arras, l'autoroute A1 est une autoroute urbaine par la densité de ses échangeurs et par le niveau de trafic qu'elle supporte. Ce réseau comprend également la RD 943 (ex RN43), et les RN47, RN17, D58, D937, D919, D301, D40. Ces voies assurent les liaisons intra-agglomération et avec les agglomérations limitrophes.*
- *Le réseau secondaire d'agglomération, peut être perçu comme faisant partie du réseau primaire à l'échelle des villes. Il est formé par les pénétrantes secondaires de l'agglomération et des voies de liaison intercommunales du secteur rural.*
- *Le réseau tertiaire est constitué dans les différents pôles urbains par un réseau dense de voies de dessertes inter-quartiers.*
- *Le réseau interne au quartier desservant les unités d'habitation.*

C'est sur cette hiérarchie que le SCOT prévoit les prescriptions suivantes :

- Adapter les voiries aux formes de demande de trafic.
- Anticiper les reports de circulation liés à l'arrivée du TCSP.
- Améliorer le maillage routier :
 - ✓ Parachever les liaisons intercommunales.
 - ✓ Améliorer le contournement des centres villes.
 - ✓ Réduire les points noirs générateurs de congestion et d'accident.

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle est en charge de la réalisation et la mise en œuvre du Plan de Déplacement Urbain (PDU). Trois actions concernent de près le secteur d'étude :

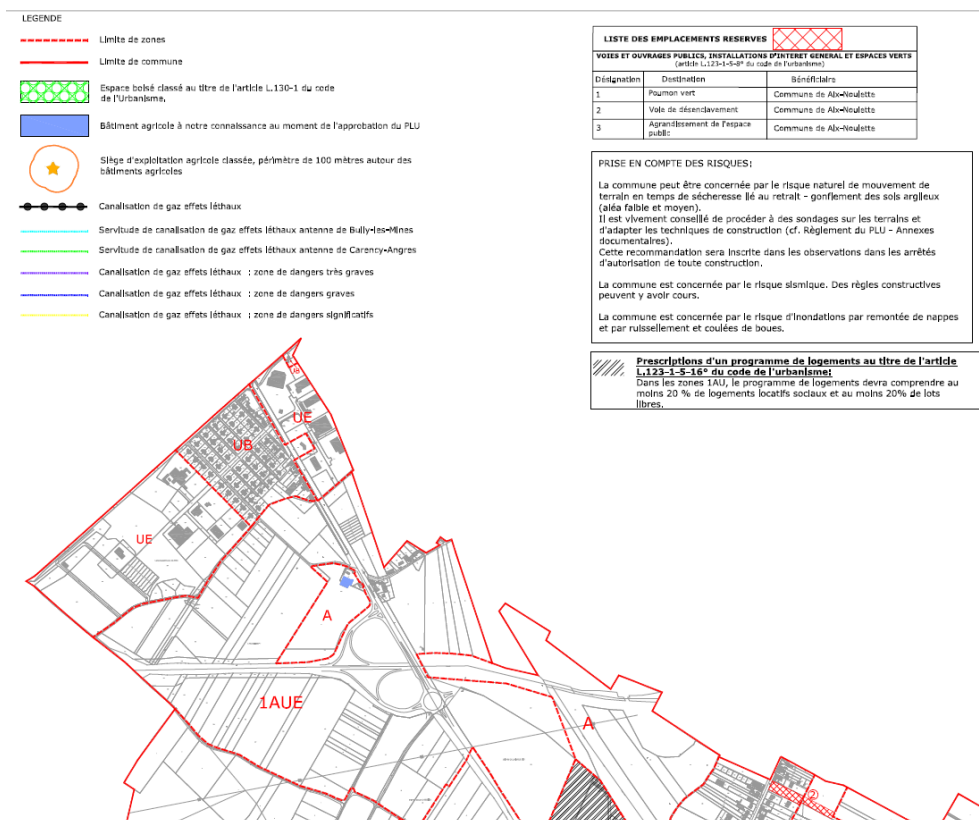
- Le périmètre d'étude est concerné par des zones de congestion en intersection.
- Le projet de doublement de la jonction RD301/A21 est prévu au sein du PDU.
- Des aménagements cyclables sont prévus le long de la RD301 et de la RD937.

▪ **Les documents d'urbanisme communaux :**

L'étude d'impact fait mention que les deux communes concernées par le projet sont couvertes par un document d'urbanisme suivant.

Commune	Document urbanisme	Type de zonage concerné
Bully- les- Mines	P.O.S Approuvé le 15 Juillet 1980 Dernière modification en date du 13 Mars 2014	<p>Zone 30 NA : Zone naturelle non équipée ou insuffisamment équipée qu'il convient de protéger en vue de son urbanisation.</p> <p>Le règlement indique que par anticipation sur l'urbanisation future et dans la mesure ou dans une bande de 200 m de part et d'autre de la voie ferrée Arras-Dunkerque et des autoroutes A21 et A26 telles qu'elles figurent sur le plan de zonage, les constructions à usage d'habitation exposées au bruit des voies de type I sont soumises à des normes d'isolation acoustique, conformément aux dispositions de l'arrêté interministériel du 6 Octobre 1978 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur.</p> <p>Zone 50 ND: Il s'agit d'une zone naturelle protégée afin de préserver une bande verte de protection en bordure des voies rapides.</p> <p>Le règlement de la zone indique en outre que les occupations et utilisations du sol admises sont entre autre: « les exhaussements et affouillements des sols, sous réserve qu'ils soient indispensables pour la réalisation des types d'occupation ou d'utilisation des sols autorisés ».</p>

<p>Aix Noulette</p>	<p>PLU approuvé le 15 Juillet 1980 Révision simplifiée allégée en avril 2013</p>	<p>A : Il s'agit d'une zone protégée à vocation agricole. N'y sont autorisés que les types d'occupation ou d'utilisation du sol liés à l'activité agricole ainsi que les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif. 1AUE : La zone 1AUE est une zone, peu ou non équipée, destinée à une urbanisation future pour l'accueil d'activités économiques et d'équipements d'intérêt collectif. N : Il s'agit d'une zone naturelle protégée, destinée à la prise en compte du milieu naturel et à sa mise en valeur. 1AU : Il s'agit d'une zone destinée à une urbanisation mixte à court ou moyen terme. Peu ou non équipée, et ouverte à l'urbanisation sous la forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement. Elle est essentiellement destinée à l'habitat, aux commerces, services et aux activités peu nuisantes.</p>
---------------------	--	--



Source Zonage PLU d'Aix-Noulette

La zone d'étude est concernée par plusieurs servitudes :

- ATB R301 et RD937 : Axe Terrestre Bruyant.
- PT2 LH : Servitude radioélectrique de protection contre les obstacles.
- PT1 : Protection des centres de réception radioélectrique contre les perturbations électromagnétiques.
- EL7 : Alignements.
- EL11 : Interdiction d'accès grevant les propriétés limitrophes des routes express.
- L4 : Ligne ou canalisation électrique H.T.

✓ **Remarques du commissaire enquêteur :**

S'agissant de la compatibilité avec les documents d'urbanisme :

Le préfet apprécie si le projet est compatible avec les dispositions des documents d'urbanisme (PLU, POS, ...) couvrant les communes où l'opération doit être réalisée. En cas d'incompatibilité, les propositions de modification des dits documents, doivent faire l'objet d'un examen conjoint avant l'enquête publique.

En application des articles L141-44 et L153-54 du code de l'urbanisme, une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un schéma de cohérence territoriale ou d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

Il faut ici noter que dans son Avis d'Urbanisme en date du 12 décembre 2016, faisant suite à la réunion du 14 novembre 2016, la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) précise que « S'agissant de la compatibilité avec les documents d'urbanisme, le dossier n'appelle pas de remarques particulières ».

Néanmoins, le commissaire enquêteur fera une remarque concernant le POS de la commune de Bully-les-Mines au chapitre « contribution citoyenne » du présent dossier.

L'ensemble du dossier était consultable sur le site du conseil Départemental du Pas-de-Calais (<http://www.pasdecalais.fr>).

1.1.3- La procédure relative à l'enquête parcellaire :

L'article R131-14 du code de l'expropriation dispose que lorsque l'expropriant est en mesure avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire peut être faite en même temps que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le but de cette enquête est d'identifier les propriétaires et de leur notifier le dépôt du dossier en mairie.

A l'issue de l'enquête parcellaire, un arrêté de cessibilité est pris par le préfet de département.

L'article R 131-6 du code de l'expropriation dispose que la notification individuelle du dépôt du dossier à la mairie est faite par l'expropriant, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, aux propriétaires figurant sur la liste établie conformément à l'article R. 131-3, lorsque leur domicile est connu d'après les renseignements recueillis par l'expropriant ou à leurs mandataires, gérants, administrateurs ou syndics.

En cas de domicile inconnu, la notification est faite en double copie au maire, qui en fait afficher une, et, le cas échéant, aux locataires et aux preneurs à bail rural.

Les propriétaires, copropriétaires et usufruitiers ou à défaut des propriétaires, les locataires et preneurs à bail rural, auxquels les notifications seront faites, seront tenus de fournir les indications relatives à leurs identités telles qu'elles sont énumérées au 1^{er} alinéa de l'article 5 du décret du 4 janvier 1955 ou, à défaut, de donner tous renseignements en leur possession sur l'identité des propriétaires actuels.

Les copies conformes des lettres de notifications, les accusés de réception des lettres recommandées et les questionnaires remplis par les intéressés seront annexés au dossier renvoyé en Préfecture à l'issue de l'enquête publique.

L'enquête parcellaire est ainsi organisée dans la commune d'Aix Noulette conformément aux dispositions des articles L132-1 à L132-4, R131-3 à R131-13 du code de l'expropriation.

✓ Remarques du commissaire enquêteur :

Il est rappelé dans ce dossier que le Département évite autant que possible le recours à la procédure d'expropriation, privilégiant ainsi la voie des acquisitions amiables.

En ce sens, l'ensemble du dossier pouvait être consulté sur le site du conseil Départemental du Pas-de-Calais (<http://www.pasdecals.fr>).

1.1.4- La procédure relative à l'attribution du caractère route express de la RD301 :

Le code de la voirie routière, qui résulte de la loi n° 89-413 du 29 juin 1989 et du décret n° 89-631 du 4 septembre 1989, définit en son titre V – Chapitre 1^{er} – articles L.151-1 à L.151-5 et R.151-1 à R.151-7, le caractère de route express et précise la manière dont il est conféré.

Ainsi l'article L.151-1 dispose que les routes express sont des routes ou sections de routes appartenant au domaine public de l'Etat, des Départements ou des Communes, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet, et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules.

L'article L.151-2 dispose que le caractère de route express est conféré à une route ou à une section de route, existante ou à créer, par arrêté ministériel lorsque la voie appartient au domaine public de l'Etat et par arrêté Préfectoral dans les autres cas. S'il s'agit d'une route nouvelle, l'arrêté peut emporter déclaration d'utilité publique. Il est alors pris après enquête publique réalisée conformément aux dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et avis des Départements et des Communes dont le territoire est traversé par la route. [...] Les avis mentionnés au premier alinéa doivent être donnés par les assemblées délibérantes dans un délai de deux mois suivant la saisine. L'absence d'avis dans ce délai vaut avis favorable.

L'article L.151-3 dispose que les propriétés riveraines des routes express n'ont pas d'accès direct à celles-ci.

Dès la publication de l'arrêté conférant à une route ou section de route le caractère de route express, aucun accès ne peut être créé ou modifié par les riverains, mais les interdictions applicables aux accès existants ne peuvent entrer en vigueur qu'après le rétablissement de la desserte des parcelles intéressées.

Des servitudes, destinées à éviter les abus de publicité, peuvent être imposées aux propriétés riveraines ou voisines dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

L'article R.151-2 dispose que l'arrêté conférant à une route le caractère de route express fixe la liste des catégories de véhicules ou d'usagers auxquelles tout ou partie de la route express sont en permanence interdits.

La délibération de la Commission Permanente du Conseil Départemental en date du 11 juillet 2016 autorise le lancement de l'enquête relative au classement en « route express » de l'intégralité de la RD301 située entre Aix Noulette (jonction avec l'A21) et Divion (fin de la RD301).

Au terme des procédures d'enquête publique, la déclaration d'utilité publique emportant approbation de l'attribution du caractère de route express sera prononcée par arrêté préfectoral.

En cas de contestation, l'arrêté pourra faire l'objet d'un recours gracieux devant la Préfète du

Pas-de-Calais ou d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Lille dans un délai de deux mois à compter de sa publication par affichage dans les mairies des communes concernées.

✓ **Remarques du commissaire enquêteur :**

L'ensemble du dossier était consultable sur le site du conseil Départemental du Pas-de-Calais (<http://www.pasdecalais.fr>).

Il faut par ailleurs noter que l'autorisation au titre de la Loi sur l'eau (articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement) est retirée du champ du dossier d'enquête publique susmentionné. En effet, au regard des impacts éventuels sur l'environnement et notamment au regard des modalités de gestion des eaux, celle-ci fera l'objet d'une instruction distincte.

1.2- Les projets présentés par la Direction de la Modernisation du Réseau Routier du Département du Pas-de-Calais :

1.2.1- Nature et caractéristiques principales du projet de mise à 2x2 voies de la liaison RD301/A21 et de la sécurisation de l'échangeur Nord RD301/RD 937.

Remarque Préalable : Les textes descriptifs sont issus du dossier de présentation du projet.

○ **CONTEXTE DU PROJET :**

La liaison entre la RD301 à 2x2 voies et l'autoroute A21 à Aix Noulette, axe très important, se fait actuellement par une portion de l'autoroute A21 à 2x1 voie sur environ 1Km.

Cette section constitue un véritable goulet d'étranglement qui provoque des remontées de files importantes aux heures de pointes du matin et du soir (déplacement pendulaire). Ces effets s'expliquent par le débit en heure de pointe du matin dans le sens Bruay vers Lens qui est d'environ 2500 uvp/h, et en heure de pointe le soir dans le sens Lens vers Bruay qui est d'environ 2800 uvp/h. Ces deux débits sont bien au-dessus de la capacité de la voie de circulation dans ces 2 sens à savoir 1800 uvp/h.

Ceci constitue également un point dur en matière de sécurité routière, les queues de bouchon sur l'A21 et la RD301 aux heures de pointes sont des zones potentiellement accidentogènes qu'il convient donc de traiter.

Ainsi, les objectifs d'aménagement sont :

- Améliorer la sécurité routière
- Favoriser la fluidité du trafic
- Assurer la continuité entre la RD301 et l'A21.

Un accord a été trouvé entre l'Etat et le Département du Pas-de-Calais, dans le cadre du contrat de plan Etat/Région, pour que le Département d'une part participe au financement de cette opération, et d'autre part assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet. La procédure de déclassement de cette portion d'A21 concernée, et son reclassement dans la voirie départementale, a été engagée par l'état. Le décret de déclassement a été publié le 15 mars 2016.

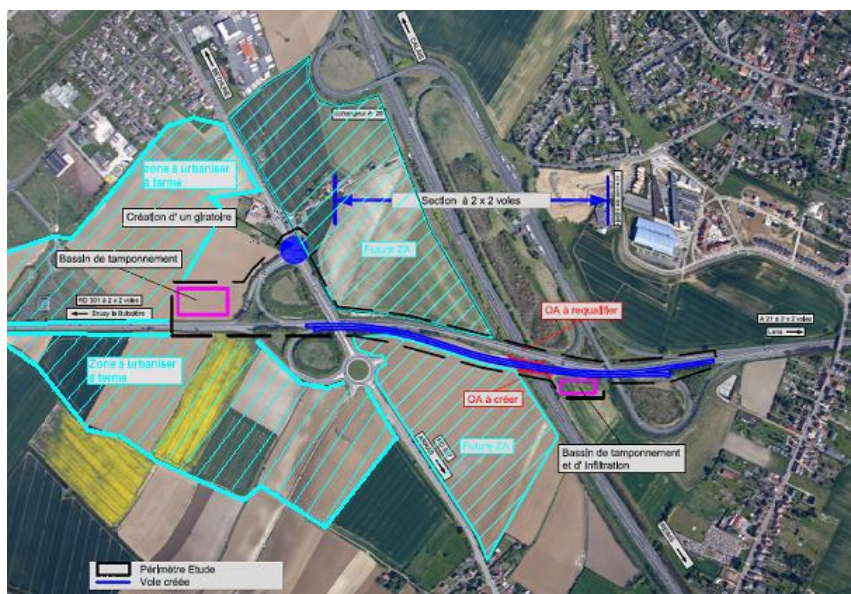
✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

Les objectifs ici sont clairement affichés. Il s'agit bien d'améliorer la sécurité, de favoriser la fluidité du trafic en assurant la continuité entre la RD301 et l'A21.

Ces éléments constituent des points extrêmement positifs du dossier et s'avèrent renforcés par la participation de l'Etat dans le cadre du contrat du plan Etat/Région. Cette participation est estimée dans le dossier à 8,4M.euros. (cf au chapitre 1.2.1.2 - Les coûts du projet).

○ **DESCRIPTION DU PROJET :**

Il s'agit ici du projet routier du doublement sud de la liaison RD301 / Autoroute A21, sur les communes de AIX NOULETTE et BULLY-LES-MINES dans le Département du PAS-DE-CALAIS, depuis la route de BETHUNE (RD937) à la bretelle d'accès à l'autoroute A26 (péage de BULLY-LES-MINES) avec la création d'un terre-plein central et d'un ouvrage neuf sur la RD301 , ce qui permettra d'améliorer la fluidité du trafic et la sécurité sur la section.



Document extrait de l'étude d'impact.

La portion du tracé traversera des parcelles agricoles ainsi que les délaissés fonciers voisinant les emprises actuelles de chaussée.

Les données représentatives de ce tracé sont les suivantes :

- *Le linéaire du tracé est environ 875 mètres.*
- *L'altimétrie est comprise entre +62.0 et 75.5 NGF IGN69.*

- *Point d'origine depuis la limite ouest de la route de Béthune (RD 937)- Franchissement de parcelles agricoles en bordure sud de l'actuelle RD301/Autoroute A21- Franchissement de l'autoroute A26- Franchissement de délaissés fonciers en bordure sud de l'autoroute A21 et de parcelles agricoles- Jonction progressive avec l'actuelle autoroute A21 sur sa limite sud, pour jonction complète au niveau de la bretelle d'accès à l'A21 depuis l'accès du péage SANEF de BULLY-LES-MINES.*

L'ouvrage d'art existant de franchissement de l'A26 (pont-route) sera doublé par la création d'un nouvel ouvrage. La solution retenue est celle à une seule travée constituée d'une structure de type bow-string métallique qui présente un coût inférieur et qui permet de limiter le nombre d'appuis, ce qui facilite les conditions d'exécution vis-à-vis de l'exploitation de l'A26. Au point de vue architectural, cette solution permet de marquer le nœud routier comme un signal et un point de repère dans le paysage, traduisant la dynamique de franchissement (arc, câbles tendus et tablier).



Solution retenue du Bow-string - Photomontage extrait du document de présentation du 10.11.2015.

Les ouvrages existants de la bretelle d'accès au péage de l'A26 et de la RD937 ne seront pas modifiés, leurs gabarits étant déjà aux dimensions du projet.

Le projet prévoit également le maintien des 2 points d'échanges existants sur le tracé, avec la RD937 à l'Ouest et avec l'A26 à l'Est.

Le projet prévoit également la création d'un giratoire à 5 branches au niveau de l'échangeur nord (RD937) afin de sécuriser le carrefour existant et de desservir la future zone d'activités « Les Jardins de l'Artois ».

✓ *Remarque du Commissaire enquêteur :*

Le projet routier du doublement sud de la liaison RD301 / Autoroute A21 concerne une voie existante. Il ne peut donc pas y avoir de proposition sur un autre tracé. Seule la solution retenue « Bow-string » concernant le pont-route peut se discuter sur son impact architectural dans l'environnement.

1.2.1.1 - L'étude d'impact :

Les dispositions du code de l'environnement concernant les études de l'environnement concernant les études d'impact ont été modifiées par la loi 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite Grenelle 2 et le décret 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements. Applicable depuis le 1^{er} juin 2012, cette réforme permet une mise en conformité du droit français avec le droit communautaire. Cette réforme introduit une procédure nouvelle dans le droit français : l'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'un projet. Ainsi, l'étude d'impact est un document décisionnel qui consiste à intégrer les enjeux environnementaux, à faciliter l'information du public et éclairer la décision publique via l'évaluation environnementale d'un projet. Une fois saisie, l'Autorité Environnementale (DREAL), accuse réception du dossier et dispose alors de 2 mois (pour des projets autorisés localement) pour faire connaître son avis au pétitionnaire et à l'autorité décisionnaire. L'absence d'observations émises dans ce délai vaut avis tacite. Il s'agit ici de ce cas de figure.

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

L'étude d'impact semble donc mettre en évidence une très faible sensibilité des milieux environnant le projet. L'absence d'avis de l'Autorité environnementale n'en demeure pas moins regrettable. Un tel avis aurait pu favoriser la compréhension du public s'agissant des impacts du projet.

- ANALYSE PAR THEME DES IMPACTS DU PROJET (résumé non technique):

1- Le milieu physique.

▪ Topographie.

La topographie naturelle du site correspond à un plateau dont l'altitude moyenne est de 75m IGN. Cependant, l'aménagement des infrastructures routières a eu un impact important sur la topographie du site. En effet la RD937 et la section de route à doubler A21 sont en remblai pour permettre de franchir respectivement la RD301 et A26.

Les effets du projet :

- Sur le tronçon Ouest du projet de tracé routier, la partie supérieure des terrassements sera atteinte au maximum à 6.30m de hauteur + 1.0m de terrassement supplémentaire pour le corps de chaussée. La réalisation des terrassements ne devrait pas présenter de difficultés particulières.
- Sur le tronçon Est du projet de tracé routier, l'édification d'un remblai se fera jusqu'à 3.90m de hauteur maximale. Une vérification de la stabilité des déblais/remblais devra être réalisée en fonction de la nature et des caractéristiques des matériaux le constituant et en fonction des pentes de talus réellement retenues.
- Concernant le nouvel ouvrage d'art de type Bow-string métallique, il faut noter que

les culées sont implantées en tête des talus existants et qu'il n'est pas attendu de terrassements importants au regard de la hauteur de remblais à mettre en œuvre aux abords de l'ouvrage (environ 2m).

- Les aires techniques destinées au stockage des engins et matériaux seront étanches. A la fin des travaux, ces terrains seront remis en état avec une prise en charge des matériaux d'étanchéification.

Il s'agit donc de mesures d'accompagnement du projet. Aucune mesure compensatoire n'est prévue.

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

Il est important de souligner, tel qu'il est précisé page 7/45 des annexes, que les communes d'Aix Noulette et Bully-les-Mines sont reconnues pour être le siège de cavités souterraines liées à l'exploitation de la craie et à des ouvrages militaires (sapes de guerre, réseaux...). En effet, ces communes se trouvaient sur la ligne de front de la 1^{ère} Guerre Mondiale.

Les sondages ponctuels réalisés sur le secteur d'étude n'ont pas permis de mettre en évidence les conséquences d'une telle localisation. Il y aura donc lieu de prendre en considération la présence de tels ouvrages voire même vestiges, lors de la phase des travaux (mise en sécurité des interventions), et le cas échéant d'en informer les autorités compétentes.

▪ Géologie.

Une étude géotechnique a été réalisée en janvier 2016 par Ginger CEBTP. Le maître d'ouvrage s'est assuré des qualités mécaniques des sols ainsi que de leur réelle aptitude par des sondages et analyses adéquats.

L'étude géotechnique a été menée dans le cadre de l'avant-projet. Conformément à la norme NF P94-500 de novembre 2013, une étude de projet serait à envisager pour permettre l'optimisation du projet avec, notamment, la prise en compte des interactions sol/structure (descentes de charge à finaliser).

Les effets du projet :

Les mesures préconisées par l'étude géotechnique figurent en annexe du même document.

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

Ce document susvisé, mis à la disposition du public est assez complexe sur cette thématique. Afin de faciliter la compréhension du public, cette partie très technique aurait pu être explicitée.

▪ Hydrogéologie- Hydrographie- Hydrologie.

L'analyse du contexte environnemental permet de conclure à l'absence de contraintes fortes sur la zone d'étude. En effet, la zone d'étude n'est concernée par aucun milieu naturel à préserver, aucun risque d'inondation, aucune sensibilité particulière des eaux souterraines.

Seule la présence d'un bassin versant amont et du Surgeon sont des éléments à prendre en compte dans l'élaboration du projet. De plus, cette analyse a permis d'identifier que la zone

d'étude est propice à l'infiltration des eaux pluviales.

Il faut également noter que :

- *Le projet ne modifie pas le régime hydraulique du bassin versant naturel déjà impacté par les actuelles RD301 et A21.*
- *Le principe d'assainissement des chaussées existantes ne sera pas modifié.*
- *Le projet ne modifie pas le fonctionnement hydraulique de l'A26.*

Les effets du projet :

- *Les principes d'assainissement intègrent la gestion des eaux pluviales et la gestion des pollutions.*
- *Concernant le Bassin versant Ouest, le rejet se fera vers le milieu superficiel. Aucun impact n'est attendu puisque les principes d'assainissement sont conservés et les conditions de rejet à l'exutoire sont inchangées. Un bassin complémentaire de 600m³ sera cependant nécessaire pour stocker l'intégralité du volume de tamponnement sur la base de la future surface.*
- *Concernant le bassin versant Est, le rejet se fera vers les eaux souterraines. L'infiltration conformément au SDAGE est possible au vu de l'absence de captage d'alimentation à l'aval immédiat ou de périmètre de protection. La création d'un bassin de tamponnement et/ou de gestion des pollutions sera étudiée dans le cadre du projet.*
- *Concernant la zone de transition, la reprise dans un bassin sera étudiée.*

Seules des mesures d'accompagnement du projet sont prises pour la gestion des pollutions.

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

Souhaitant avoir plus d'informations sur les mesures d'accompagnement prises pour la gestion des pollutions, ce thème sera repris dans le PV de synthèse adressé au maître d'ouvrage.

- *Le climat et la qualité de l'air.*
 - *Le projet n'a pas pour conséquence d'augmenter significativement le trafic qui est actuellement estimé à 3600 uvp/h.*
 - *L'augmentation de trafic sera l'évolution de croissance annuelle de 1,5% pour les VL et 0,5% pour les PL.*
 - *Il faut également noter l'absence de bâti sur 200m de part et d'autre de la jonction RD301/A21.*
 - *Les effets du projet :*
 - *Il n'y a pas d'effet attendu sur le climat local car le projet ne constituera pas un obstacle à l'écoulement des masses d'air.*
 - *Durant le chantier, les émissions de poussière pourront être réduites par l'humidification du sol.*
 - *Les plantations d'accompagnement de la route joueront un rôle de filtre pour l'environnement concernant notamment des poussières et particules.*

Il s'agit de mesures d'accompagnement du projet. Un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau sera réalisé. Aucune mesure compensatoire n'est prévue.

2- Le milieu naturel et le paysage.

▪ Le milieu naturel.

- Le site n'est concerné par aucune mesure de gestion ou de protection du milieu naturel : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique- Faunistique et Floristique (ZNIEFF), Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO), site NATURA 2000, ou toute autre protection au titre de la loi de 1976 relative à la protection de la nature.
- Les terrains retenus pour l'opération sont des terrains essentiellement agricoles (culture, friches arbustives) ainsi que des délaissés fonciers avoisinant les actuelles emprises de chaussées.
- Le site ne recèle pas d'espèces floristiques d'intérêt patrimonial.
- Aucune zone humide n'est impactée.
- Le projet n'impacte pas le milieu aquatique car il conserve les principes d'assainissement et ne modifie pas les conditions de rejet.
- Le projet n'est concerné par aucun zonage d'inventaire ou de protection du patrimoine naturel et aucun élément de la trame verte et bleue régionale n'est situé sur l'emprise du projet.
- La zone du projet se compose de nombreuses zones artificialisées présentant peu d'intérêt écologique.
- Le projet s'accompagne de principes d'aménagements paysagers guidés par l'objectif de maintien et de valorisation écologique de l'existant.
- Une attention particulière sera apportée à l'usage des engrais et pesticides. Une campagne de sensibilisation à la gestion des espaces verts sera mise en place afin de sensibiliser le service d'entretien à ces problématiques. Une politique zéro-phyto sera également envisagée.
- Le projet ne crée pas de coupure sur les connexions biologiques puisqu'il s'agit d'une mise à 2x2 voies.

Les effets du projet :

- Une étude hydraulique est réalisée et permettra la mise en place d'un système d'assainissement performant permettant de préserver la qualité du milieu aquatique du bassin versant Ouest et donc l'ensemble des éléments écologiques qui y sont attachés ainsi que les eaux souterraines.
- Il faut aussi noter que tous travaux de défrichement des espaces boisés le long de la RD301 auront lieu en dehors des périodes de reproduction et de nidification de l'avifaune (avril à août).

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

Il faut ici noter une très faible sensibilité des milieux naturels et la volonté d'une bonne gestion des impacts du projet sur ces milieux, ce qui représente un élément positif du dossier.

▪ Le paysage.

Le bassin minier Nord-Pas de Calais a été inscrit sur la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO en tant que « Paysage Culturel Evolutif Vivant ». La partie ouest (extrémité et notamment le giratoire sur la RD937) du projet est une zone tampon dite de cohérence paysagère.

Le projet s'inscrit donc dans le même principe d'aménagement de composition des paysages que l'existant.

L'intégration du projet dans le grand paysage se fait par une transition en douceur de la végétation par rapport à la topologie. Elle permet à la fois d'accompagner les automobilistes, de canaliser le regard et également de conserver des ouvertures visuelles sur le paysage.

Les effets du projet :

- *La mise à 2x2 voies de la liaison RD301/A21 au niveau de l'échangeur A26 émet peu d'impacts sur le paysage et sur l'environnement puisque le nouvel ouvrage d'art et la nouvelle chaussée suivent l'existant.*
- *Les impacts prévisibles sur les perceptions du paysage sont différents selon le paysage traversé :*
 - Lorsque la route est en déblai, les perceptions sont fermées et guidées par un couloir végétal.*
 - Lorsque la route est en remblai, les perceptions s'ouvrent sous forme de fenêtres visuelles sur le paysage.*
- *Le délaissé entre la voie existante et la voie nouvelle sera traité par un aménagement paysager.*
- *Les visibilitées sur la nouvelle voie seront conservées en direction du bassin minier et des belvédères Artésiens.*
- *Les talus existants à l'approche de la RD937 seront profilés et plantés d'arbustes en bas de talus et de bandes boisées au sommet.*
- *Le bassin de tamponnement prévu entre l'A26 et son échangeur sera en contrebas par rapport à la nouvelle voie. Le talus sera planté afin de les intégrer en remblais au sein du paysage traversé.*
- *Un giratoire sera réalisé au niveau de la RD937, sur la sortie provenant de Lens. Il sera marqué par un aménagement végétal de type bosquet permettant de créer un élément de repère visuel sans bloquer les visibilitées.*
- *Les plantations réalisées sur le secteur d'étude seront de type local, afin de mieux s'intégrer dans le paysage.*

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

Le projet est en cohérence paysagère avec les principes d'aménagements déjà existants, ce qui représente un nouvel élément positif du dossier.

3- Le milieu humain.

▪ La Démographie et le parc immobilier.

Globalement, il n'y a pas d'effets significatifs attendus sur la démographie et le parc immobilier des communes de la zone d'étude.

La période des travaux peut être à l'origine de désagréments pour les populations résidant à

proximité du chantier. Elle ne peut avoir d'effet quantitatif sur la population ou le parc de logements.

Les effets du projet :

Il n'y a pas de mesures compensatoires à prévoir.

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

La démographie et le parc immobilier ne seront vraisemblablement pas impactés. Ce qui représente un point positif du dossier.

▪ Le patrimoine culturel.

Aucun Monument Historique Inscrit ou Classé n'est recensé à proximité du projet.

Un diagnostic archéologique a été réalisé sur les terrains propriétés de la CALL.

Aucun site archéologique n'a été recensé.

Les effets du projet :

- Le maître d'ouvrage devra respecter les prescriptions établies si un diagnostic s'avérait nécessaire sur les terrains n'appartenant pas à la CALL.

Aucune mesure compensatoire n'est à prévoir.

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

J'ai évoqué au chapitre susvisé « topographie » que les communes d'Aix Noulette et Bully-les-Mines sont reconnues pour être le siège de cavités souterraines liées à l'exploitation de la craie et à des ouvrages militaires (sapes de guerre, réseaux...). Ces communes se trouvent sur la ligne de front de la 1^{ère} Guerre Mondiale. Il y aura donc lieu de prendre en considération la probabilité d'engager des travaux sur des lieux comportant des vestiges historiques.

▪ Les activités et l'économie.

Le projet va favoriser l'activité des entreprises de travaux publics et de bâtiments pendant la phase travaux. Cet effet temporaire favorisera l'économie locale en permettant la création ou la sauvegarde d'emplois dans les entreprises concernées.

Le secteur du projet est classé en zone AUE et A au PLU d'Aix Noulette(2003).

Les effets du projet :

Le principal effet du projet est la suppression de surfaces aujourd'hui destinées à l'activité agricole afin de permettre son installation mais le projet se fait essentiellement sur des délaissés.

Les acquisitions de terrains donneront lieu à indemnisations.

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

L'effet sur l'activité des entreprises concernées est un point positif du dossier.

Cependant la suppression de surfaces agricoles ici cultivées, pourra être considérée comme un point négatif du dossier comme le soulignera la contribution citoyenne de Monsieur Charles BAILLEUL, exploitant agricole (contribution reportée en partie 2.3.3).

Il faut aussi noter que le projet favorisera l'accès à la future zone d'activité « Les jardins d'Artois » ce qui représente un point positif du dossier.

▪ **La santé.**

- *L'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie n°96-1236 du 30 décembre 1996, permet une prise en considération des effets sur la santé des projets d'aménagement.*
- *Malgré l'augmentation attendue en termes de trafic sur les années à venir, celle-ci se fera conjointement au renouvellement du parc automobile avec des véhicules moins polluants. Excepté le CO2, tous les polluants devraient se stabiliser ou décroître.*
- *Le projet s'accompagne d'un système d'assainissement conforme aux exigences réglementaires et prévu par l'étude hydraulique réalisée en parallèle de cette étude d'impact.*
- *Le projet de mise à 2x2 voies de la liaison RD301/A21 ne constitue pas, au point de vue acoustique, une transformation significative d'infrastructure.*

Les effets du projet :

L'analyse des effets du projet sur la santé est directement liée aux phénomènes de pollutions et de nuisances sur les différentes composantes de l'environnement : le bruit, l'eau, l'air, le sol, le climat...

Il faut ici noter que la réalisation du projet aura pour conséquence une meilleure fluidité du trafic. Cette amélioration permettra d'éviter les ralentissements, sources de pollution importante.

Cependant les effets sur la santé sont difficilement quantifiables, mais les impacts potentiels semblent limités.

Aucune protection n'est donc réglementairement à mettre en œuvre par le maître d'ouvrage.

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

Je tiens particulièrement à rappeler la charte de l'environnement et la loi du 1^{er} mars 2005, qui par valeur constitutionnelle, placent la sauvegarde de l'environnement au même niveau que les droits de l'homme et du citoyen.

- *Elle confère donc des droits :*

Article 1 « Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé ».

- *Mais aussi des devoirs :*

Article 2 « Toute personne a le devoir de prendre part à la prévention et à l'amélioration de

l'environnement ».

En l'espèce, il semble après étude du dossier, que le projet de mise à 2x2 voies de la liaison RD301/A21, ne constituera pas un effet localement aggravant sur la santé. Je considère donc que cet impact constitue un point neutre du dossier. Il est important de noter le questionnement, quant à cette notion, à l'image de la contribution électronique de Monsieur Christophe PODEVIN (élément reporté en 2.3.3).

4- Le milieu urbain.

▪ Le réseau routier, les trafics, la sécurité.

L'analyse des déplacements et des trafics sur le secteur d'étude montre les disfonctionnements actuels sur la jonction A21/RD301.

La création d'une jonction à 2x2 voies entre l'A21 et la RD301 entre les échangeurs de Bully-les-Mines (A26) et l'échangeur d'Aix Noulette, Sains en Gohelle améliorera les conditions de circulation sur la section courante. La capacité maximale de la 2x2 voies à +20 ans ne sera pas atteinte. L'entrecroisement à la mise en service et à l'horizon + 20 ans ne posera pas de difficulté.

De plus les bretelles de l'échangeur A26 ne nécessitent pas de passer à 2 voies. La gare de péage supportera un trafic de 2437 uvp/h à l'HPM (8h-9h) et 2410 uvp/h à l'HPS (17h-18h).

Le projet aura les impacts suivants sur le domaine public autoroutier concédé (DPAC) :

- *Raccordement sur la bretelle A26- Bruay.*
- *Raccordement sur la bretelle Bruay- A26.*
- *Culées et perrés de l'Ouvrage d'Art.*

Les effets du projet :

Le projet n'engendrera pas d'obstacles à la visibilité.

S'agissant de l'état du trafic, les modifications apportées ne devraient pas générer de trafic supplémentaire hormis celle d'une augmentation annuelle liée de façon générale à l'évolution normale constatée sur l'ensemble du territoire.

L'un des objectifs demeure la sécurité des usagers.

Le projet aura donc une incidence positive sur la fluidité de la circulation et la sécurité des voiries.

Aucune mesure n'est donc à prévoir.

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

Un point important est relevé par le commissaire enquêteur à savoir que : « Le projet ne va pas générer de trafic supplémentaire, son objectif est la sécurité des usagers ».

C'est un point très positif du dossier.

▪ Les autres modes de transport.

Le périmètre d'étude n'est concerné par aucun cheminement ou itinéraire de randonnée. Le projet (mise à 2x2 voies de la RD301 en prolongement de l'A21) ne peut prévoir directement l'intégration des modes doux. Cependant, le projet intègre l'aménagement carrefour nord échangeur RD937. Ces aménagements sont estimés à 1 000 000 euros.

Les effets du projet :

Aucune mesure n'est donc à prévoir.

▪ Le contexte réglementaire.

Le projet est en cohérence avec les dispositions réglementaires régissant le droit des sols. Les servitudes et obligations diverses devront être respectées.

Les effets du projet :

Aucune mesure n'est donc à prévoir.

▪ Les réseaux.

Il s'agit ici des réseaux techniques (type ligne aérienne et fibre optique). Toutes les mesures seront prises pour rétablir les réseaux interceptés par le projet dans les fonctions qu'ils assuraient avant l'installation de celui-ci. La définition exacte des mesures à prendre pour rétablir les réseaux touchés sera effectuée en relation avec les différents concessionnaires des réseaux lors d'études ultérieures.

L'enquête réseaux réalisée indique la présence de :

- Ligne aérienne RTE.
- La fibre optique SANEF implantée en BAU de l'A26.

Aucun de ces réseaux n'est impacté par le projet.

Les effets du projet :

Aucune mesure n'est donc à prévoir.

Il s'agit de mesures intégrées dans la conception du projet.

▪ La sécurité.

Le projet ne va pas générer de trafic supplémentaire, son objectif principal est la sécurité des usagers et il n'a pas vocation à engendrer un effet d'appel.

La création d'une jonction à 2x2 voies entre l'A21 et la RD 301 entre les échangeurs de Bully-les-Mines (A26) et l'échangeur d'Aix Noulette - Sains en Gohelle améliorera largement les conditions de circulation sur la section courante. La capacité maximale de la 2x2 voies à + 20 ans ne sera pas atteinte. L'entrecroisement à la mise en service à l'horizon +20 ans ne posera pas de difficulté. De plus les bretelles de l'échangeur A26 ne nécessitent pas de passer à 2 voies. La gare de péage supportera un trafic de 2437 uvp/h entre 8h et 9h et 2410 uvp/h entre 17h et 18h.

Les effets du projet :

Le périmètre d'étude n'est concerné par aucun cheminement ou itinéraire de randonnée.

Le projet de mise à 2x2 voies de la RD301 en prolongement de l'A21 ne peut prévoir

directement l'intégration des modes doux.

Aucune mesure n'est donc à prévoir.

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

Le SCOT de Lens-Liévin et Henin-Carvin prévoit dans ses prescriptions, d'adapter les voiries aux formes de trafic et de réduire les points noirs générateurs de congestions et d'accidents. Les objectifs du projet sont donc clairement affichés puisqu'il s'agit bien d'améliorer la sécurité.

5- Les différents documents d'urbanisme.

La commune d'Aix Noulette est couverte par un ScoT approuvé. La thématique des transports et déplacements est un axe fort du PADD avec des objectifs affichés comme l'amélioration de l'accessibilité et la desserte du territoire.

Le projet n'est pas concerné par le PPRi de la commune.

Les terrains nécessaires à l'opération sont classés :

- *Pour partie en zone 1 AUE au PLU (Plan Local d'Urbanisme) d'Aix Noulette. Cette zone est destinée à l'urbanisation pour l'accueil d'activités économiques et d'intérêts collectifs.*
- *Pour partie en zone A, zone agricole qui concerne une partie du giratoire sur la RD937.*
- *Le PADD classe l'extrémité Ouest (autour de la jonction avec la RD937) en zone de développement des activités économiques. Le projet de doublement de l'autoroute est prévu dans le PADD.*

Les effets du projet :

Le projet est en cohérence avec les dispositions réglementaires régissant le droit des sols.

Les servitudes et obligations diverses devront être respectées.

Aucune mesure n'est à prévoir.

- *Une étude est en cours pour un projet de zone commerciale comprenant 900 places de stationnement, 15 000m² de surface commerciale et 5 000m² d'hypermarché.*
- *Le CALL a un projet de réalisation d'une aire de covoiturage à proximité de l'échangeur ainsi que l'implantation d'une zone d'activité.*
Une étude a été réalisée par le Département du Pas de Calais afin d'identifier les débits du trafic induits par les projets d'aménagements et ainsi éviter les seuils de saturation.

✓ **Remarques du Commissaire enquêteur :**

L'étude d'impact établie définitivement en juillet 2016 par le bureau d'études VERDI et figurant au dossier d'enquête est un document fort complet de 343 pages qui permet au public d'appréhender facilement le projet, ses principales caractéristiques, ses objectifs et ses enjeux.

En conclusion, cette étude d'impact montre de manière significative que le projet ne nécessite pas de mesures compensatoires particulières et que son impact sur le milieu physique, humain et naturel sera proportionnel au regard des ouvrages déjà existants.

Concernant l'ouvrage d'art et la solution retenue du Bow-string, la pertinence de ce choix est apprécié dans le déroulement 2.2.1 « Avis des Personnes Publiques Associées ».

L'autorité environnementale (DREAL) ne s'est pas exprimée sur ces différents thèmes. Cet avis souvent éclairé aurait permis au public de mieux appréhender les différents enjeux du projet.

1.2.1.2- Les coûts du projet :

Suivant les indications données dans le dossier, le coût du projet est, à ce stade des études, de 13 750 000 euros TTC (valeur novembre 2015).

Le tableau ci-dessous extrait du dossier d'enquête publique, pièce A2 « Estimation sommaire des dépenses », indique la répartition par poste et rubriques des montants estimés de l'opération.

DOSSIER DE PRISE EN CONSIDERATION	
OPERATION : RD 301/A21 Mise à 2x2 voies	
SECTION :	date : 25/04/2015
POSTE ET RUBRIQUES	MONTANT
I ETUDES	350 000
II ACQUISITIONS FONCIERES	100 000
III TRAVAUX	
1 Dégagement des emprises	900 000
2 Terrassement, couche de forme	1 400 000
3 Assainissement	800 000
4 Ouvrages d'art neuf	6 200 000
5 Requalification ouvrage existant	250 000
5 Chaussées	3 000 000
6 Equipements d'exploitation et de sécurité	300 000
7 Eclairage public	150 000
8 Aménagement paysager	100 000
9 Implantation + Bornage + Labo chantier	200 000
TOTAL TRAVAUX	13 300 000
TOTAL DES POSTES I, II, III	13 750 000

MONTANT DE LA DEPENSE (marges comprises) 13 750 000

Le projet est inscrit au CPER 2015-2020. L'Etat participe financièrement à cette opération à hauteur de 70% sur une base de 12M.euros (soit 8,4M.euros) et le Département du Pas-de-Calais à hauteur des 30% restants et du financement complémentaire (soit 5,45M.euros).

Selon les dispositions de la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie, les études d'impact pour les infrastructures de transports terrestres doivent comporter une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances ainsi que les avantages induits pour les collectivités ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet.

Ainsi l'Instruction Cadre de 2004, mise à jour en 2005, relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport, détermine plusieurs valeurs monétaires.

En 2007, la version provisoire de l'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains met également à jour les indicateurs.

Ces documents servent de base à l'horizon 2035 aux résultats suivants :

- *Concernant la sécurité des déplacements, le projet de nouvelles infrastructures autoroutières entraînera globalement au minimum un gain pour la collectivité de l'ordre de 380 800 euros/an.*
- *Concernant l'évaluation du gain de temps réalisé par les usagers, grâce à l'aménagement de la RD301 en 2x2 voies, l'estimation du gain est de 4 775 338 euros/an.*
- *Concernant les polluants atmosphériques et l'effet de serre, il n'y aura pas de gain. Ceci s'explique par le fait que les aménagements prévus sur la RD301, n'engendreront pas de modification sur les polluants atmosphériques car la vitesse et les trafics attendus seront identiques.*

Remarques du Commissaire enquêteur :

L'étude des coûts du projet a fait l'objet d'un questionnement du commissaire enquêteur dans le procès-verbal de synthèse adressé au maître d'ouvrage. Cet élément sera repris dans l'analyse du mémoire en réponse.

1.2.2- Volet Parcellaire du projet de mise à 2x2 voies.

Le dossier mis à enquête publique comprend :

- *Une notice explicative succincte de la procédure,*
- *Un état parcellaire présentant l'ensemble des emprises à acquérir sur la commune et le nom du /des propriétaires.*

Ces tableaux reprennent :

- *Les indications cadastrales.*
- *Les identités des propriétaires.*
- *Les dates et modes d'acquisitions.*
- *Les emprises des surfaces à acquérir.*

- Les reliquats restants aux propriétaires.
- Un plan figuratif éch.1/1000 représenté ci-dessous des parcelles concernées,
- Deux plans parcellaires éch.1/500.

L'état initial est ainsi présenté :

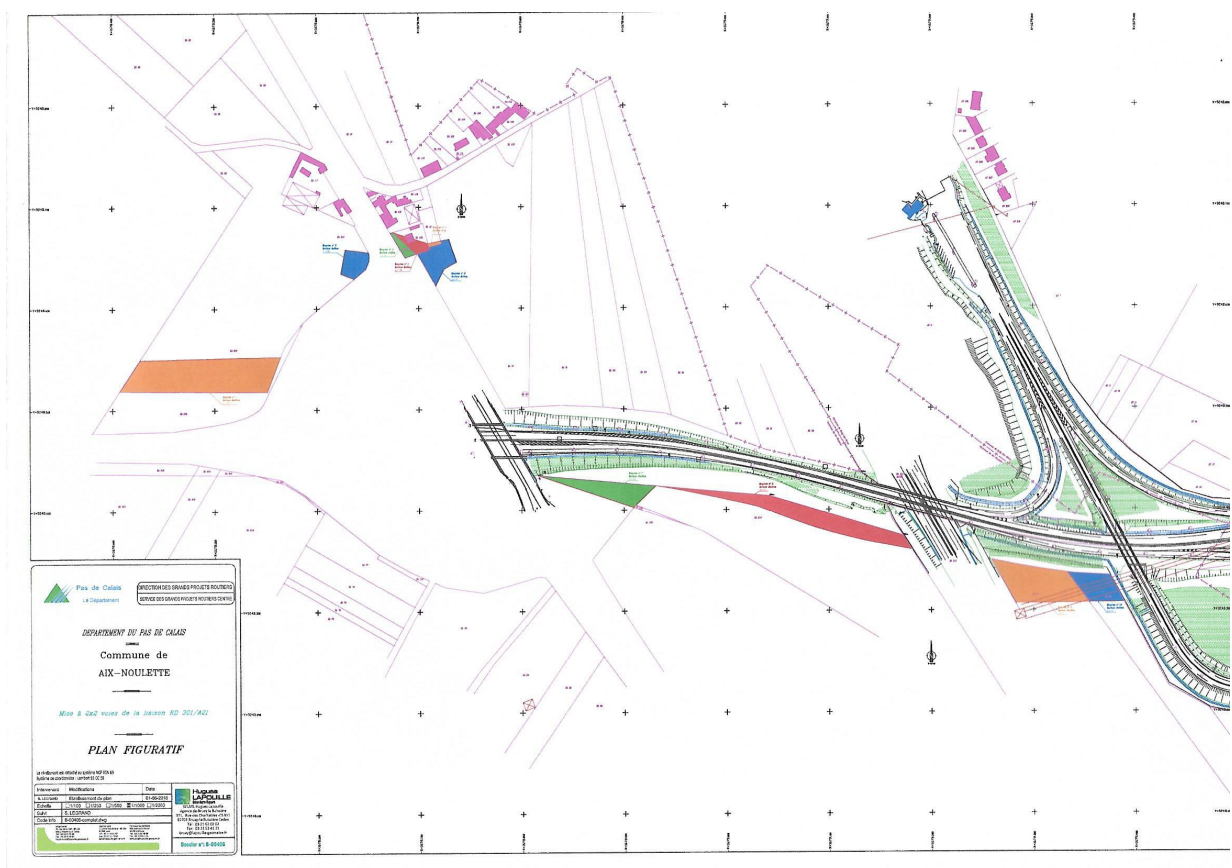
La surface d'emprise du projet est de 14 234 m². Les terrains concernés sont aujourd'hui cultivés.

La Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin est propriétaire des parcelles lieu-dit « Entre deux moulins » ZA16, ZA18, ZA19, ZA193 et ZA194 emprise n°4. Les exploitations agricoles concernées cultivent ces terrains à titre précaire et révocable.

Les parcelles ZA240 parc 1 et 2, ZA26 et ZA27 également agricoles impactent deux exploitations pour une surface de 8 500m².

Ainsi, ces documents font état de 9 parcelles à acquérir concernant 5 propriétaires qui sont de ce fait informés par courrier du démarrage des négociations par le Bureau Foncier et Valorisation du Département du Pas-de-Calais.

Commune d'Aix-Noulette



Plan figuratif des parcelles cadastrales concernées

✓ **Remarques du commissaire enquêteur :**

La spécificité de ce dossier est qu'aucune démarche d'acquisition à l'amiable n'a été initiée avant la sollicitation de la DUP.

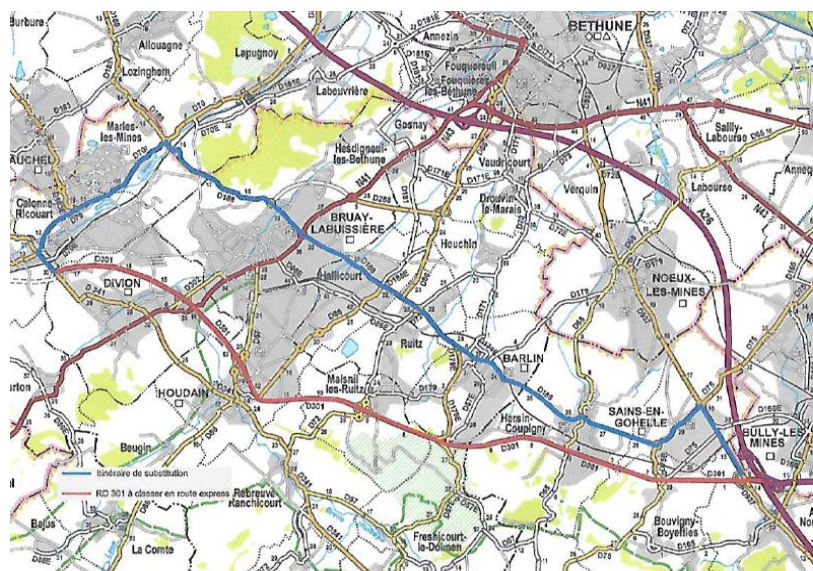
Le commissaire enquêteur tient ici à souligner que dans un courrier en date du 23 décembre 2016, La Direction de la Modernisation du Réseau Routier en réponse aux remarques de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer en date du 12 décembre 2016, précise [Le Département rappelle que d'un point de vue réglementaire et jurisprudentiel, rien ne s'oppose à la mise en œuvre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique sans avoir mené au préalable des négociations amiables] et que [La sollicitation de la DUP ne fera pas obstacle à la mise en œuvre d'une négociation amiable préalable]...

Le commissaire enquêteur s'est questionné quant à la pertinence de reprendre ce point dans le PV de synthèse. En effet, si les textes réglementaires et leur interprétation permettent la mise en œuvre de la procédure de la DUP sans négociations amiables préalables, il n'en demeure pas moins regrettable de ne pas avoir associé plus étroitement les propriétaires eux-mêmes citoyens et usagers.

Dans une démarche d'association étroite des citoyens et usagers à la décision publique, les propriétaires auraient pu bénéficier d'une négociation amiable préalable peut-être mieux acceptée et envisagée dans un cadre temporel plus serein.

Cette question n'a pas fait l'objet d'un point du PV de synthèse puisque la réponse est apportée par le Département à la DDTM (voir l'avis des PPA).

1.2.3- Attribution du caractère route express de l'intégralité du tracé de la RD301 du PR 0+000 au PR 17+501.



Plan classement route express

La RD301 est une section de 17,56 Kilomètres reliant Aix Noulette à Divion.

Au vu des aménagements déjà réalisés et prévus, il est apparu nécessaire, afin d'assurer une bonne homogénéité sur l'ensemble de l'itinéraire, de prévoir une enquête concernant l'intégralité de la RD301, entre le PR 0+000, situé à Aix Noulette (fin de l'A21) et le PR 17+501, situé à Calonne- Ricouart (fin de la RD301) au carrefour avec la RD341, hormis le giratoire RD301/rue Bonduelle à Houdain.

L'itinéraire RD301 à classer en route express concerne les communes de Aix Noulette, Bully-les-Mines, Bouvigny Boyeffes, Hersin Coupigny, Barlin, Fresnicourt le Dolmen, Maisnil les Ruitz, Rebreuve Ranchicourt, Houdain, Divion et Calonne Ricouart.

L'aménagement du tracé de la RD301 se divise en deux tronçons :

- Le premier, entre Divion et Houdain, est un tronçon à 2x1 voie.
- Le deuxième tronçon, se situe entre Houdain et Aix Noulette, il a été progressivement aménagé en 2x2 voies.

Les accès sont limités aux points d'échanges déjà existants.

- Les bretelles des échangeurs situées sur l'itinéraire RD301 sont à classer en route express, les giratoires situés au bout de ces bretelles seront exclus du classement route express.
- Le giratoire d'Houdain et le giratoire de Divion présents sur l'itinéraire ne seront pas classés en route express.

Ce qu'il faut attendre du statut de route express concerne l'accessibilité de la route, les règles de circulation et la publicité réglementée.

▪ **Accessibilité de la route.**

- L'accès direct sera interdit et aucun accès ne pourra être créé par les riverains. Concernant le désenclavement de parcelles, il est noté que globalement, toutes les parcelles riveraines de la RD 301 disposent d'un autre accès. Ainsi l'opération RD301/A21, qui achèvera le projet global de mise à 2x2 voies de la RD301 entre Aix Noulette et Houdain, ne prévoit pas de création et de suppression de points d'accès.
- La route express ne sera accessible qu'en des points aménagés à cet effet :
 - Soit par des échangeurs : la voirie secondaire se trouve dénivelée par passage supérieur ou inférieur. Des voies d'accélération et de décélération permettent l'accès et la sortie de la RD301 en toute sécurité.
 - Soit par des carrefours giratoires permettant aussi l'accès à la RD301.

Les échanges de la RD 301 existants, ou à aménager sont les suivants de l'Est vers l'Ouest :

Aix Noulette	Echangeur dénivelé A26
Aix Noulette	Echangeur dénivelé RD937
Bouvigny Boyeffles	Echangeur dénivelé RD75

<i>Hersin Coupigny</i>	<i>Echangeur dénivelé RD65E1</i>
<i>Hersin Coupigny</i>	<i>Echangeur dénivelé de Bracquencourt</i>
<i>Barlin</i>	<i>Echangeur dénivelé RD57E2</i>
<i>Maisnil les Ruitz</i>	<i>Echangeur dénivelé RD72</i>
<i>Maisnil les Ruitz</i>	<i>Echangeur dénivelé RD941</i>
<i>Houdain</i>	<i>Giratoire à niveau rue Bonduelle</i>
<i>Houdain</i>	<i>Echangeur dénivelé RD57</i>
<i>Divion</i>	<i>Echangeur dénivelé RD302</i>
<i>Divion</i>	<i>Giratoire à niveau rue Charles Legay</i>

- *La traversée de la route express sera possible par certaines voies rétablies grâce à des passages dénivelés. D'une manière générale, la voirie classée dans le réseau national ou départemental est rétablie. Les autres voies (chemins communaux, chemins ruraux, chemins d'exploitation) ont fait l'objet d'études détaillées en concertation avec les collectivités concernées et ont également toutes été rétablies.*

Les ouvrages de franchissement de la RD 301 existants sont les suivants de l'Est vers l'Ouest :

<i>Communes</i>	<i>Types</i>
<i>Hersin Coupigny</i>	<i>Rétablissement du boulevard de la fosse 10 par un passage supérieur</i>
<i>Hersin Coupigny</i>	<i>Rétablissement de la rue Emile Zola par un passage inférieur</i>
<i>Barlin</i>	<i>Rétablissement de la rue Amade par un passage inférieur</i>
<i>Maisnil les Ruitz</i>	<i>Rétablissement du chemin de Lens par un passage supérieur</i>
<i>Houdain</i>	<i>Rétablissement de la rue de Verdun par un passage inférieur</i>
<i>Divion</i>	<i>Rétablissement de la rue Marcel Seillier par un passage inférieur</i>
<i>Divion</i>	<i>Rétablissement de la rue des frères Caron par un passage inférieur</i>
<i>Divion</i>	<i>Rétablissement de la rue Jarzembowski par un passage inférieur</i>
<i>Divion</i>	<i>Rétablissement de la rue Romain Rolland par un passage inférieur</i>
<i>Divion</i>	<i>Rétablissement de la rue Salvador Allende par un passage inférieur</i>
<i>Divion</i>	<i>Rétablissement du chemin de Calonne par un passage inférieur</i>

▪ **Règles de circulation.**

En application du code de la voirie routière, il apparaît nécessaire de fixer la liste des catégories de véhicules ou d'usagers auxquelles tout ou partie de la route express sera en permanence interdite.

En application de l'article 5 de l'arrêté du 24 novembre 1967, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes, la route express est une route à accès réglementé. La signalisation des sections de route à accès réglementé est obligatoire. Elle se fera au moyen de panneaux de type C107

Ce panneau annonce le début d'une section de route autre qu'une autoroute, réservée à la circulation automobile sur laquelle les règles de circulation sont les mêmes que celles prescrites aux articles R 412-8, R 417-10, R 421-2 (à l'exception du 9°), R 421-4 à R 421-7, R 432-1, R 432-3, R 432-5, R432-7 et R 433-4 (1°) du code de la route et sur laquelle, sauf indication contraire, la vitesse maximale des véhicules est fixée à 110 Km/h.

⇒ *Conformément à l'article R.421-2 (à l'exception du 9°) du code de la route, la RD301 sera interdite en permanence :*

- *Aux animaux,*
- *Aux piétons,*
- *Aux véhicules sans moteur,*
- *Aux véhicules à moteurs non soumis à immatriculation,*
- *Aux cyclomoteurs,*
- *Aux tricycles à moteurs dont la puissance n'excède pas 15 Kilowatts et dont le poids à vide n'excède pas 550 Kilogrammes,*
- *Aux quadricycles à moteurs,*
- *Aux tracteurs et matériels agricoles ainsi qu'aux matériels de travaux publics mentionnés à l'article R 311-1 du code de la route.*

⇒ *Conformément à l'article R 432-7 du code de la route, l'interdiction d'accès aux véhicules et usagers précités ne sera pas applicable :*

- *Au matériel non immatriculé ou non motorisé des forces de l'ordre, des services de lutte contre l'incendie, des services de sécurité, des administrations publiques et des entreprises privées appelées à travailler sur la route express.*
- *Lorsqu'il circule à pied, à bicyclette ou à cyclomoteur, au personnel de ces administrations, services ou entreprises ainsi qu'à celui des autres administrations publiques dont la présence serait nécessaire sur la route express et à celui des concessionnaires ou permissionnaires autorisés à occuper le domaine public de la route express.*

La signalisation de la fin des sections de route à accès réglementé est obligatoire. Elle sera assurée au moyen du panneau C108 « Fin de route à accès réglementé ».

Conformément à l'article R 421-7 du code de la route, l'arrêt et le stationnement seront interdits sur la route express et, sauf en cas de nécessité absolue, sur les accotements, notamment sur les bandes d'arrêt d'urgence.

Toutefois, conformément à l'article R 432-3 du code de la route, ces interdictions ne

s'appliqueront pas aux conducteurs des véhicules bénéficiant de facilités de passage dans les cas nécessités par l'exercice de leur mission.

- **Publicité réglementée.**

La publicité et les enseignes publicitaires visibles de la route express seront réglementés par l'article R 418-7 du code de la route.

- **Estimation des dépenses.**

Il est précisé dans le dossier que l'obtention du statut de voie express ne nécessitera pas de dépense spécifique puisque les aménagements sont suffisants.

✓ **Remarques du commissaire enquêteur :**

Le commissaire enquêteur prend note des points positifs suivant : les points d'accès sont déjà existants, les deux tronçons entre Divion-Houdain et Houdain-Aix Noulette sont aménagés et il n'y aura pas de dépense spécifique. L'enquête publique concerne l'intégralité de la RD301 entre Divion et Aix Noulette afin d'assurer une bonne homogénéité sur l'ensemble de l'itinéraire.

2- L'organisation et le déroulement de l'enquête publique unique.

2.1- Organisation de l'enquête publique unique :

2.1.1- Désignation par le Tribunal Administratif. (Annexe 1)

Par décision de Mme La Présidente du Tribunal Administratif de Lille en date du 20 décembre 2016 Dossier n° E16000249/59, désignant Mr Didier COURQUIN en qualité de Commissaire enquêteur et Mr Philippe-Pierre PIC en qualité de Commissaire enquêteur suppléant.

2.1.2- Arrêté prescrivant les modalités et le déroulement de l'enquête unique. (Annexe 2)

En application des textes législatifs et réglementations, l'enquête publique unique a été prescrite, par arrêté Préfectoral en date du 05 janvier 2017 portant délégation de signature, de Monsieur Dominique KIRZEWSKI Directeur délégué pour la Préfète, pendant trente-trois jours consécutifs du 23 janvier 2017 au 24 février 2017 inclus sur le territoire des communes d'Aix-Notulette, Bully-les-Mines, Bouvigny-Boyeffles, Hersin-Coupigny, Barlin, Fresnicourt-le-Dolmen, Maisnil-les-Ruitz, Rebreuve-Ranchicourt, Houdain, Divion et Calonne-Ricouart.

2.1.3- Composition du dossier soumis à enquête publique unique.

- Dossier enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Conformément à l'article R112-4 du code de l'expropriation créé par décret n° 2014-1635 du 26 décembre 2014, le dossier comprenait :

- *Notice explicative sur la mise à 2x2 voies de la liaison RD301/A21 et sécurisation de l'échangeur Nord RD301/RD937, reprenant :*
 - *Textes régissant les enquêtes.*
 - *Objet du dossier.*
 - *Enjeux, objectifs et justification de l'opération.*
 - *Présentation du projet.*
 - *Estimation de l'opération.*
- *Notice des caractéristiques principales des ouvrages les plus importants.*
- *Plan de situation, joint à la notice explicative (page 4 et 5).*
- *Estimation sommaire des dépenses.*
 - *Projet de mise à 2x2 voies de la liaison RD301/A21 est estimé à 13 750 000 euros.*
 - *Annexe – Avis du domaine sur la valeur vénale.*
- *Plan général des travaux, jonction RD301/A21 en date du 30.06.2016.*
- *Etude d'impact de 343 pages, reprenant :*
 - *Résumé non technique.*
 - *Analyse de l'état initial du site et de son environnement.*
 - *Présentation du projet.*
 - *Analyse des effets sur l'environnement et mesures visant à réduire ou supprimer*

- les effets négatifs.*
 - *Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances.*
 - *Analyse des avantages induits pour la collectivité et évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation de l'opération.*
 - *Méthodologie et présentation des auteurs.*
- *Caractéristiques des ouvrages.*
- *Annexe.*
 - *Etude géotechnique.*
 - *Etude de déplacements.*
 - *Mesures de bruit.*
 - *Etude Préliminaire d'Ouvrage d'Art.*
 - *Analyse des trafics et simulations sur l'échangeur RD301/RD937.*
 - *Décret du 15 mars 2016.*
 - *Décret ministériel déclassant une portion d'A21.*
- *Dossier enquête parcellaire.*
 - *Notice explicative.*
 - *Etats parcellaires.*
 - *Plans parcellaires (planche 1 et 2 échelle 1/500).*
 - *Plan figuratif (échelle 1/1000).*
- *Dossier attribution du caractère de route express.*
 - *Notice de présentation.*
 - *Plan de classement route express*

2.2- Préparation de l'enquête publique unique :

2.2.1- Avis des personnes publiques associées.

La consultation administrative s'est déroulée du 14 septembre 2016 au 14 novembre 2016.

Les pièces jointes au dossier d'enquête publique unique sont les suivantes :

- *Décision ministérielle du 7 décembre 2016 (annexe 9).*
- *Courrier de Monsieur le Directeur interdépartemental des Routes du Nord du 02 novembre 2016 indiquant l'absence d'observations de sa part.*
- *Courrier électronique du Service Départemental d'incendie et de Secours du 19 octobre 2016, informant de l'absence d'observations sur ce projet.*
- *Courrier électronique de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Artois du 26 octobre 2016.*
- *L'avis de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) du Pas-de-Calais du 12 décembre 2016.*
- *La réponse en date du 23 décembre 2016 du Conseil Départemental du Pas-de-Calais à l'avis de la DDTM.*
- *L'accusé de réception de la saisine de l'Autorité Environnementale du 12 octobre 2016 indiquant que l'avis demandé devait être formulé avant le 14 novembre 2016. **Il faut ici noter l'absence d'avis de l'Autorité Environnementale rendu dans les délais réglementaires.***

✓ **Remarques du Commissaire enquêteur :**

Le Commissaire enquêteur a porté une attention particulière à la décision favorable de la Direction Générale des infrastructures, des transports et de la mer en date du 7 décembre 2016. Il en est de même s'agissant du courrier du Service Départemental d'incendie et de Secours en date du 19 octobre 2016. Ces deux avis portent respectivement :

- Des observations quant à la sécurisation de l'ouvrage (résistance aux chocs) mais aussi quant aux mesures nécessaires de sécurité de l'utilisation de l'ouvrage par les usagers (signalisation, visibilité des distances d'arrêt)
- Des observations quant aux points de secours à établir en concertation avec le SDIS 62 Groupement Prévision des risques pour faciliter toutes interventions des sapeurs-pompiers lors du chantier.

Il est intéressant d'examiner l'avis de la DDTM en date du 12 décembre 2016 ainsi que la réponse apportée par le Conseil Départemental du Pas-de-Calais en date du 23 décembre 2016.

- **Remarques DDTM :** Après avoir rappelé l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles le parti envisagé a été retenu, la DDTM indique s'agissant de l'intérêt général [Toutefois, si les différentes variantes sont présentées brièvement dans la notice, des compléments justifiant le choix du tracé devraient être apportés afin d'expliquer le parti retenu. Dans ce cadre le dossier fait mention d'une étude préliminaire d'ouvrage d'art. Celle-ci gagnerait à être intégrée au dossier afin d'apporter les compléments nécessaires. Il peut donc être établi que le projet réponde bien à un besoin d'intérêt général mais des compléments sur les variantes seraient nécessaires pour étayer davantage les raisons pour lesquelles le projet a été retenu].
- **Réponses du Département :** [Ce projet concerne un doublement sur place d'une route existante sur 850m. Il n'y a donc par essence pas de variante de tracé. Les seules variantes sont techniques, sur la structure de l'ouvrage à réaliser pour franchir l'A26, et ne modifient pas l'impact du projet sur les différentes thématiques abordées dans l'étude d'impact. Le choix de la structure est purement technique. L'ajout du dossier d'étude préliminaire d'ouvrage d'art, qui est un dossier essentiellement technique est lourd, n'apportera pas de plus-value à une appréciation du projet par le public. Il risque au contraire d'alourdir inutilement le dossier, et irait à l'encontre du principe de proportionnalité évoqué ci-dessus. Le dossier ne sera donc pas complété sur ce point].

✓ **Remarques du Commissaire enquêteur :**

Concernant le pont-route, cherchant à respecter les critères techniques mais aussi la rentabilité des techniques envisagées, le Département a étudié et envisagé deux solutions dont le tablier peut être mis en place par lancement avec des appuis implantés en dehors de la plate-forme de l'A26. Le tableau de comparaison et le choix de la solution, ci-dessous, est extrait de l'annexe 5, étude préliminaire d'ouvrage d'art (page 16/20). La solution 2 a été retenue par le Département.

Dans le tableau ci-dessous, les points en vert sont défavorables en comparaison à l'autre solution.

	Solution n°1 : Ouvrage à 3 travées de type caisson mixte- Portée totale 112,90m	Solution n°2 : Ouvrage à 1 travée de type bow-string métallique -Portée totale 81,00m
Mode de construction	<ul style="list-style-type: none"> - Assemblage des caissons sur une plate-forme côté Bruay puis lançage au-dessus de l'A26 - Lancement plus délicat nécessitant l'appareillage des appuis intermédiaires et un arrêt temporaire de lançage pouvant présenter un risque vis-à-vis de la circulation sur l'A26 par la présence distrayante d'une console au-dessus de l'autoroute. 	Assemblage de la charpente métallique sur une plate-forme côté Bruay puis mise en place par transporteurs modulaires type KAMAG
Techniques particulières	<ul style="list-style-type: none"> Deux appuis intermédiaires de plus par rapport à la solution « Bow-string » - La proximité des appuis intermédiaires par rapport aux voies circulées rend nécessaire leur dimensionnement au choc de poids-lourds. 	<ul style="list-style-type: none"> Deux appuis de moins par rapport à la solution « Caisson mixte » - Pas d'appui susceptible de subir un choc de poids-lourds.
Entretien	Le caisson métallique entièrement sous chaussée nécessite pour l'entretien de sa protection anticorrosion de neutraliser une ou plusieurs voies de circulation sur A26.	Les éléments de l'ossature métallique dont l'entretien doit être réalisé depuis l'A26 se limitent aux tirants et pièces de ponts. Les arcs et suspentes pourront être entretenus depuis la plate-forme supérieure (RD301)
Exploitation sous chantier d'A26	<p>Perturbations envisagées sur A26:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neutralisation BAU pour permettre la réalisation des appuis intermédiaires et leur équipement pour le lançage pour une durée de plusieurs mois. - Coupure totale de la circulation à minima sur deux nuits (au lieu d'une seule nuit pour la solution Bow-string) pour le lançage du caisson muni de son avant-bec - Coupure totale de la circulation une nuit pour coulage de la dalle - 2 basculements de circulation d'une durée de 4 heures pour reprise des peintures 	<p>Perturbations envisagées sur A26:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coupure totale de la circulation une nuit pour la mise en place de la charpente métallique par transporteurs modulaires type KAMAG avec traversée du TPC (renforcement du TPC à prévoir) - Coupure totale de la circulation une nuit pour coulage de la dalle - 2 basculements de circulation d'une durée de 4 heures pour reprise des peintures
Aspect architectural	<ul style="list-style-type: none"> Solution valorisant l'intégration de l'ouvrage dans le paysage - Tablier rectiligne de dimension contenue renvoyant à une impression de complexité avec ses consoles en encorbellement - Solution avec appuis intermédiaires dans les talus de l'A26 - Solution créant des murs de culées restreints - Terrassements dans le talus en déblais de l'autoroute. Le profil bas de l'ouvrage par rapport au terrain naturel produit des travées de rive avec un très faible tirant d'air qui donne une impression de lourdeur - Possibilité de traitement colorimétrique au niveau du tablier pour dissimuler l'ouvrage 	<ul style="list-style-type: none"> - Solution affirmant et valorisant la présence de l'ouvrage comme un point de repère, ouvrage traduisant la dynamique de franchissement (arcs, câbles tendus, tablier) - Tablier rectiligne de dimension contenue renvoyant à une impression de finesse - Solution sans appuis intermédiaires - Solution créant des murs de culées restreints - Terrassements essentiellement liés à la route en remblais - Possibilité de traitement colorimétrique au niveau de l'arc pour masquer le noeud routier
Estimation	6 800 000 € TTC	6 200 000 € TTC

- **Remarques DDTM :** *S'agissant de la nécessité d'avoir recours à l'expropriation, la DDTM note [Il est précisé dans le dossier que le Département du Pas-de-Calais se portera acquéreur des parcelles nécessaires à la réalisation du projet et que les mesures prises pour remédier aux effets négatifs consistent à acquérir des terrains qui donneront lieu à une rétrocession d'autres parcelles agricoles. Il apparaît opportun de compléter le dossier pour justifier en quoi l'expropriation est la seule solution possible, en revenant sur les démarches d'acquisition à l'amiable qui ont pu être initiées et les raisons pour lesquelles elles n'ont pu être menées à terme. Par conséquent, en l'absence de précisions sur l'état des acquisitions à l'amiable et sur la justification du fait que l'expropriation est la seule solution, le recours à l'expropriation pour réaliser le projet au droit du secteur considéré ne saurait être considéré comme justifié].*

- **Réponses du Département :** *[Le Département rappelle que d'un point de vue réglementaire et jurisprudentiel, rien ne s'oppose à la mise en œuvre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) sans avoir mené au préalable des négociations amiables. Le Département justifie le recours à la DUP pour les raisons suivantes :
La réalisation du projet nécessite la maîtrise foncière des terrains qui ne sont actuellement pas propriété du Département. La sollicitation de la DUP ne fera pas obstacle à la mise en œuvre d'une négociation amiable préalable.
Sur l'ensemble de ses projets routiers nécessitant des acquisitions, le Département sollicite la DUP à l'amont des négociations foncières. Cela permet de mettre en œuvre la procédure d'expropriation dès la fin des négociations amiables si celles-ci sont infructueuses, et de gagner du temps par cette anticipation de l'enquête publique. Ceci est d'autant plus vital sur ce projet, pour lequel il y a une forte demande locale au vu des congestions quotidiennes pour les automobilistes se rendant à leur travail, et ce pour lequel le Département a pour objectif une mise en chantier avant fin de l'année 2017.
Ce projet est soumis à étude d'impact, qui doit être mise à la disposition du public en vertu des dispositions du code de l'environnement. Il apparaît plus simple et plus compréhensible par le public qu'il n'y ait qu'une seule enquête publique, d'une part au titre du code de l'environnement, d'autre part au titre du code de l'expropriation. Cette enquête est par ailleurs également couplée à l'enquête parcellaire, dans le même objectif de ne pas multiplier les enquêtes publiques. Aussi, le Département maintient sa demande d'ouverture d'une enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique].*

- **Remarques DDTM :** *Après avoir rappelé les articles L143-44 et L153-54 du code de l'urbanisme, il est noté [S'agissant de la compatibilité avec les documents d'urbanisme, le dossier n'appelle pas de remarques particulières].*

- **Remarques DDTM :** S'agissant de l'appréciation du bilan coûts/avantages de l'opération, la DDTM indique que le principal impact du projet est la suppression de surfaces agricoles. Il est aussi noté [Le dossier devra donc être complété d'une analyse de l'impact du projet pour les différentes exploitations...Ces précisions apportées, le dossier pourra déterminer dans quelle mesure le projet global peut mettre en danger les exploitations agricoles et définir en conséquence les mesures d'accompagnement prévues pour compenser la perte des exploitants. En l'absence de ces précisions sur l'impact du projet sur les exploitations agricoles concernées et les mesures de compensation afférentes, le bilan coût/avantages ne saurait être établi avec certitude et l'acte délibérant l'utilité publique complété en conséquence en application des textes précités]. Cf. article L122-3 du CECUP et L123-24 à L123-26 et L352-1 du code rural et de la pêche maritime.

- **Réponses du Département :** Il est ainsi indiqué [Les terrains concernés par le projet sont aujourd'hui cultivés. Néanmoins, pour la partie des terrains situés au sud de la RD301 et à l'ouest de l'A26 (parcelle ZA16), ainsi que ceux situés au nord de la RD301 et à l'est de la RD937 (parcelles ZA 18, ZA19, ZA193 et ZA 194), ceux-ci sont propriétés de la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin en vue de la réalisation programmée de la zone d'activités « Les Jardins de l'Artois », et les exploitants ont déjà été évincés. Ainsi, la réalisation des travaux n'aura pour ces terres aucun impact sur les exploitations concernées, puisque celles-ci exploitent les terrains à titre précaire et révocable.
Le projet nécessite également l'acquisition d'autres terrains (parcelles ZA 240, ZA 26 et ZA 27) situés actuellement en zone agricole, pour une surface de l'ordre de 8 500 m². Ces surfaces impactent deux exploitations agricoles. Les emprises étant situées en limite de voiries existantes, et les surfaces étant faibles, elles ne morcellent pas le parcellaire et l'impact sur les exploitations sera donc minime. Ce projet n'est donc pas susceptible de compromettre la structure de ces exploitations. Par ailleurs, aucun cheminement et aucun siège d'exploitation ne sont impactés.
Sur ce projet, le Département précise par ailleurs qu'il n'a reçu aucune remarque de la Chambre d'Agriculture, consultée par vos services dans le cadre de la consultation administrative avant enquête. Elle n'a donc pas demandé la mise en œuvre de réparations prévues au code rural, tel que l'aménagement foncier agricole et forestier].

✓ **Remarques du Commissaire enquêteur :**

Concernant l'analyse de l'impact du projet pour les différentes exploitations, le commissaire enquêteur apporte les précisions suivantes :

L'étude des documents et notamment des plans figuratifs et parcellaires montre qu'il n'existe pas de solution alternative qui aurait permis d'éviter l'expropriation. Je tiens à souligner que la Chambre d'Agriculture n'a pas fait de remarque à ce sujet et que les propriétaires concernés qui se sont exprimés durant l'enquête publique n'ont pas été hostiles au projet.

2.2.2- Réunions et échanges avec la DMRR, maître d'ouvrage.

Une réunion a eu lieu le 03 janvier 2017 à 14h30 dans les locaux de la Direction de la Modernisation du Réseau Routier, rue des Carabiniers d'Artois à Arras.

Les personnes présentes étaient :

Monsieur Matthieu BIELFELD, Chef de Service.

Monsieur Marc CARRE, Responsable du Projet.

Monsieur Sébastien HUCHIN, chargé d'études en charge du dossier.

Monsieur Didier COURQUIN, commissaire enquêteur titulaire.

Il s'agissait d'une réunion d'information et de prise de connaissance des particularités du dossier qui me fut remis à cette occasion par Monsieur HUCHIN.

Les modalités de l'enquête publique unique dont les dates et permanences ont été fixées en relation avec Madame Vanessa GALINSKI du Bureau des Procédures d'Utilité Publique de la Préfecture du Pas de Calais.

Les affichages sur le parcours la RD301 ont été également évoqués, mais aussi les suites à donner afin de procéder à leur mise en place.

2.2.3- Rencontre avec le maire d'Aix Noulette

J'ai rencontré Monsieur Alain LEFEBVRE, maire d'Aix Noulette, le 23 janvier 2017.

Lors de cet entretien, l'historique du projet de mise à 2x2 voies de la RD301 ainsi que ses particularités ont été évoquées.

Monsieur LEFEBVRE m'a fait part de sa motivation mais aussi de celle de ses administrés qui attendent la réalisation depuis de nombreuses années.

L'enquête parcellaire sur la commune d'Aix Noulette, les parcelles identifiées et les propriétaires concernés par les emprises, ont également fait l'objet de notre attention.

2.2.4- Publicité de l'enquête et information du public.

J'ai vérifié le 17 janvier 2017, la réalité des publicités légales pour les communes d'Aix Noulette, Bully-les-Mines, Bouvigny-Boyeffles, Hersin-Coupigny, Barlin, Fresnicourt-le-Dolmen, Maisnil-les-Ruitz, Rebreuve-Ranchicourt, Houdain, Divion et Calonne-Ricouart.

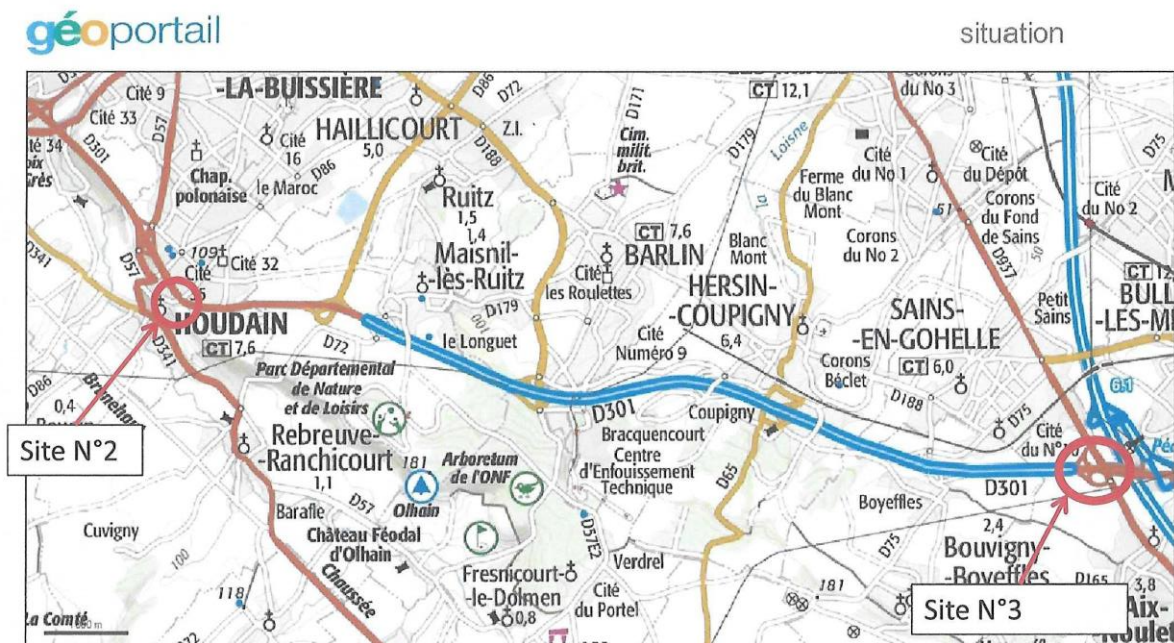
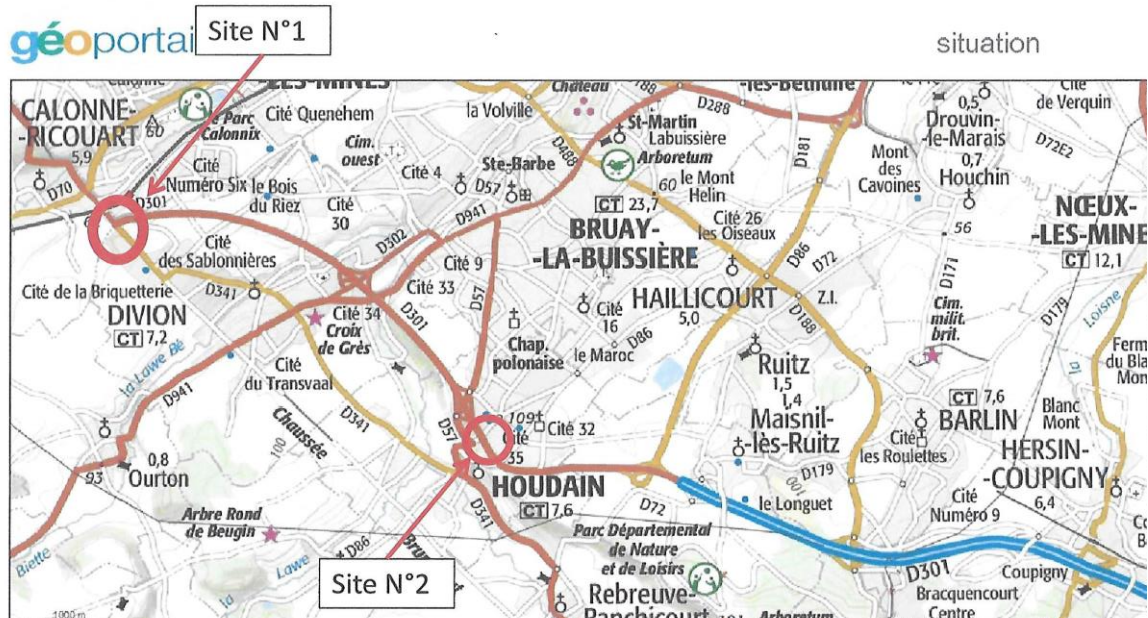
Ces affiches fournies par la Préfecture du Pas de Calais aux communes susvisées sont restées en permanence et accessibles au public jusqu'à la fin de l'enquête. Elles étaient visibles de la voie publique. Les maires l'ont ainsi justifié par la production de certificats d'affichages, repris ici en (Annexe n°3)

La publication d'un avis portant à la connaissance du public l'ouverture et les modalités de l'enquête publique unique fut réalisée par la Préfecture du Pas de Calais, dans les journaux « La voix du Nord » et « Nord Eclair » des lundi 9 et 23 janvier 2017 repris ici en (Annexe n°4)

L'avis d'enquête unique a par ailleurs été mis en ligne sur le site internet de la Préfecture du Pas de Calais (www.pas-de-calais.gouv.fr) et sur le site du Conseil Départemental du Pas de Calais (<http://www.pasdecalais.fr>).

Dans le même temps l'affichage correspondant à l'enquête portant sur l'attribution du caractère de route express de l'intégralité du tracé de la RD301, était également réalisé conformément à la réglementation sur le site du projet. Cet affichage était conforme à l'arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis

d'enquête publique mentionné à l'article R. 123-11 du code de l'environnement. Ainsi, j'ai constaté la répartition de onze panneaux d'affichage sur trois sites correspondant aux indications ci-dessous. Les photographies de ces affiches fournies et posées par le Conseil Départemental figurent en Annexe n° 5.



Positionnement des 3 sites sur la RD301, correspondant à la mise en place de 11 affiches.

2.2.5- Visite sur les lieux.

Je me suis rendu sur le site le 17 janvier 2017 afin de visualiser sur le terrain l'impact du projet, mais aussi d'apprécier la solution retenue, au point de vue architectural, du pont-route constitué d'une structure de type bow-string métallique. Cette dernière est évoquée dans le dossier comme un point de repère marquant dans le paysage.

2.3- Déroulement de l'enquête publique unique :

2.3.1- Dates, durée et modalités de l'enquête publique unique.

Ainsi, l'enquête publique unique s'est déroulée pendant trente-trois jours consécutifs du 23 janvier 2017 au 24 février 2017 inclus sur le territoire des communes d'Aix Noulette, Bully-les-Mines, Bouvigny-Boyeffles, Hersin-Coupigny, Barlin, Fresnicourt-le-Dolmen, Maisnil-les-Ruitz, Rebreuve-Ranchicourt, Houdain, Divion et Calonne-Ricouart.

Les pièces du dossier d'enquête énumérées ci-dessus au paragraphe « composition du dossier soumis à enquête publique », comportant les informations environnementales furent envoyées par les services de la Préfecture du Pas-de-Calais dans l'ensemble des mairies citées ci-dessus. J'ai constaté le 17 janvier 2017 que chaque mairie précitée disposait bien de l'ensemble des pièces du dossier.

Ce même jour, j'ai remis dans chacune des mairies concernées un registre d'enquête unique, concernant chaque volet de l'enquête, établi sur feuillets non mobiles dûment cotés et paraphés par mes soins. Ces registres ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies au public. Ils ont par ailleurs été ouverts le lundi 23 janvier 2017 et clôturés le 24 février 2017 à l'issue de l'enquête publique. Ceci conformément aux prescriptions légales permettant ainsi à tous les citoyens d'être associés à la décision administrative.

Le lundi 27 février 2017, j'ai procédé à la collecte de l'ensemble des registres d'enquête unique dans chaque mairie concernée. Ces registres ont été joints au rapport d'enquête du commissaire enquêteur.

Concernant l'enquête parcellaire et conformément à l'article 6 de l'arrêté préfectoral du 05 janvier 2017, je me suis assuré que les notifications du dépôt du dossier d'enquête parcellaire ont été effectuées sous plis recommandés avec demande d'avis de réception, aux propriétaires désignés dans l'état parcellaire figurant dans le dossier d'enquête parcellaire. Les copies conformes des lettres de notification, les accusés de réception des lettres recommandées et les questionnaires remplis par les intéressés sont annexés au rapport du commissaire enquêteur.

Afin de favoriser la participation du public par voie électronique conformément à l'article L123-10 du code de l'environnement, l'ensemble du dossier était consultable sur le site du conseil Départemental du Pas-de-Calais (<http://www.pasdecalais.fr>). En complément des supports actuels, observations écrites sur les registres d'enquête, courriers adressés en mairies au commissaire enquêteur, le public pouvait aussi faire connaître ses observations en

les adressant par courrier électronique au commissaire enquêteur à l'adresse suivante : RD301A21@outlook.fr

Ces dites observations transmises par courriel seront éditées sur papier pour être annexées, au registre d'enquête publique unique du siège de l'enquête à Aix Noulette, conformément à l'article R123-13 du code de l'environnement qui stipule que les observations seront tenues à la disposition du public au siège de l'enquête dans les meilleurs délais. Dans un objectif d'archivage et de mise en ligne des observations, les courriers électroniques sont transférés à la Préfecture. Ces observations sont traitées ci-dessous à la rubrique « la contribution citoyenne ».

Un poste informatique a été mis à la disposition des personnes souhaitant consulter ce dossier en Préfecture du Pas-de-Calais (DPI/BPUPE/SUP : rue Ferdinand Buisson 62020 ARRAS Cedex 9), aux jours et heures d'ouverture au public.

De plus, le public a eu la possibilité d'obtenir toutes informations techniques relatives au projet auprès de Monsieur Marc CARRE, responsable du projet au Conseil Départemental du Pas-de-Calais dont les coordonnées figuraient sur l'arrêté préfectoral et avis d'enquête publique.

Le jour et l'heure de fermeture, communs, à toutes les modalités de recueil des observations, qu'il s'agisse des registres papier, des courriers postaux, des documents déposés en mairies ou des messages courriels, ont été fixés au jour et à heure de fermeture du siège de l'enquête, c'est à dire le vendredi 24 février 2017 à 17h. Cette unicité horaire a permis de ménager l'équité entre les utilisateurs de ces différentes modalités d'expression.

2.3.2- Les permanences.

Le siège d'enquête a été fixé en mairie d'Aix Noulette.

Je me suis tenu à la disposition du public en mairie d'Aix Noulette et de Bully-les Mines pour recevoir les observations aux dates suivantes:

- Le lundi 23 janvier 2017 de 9h00 à 12h00 en mairie d'Aix Noulette,
- Le vendredi 27 janvier 2017 de 9h00 à 12h00 en mairie de Bully-les-Mines,
- Le mardi 31 janvier 2017 de 9h00 à 12h00 en mairie d'Aix Noulette,
- Le samedi 4 février 2017 de 9h00 à 12h00 en mairie d'Aix Noulette,
- Le jeudi 9 février 2017 de 14h00 à 17h00 en mairie de Bully-les-Mines,
- le mercredi 22 février 2017 de 9h00 à 12h00 en mairie d'Aix Noulette,
- Le vendredi 24 février 2017 de 14h00 à 17h00 en mairie d'Aix Noulette.

Ainsi le public a eu l'opportunité de me rencontrer et a été en mesure de présenter éventuellement ses observations à différents moments de l'enquête publique.

Les conditions d'accueil dans les mairies d'Aix Noulette et Bully-les-Mines ont été très satisfaisantes.

2.3.3- La contribution citoyenne.

⇒ Permanence du lundi 23 janvier 2017 de 9h00 à 12h10 en mairie d'Aix Noulette :

A l'occasion de cette première permanence, j'ai rencontré Monsieur Alain LEFEBVRE, maire d'Aix Noulette. Nous avons évoqué l'historique du projet de mise à 2x2 voies de la RD301 ainsi que ses particularités, mais aussi l'enquête parcellaire sur la commune d'Aix Noulette et les propriétaires concernés.

J'ai également rencontré Monsieur GRIBOVAL du service urbanisme de la mairie d'Aix Noulette. Nous avons évoqué la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme (PLU approuvé le 15 Juillet 1980 - Révision simplifiée allégée en avril 2013).

J'ai donc reçu une personne qui a participé au registre d'enquête.

- Il s'agit de Madame Denise CARE, demeurant appartement 25, bâtiment B, 10 bd Robert SCHUMAN 62000 ARRAS, (Madame CARE représente l'indivision de Monsieur CAROUX Henri, composée : Madame Denise CARE, Madame Annie DELBARRE, Monsieur Denis CAROUX, Monsieur Joël CAROUX, Madame Solange MUSART, usufruitière Madame CAROUX Antoinette), a écrit :

Madame CARE, représentant l'indivision de Monsieur CAROUX Henri, concernée par la parcelle ZA 18, souhaite savoir :

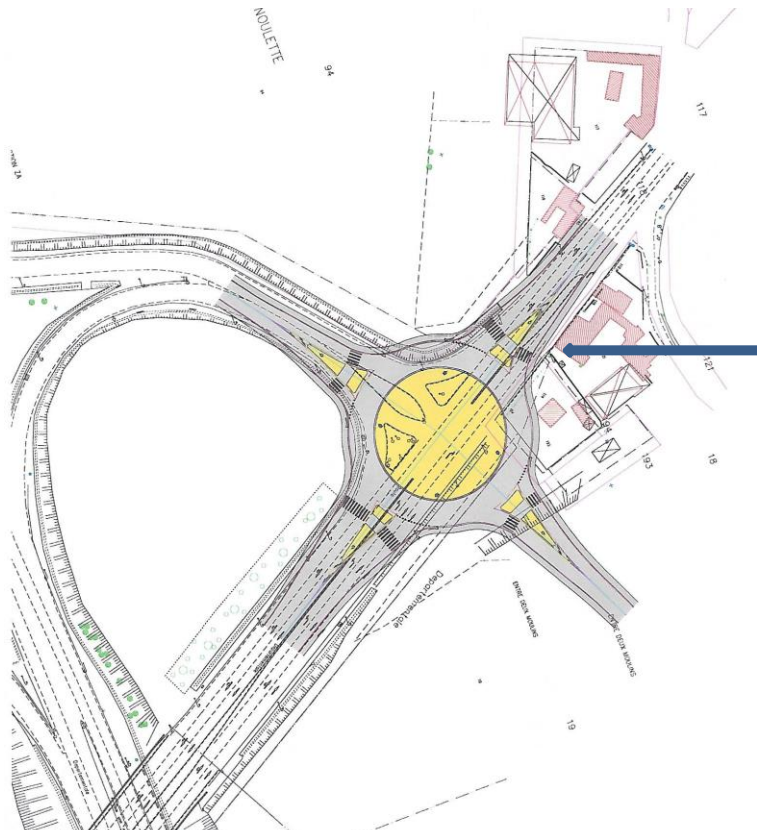
- Si la parcelle préemptée sera clôturée ?
- Comment se fera l'accès à la parcelle ZA 121 occupée actuellement par Madame Antoinette CAROUX ?

Avis du Commissaire enquêteur :

N'ayant pas suffisamment d'éléments de réponse au dossier, j'ai contacté par téléphone Monsieur Sébastien HUCHIN, chargé d'études DMRR en charge du dossier.

- La parcelle ZA 18 concernée sera bien clôturée.
- L'accès à la parcelle ZA 121 reste inchangé.

Ainsi, Monsieur HUCHIN m'a fait parvenir le 24 janvier 2017 par voie électronique le projet du carrefour giratoire concerné par cette demande mais aussi par le projet de mise à 2x2 voies de la RD301. Ce document figure ci-dessous. La flèche indique l'accès à la parcelle ZA 121.



Projet carrefour giratoire

- Permanence du vendredi 27 janvier 2017 de 9h00 à 12h00 en mairie de Bully-les-Mines,

J'ai été accueilli pour cette 1^{ère} permanence à Bully-les-Mines par Monsieur POKKER, responsable du service urbanisme de la commune. A ma demande, Monsieur POKKER m'a remis les documents d'urbanisme de la commune de Bully-les Mines. Il s'agit du PLU. Je n'ai pas eu de visite à l'occasion de cette permanence.

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

S'agissant de la compatibilité avec les documents d'urbanisme, il faut ici noter que le dossier soumis à enquête publique (page 139 et 140 de l'Etude d'impact) fait état du POS de Bully-les-Mines alors que la commune dispose depuis le 19 novembre 2015 de son PLU.

Le POS de Bully-les-Mines a été approuvé le 15 juillet 1980 et la dernière modification date du 13 mars 2014 (étude d'impact, les documents d'urbanisme communaux page 139).

Le PLU de Bully-les-Mines quant à lui, a pour historique :

- *Le 27 novembre 2009, le conseil municipal a prescrit par délibération la révision*

du POS en PLU.

- Le 19 février 2015, le conseil municipal a arrêté par délibération son projet de PLU.
- L'enquête publique s'est déroulée du 24 août au 25 septembre 2015.
- Le 19 novembre 2015, le conseil municipal a approuvé par délibération le PLU.

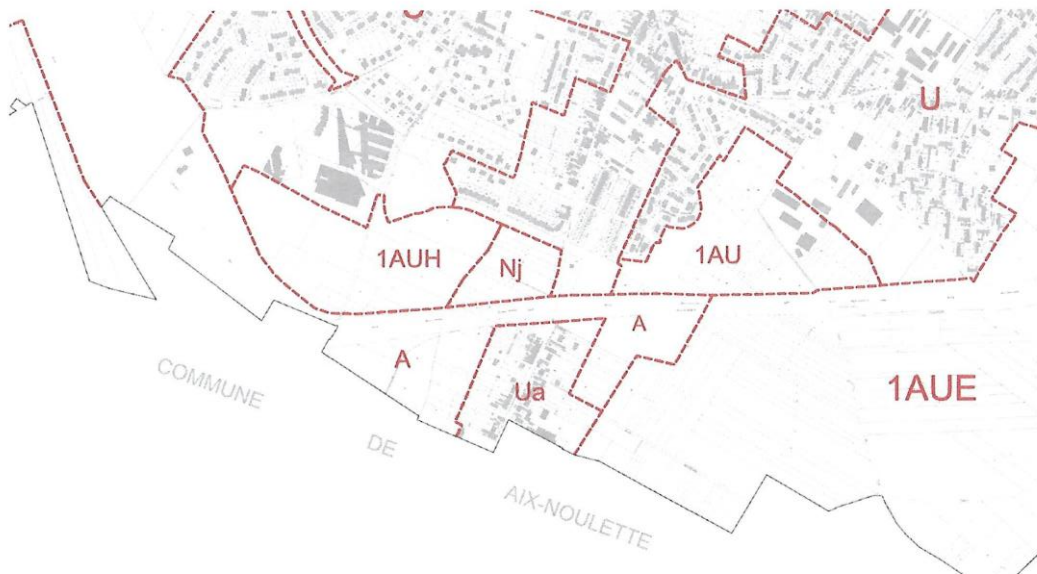
Dans son avis du 04 juin 2015, annexé au dossier du PLU, La Direction Mobilité et Transport avise la commune de Bully-les-Mines : [La commune est concernée par le projet de mise à 2x2 voies de la RD301 au niveau de l'échangeur A21. Une étude de faisabilité de l'élargissement est en cours].

Je regrette ainsi que le dossier ne fasse pas état des documents d'urbanisme récents sur la commune de Bully-les-Mines alors même que la grille de révision (page 2) de l'étude d'impact montre qu'ils pouvaient être pris en compte dans les délais.

Cet état de fait, qui ne remet cependant pas en cause l'enquête publique unique, (cf. l'avis de la DDTM du 12 décembre 2016) fera néanmoins l'objet d'une observation au maître d'ouvrage dans le PV de Synthèse du commissaire enquêteur.

5	04/07/2016	Dossier définitif	SC		
4	02/06/2016	Dossier minute corrigé shors prescriptions paysagères - Etude d'impact	SC		
3	10/05/2016	Dossier minute- Etude d'impact	SC		
2	09/05/2016	Dossier minute- Etude d'impact	SC		
1	29/04/2016	Dossier minute- Etude d'impact hors RNT et actualisation état initial	SC		
0	16/06/2015	Dossier final – Etat initial de l'environnement	BR-LT	LT	SC
Indice de révision.	Date	Commentaires	Rédigé par.	Vérifié par.	Validé par

Grille de révision de l'étude d'impact



Zone concernée – source PLU de Bully-les-Mines.

- Permanence du mardi 31 janvier 2017 de 9h00 à 12h00 en mairie d'Aix Noulette,

Monsieur GRIBOVAL m'a informé de la visite de 3 personnes venues consulter le dossier en mairie entre les permanences. Ces personnes n'ont pas contribué au registre d'enquête et je ne les ai pas rencontrées.

J'ai reçu un visiteur qui a participé au registre d'enquête.

- Il s'agit de Monsieur Charles BAILLEUL demeurant 147 route de Béthune à Aix Noulette. Monsieur BAILLEUL a écrit :

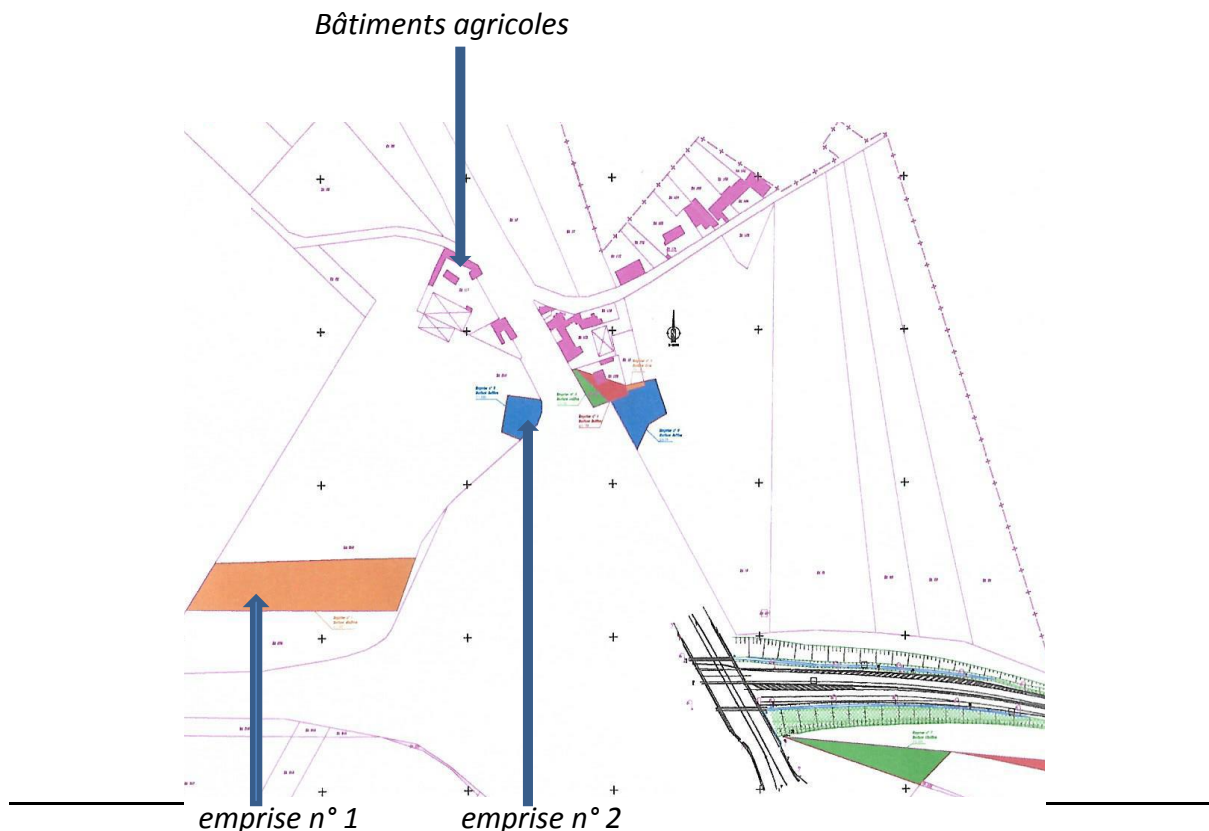
Je représente Monsieur et Madame MALAPEL en tant que propriétaires de la parcelle ZA 240 qui est concernée par des emprises.

Dans l'optique d'un agrandissement de l'exploitation, nous sommes bloqués par le projet de giratoire avec un embranchement juste derrière la ferme.

Je viens de m'installer jeune agriculteur au 1^{er} janvier 2017 et je subis déjà des emprises qui vont me bloquer dans mon projet de développement de bâtiment derrière la ferme.

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

Monsieur MALAPEL Yves et Madame MALAPEL Jeannine sont propriétaires de la parcelle ZA 240 et sont concernés par les emprises n° 1 et n°2.



L'emprise n° 1 d'une surface de 45a84ca concerne le projet d'agrandissement du bassin de tamponnement.

L'emprise n° 2 d'une surface de 5a96ca concerne le projet de création d'un giratoire. Le plan transmis par Monsieur Sébastien HUCHIN, chargé d'études DMRR en charge du dossier figure ci-dessus.

Monsieur Charles BAILLEUL est l'exploitant agricole, locataire de la parcelle impactée.

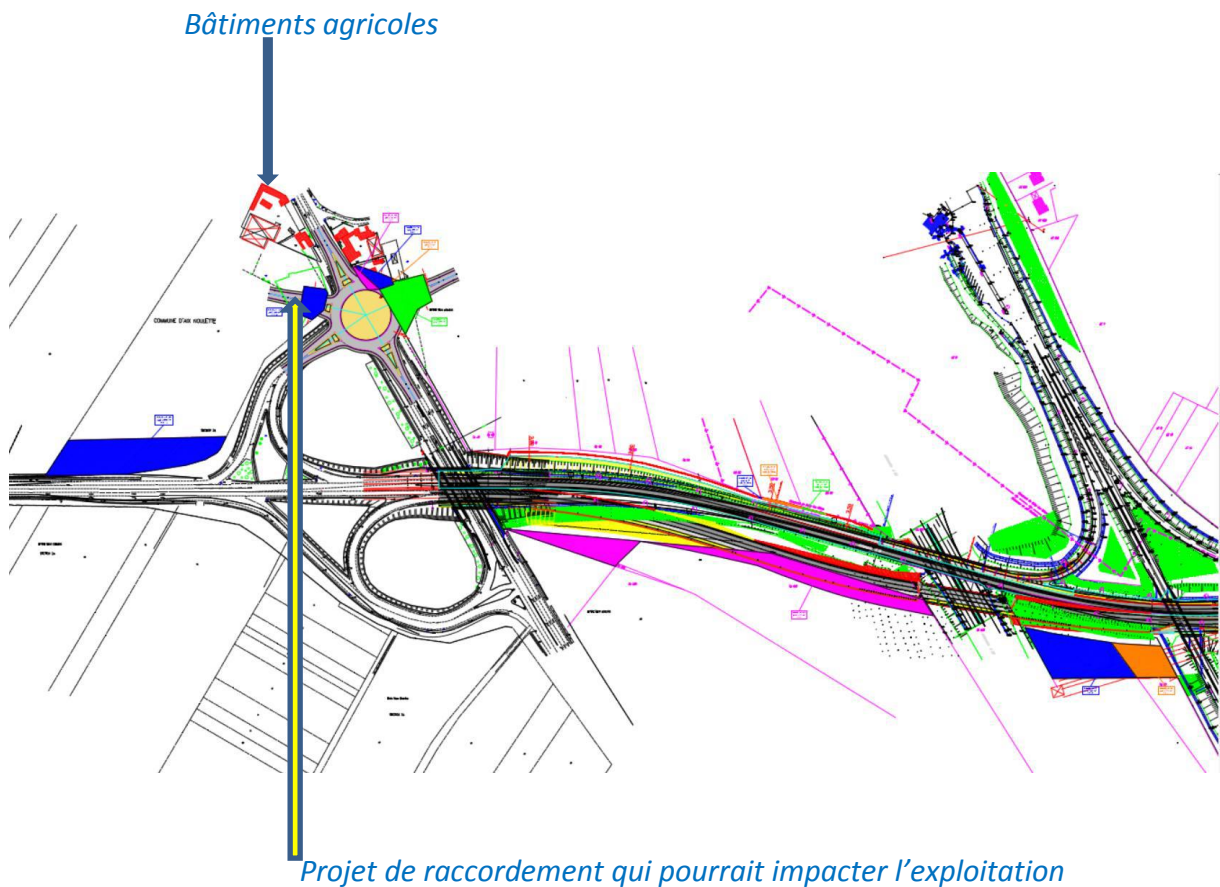
Monsieur Bailleul pense que de ce nouveau giratoire une nouvelle voie pourrait être créée traversant son exploitation pour ensuite se raccorder à un autre giratoire existant au sud de la cité minière. Dans ce cas de figure, cette voie pourrait être contraignante pour l'extension de bâtiment sur l'arrière du bâti existant.

Ce point a fait l'objet d'un questionnement dans le PV de synthèse envoyé au Département.

Réponse du Département :

Incidence sur le foncier et l'activité agricole de Monsieur et Madame MALAPEL. (Page 8 du PV de synthèse).

Le projet de giratoire aux intersections des RD 301 et 937 s'inscrit dans les emprises actuelles. Celui-ci est compatible à terme avec un accès partiel à la zone d'activités, selon que la CALL décidera ou non d'intégrer la zone A du PLU dans le périmètre de la zone d'activités.



Plan des emprises source étude d'impact (1.4 Le Foncier page 30).

Le projet de giratoire représente en effet cinq branches.

Force est aussi de constater que le projet de giratoire transmis par Monsieur Sébastien HUCHIN, chargé d'études DMRR en charge du dossier représente quatre branches.

Ces éléments contradictoires seront bien évidemment repris dans le PV de Synthèse du commissaire enquêteur, ainsi qu'une demande complémentaire visant à définir exactement l'emprise n° 2 (parcelle ZA 240 d'une surface de 5a96ca) en fonction des besoins du projet de giratoire retenu par le Département.

En ce sens, l'exploitation de Monsieur BAILLEUL ne pourra être affectée par la construction d'une cinquième branche. La question pourra se poser s'agissant du projet de raccordement des giratoires.

Néanmoins, Il faut ici rappeler que le commissaire enquêteur s'engage à posséder dans le domaine d'exercice de sa mission une compétence minimale certaine afin de pouvoir renseigner le public, apprécier la portée des observations présentées et prendre position en connaissance de cause. Par conséquent, il ne m'appartient pas de m'exprimer sur un éventuel projet de raccordement entre les deux giratoires, projet qui ne relève par ailleurs pas du champ de la présente l'enquête publique.

➤ Permanence du samedi 4 février 2017 de 9h00 à 12h00 en mairie d'Aix Noulette,

La mairie est habituellement fermée le samedi. Monsieur LUCAS est venu ouvrir la permanence à 9h et la fermer à 12h.

J'ai reçu quatre visiteurs qui ont participé au registre d'enquête.

- Il s'agit de Monsieur et Madame HOCQUET-MALESZKA. JY et Monique demeurant 66 route de Bully à Aix Noulette qui ont écrit :

Bon projet tant attendu qui facilitera grandement la fluidité du trafic aux heures d'aller et retour du travail.

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

Il s'agit ici d'une contribution en faveur du projet. En effet, Monsieur et Madame HOCQUET-MALESZKA empruntent quotidiennement la RD301 et rencontrent régulièrement de fortes difficultés aux heures de pointe sur le tronçon concerné. Le projet dans son ensemble représente donc pour eux, un point positif. Le commissaire enquêteur en tiendra compte dans son avis.

- Monsieur Daniel TALASZKA et Madame Jocelyne TALASZKA demeurant 13 route de la Colline à Bouvigny-Boyeffles, ont également participé et écrit :

Nous sommes venus pour avoir une vue plus précise du projet de la réalisation du raccordement RD301 avec A21. Très bonne explication avec des données sur les plans, les réalisations, les coûts, les impacts sur la circulation. Très contents des renseignements qui nous ont été communiqués. Beau projet.

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

Il s'agit ici aussi d'une contribution en faveur du projet. Le commissaire enquêteur en tiendra compte dans son avis.

➤ Permanence du jeudi 9 février 2017 de 14h00 à 17h00 en mairie de Bully-les-Mines,

J'ai reçu deux visiteurs qui ont participé au registre d'enquête.

- Il s'agit de Monsieur Robert CATTEAU demeurant à Aix-Noulette, a écrit :

Le projet concret desservira un secteur oublié sur le plan économique. Il permettra de créer des aménagements à caractère commercial et d'urbanisation pour développer l'emploi et structurer un secteur délaissé depuis près de 50 ans.

D'après les études, le rond-point nouveau doit desservir la zone les « jardins de l'Artois » pour permettre aux entreprises de sortir du secteur enclavé sans passer par le Boulevard de Rouen.

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

C'est une nouvelle contribution en faveur du projet dont il faudra tenir compte dans l'avis du commissaire enquêteur. Cependant, le projet étendu au secteur de désenclavement dont parle Monsieur CATTEAU, ne fait pas partie de l'enquête publique.

- Monsieur BOUCHINDHOMME Christophe demeurant 17 rue René PLAYE à Bully-les-Mines, a écrit :

Le projet ne nous concerne pas. Cependant il me semble important de dénoncer une nuisance sonore importante que nous riverains subissons ces dernières années. Le projet d'aménagement démontre un passage très conséquent de véhicules sur l'axe A21 et forcément A26. Nous sommes accolés à la gare de péage et souhaitons par ce biais être entendus sur nos problèmes.

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

Cette participation ne rentre pas dans le cadre de l'enquête publique comme l'a signalé ci-dessus Monsieur BOUCHINDHOMME qui par ailleurs, ne s'est pas exprimé sur l'objet de l'enquête unique.

- Permanence du mercredi 22 février 2017 de 9h00 à 12h00 en mairie d'Aix Noulette,

J'ai reçu deux visiteurs qui ont participé au registre d'enquête.

- Il s'agit de Monsieur GROMADA Bernard demeurant 282 rue Jean Jaurès à Bully-les-Mines, a écrit :

Habitant au « point PF3 » de l'étude sonore, je pense qu'il serait judicieux de prévoir un mur anti-bruit concernant la portion de l'A21 du bac de rétention au pont de la rue Jean Jaurès. Je pense que ces nuisances vont s'accroître avec la vitesse des véhicules. De ce fait cela peut nuire lors de la vente des biens.

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

Une étude de bruit a été réalisée en avril 2016 par le bureau d'étude INGEROP, 6 rue des Peupliers, 59814 Lesquin. Cette étude figure au « titre G annexes » du dossier. Il s'agit d'un document de mesure de bruit de 17 pages et d'une étude de bruit de 24 pages. Les mesures de bruit relevées au point PF3, propriété de Mr et Mme GROMADA sont exposées page 12/17 de ce document.

Les mesures font état de 55,7 LAeq en dB(A) pour la période de 6h à 22h et de 49,2 LAeq en dB(A) pour la période de 22h à 6h.

Considérant le bruit futur, l'étude conclut que le projet de mise à 2x2 voies de la liaison

RD301/A21, ne constitue pas, du point de vue acoustique, une transformation significative d'infrastructure. Mais aussi qu'aucune protection n'est donc réglementairement à mettre en œuvre par le maître d'Ouvrage.

- *Monsieur LIENARD Jean Michel demeurant 300 rue Jean Jaurès à Bully-les-Mines, a écrit :*

Bon projet de doublement de l'A21 mais il serait judicieux de prévoir un mur anti-bruit concernant l'A21 du parc de rétention jusqu'au pont de la rue Jean Jaurès, de part et d'autre. En effet la configuration de l'A21 à ce niveau génère beaucoup de bruit au niveau de notre habitation et je pense que cela va s'accroître dans les années à venir. De ce fait cela pourrait nuire à la vente de ma maison dans les années futures.

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

Monsieur LIENARD et Monsieur GROMADA habitent le même quartier résidentiel et contribuent ensemble pour exprimer les inconvénients et les perturbations occasionnées par le bruit généré actuellement par la RD301. Tous deux expriment également leur inquiétude concernant le bruit pour les années futures.

La proposition de mise en place d'un mur anti-bruit sera portée à la connaissance du Département dans le PV de Synthèse du commissaire enquêteur.

Réponse du Département :

Les remarques de Messieurs GROMADA et LIENARD relative à la nuisance liée au trafic routier sur l'autoroute A21. (Page 9 du PV de synthèse).

Ces remarques ne concernent pas le projet soumis à enquête publique, cependant, le Conseil Départemental du Pas de Calais informera les services de l'état, gestionnaire de l'autoroute A21 de cette problématique.

- *Permanence du vendredi 24 février 2017 de 14h00 à 17h00 en mairie d'Aix Noulette.*

J'ai reçu quatre visiteurs qui ont participé au registre d'enquête.

- *Il s'agit de Monsieur CASSEL Bertrand demeurant 36 rue des Bois Blancs 62144 Givenchy- Les- La Bassée, a écrit :*

Propriétaire des parcelles ZA 26 et ZA 27 (10,52a et 24,92a, prises). Je ne vais pas contre ce projet mais souhaiterais récupérer de la terre en échange. A noter que mes terrains sont libres d'occupation à ce jour. A ce jour, j'ai une proposition d'achat de la SAFER.

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

*Monsieur CASSEL identifié comme propriétaire n'est pas hostile à une négociation, mais souhaite procéder à un échange de bien.
Cette contribution a fait l'objet d'une réponse du Département suite au PV de synthèse du Commissaire enquêteur.*

Réponse du Département :

*La remarque de Monsieur CASSEL, sur la possibilité d'un échange de parcelles :
La possibilité d'échange sera examinée dans le cadre des négociations foncières à venir.*

- *Madame Céline DHEDIN et Monsieur Benoît BOURSIN, représentants la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin, ont écrit :*

L'établissement intercommunal signale que la parcelle ZA 193 à Aix Noulette impactée, en partie, par le projet est bâtie. A ce titre il conviendrait que le bien bâti impacté soit totalement démoli par le Conseil Départemental et que la totalité des gravats soit évacuée par le Conseil Départemental, aux frais du Conseil Départemental.

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

Il apparaît que : la CALL soit propriétaire de l'emprise 4 de la parcelle ZA 193 correspondant à une surface de 2a99ca.

Et que : DEVIENNE Annie et DEVIENNE Jean-Claude soient propriétaires de l'emprise 3 de la parcelle ZA 193 correspondant à une surface de 1a35ca. En réponse au PV de synthèse du Commissaire enquêteur le Département s'est référé au cadre de la procédure d'acquisition.

Réponse du Département :

Remarque de Madame DHEDIN et Monsieur BOURSIN, représentant la CALL sur le devenir d'un immeuble bâti sur la parcelle ZA 139, impactée par le projet. (Page 10 du PV de synthèse).

L'opportunité d'acquisition de l'immeuble point sera analysée lors des procédures d'acquisitions

- *Monsieur VIEGNE Olivier, représentant l'association Action Santé Travail, a écrit :*

Le but de cette rencontre a été de prendre connaissance du projet de mise à deux fois deux voies, qui pour l'association sera très utile à l'accès A26-A21, aux salariés ainsi qu'à nos adhérents.

✓ **Remarque du Commissaire enquêteur :**

Il s'agit ici d'une participation favorable au projet.

➤ Participations sur les registres d'enquête des communes de :

- Bouvigny-Boyeffles, il n'y a pas eu de participation.
- Hersin-Coupigny, il n'y a pas eu de participation.
- Barlin, il n'y a pas eu de participation.
- Fresnicourt-le-Dolmen, il n'y a pas eu de participation.
- Maisnil-les-Ruitz, il n'y a pas eu de participation.
- Rebreuve-Ranchicourt, il n'y a pas eu de participation.
- Houdain, il n'y a pas eu de participation.
- Divion, il n'y a pas eu de participation.
- Calonne-Ricouart, il n'y a pas eu de participation.

➤ Participations par voie électronique :

Il y a eu deux participations électroniques qui ont fait l'objet d'un traitement conforme à l'ensemble des dispositions de l'article L 123-13 du code de l'environnement.

1- J'ai reçu un courrier électronique le 13 février 2017 sur l'adresse dédiée à l'enquête publique « RD301A21@outlook.fr ».

Ce courrier a été édité sur papier pour être annexées, au registre d'enquête publique unique du siège de l'enquête à Aix Noulette, transféré et mis en ligne par les services de la Préfecture, conformément à l'article R123-13 du code de l'environnement.

- Il s'agit de Monsieur PODEVIN Christophe, demeurant 22 rue Playe à Bully-les-Mines, a écrit :

Ne pouvant pas être présent aux réunions publiques, je vous adresse quelques remarques suite à la consultation du dossier sur le site du Conseil général.

Tout d'abord, je souhaiterais aborder la question de la pollution. Dans le rapport, il est évoqué à moyen terme une diminution de l'impact des émissions des véhicules particuliers et des camions basée sur une hypothétique amélioration de la technologie automobile. Par contre il est clairement spécifié que les composés organiques volatils et les particules fines vont augmenter.

Les épisodes actuels de pollution atmosphérique nous rappellent que nous allons être de plus en plus impactés par ces événements qui ne sont plus simplement locaux mais européens.

On nous demande de réduire notre vitesse pour moins polluer mais le site va certainement maintenir une vitesse de 90 voir de 110 Km/h ce qui ne va pas réduire la pollution, surtout vu l'augmentation prévue du trafic.

Pour cela, je trouve que le rapport fait preuve de naïveté dans le meilleur des cas, de mise en danger de la santé de la population locale dans le pire des cas.

Le second point est directement lié à cette pollution. Les seules populations « sensibles » signalées dans le rapport sont le lycée de Bully. Il est bien dommage de ne signaler que ce

point car de nombreuses habitations sont existantes ou vont se développer dans ce secteur pourtant urbanisé entre Bully et Aix. Le rapport ne parle absolument pas de l'impact sanitaire pour les personnes qui habitent cette zone.

Le troisième point concerne la pollution sonore. Le rapport montre clairement une augmentation significative de l'impact sur les habitations à proximité du chantier. Si les prévisions semblent montrer des taux inférieurs aux normes dites préoccupantes, on voit clairement l'augmentation de la zone de bruit à proximité de la route élargie. Les maisons du secteur étant anciennes pour certaines et pas forcément équipées de l'isolation phonique la plus récente vont donc voir se dégrader leur qualité de vie (en parallèle avec la pollution atmosphérique).

Des murs anti-bruit ne peuvent-ils pas être ajoutés au dossier en plus du maintien d'une vitesse raisonnée ?

Les gains sanitaires (estimés financièrement !) qui apparaissent en fin de dossier semblent faire l'impasse sur ces éléments qui vont pourtant impacter durablement la population locale. Habitant derrière l'échangeur de l'A26 qui sera peut-être aussi bientôt élargi, vais-je encore pouvoir laisser jouer mes enfants dehors sans risque pour leur santé et dans un calme relatif ?

Quatrième point : capacité d'absorption des échangeurs. Le rapport là encore fait preuve d'un optimisme assez impressionnant. La quantité de véhicules va augmenter mais le futur rond-point de la RD937 va être capable d'absorber la masse de véhicules qui va quitter l'A21 pour se diriger sur Sains ou Aix, sans trouble de trafic. Si on ajoute à moyen terme la création de zones d'activités dans ce secteur, on ne peut qu'avoir que des doutes sur la fluidité de la circulation aux heures de pointe. Là encore le rapport semble bien optimiste.

De même, il est noté que l'échangeur de Bully déjà hyper saturé aux heures de pointe et très accidentogène, devrait continuer à fonctionner sans problème. Si l'on ajoute l'extension de la zone des alouettes (entreprise de logistique, société de bus,...) nous allons donc observer une augmentation des véhicules lourds sur le secteur.

Soit les rédacteurs du rapport ne sont pas venus aux heures de pointe sur place, soit ils ont clairement sous-estimé l'impact de l'augmentation du trafic.

Il serait urgent de revoir la sécurité sur l'échangeur de Bully (soyons trivial : c'est un coupe-gorge) pour éviter une multiplication des accidents (ce que le projet actuel d'extension des alouettes ne semble pas prévoir!). Les différents acteurs (Département et les trois municipalités) devraient se pencher sur la question avant l'accélération des travaux.

Cinquième point : pendant la phase des travaux (6 mois, 1 an ?) quel sera l'impact du chantier sur la circulation locale ? Les villes de Bully, Sains et Aix vont-elles devoir absorber le flux de voitures lors des phases nécessitant une coupure de l'A21 ? Désolé si j'ai raté ce point dans le rapport mais je n'en ai pas trouvé trace.

Le dossier disponible est très riche et pour des non spécialistes comme nous, il est parfois assez obscur. Désolé si ces remarques paraissent décousues.

J'espère malgré tout que ces quelques points soulevés ainsi que ceux soulevés par d'autres citoyens attentifs à ces questions, permettront d'améliorer la réalisation de ces

projets malgré tout indispensable au développement de notre secteur.
Je reste à votre disposition si vous souhaitez obtenir des précisions complémentaires.

La contribution de Monsieur PODEVIN est reprise dans le PV de synthèse auquel le département a répondu le 15 mars 2017.

Réponse du Département :

Les remarques de Monsieur POIDEVIN sur la pollution, la santé des riverains, le bruit et la vitesse admise sur la section routière à aménager. (Pages 10,11 et 12 du PV de synthèse).

La vitesse sera réglementée à 90 km/h

Concernant les remarques sur la pollution, le projet n'aura pas d'incidence significative sur la population la plus sensible (lycée Léo Lagrange située à 200 m environ) d'autant que le projet ne va pas générer de trafic supplémentaire. En effet, le projet n'aura pas d'effet d'appel et son objectif principal est la sécurité des usagers. L'augmentation de trafic prévue à la mise en service ou à l'horizon 2025 est celle liée de façon générale à l'augmentation annuelle de trafic (hypothèse générale).

La fluidification du trafic permettra la diminution des rejets de CO et des rejets de CO2.

La problématique bruit a fait l'objet d'une étude en application de la loi sur le bruit afin de déterminer les protections à mettre en place. Celle-ci indique que le projet ne constitue pas, du point de vue acoustique, une transformation significative d'infrastructure. Aucune protection n'est donc réglementairement à mettre en œuvre par le Maître d'Ouvrage.

L'élargissement de l'échangeur de l'A26 n'est pas l'objet de l'enquête publique actuelle.

L'ensemble des travaux seront réalisés sous circulation.

2- J'ai reçu un courrier électronique le 23 février 2017 sur l'adresse dédiée à l'enquête publique « RD301A21@outlook.fr ».

Ce courrier a été édité sur papier pour être annexées, au registre d'enquête publique unique du siège de l'enquête à Aix-Noulette, transféré et mis en ligne par les services de la Préfecture, conformément à l'article R123-13 du code de l'environnement

- Il s'agit de Monsieur KOWALSKI Frédéric, Chargé d'études Patrimoine Minier. CPIE Chaîne des Terrils-Bâtiment 5-base 11/19- 62750 Loos-en-Gohelle, a écrit :

Profitant des travaux du doublement de cette section de la rocade minière, il serait opportun de créer une piste cyclable sur le RD 937 entre la sortie/entrée du village d'Aix-Noulette jusqu'à la zone d'activités de l'Epinette/Fosse 10.

La contribution de Monsieur KOWALSKI est reprise dans le PV de synthèse auquel le département a répondu le 15 mars 2017.

Réponse du Département :

Les remarques de Monsieur KOWALSKI, chargé d'études Patrimoine Minier, sur l'opportunité de créer une piste cyclable sur la RD 937 entre la sortie du village d'Aix-Noulette et la zone

d'activité de l'Épinette. (Page 12 du PV de synthèse).

Une piste cyclable est prévue entre la sortie du village et la zone d'activités de l'Épinette.

2.3.4- Le déroulement de l'enquête publique unique.

Il faut ici noter la participation mesurée des citoyens aux permanences du commissaire enquêteur. L'enquête publique s'est déroulée sans incident et je n'ai pas observé de climat conflictuel.

2.3.5- La clôture de l'enquête publique unique.

L'enquête publique a été clôturée le 24 février 2017 à 17h00. J'ai emporté après clôture le 24 février 2017 à 17h30, le registre du siège de l'enquête de la commune d'Aix Noulette.

J'ai collecté après clôture, l'ensemble des registres le 28 février 2017.

Les registres d'enquête, le rapport et les conclusions et avis du commissaire enquêteur furent remis le 17 mars 2017 à la Préfecture du Pas-de-Calais.

Un exemplaire du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur fut remis le 17 mars 2017 à Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lille.

3- L'analyse de la contribution du public, le procès-verbal de synthèse et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage.

Au cours des développements suivants seront exposés : la synthèse des contributions des citoyens, le PV de Synthèse du commissaire enquêteur mais aussi les réponses apportées par le Département aux remarques et questions du commissaire enquêteur. Le mémoire contenant les réponses ici reprises est versé en Annexe n° 8. Par ailleurs, un complément d'information pourra y être recherché.

Il est important de souligner que l'ensemble des participations est consigné dans les registres d'enquête et dans les documents qui y sont annexés.

3.1- Synthèse des observations (registres, courriers et participations électroniques).

Aucune observation ne remet en cause l'objet même de l'Enquête Publique.

Durant les permanences de la commune d'Aix Noulette, j'ai reçu 12 visiteurs. Il y a eu 09 observations formulées dans le registre d'enquête. Il n'y a pas eu de courrier.

Durant les permanences de la commune de Bully-les-Mines, j'ai reçu 02 visiteurs. Il y a eu 02 observations formulées dans le registre d'enquête. Il n'y a pas eu de courrier.

Sur les registres d'enquête des communes de Bouvigny-Boyeffles, Hersin-Coupigny, Barlin, Fresnicourt-le-Dolmen, Maisnil-les-Ruitz, Rebreuve-Ranchicourt, Houdain, Divion et Calonne-Ricouart, il n'y a pas eu d'observation formulée dans les registres d'enquête. Il n'y a pas eu de courrier.

Durant l'enquête, deux courriers électroniques sont adressés au commissaire enquêteur. Ces courriers sont annexés au registre d'enquête d'Aix Noulette, siège de l'enquête. Ils ont également été mis en ligne sur le site internet de la Préfecture du Pas de Calais, conformément à l'article R123-13 du code de l'environnement qui stipule que les observations seront tenues à la disposition du public au siège de l'enquête dans les meilleurs délais.

3.2- Le procès-verbal de synthèse. (Annexe 6)

Ce document fut remis par le commissaire au Département lors d'une réunion en date du 02 mars 2017. Il reprend l'ensemble des contributions ainsi que les points sur lesquels j'estime la nécessité de porter à connaissance et de solliciter des compléments d'informations.

Le commissaire enquêteur a apporté les remarques suivantes :

- Les thématiques semblent bien énumérées, mais les documents manquent parfois de cohérence. Je cite quelques exemples :

- *Concernant l'estimation de l'opération*
 - *Le document A1, « Notice explicative » mise à 2x2 voies de la liaison RD301/A21, L'estimation de l'opération page 16/16 est de 13 750 000 euros hors acquisitions foncières.*
 - *La pièce A2 « Estimation sommaire des dépenses », le tableau fait état de 13 750 000 euros compris acquisitions foncières 100 000 euros.*
 - *Le Document A5 « Etude d'impact », rubrique « Délai et coût du projet » page 266 mentionne 13 850 000 euros hors acquisitions foncières.*

- *Sur la « notice explicative » de l'enquête parcellaire page 2/2 il est noté que l'enquête publique sera organisée dans [les 5 communes]. Or, l'enquête ne concerne qu'une seule commune.*

- *S'agissant de la compatibilité avec les documents d'urbanisme, il faut ici noter que le dossier soumis à enquête publique (page 139 et 140 de l'Etude d'impact) fait état du POS de Bully-les-Mines alors que la commune dispose depuis le 19 novembre 2015 de son PLU.*
 - *Le POS de Bully-les-Mines a été approuvé le 15 juillet 1980 et la dernière modification date du 13 mars 2014 (étude d'impact, les documents d'urbanisme*

- communaux page 139). Le PLU de Bully-les-Mines quant à lui, a pour historique :*
- *Le 27 novembre 2009, le conseil municipal a prescrit par délibération la révision du POS en PLU.*
 - *Le 19 février 2015, le conseil municipal a arrêté par délibération son projet de PLU.*
 - *L'enquête publique s'est déroulée du 24 août au 25 septembre 2015.*
 - *Le 19 novembre 2015, le conseil municipal a approuvé par délibération le PLU.*
 - *Dans son avis du 04 juin 2015, annexé au dossier du PLU, la Direction Mobilité et Transport avise la commune de Bully-les-Mines [La commune est concernée par le projet de mise à 2x2 voies de la RD301 au niveau de l'échangeur A21. Une étude de faisabilité de l'élargissement est en cours].*
- Je regrette ainsi que le dossier ne fasse pas état des documents d'urbanisme récents sur la commune de Bully-les-Mines alors même que la grille de révision page 2 de l'étude d'impact montre qu'ils pouvaient être pris en compte dans les délais.*

Réponse du Département :

Compatibilité de l'enquête publique avec les documents d'urbanisme. (Page 5 et 6 du PV de synthèse).

La commune de Bully les Mines a été informée en date du 04 juin 2015 du projet de mise à 2x2 voies de la RD 301 au niveau de l'échangeur A21, cet avis a été annexé au PLU avant l'approbation du PLU en conseil municipal en date du 19 novembre 2015.

Le commissaire enquêteur a posé les questions suivantes :

- **Concernant le volet mise à 2x2 voies de la liaison RD301/A21 :**
 - *Quelle est l'estimation de l'opération à retenir?*

Réponse du Département :

L'estimation de l'opération (page 5 du PV de synthèse). L'opération est estimée 13 750 000 €. (Cf. tableau détaillé des prévisions de dépenses)

- *Dans l'Accusé de réception de la saisine de l'autorité environnementale en date du 12.10.2016 (copie jointe), il est fait mention de l'étude d'impact du projet « Mise à 2x2 voies de la liaison RD301/A21 et sécurisation de l'échangeur Nord RD301/RD937 » sur les communes de Haussy et Montrémont avec extension sur les communes de Saulzoir, Saint-Python, Vendegie-sur-Ecaillon et Vertain.*
L'autorité environnementale a-t-elle bien été saisie du présent projet qui, force est de constater, ne correspond pas à ces communes ?

Réponse du Département :

L'accusé de réception de la saisine de l'autorité environnementale transmis à la Préfecture du Pas de Calais fait bien état en objet du projet de mise à 2x2 voies de liaison RD301/A21 et sécurisation de l'échangeur Nord RD301/RD937 déposé par le Conseil Départemental du Pas

de Calais.

Contrairement à ce qui est indiqué dans cet accusé de réception les communes de Haussy, Montrécourt, Saulzoir, saint Python, Vendegie-sur-Ecaillon et Vertain se situent dans le département du Nord.

- *La Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, fait mention dans un courrier en date du 7 décembre 2016 [ce dossier a reçu un avis de la DREAL Nord Pas-de-Calais du 1^{er} septembre 2016...]. Cet avis ne figurant pas au dossier, qu'en est-il ?*

Réponse du Département :

L'avis de la DREAL Nord Pas de Calais du 1^{er} Septembre 2016, ne concerne pas l'enquête publique.

La Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer a consulté la DREAL dans le cadre de l'étude du dossier de demande de principe. Ce dossier a pour but de vérifier la pertinence de la solution technique proposée par rapport aux enjeux et aux contraintes de l'existant.

➤ **Concernant le volet parcellaire:**

- *Le commissaire enquêteur souhaite obtenir les copies conformes des lettres de notifications envoyées par le Département aux propriétaires, les accusés de réception des lettres recommandées et les questionnaires remplis par les intéressés. (Annexe 7)*

Réponse du Département :

Les copies conformes des lettres de notifications envoyées par le Département aux propriétaires, les accusés de réception des lettres recommandées et les questionnaires remplis par les intéressés, ont été déposées au domicile du commissaire enquêteur le 3 Mars 2017.

- *L'emprise n°2 de la parcelle ZA 240 semble justifiée par un projet consistant à créer un giratoire à 5 branches au niveau de l'échangeur Nord RD301/A21. Cette emprise ne semble plus justifiée par un projet consistant à créer un giratoire 4 branches cf. le croquis que Monsieur HUCHIN a fait parvenir au commissaire enquêteur le 24 janvier 2017 par voie électronique. Quel est le giratoire retenu ?*

Réponse du Département :

Suite à la concertation menée avec la Communauté d'Agglomération de Lens Liévin en charge de l'aménagement de la future Zone d'Activités des jardins de l'Artois, le futur giratoire au niveau de l'échangeur Nord RD301/A21 sera composé de 4 branches et restera

dans les emprises actuelles. Celui-ci est compatible à terme avec un accès partiel à la zone d'activités, selon que la CALL décidera ou non d'intégrer la zone A du PLU dans le périmètre de la zone d'activités.

L'emprise N°2 de la parcelle ZA 240 ne sera donc pas acquise par le Département.

3.3- Le mémoire en réponse du Conseil Départemental. (Annexe 8)

Un mémoire en réponse du Procès-Verbal de Synthèse, faisant part des avis et des commentaires du Conseil Départemental sera adressé au commissaire enquêteur le 15 mars 2017 par voie électronique et reçu par courrier recommandé le 17 mars 2017.

3.4- Bilan de l'enquête publique unique.

L'analyse du dossier soumis à l'enquête publique, les reconnaissances et les divers contrôles que j'ai effectués mettent en évidence que les modalités de l'enquête publique étaient nécessaires et suffisantes.

J'estime avoir agi dans le respect de la loi et des citoyens, de par mon impartialité pouvoir émettre des Avis fondés sur les trois thèmes de l'enquête unique.

Ce rapport est ainsi complété par trois autres documents;

AVIS et CONCLUSIONS du commissaire enquêteur sur :

- 1- L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de mise à 2x2 voies de la liaison RD301/A21 et de la sécurisation de l'échangeur Nord RD301/RD 937 sur le territoire des communes d'Aix Noulette et Bully-les-Mines.*
- 2- L'enquête parcellaire sur le territoire des communes d'Aix Noulette.*
- 3- L'enquête d'attribution du caractère route express à l'intégralité du tracé de la RD301 du PR 0+000 au PR 17+501. Ce classement concerne les communes d'Aix Noulette, Bully-les-Mines, Bouvigny-Boyeffles, Hersin-Coupigny, Barlin, Fresnicourt-le-Dolmen, Maisnil-les-Ruitz, Rebreuve-Ranchicourt, Houdain, Divion et Calonne-Ricouart.*

Le 17 mars 2017.

Didier COURQUIN, commissaire enquêteur



Annexes au rapport d'Enquête Publique

- **Annexe 1 :** *Décision de Mme La Présidente du Tribunal Administratif de Lille en date du 20 décembre 2016 Dossier n° E16000249/59, désignant Mr Didier COURQUIN en qualité de Commissaire enquêteur et Mr Philippe-Pierre PIC en qualité de Commissaire enquêteur suppléant.*
- **Annexe 2 :** *Arrêté Préfectoral en date du 05 janvier 2017 portant délégation de signature, de Monsieur Dominique KIRZEWSKI Directeur délégué pour la Préfète, prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique pendant trente-trois jours consécutifs du 23 janvier 2017 au 24 février 2017 inclus sur le territoire des communes d'Aix Noulette, Bully-les-Mines, Bouvigny-Boyeffles, Hersin-Coupigny, Barlin, Fresnicourt-le-Dolmen, Maisnil-les-Ruitz, Rebreuve-Ranchicourt, Houdain, Divion et Calonne-Ricouart.*
- **Annexe 3 :** *Copies des certificats d'affichage.*
- **Annexe 4 :** *Copies des 4 parutions effectuées dans les journaux.*
 - *La Voix du Nord du 09 janvier 2017 et du 23 janvier 2017.*
 - *Nord Eclair du 09 janvier 2017 et du 23 janvier 2017.*
- **Annexe 5 :** *Répartition de l'affichage sur les 3 sites de la RD301.*
- **Annexe 6 :** *Procès-verbal de Synthèse en date du 02 mars 2017 adressé au Département, comprenant l'ensemble des observations recueillies au cours de l'enquête ainsi que les questions du Commissaire enquêteur.*
- **Annexe 7 :** *Notifications individuelles des propriétaires, relatives à l'enquête parcellaire.*
- **Annexe 8 :** *Mémoire en réponse du Département.*
- **Annexe 9 :** *Avis Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.*

FIN des ANNEXES