



DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

**DELIBERATION DE LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL DEPARTEMENTAL**

REUNION DU 19 MAI 2025

PRESIDENCE DE MONSIEUR JEAN-CLAUDE LEROY

Secrétaire : Mme Carole DUBOIS

Étaient présents : M. Jean-Claude LEROY, Mme Mireille HINGREZ-CÉRÉDA, M. Daniel MACIEJASZ, Mme Valérie CUVILLIER, Mme Maryse CAUWET, M. Ludovic LOQUET, Mme Bénédicte MESSEANNE-GROBELNY, M. Jean-Claude DISSAUX, Mme Laurence LOUCHAERT, M. Laurent DUPORGE, Mme Karine GAUTHIER, M. Alain MEQUIGNON, Mme Evelyne NACHEL, Mme Florence WOZNY, M. Jean-Jacques COTTEL, Mme Caroline MATRAT, M. Sébastien CHOCHOIS, Mme Sophie WAROT-LEMAIRE, M. André KUCHCINSKI, Mme Fatima AIT-CHIKHEBBIH, Mme Carole DUBOIS, M. Olivier BARBARIN, M. Etienne PERIN, Mme Maryse DELASSUS, M. Claude BACHELET, M. Bruno COUSEIN, Mme Stéphanie RIGAUX, M. Philippe FAIT, Mme Emmanuelle LAPOUILLE, Mme Sylvie MEYFROIDT, M. Frédéric MELCHIOR, Mme Brigitte PASSEBOSC, M. François LEMAIRE, M. Marc SARPAUX, Mme Marie-Line PLOUVIEZ, M. Steeve BRIOIS, M. Ludovic PAJOT, Mme Emmanuelle LEVEUGLE.

Excusé(s) : Mme Blandine DRAIN, M. Pierre GEORGET, Mme Zohra OUAGUEF, M. Alexandre MALFAIT, M. René HOCQ.

Absent(s) : Mme Maïté MULOT-FRISCOURT.

Assistant également sans voix délibérative : M. Jean-Louis COTTIGNY, M. Jean-Marc TELLIER.

Excusé(s) sans voix délibérative : M. Michel DAGBERT, M. Bertrand PETIT.

**RD 917 JONCTION RUE DE LA RÉPUBLIQUE ET LE FAUBOURG DE PÉRONNE
- COMMUNE DE BAPAUME - DOSSIER DE PRISE EN CONSIDÉRATION**

(N°2025-139)

La Commission Permanente du Conseil départemental du Pas-de-Calais,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et, notamment, ses articles L.3121-14, L.3121-14-1, L.3211-1 et L.3211-2 ;

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles L.103-2 et L.300-2 ;

Vu le Code de l'Environnement et notamment ses articles L.122-1 et suivants ;

Vu la délibération n°2021-257 du Conseil départemental en date du 01/07/2021 « Délégation d'attributions à la Commission Permanente » ;

Vu le rapport du Président du Conseil départemental, ci-annexé ;

Vu l'avis de la 4^{ème} commission « Equipement et développement des territoires » rendu lors de sa réunion en date du 05/05/2025 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

Article 1 :

D'approuver le projet de jonction entre la RD 917 rue de la République et la RD 917 Faubourg de Péronne à Bapaume, consistant en la reprise du chemin de Anzacs et un tronçon neuf, conformément au dossier de prise en considération joint en annexe à la présente délibération.

Article 2 :

D'autoriser le lancement des procédures nécessaires à la réalisation du projet visé à l'article 1, selon les modalités reprises au rapport joint à la présente délibération.

Dans les conditions de vote ci-dessous :

Pour : 43 voix (Groupe Socialiste, Républicain et Citoyen ; Groupe Communiste et Républicain ; Groupe Union pour le Pas-de-Calais ; Groupe Rassemblement National ; Non-inscrit) Contre : 0 voix Abstention : 0 voix Absent sans délégation de vote : 1 (Groupe Union pour le Pas-de-Calais)

(Adopté)

.....
LE PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL,

Jean-Claude LEROY

ARRAS, le 19 mai 2025

Pour le Président du Conseil départemental,
La Directrice générale des services,

Signé

Maryline VINCLAIRE



Pas-de-Calais

Le Département

Conseil Départemental du Pas-de-Calais
Pôle Aménagement et Développement Territorial
Direction de la Mobilité et du Réseau Routier
Service Mobilité et Maîtrise d'Ouvrage

DOSSIER DE PRISE EN CONSIDERATION

**RD 917
JONCTION RD 917 RUE DE LA REPUBLIQUE – RD 917 FAUBOURG DE
PERONNE
SUD-EST DE BAPAUME**

NOTICE DE PRESENTATION



SOMMAIRE

1	TABLE DES ILLUSTRATIONS	5
2	GENERALITES	7
2.1	CONTEXTE.....	7
2.2	DESCRIPTION DES ITINERAIRES ET LEURS TRAFICS ROUTIERS.....	9
3	ENJEUX DU PROJET	10
4	CONSTRAINTES DU PROJET	12
5	ANALYSE DU TERRITOIRE DES COMMUNES	12
5.1	DONNEES ACCIDENTOLOGIES.....	12
5.1.1	Accidentologie	13
5.1.2	V85	13
6	MOBILITE	13
6.1	TRAFIC ROUTIER	13
6.1.1	Diagnostic des carrefours existants.....	15
6.2	REPORT DU TRAFIC ROUTIER.....	17
6.3	CONVOI EXCEPTIONNEL	17
6.4	TRANSPORT DE MARCHANDISES.....	17
6.5	TRANSPORT MARITIME.....	17
6.6	TRANSPORT FERROVIAIRE.....	17
6.7	MODES DOUX	19
6.8	TRANSPORT SCOLAIRE	20
6.9	TRANSPORT EN COMMUN	20
6.10	AIRE DE COVOITURAGE	20
6.11	AIRE POIDS LOURDS.....	20
7	DONNES DEVELOPEMENT ECONOMIQUE	22
7.1	DONNEES AGRICOLES.....	22
7.2	DONNEES ZONE D'ACTIVITES – ANZACS 2.....	22
7.2.1	Aménagements Anzacs 2	22
7.3	DONNEES AMENAGEMENT DE LCV FRANCE.....	23
7.3.1	Présentation du projet.....	23
7.3.2	Arpentage.....	24
7.3.3	Permis de Construire N°62 708 23 00002 – 62 080 24 00005.....	24
7.3.4	Déclaration ICPE.....	25
7.3.5	Interactions avec la nouvelle voie	25
8	DONNEES GEOGRAPHIQUES	27
9	DONNEES URBANISME	28
9.1	SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES (SRADDET)	28
9.2	SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE L'ARRAGEOIS (SCOTA)	29
9.3	PROJET D'AMENAGEMENT STRATEGIQUE (PAS ANCIENNEMENT PADD)	29

9.4	DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS (DOO).....	29
9.5	DAACL.....	29
9.6	PLUI.....	30
9.6.1	Les Orientations d'Aménagement Programmatique (OAP).....	32
9.6.2	Les Servitudes d'Utilités Publiques (SUP)	32
9.7	PLAN DE PREVENTION DU BRUIT (PPBE).....	32
9.8	PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL (PCAET)	33
9.9	PDM	34
9.10	PDIPR.....	34
9.11	PCAET	34
10	DONNEES FONCIER.....	35
11	DONNEES ARCHEOLOGIQUES.....	36
12	DONNEES ENVIRONNEMENTALES	36
12.1	LES SITES NATURA 2000.....	37
12.2	LES ZNIEFF	37
12.3	LES TRAMES VERTES ET BLEUES.....	37
12.4	LES ZONES HUMIDES.....	37
12.4.1	Analyse floristique	38
12.4.2	Analyse pédologique	39
12.4.3	Conclusion de l'enjeux des zones humides.....	40
12.5	LES ESPACES NATURELS SENSIBLES (ENS)	41
12.6	PARCS NATURELS REGIONAUX	41
12.7	ARRETE DE PROTECTION BIOTOPE (APPB).....	41
12.8	RESERVES BIOLOGIQUES ET RESERVES NATURELLES REGIONALES.....	41
12.9	OCCUPATIONS DES SOLS.....	41
12.10	PERCEPTIONS PAYSAGERES	42
12.11	SITES INSCRITS ET SITES CLASSES	42
12.12	SITES PATRIMONIAUX REMARQUABLES	42
12.13	IMMEUBLES INSCRITS OU CLASSES.....	42
12.14	TOURISME.....	42
12.15	FAUNE FLORE ET HABITATS.....	42
12.15.1	Dates d'intervention et météo	42
12.16	FLORE ET HABITATS.....	43
12.17	AVIFAUNE	44
12.17.1	Période de Nidification.....	44
12.17.2	Période inter nuptiale.....	45
12.18	LES AMPHIBIENS.....	46
12.19	LES REPTILES	46
12.20	L'ENTOMOFAUNE.....	46
12.21	LA MAMMATOFAUNE HORS CHIROPTERES	47
12.22	LES CHIROPTERES	47
12.23	SYNTHESE DES ENJEUX FAUNE FLORE	49

13	DONNEES CLIMATIQUES.....	51
13.1	CONTEXTE CLIMATIQUE.....	51
13.1.1	Températures.....	51
13.1.2	Précipitations.....	51
13.1.3	Ensoleillement.....	51
13.1.4	Vent.....	51
14	DONNEES GEOTECHNIQUES.....	51
14.1	CONTEXTE GEOLOGIE.....	51
14.2	CONTEXTE PEDOLOGIQUE.....	52
14.3	CONTEXTE HYDROGEOLOGIQUE.....	52
14.4	USAGE DES EAUX SOUTERRAINES.....	53
14.5	RISQUES MAJEURS NATURELS.....	53
14.5.1	Inondation et débordement de cours d'eau.....	53
14.5.2	Cavités naturelles ou anthropiques.....	54
14.5.3	Argiles (Retrait/Gonflement).....	54
14.5.4	Risques Séisme.....	55
14.5.5	Installations classées pour la protection de l'environnement.....	55
14.5.6	Sites Industriels et de Services (BASIAS).....	56
14.5.7	Sites et sols pollués (BASOL).....	56
14.5.8	ICPE.....	56
14.5.9	Risque du radon.....	56
14.5.10	Risque Pyrotechnique – 1 ^{ère} Guerre Mondiale.....	56
15	DONNEES HYDRAULIQUES.....	58
15.1	TOPOGRAPHIE DE LA ZONE D'ETUDE HYDRAULIQUE.....	58
15.2	DONNEES HYDROGRAPHIQUES.....	58
15.3	MASSE D'EAU SOUTERRAINE.....	59
15.4	EXPLOITATION DE LA NAPPE.....	59
15.5	VULNERABILITE DE LA NAPPE.....	60
15.6	BASSINS VERSANTS ET RESEAU HYDROGRAPHIQUE.....	61
15.6.1	Généralités.....	61
15.6.2	Perméabilité et Infiltration des sols.....	61
15.6.3	Fonctionnement hydraulique existant.....	61
15.6.4	Bassin versants routiers.....	63
15.6.5	Bassin versants naturel.....	65
16	DONNEES ACOUSTIQUES.....	66
17	DONNEES RESEAUX.....	68
17.1	RESEAU ELECTRIQUE.....	68
17.2	RESEAU GAZ.....	68
17.3	RESEAU DE TELECOMMUNICATION ET FIBRE OPTIQUE.....	68
17.4	RESEAU D'ADDUCTION D'EAU POTABLE.....	68
17.5	RESEAU D'ASSAINISSEMENT EP, EU, EV.....	68
17.6	AUTRES RESEAUX.....	68

17.6.1	Eclairage public.....	68
17.6.2	Défense Incendie.....	68
17.6.3	Réseau de surveillance	68
18	PRESENTATION DES SCENARIOS.....	69
18.1	RAPPEL DE LA ZONE D’ETUDE	69
18.2	PRESENTATION DU SCENARIO N°1	70
18.2.1	Etat initial et contraintes de la section 1	70
18.2.2	Les enjeux de la section1	70
18.2.3	Description du scénario n°1	71
18.2.4	Description du scénario n°2	72
18.2.5	Synthèse des scénarios 1 et 2.....	73
19	PRINCIPE D’AMENAGEMENT.....	73
19.1	PRESENTATION DU PROJET	74
19.2	CARACTERISTIQUES TECHNIQUES.....	75
19.2.1	Préambule.....	75
19.2.2	Tracé en plan.....	75
19.2.3	Profil en Long.....	76
19.2.4	Profils en Travers	76
19.3	ECHANGES.....	77
19.4	PRISE EN COMPTE DE LA MOBILITE	77
19.4.1	Véhicules légers et Poids Lourds.....	77
19.4.2	Véhicules Agricoles	77
19.4.3	Transport en commun.....	77
19.4.4	Mode Doux	77
19.5	OUVRAGES D’ART – RETABLISSEMENTS	77
19.6	STRUCTURE DE CHAUSSEES	78
19.7	RESEAUX.....	78
19.8	ASSAINISSEMENT.....	78
19.9	ACOUSTIQUE.....	78
19.10	PROTECTION DE LA FAUNE ET FLORE.....	78
19.11	GESTION HYDRAULIQUE DES BASSINS VERSANTS	78
19.12	AMENAGEMENTS ET INSERTIONS PAYSAGERES	78
19.13	ENTRETIEN	78
19.14	CLASSEMENT-DECLASSEMENT	79
19.15	LIBERATION DES EMPRISES	79
19.16	ESTIMATIONS.....	80
19.17	PROCEDURES A ENVISAGER	80
19.18	CALENDRIER PREVISIONNEL 2025.....	81
20	ENTRETIEN MAINTENANCE	82

1 TABLE DES ILLUSTRATIONS

Carte 1 Limites administrative de Bapaume.....	7
Carte 2 Limites administratives de Riencourt-lès-Bapaume	8
Carte 3 des routes Départementales 917, 929, 930.....	9
Carte 4 Trafic PL et VL (Rapport CPEV V1 février 2023).....	10
Carte 5 Projet du Tracé (COPIL du 26 03 2024).....	11
Carte 6 Carte Accidentologie 2019-2024.....	12
Carte 7 Trafic PL (rapport CPEV mars 2023 comptages du 14 11 2022 au 20 11 2022	13
Carte 8 Trafic (rapport de CPEV de Novembre 2023 - comptage du 26 06 au 02 07 2023).....	14
Carte 9 Localisation des Carrefours problématiques	15
Carte 10 Itinéraire cyclable rue de Saint Quentin.....	19
Carte 11 Itinéraire route de Bancourt (RD7)	19
Carte 12 Transports en commun.....	20
Carte 13 Vue Aérienne du parking poids lourds	21
Carte 14 carte des développements économiques.....	22
Carte 15 Plan d'aménagement de la Zone Anzacs II.....	23
Carte 16 Perspective des bâtiments LCV France	24
Carte 17 Plan de bornages	24
Carte 18 Implantation du Projet LCV France	25
Carte 19 rejet des EU des bâtiments LCV France	26
Carte 20 Relief au niveau de l'aire d'étude.....	27
Carte 21 SRADDET réseau routier pôle intermédiaire (cercle rouge)	28
Carte 22 Zonage du PLUI	30
Carte 23 Emplacement réservé pour le projet.....	31
Carte 24 SUP du Projet.....	32
Carte 25 Classement sonore	33
Carte 26 Carte emprise foncière	35
Carte 27 Aire des études environnementales	36
Carte 28 Localisation de la zone humide critère floristique.....	38
Carte 29 Localisation de la zone humide critère floristique.....	39
Carte 30 Chemin des Anzacs pas de zone humide selon le critère pédologique.....	39
Carte 31 Zone Humide de 0,8 ha sur l'emprise de la nouvelle voie	40
Carte 32 Localisation des zones humides selon les critères floristique et pédologique.....	40
Carte 33 Localisation de l'Avifaune nicheuse (Faucon Crécerelle).....	44
Carte 34 Localisation Avifaune nicheuse (Faucon Crécerelle et Linotte mélodieuse).....	44
Carte 35 Localisation Avifaune nicheuse (Linotte mélodieuse)	45
Carte 36 Localisation des Amphibiens (Crapaud commun, Grenouille rieuse et verte)	46
Carte 37 Localisation des mammifères (Lapin de Garenne)	47
Carte 38 Localisation des Chiroptères à proximité de la Route de Bancourt	48
Carte 39 Localisation des Chiroptères à proximité de la RD917 Fg de Péronne.....	48
Carte 40 Localisation des Enjeux Faune Flore au Nord du chemin des Anzacs	49
Carte 41 Localisation des Enjeux Faune Flore au Sud du chemin des Anzacs	49
Carte 42 Localisation des Enjeux Faune Flore au Nord de la nouvelle voie	50
Carte 43 Localisation des Enjeux Faune Flore au Sud de la nouvelle voie	50
Carte 44 Extrait de la Carte Géologique de Bapaume.....	52
Carte 45 Zones sensibles aux remontées de nappe.....	53
Carte 46 Carte des cavités (Source infoterre.brgm.fr)	54
Carte 47 Carte du retrait gonflement des argiles	55
Carte 48 Sites SEVESO	55
Carte 49 Carte de risque de MNE	57
Carte 50 Carte de la topographie de la zone d'étude	58
Carte 51 Carte des cours d'eau.....	58
Carte 52 Captage et périmètre de protection des ressources en eau	59

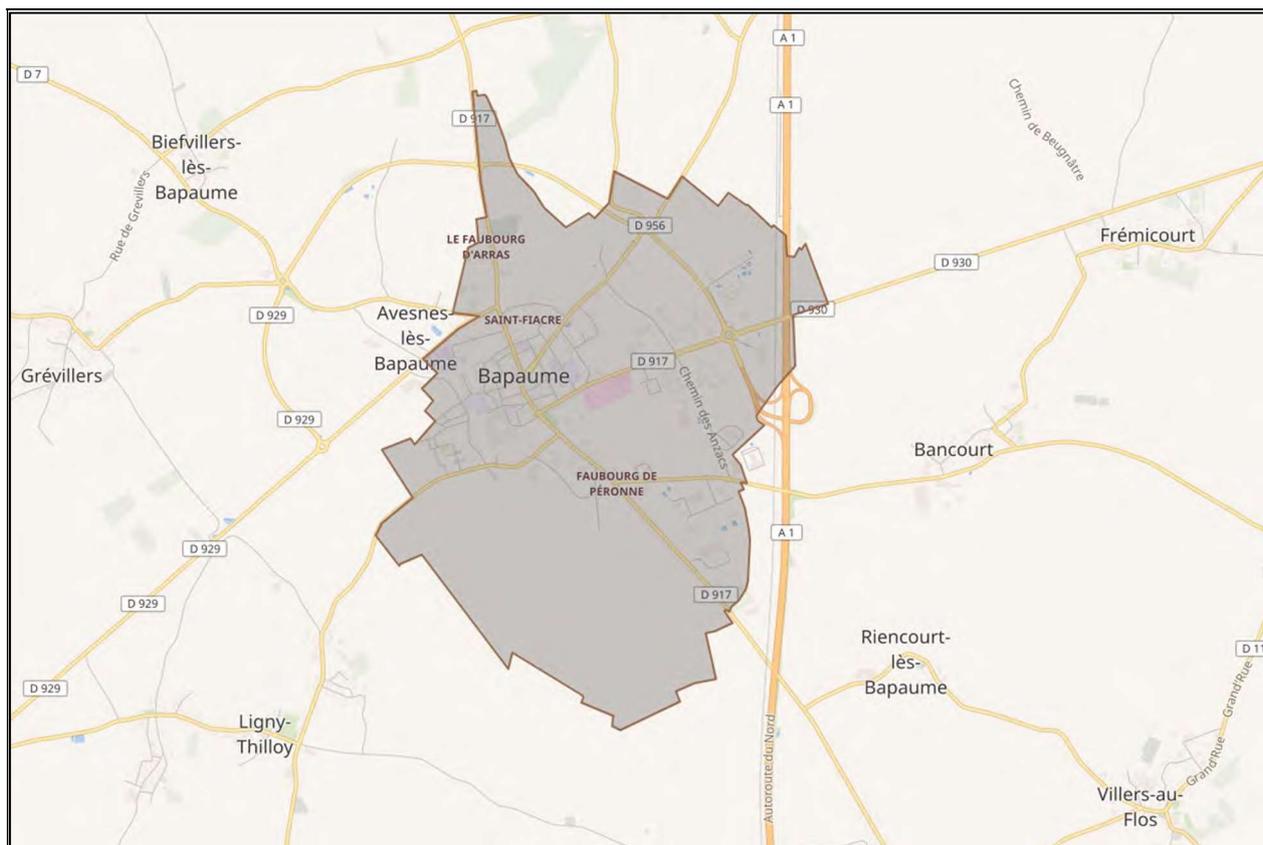
Carte 53 Photo Aérienne des implantations de piézomètres.....	60
Carte 54 Carte zones de vulnérabilité de la Nappe	60
Carte 55 Carte du fonctionnement hydraulique existant (traits bleu)	62
Carte 56 Carte du fonctionnement hydraulique existant (Traits bleu).....	62
Carte 57 Carte des bassins versants routiers (Stade Faisabilité).....	63
Carte 58 BVR carrefour RD7 et BVR 4	64
Carte 59 BVN Nouvelle Voie	65
Carte 60 Localisation des mesures sonores.....	66
Carte 61 Rappel de la zone d'étude du projet	69
Carte 62 Etat Actuel de la RD 917.....	70
Carte 63 Scénario n°1 présenté au COPIL du 26 mars 2024	71
Carte 64 Scénario n°2 retenu au COPIL du 26 mars 2024.....	72
Carte 65 Profil en travers du chemin des Anzacs	76
Carte 66 Profil en Travers de la nouvelle voie.....	77
Carte 67 Projet de Classement Déclassement selon le Scénario n°2.....	79

2 GENERALITES

2.1 Contexte

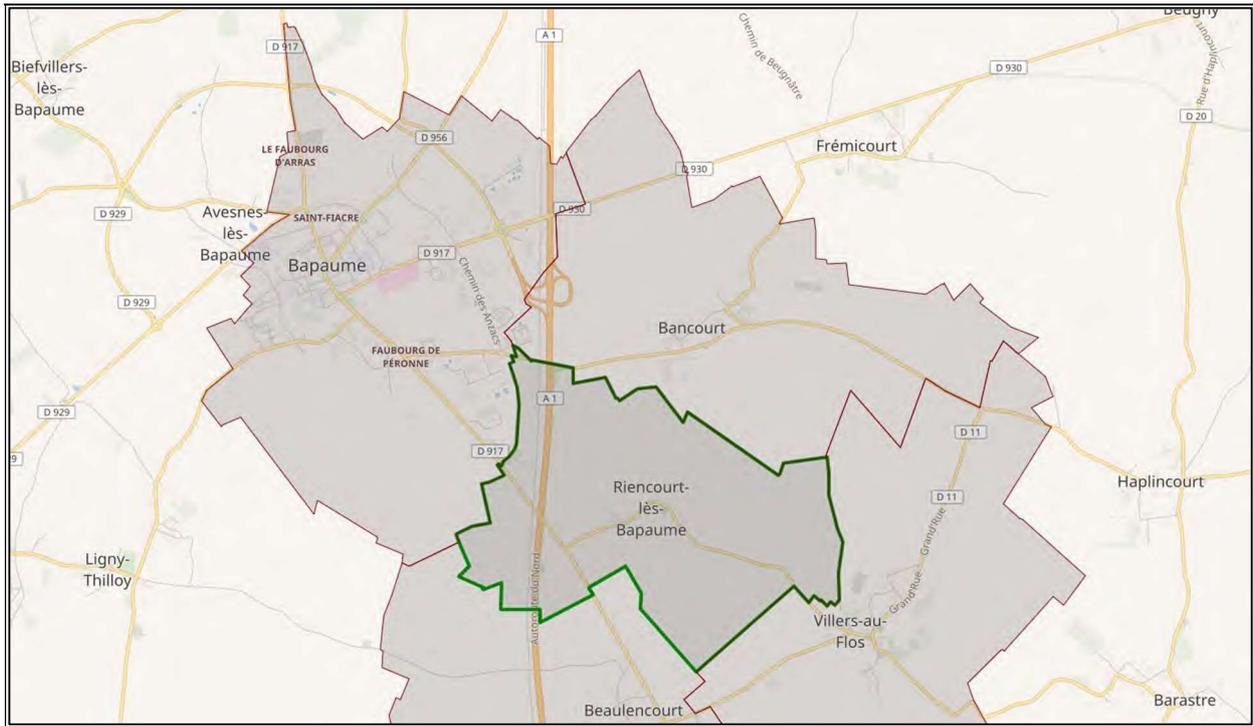
Bapaume est une commune de 3 733 habitants (INSEE, 2021) faisant partie de la Communauté de Communes du Sud-Artois (CCSA), groupement intercommunal de 27 059 habitants (INSEE, 2021) sur une superficie intercommunale de 426 km², soit une densité de 64 habitants par km².

Commune	Nombre d'habitants	Densité Hab / Km ²	Superficie En Km ²	Altitude en mètre Mini / Maxi
BAPAUME	3733	645	5,8	108/137
RIENCOURT-LES-BAPAUME	30	9,4	3,4	113/132



Carte 1 Limites administrative de Bapaume

Riencourt-lès-Bapaume est une commune de 30 habitants (INSEE 2021) faisant également partie de la CCSA. La commune est concerné par le projet de jonction de la route départementale 917 rue de la république à la RD 917 Faubourg de Péronne.



Carte 2 Limites administratives de Riencourt-lès-Bapaume

La commune de Bapaume demande depuis de nombreuses années la réalisation de la jonction entre la RD 917 rue de la République et la Rd 917 Faubourg de Péronne, en partie Sud-Est de la commune.

Le projet imaginé consiste à reprofiler le chemin des Anzacs et le prolonger en réalisant un barreau neuf, pour lequel la commune et la CCSA ont une grande partie de la maîtrise foncière.

Ce projet a été inscrit dans les premiers Contrats Territoriaux de Développement Durable entre le Département et la communauté de communes du Sud-Artois, sans qu'il ait fait l'objet d'une délibération à ce jour.

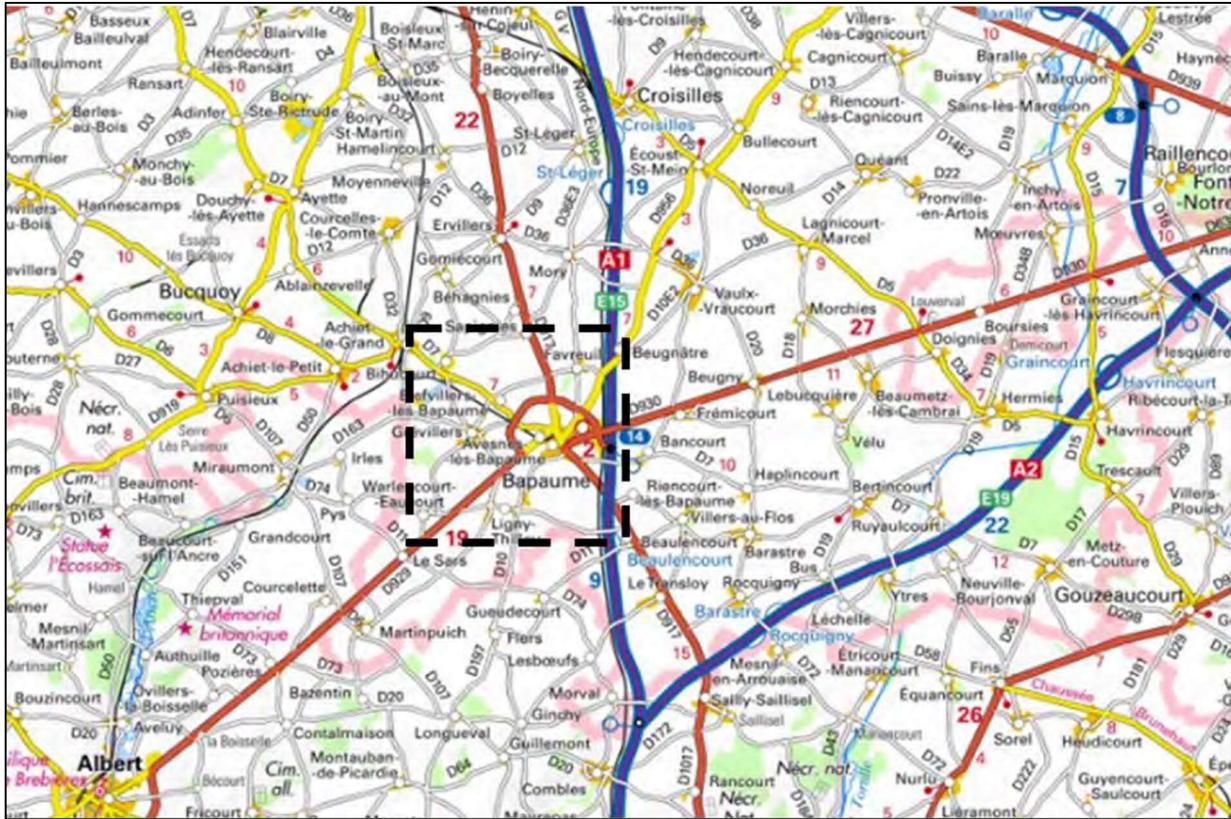
Plusieurs variantes avaient été étudiées, pour optimiser le projet et examiner la réutilisation des voiries existantes.

Le 26 mars 2024, le comité de pilotage a validé le scénario visant à réaliser la nouvelle voie entre la route départementale 7 et la 917.

2.2 Description des itinéraires et leurs trafics routiers

Deux contournements existent aujourd'hui autour de l'agglomération de Bapaume :

- Le contournement nord-Est (RD917) permet de relier la RD917 au nord de Bapaume à la RD 930 en direction de Cambrai (et l'autoroute A1) ;
- Le contournement nord-ouest permet (RD929) de relier la RD917 au nord de Bapaume à la RD 929 en direction d'Amiens.



Carte 3 des routes Départementales 917, 929, 930

Plus précisément, les routes départementales concernant Bapaume :

- La RD 917 en direction d'Arras. Route à grande circulation (RGC). Route Départementale de Catégorie 1 (Cat 1). Le trafic tout véhicule est $>$ à 4000 v/j, les poids lourds $>$ à 1400 PL/j.
- La RD 929 en direction d'Amiens. Cat 1.
- La RD 956 en direction de Douai. Cat 1.
- La RD 930 en direction de Cambrai. Cat 1. Le trafic tout véhicule est de 4000 v/j et les poids lourds $>$ à 400 PL/j.
- La RD 7 en direction de Bancourt. Cat 2. Le trafic tout véhicule est de 2600 v/j, et les poids lourds à 270 PL/j. Par contre les PL sur la RD 7 en direction de Bapaume (RD917) représente 600 PL/j.

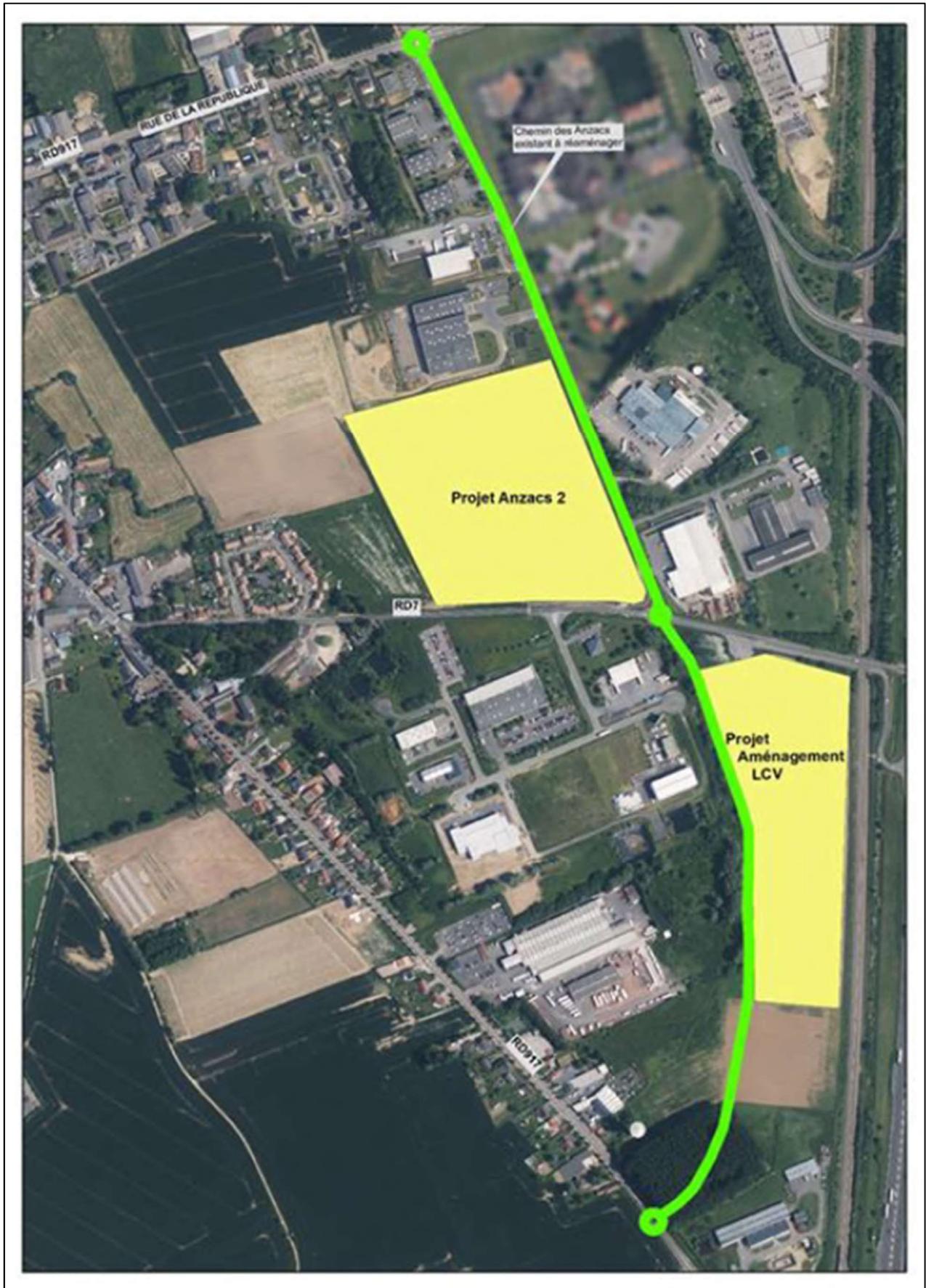


Carte 4 Trafic PL et VL (Rapport CPEV V1 février 2023)

3 ENJEUX DU PROJET

Le projet répond à divers enjeux, en l'occurrence il vise :

- En sécurité routière à améliorer la sécurité routière des points d'échanges, ex : le carrefour entre la RD 7 et la RD 917 Faubourg de Péronne ;
- En trafic de transit à détourner les PL du centre de Bapaume ;
- En trafic de convois exceptionnels à éviter le centre de Bapaume ;
- En mobilité douce à assurer la continuité cyclable entre le centre-ville et la zone des Anzacs ;
- Pour l'activité économique à développer l'attractivité des zones ;
- Pour la qualité paysagère à améliorer l'entrée de ville au Sud de Bapaume ;
- Pour la qualité de vivre des riverains à limiter les nuisances sonores faubourg de Péronne.



Carte 5 Projet du Tracé (COPIL du 26 03 2024)

4 CONTRAINTES DU PROJET

Le projet doit faire face à divers enjeux environnementaux, sociétaux et économiques, faisant état de certaines contraintes, comme suit :

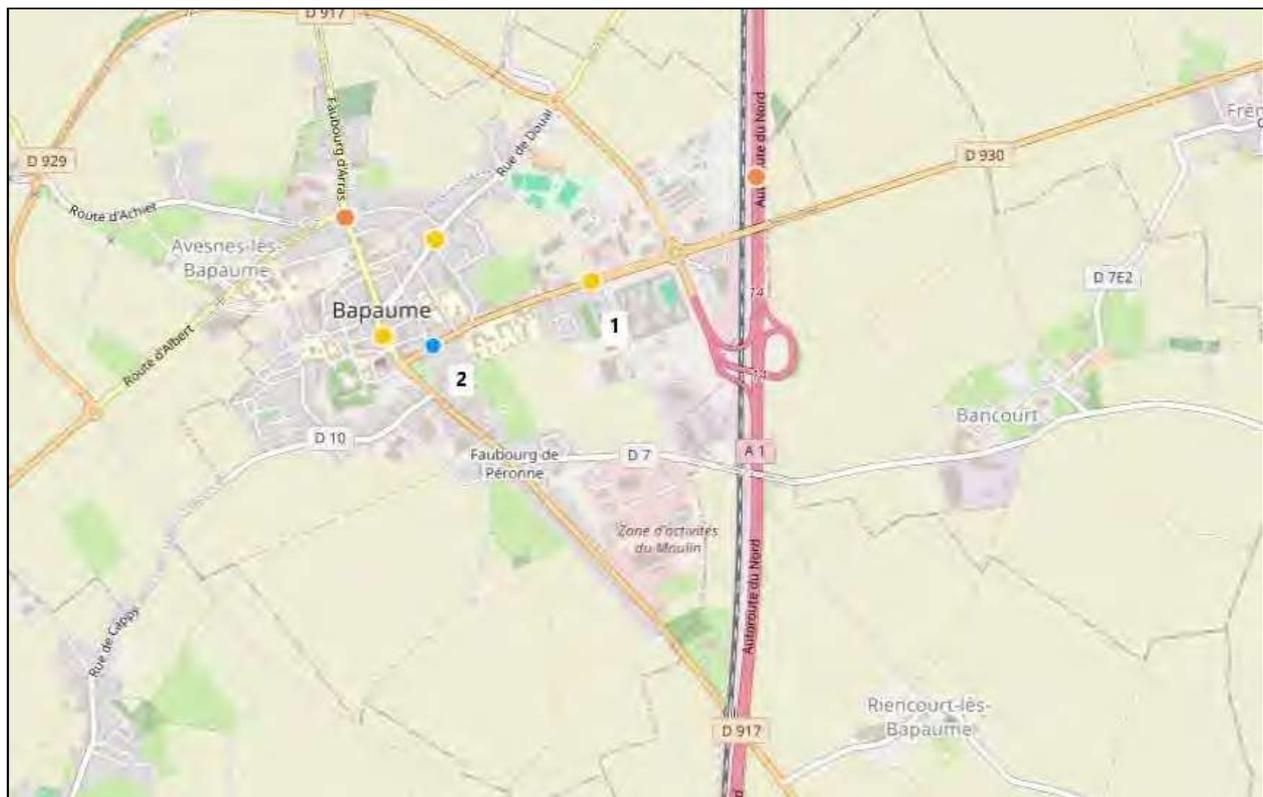
- Sécurité routière :
 - Les carrefours urbains actuels nécessitent des modifications afin de correspondre aux usages du futur gestionnaire;
- Trafic :
 - Le transit important de poids lourds mais également le passage de convois exceptionnels, nécessite d'éviter le faubourg de Péronne;
- Environnement :
 - Le terrain pouvant accueillir une nouvelle voie nécessite un reprofilage ;
 - La zone humide nécessite un évitement, ou une compensation ;
 - La peupleraie à la sortie de Bapaume nécessite un défrichage ;
 - Le paysage à la sortie de Bapaume sur la RD 917 nécessite un aménagement.
- Hydraulique :
 - La gestion des eaux de ruissellement d'une nouvelle voie, nécessite un ouvrage hydraulique ;
- Développement économique et sociale :
 - L'implantation d'entrepôts LCV France à proximité des voies SNCF, nécessite une coordination des projets.

Le Projet veillera à répondre aux exigences de qualité, de performances et de pérennité.

5 ANALYSE DU TERRITOIRE DES COMMUNES

5.1 Données Accidentologies

Les accidents recensés sont représentés sur la carte ci-dessous. Le projet n'est pas directement concerné. Cependant, on peut noter un accident mortel en janvier 2024 sur la RD 917 rue de la république (2) et un accident corporel (1) en juillet 2023.



Carte 6 Carte Accidentologie 2019-2024

5.1.1 Accidentologie

Sur l'itinéraire du projet aucun accident n'a été constaté (procès-verbaux des forces de l'ordre et recherche dans la presse locale).

5.1.2 V85

La vitesse V85 définit la vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules. L'analyse de l'itinéraire concerné par le projet ne révèle pas d'anomalie et permet d'écarter tout enjeu en lien avec la vitesse.

6 MOBILITE

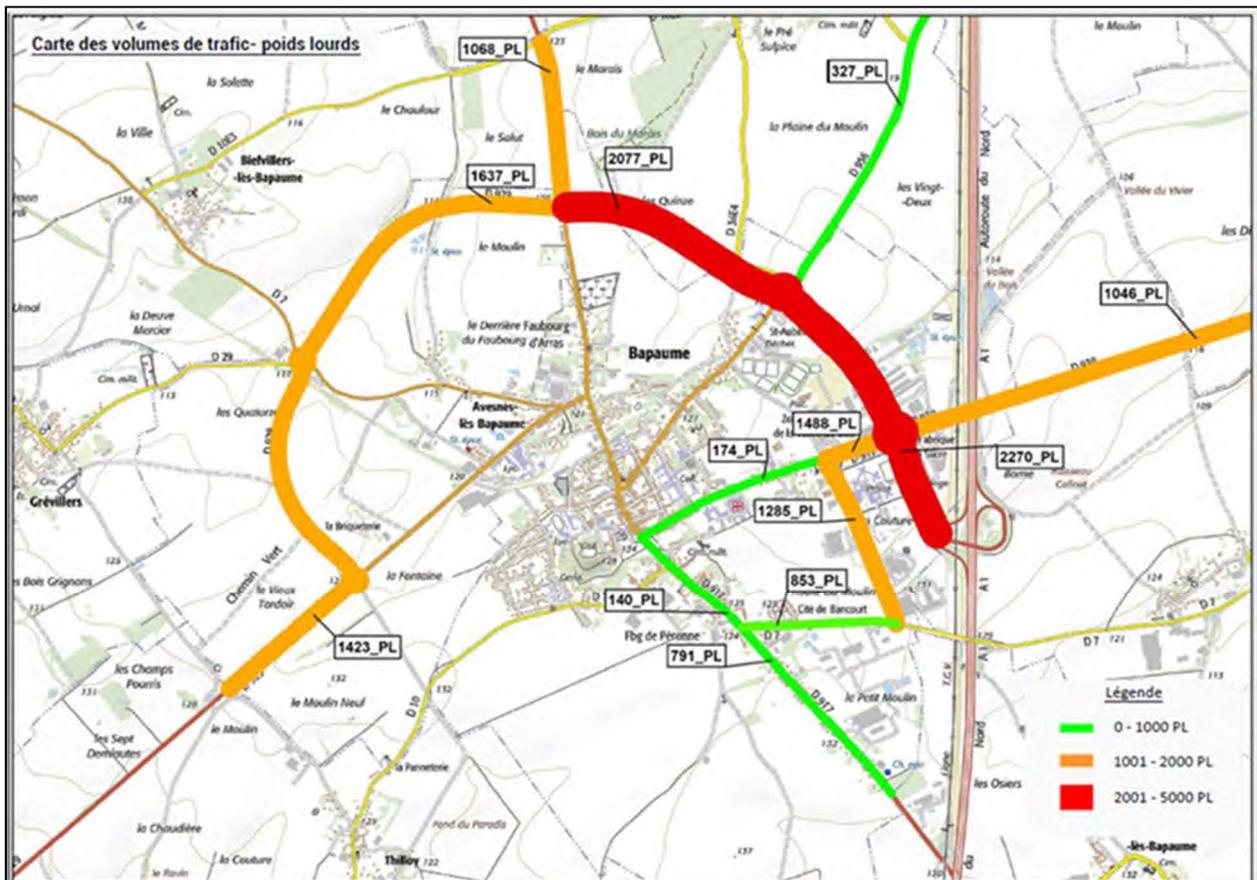
6.1 Trafic Routier

Une étude de trafic incluant deux périmètres d'étude a été réalisée en 2023.

En mars 2023 pour le premier périmètre étendu à la commune, puis en novembre 2023 pour le périmètre restreint visant la zone d'activité des Anzacs.

Les résultats des études du trafic montrent :

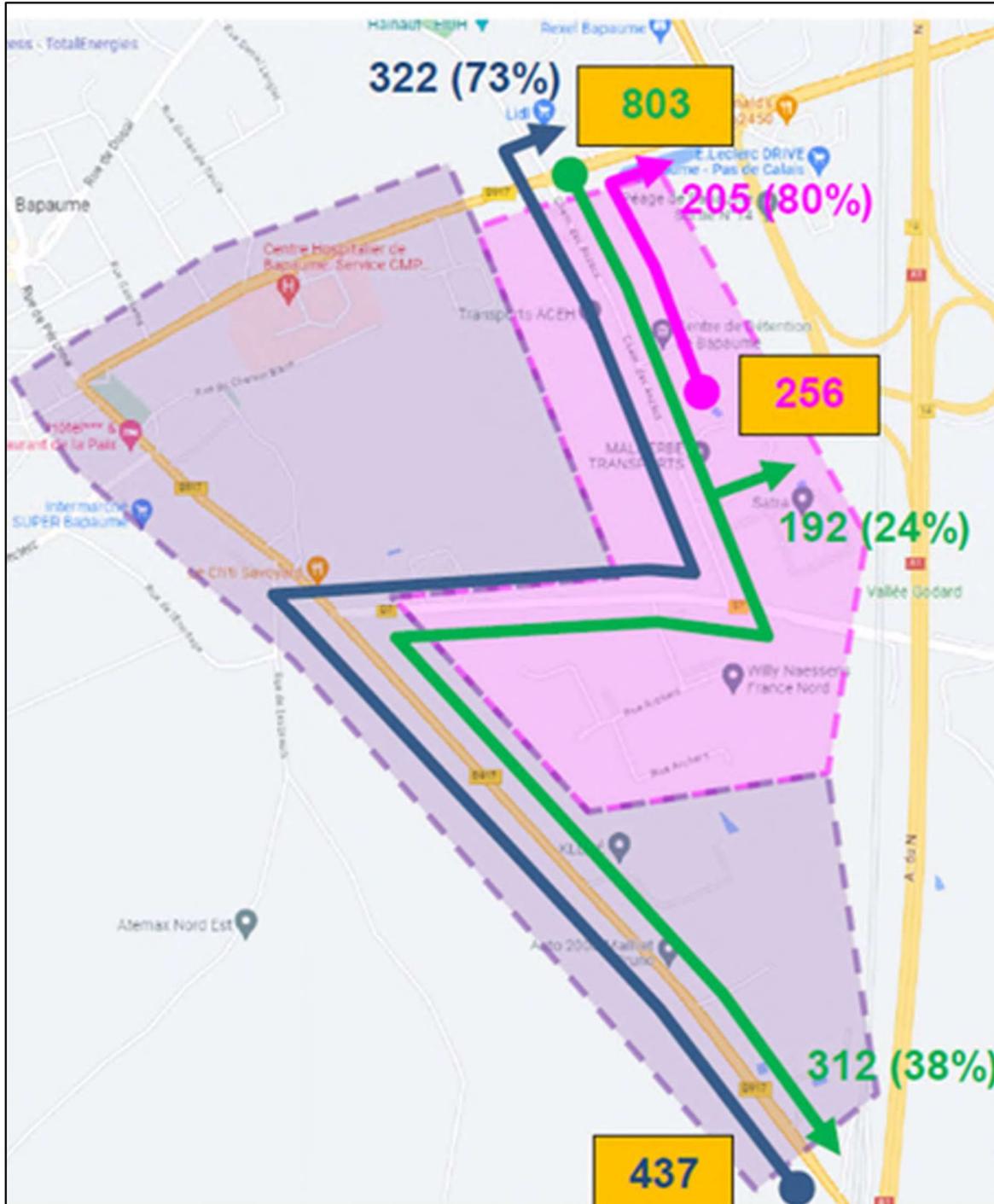
- Un trafic tous véhicules principalement concentré sur la moitié Est de la commune ;
- Un trafic PL majoritairement concentré sur le quart Nord-Est de la commune de Bapaume.



Carte 7 Trafic PL (rapport CPEV mars 2023 comptages du 14 11 2022 au 20 11 2022)

Concernant le périmètre du « triangle des Anzacs », l'enquête origine destination révèle que les interactions entre le giratoire A1/RD917/RD930, le Sud de la RD917 et la ZA des Anzacs, représentent à eux seul 85% des flux totaux PL du périmètre :

- Les PL qui proviennent du Nord en direction du Sud, passant par le chemin des Anzacs représentent 38% ;
- Les PL qui proviennent du Sud en direction du Nord, passant par le chemin des Anzacs représentent 73%.



Carte 8 Trafic (rapport de CPEV de Novembre 2023 - comptage du 26 06 au 02 07 2023)

6.1.1 Diagnostic des carrefours existants

Trois carrefours sont considérés comme problématiques, tous présentent une géométrie peu ou non adaptée au trafic PL.



Carte 9 Localisation des Carrefours problématiques

Concernant le giratoire 4 branches avec îlot franchissable sur la RD 917 rue de la République :
À l'approche du giratoire sur la RD 917 rue de la République, la vitesse des véhicules reste élevée (VL comme PL) avec comme constat de nombreux refus de priorités. En ce qui concerne les girations, les PL de la RD 917 Est en direction du chemin. des Anzacs mordent sur l'îlot central. De plus la voie latérale desservant les commerces démarre quasiment du giratoire.



Photo 1 : Photo et vue aérienne du Giratoire RD 917 rue de la République

Concernant le Giratoire 3 branches franchissables sur la RD 7 route de Bancourt :

De nombreuses girations dangereuses ont été constatées.

Une majorité de PL ne respectent pas le giratoire, la photo ci-dessous illustre un PL de la RD 7 allant sur le chemin des Anzacs et ignorant totalement l’ilot central.

Il a été constaté également que les PL sortant du chemin des Anzacs en direction la RD 7 Ouest se déportent sur la voie opposée, afin d’assurer leur giration.

Enfin, un accident a été constaté le 24/04/2023, soit un camion du SDIS a percuté le mobilier urbain car il tentait d’éviter un PL ne tenant pas sa droite à l’approche du giratoire.



Photo 2 : Photo et vue aérienne du giratoire franchissable sur la RD 7 route de Bancourt

Concernant le carrefour entre la RD 7 et RD917 Faubourg de Péronne :

Des débordements sur la voie opposée ont été constaté à plusieurs reprises.

La giration la plus problématique concerne les PL de la RD 917 Sud souhaitant tourner sur la RD 7.

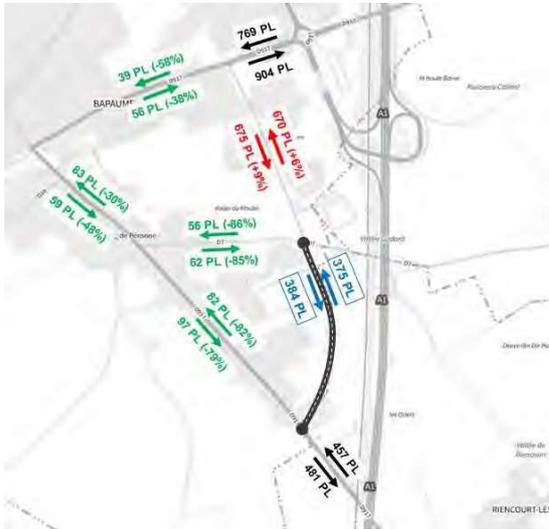


Photo 3 : Photos et Vues aériennes du carrefour RD7 avec RD 917

6.2 Report de trafic routier

Estimation des reports de trafic dans le cadre de la nouvelle jonction :

- Sur la nouvelle section, le trafic projeté tous sens confondus est estimé à environ 2020 VL/j et 759 PL/j ;
- Les reports de trafic estimés projettent une diminution des débits sur la section RD 7 route de Bancourt en direction de Bapaume, avec une baisse de 80% du trafic PL (759 PL) et une diminution de 33% du trafic VL (1498 VL).



Principe de schématisation
 Trafic PL en baisse
 Trafic PL en hausse
 Trafic PL inchangé
 Trafic PL estimé pour le nouveau barreau

6.3 Convois Exceptionnels

Le nombre d'avis favorable délivré en 2024 par le conseil départemental est de 79.

Le convoi le plus lourd est de 154 854 kg, 13 essieux (12,5 tonnes à l'essieu pour le maxi et distance inter-essieu mini 1,35 m).

A noter :

Le transporteur communique plusieurs configurations au conseil départemental, ce dernier donne un avis sur la configuration la plus agressive.

Enfin, la configuration retenue par le transporteur le jour du transport n'est pas confirmée au conseil départemental, c'est pourquoi il est difficile de donner une réponse exacte sur les types de convois réellement utilisés.

6.4 Transport de marchandises

La ligne de fret qui connectait Bapaume à la commune d'Achiet n'est plus en service (un réaménagement de la ligne en un itinéraire mode doux est prévu).

6.5 Transport fluvial

La commune de Bapaume n'est pas concernée par le transport fluvial. Dans le cadre du projet du Canal Seine-Nord, les ports intérieurs les plus proches de la commune seront le port intérieur de Péronne (environ 25 minutes via A1, et 25 minutes la RD 917) et le port intérieur de Cambrai-Marquion (environ 25 minutes via la RD 930/ RD 15).

6.6 Transport ferroviaire

La gare ferroviaire la plus proche est celle d'Achiet-le-Grand (à 24 kms de Bapaume) avec un parking intermodal devant la gare.



Photo 4 : Photo de la gare ferroviaire d'Achiet Le Grand

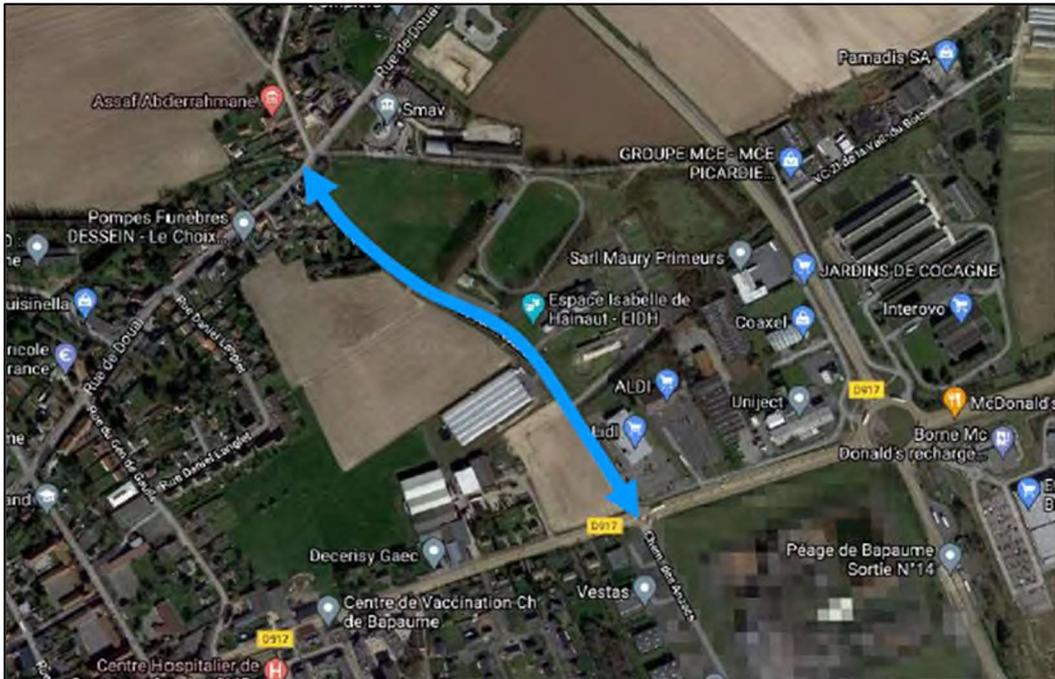
6.7 Modes Doux

Le projet prévoit la réalisation d'aménagements cyclables cohérents avec le schéma cyclable approuvé par la communauté de communes Sud-Artois. Le projet comprend une piste cyclable sur le chemin des Anzacs.

La piste cyclable située chemin des Anzacs sera achevée à l'issue des travaux, elle permettra d'établir une continuité avec la route de Bancourt.

Les itinéraires cyclables se situant à proximité du projet sont :

- La rue de Saint Quentin
- La route de Bancourt
- Le faubourg de Péronne.



Carte 10 Itinéraire cyclable rue de Saint Quentin



Carte 11 Itinéraire route de Bancourt (RD7)

6.8 Transports scolaires

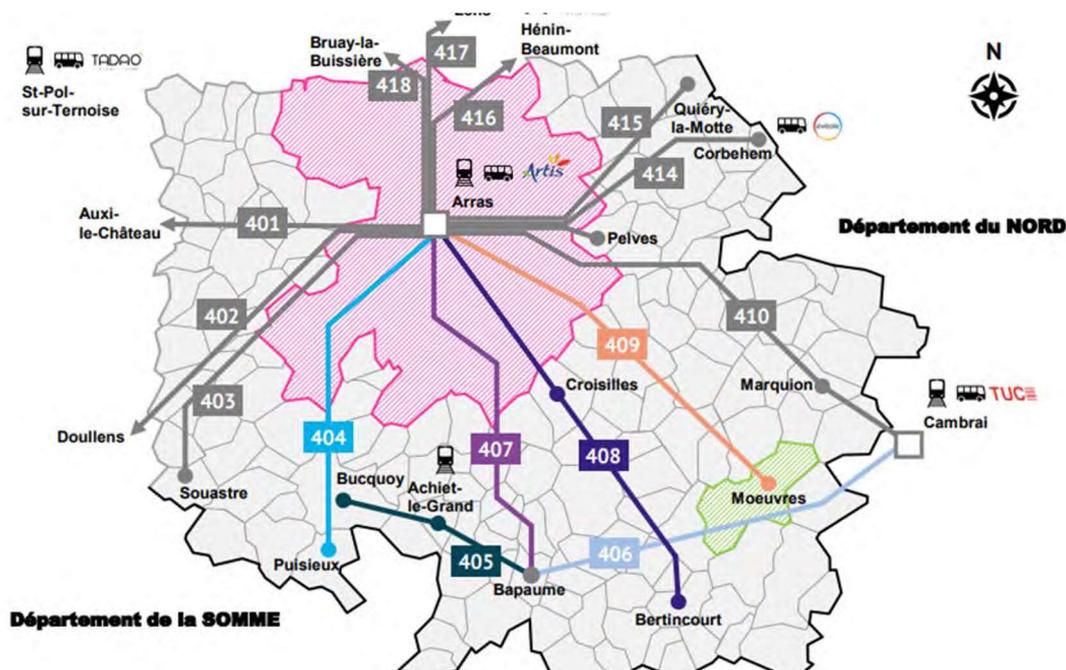
Les transports scolaires à Bapaume concernent les lignes :

- 4782 Lycée Professionnel Philippe Auguste.
- 4783 Collège Carlin Legrand
- 4784 Collège Saint Jean Baptiste

6.9 Transport en commun

Les transports en commun à Bapaume concernent les lignes :

- 405 Bapaume – Achiet Le Grand
- 406 Bapaume – Cambrai
- 407 Bapaume – Arras



Carte 12 Transports en commun

6.10 Aire de Covoiturage

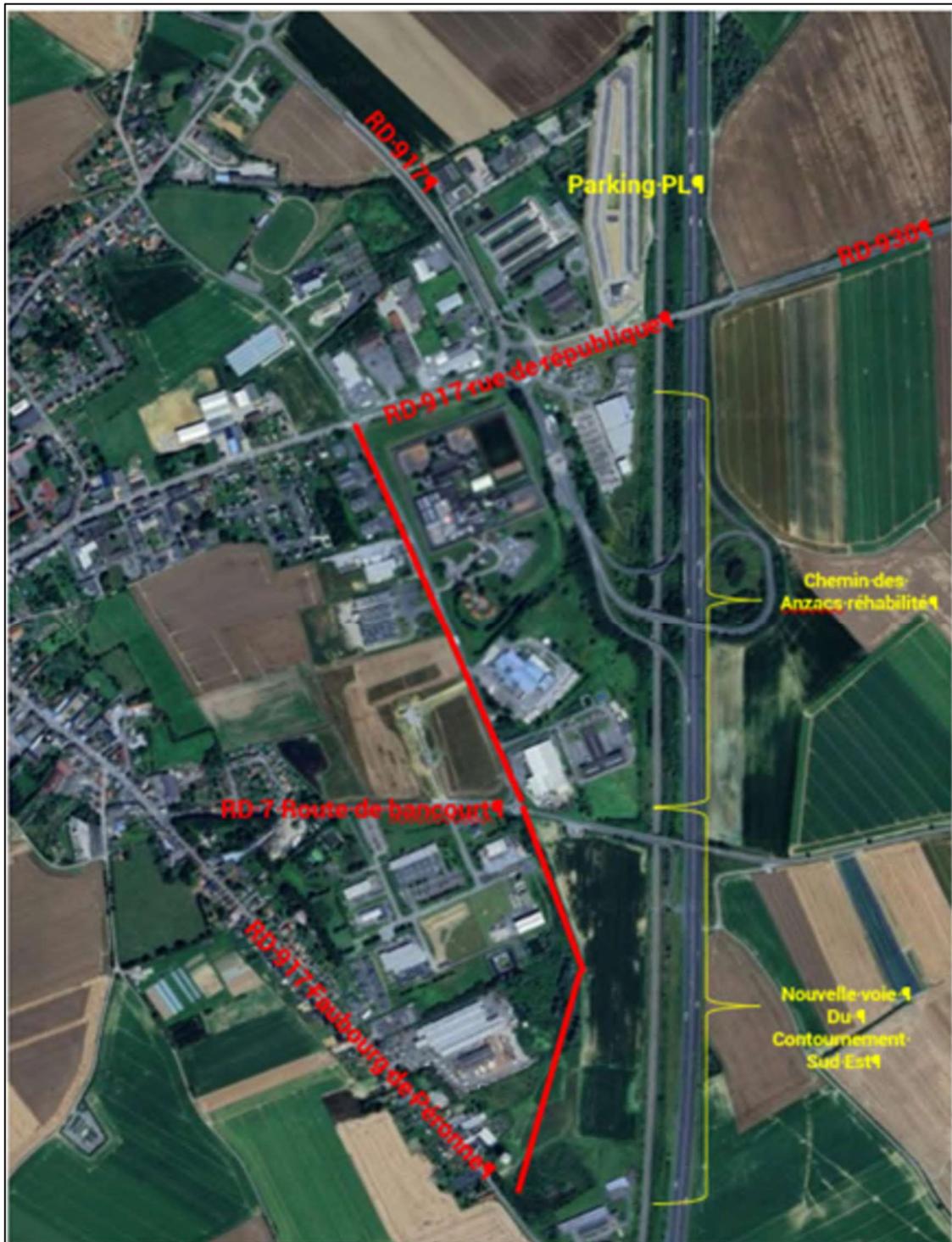
La Communauté de Communes du Sud-Artois, avec le soutien de l'Union Européenne du FEDER (Fonds Européen de Développement Régional), de l'État et du Département du Pas-de-Calais, a aménagé l'aire de covoiturage à proximité de l'échangeur autoroutier sur la commune de Bapaume et de la voirie de desserte de cette aire depuis le domaine public départemental (rond-point RD 917).

Localisation : 6 VC ZI de la Vall. Du Bois – 62450 Bapaume

L'aire de covoiturage est dimensionnée pour l'accueil de 60 places de parking, dont 2 places réservées aux PMR (Personne à Mobilité Réduite), deux bornes de recharge pour les véhicules électriques, un abri vélo de 10 places, et le raccordement des cheminements piétons et cyclistes aux cheminements existants. Le parking est accessible depuis la voie qui dessert aujourd'hui le restaurant McDonald's et le centre commercial E. Leclerc.

6.11 Aire poids Lourds

Un parking sécurisé de 270 places pour poids lourds et 30 places VL est réalisé sur Bapaume à proximité du giratoire situé sur la RD 917 desservant la bretelle n°14 de l'autoroute A1, la RD 930. Le parking poids est équipé d'un bâtiment d'accueil de 790 m² destiné aux chauffeurs.



Carte 13 Vue Aérienne du parking poids lourds

7 DONNES DEVELOPEMENT ECONOMIQUE

7.1 Données Agricoles

Les parcelles, emprises du projet neuf sont propriétés de la commune et ne sont pas cultivées.
La conception du nouveau giratoire implanté sur la RD 917 faubourg de Péronne n'impactera pas les parcelles agricoles au Sud-Ouest.

7.2 Données Zone d'activités – ANZACS 2

7.2.1 Aménagements Anzacs 2



Carte 14 carte des développements économiques

La Communauté de Communes du Sud Artois, favorise la création, l'aménagement et la promotion des zones d'activités.

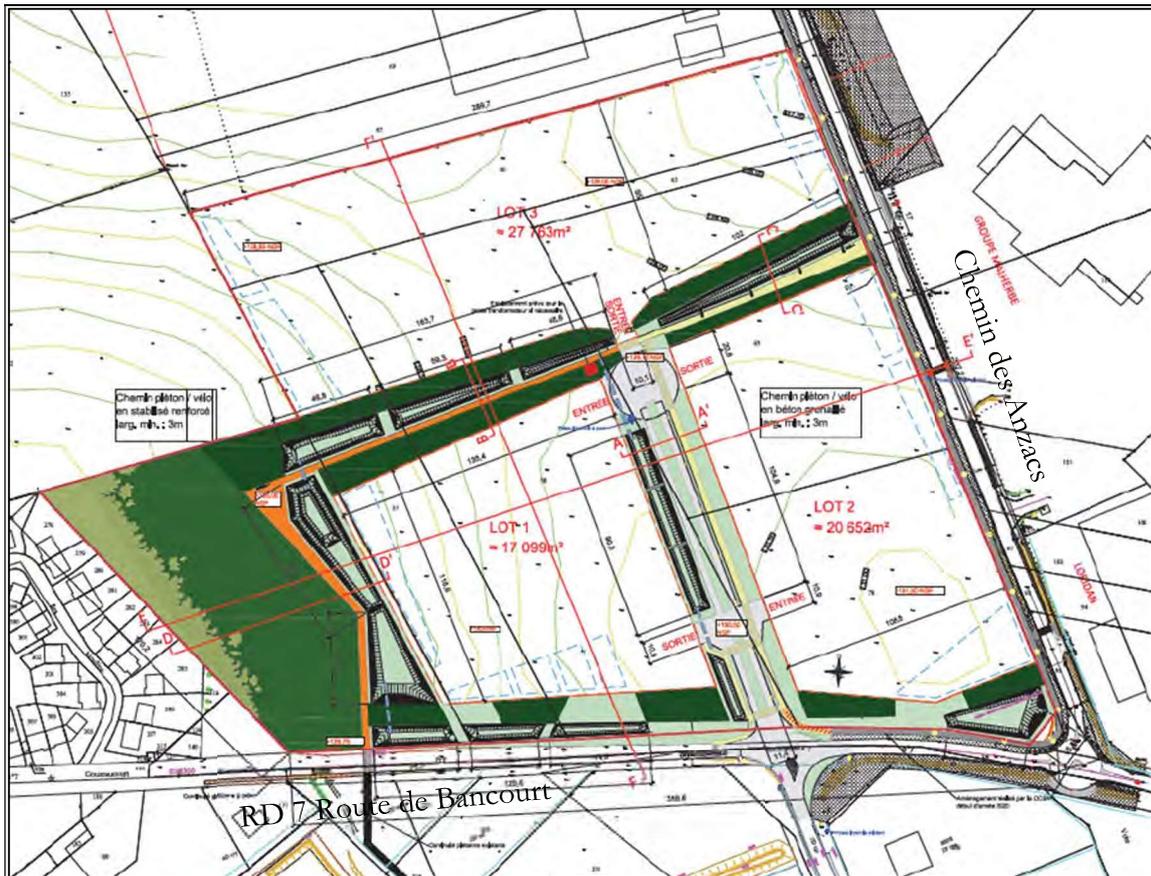
Le territoire de la Communauté de Communes du Sud Artois compte à ce jour 8 zones d'activités d'intérêt communautaire. La collectivité propose également une offre locative sous forme de cellules commerciales ou de bâtiment relais. La dernière zone d'activités aménagée et commercialisée sur le territoire est la zone du Moulin

Le site de projet, d'une superficie de 101922 m² environ, s'implante au lieu-dit Le Petit Moulin, à l'est la commune de Bapaume (62), dans le prolongement de la zone d'activité du Moulin. Cette zone d'activités, située le long de la route de Bancourt (départementale D7), de la rue des Archers et du chemin des Anzacs, est composée de bâtiments logistiques et d'activités diverses. Le site est également proche d'un établissement pénitentiaire au nord-est et des habitations à l'ouest.

La desserte de la zone à aménager se fera à partir de la RD7 route de Bancourt.

Les eaux de ruissellement publiques seront gérées par des noues et bassin d'infiltration, les eaux de ruissellement privées seront gérées à la parcelle.

Les eaux de ruissellement issues de la voirie seront dirigées, grâce au profil en travers de la chaussée, vers la noue qui file le long de la voirie. A terme ces eaux de ruissellement seront envoyées dans un bassin d'infiltration.



Carte 15 Plan d'aménagement de la Zone Anzacs II

7.3 Données Aménagement de LCV FRANCE

7.3.1 Présentation du projet

La société LCV France souhaite construire un centre logistique et cellules PME sur des parcelles cadastrées comme suit : 000 ZC 20 / 21 / 24P / 132 ZD 127 (cette dernière étant située sur la commune de Bapaume) et d'une superficie de 83.323 m².

Leur volonté de réaliser ce projet réside dans l'évolution croissante de la demande de ce type de cellules logistiques et PME. Ce type de projet est au coeur de l'activité de la société LCV France.

Le projet s'implantera sur une surface au sol de 33.767 m² répartis sur 3 bâtiments et divisé en 4 cellules logistiques et 8 cellules PME. La taille de ces cellules logistiques est de 8.812 m², 4.444 m², 8.794 m² et 7.707 m². La surface des cellules PME quant à elle varie de 277 m² à 1.110 m² pour une surface totale de 4.640 m².

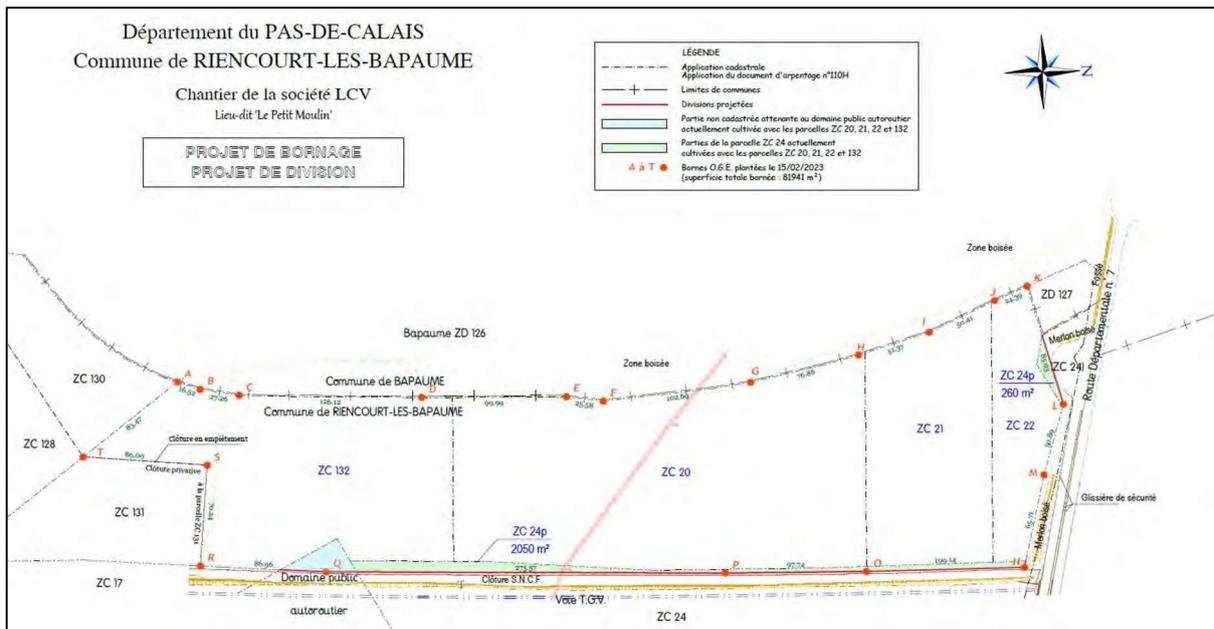
La parcelle est située aux abords de l'autoroute A1 et le long de la ligne TGV reliant Lille à Paris. Elle est destinée à l'aménagement et à la construction de projets logistiques et industriels.

Sa situation offre une visibilité et un emplacement de choix pour l'implantation de ce type de projet.



Carte 16 Perspective des bâtiments LCV France

7.3.2 Arpentage



Carte 17 Plan de bornages

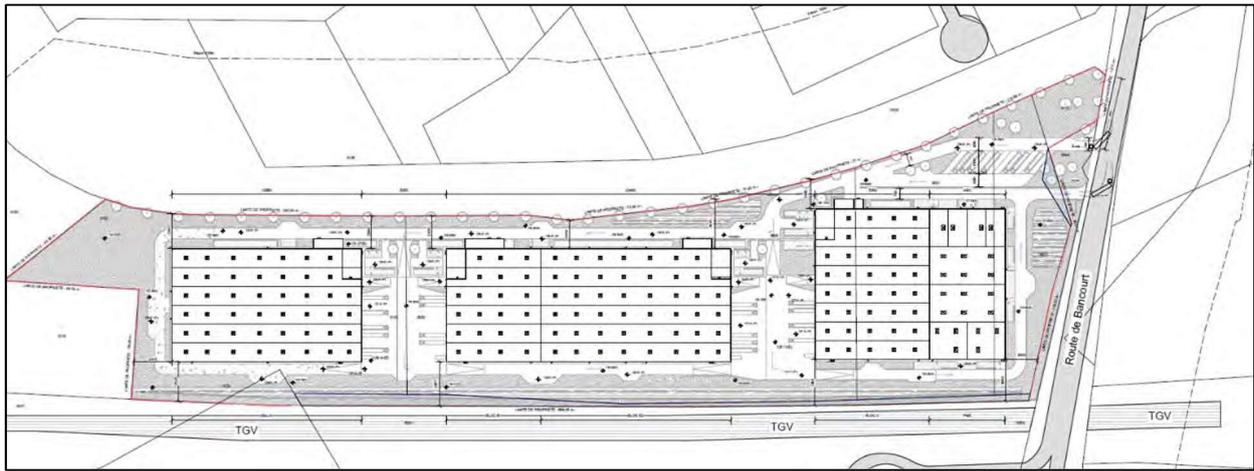
7.3.3 Permis de Construire N°62 708 23 00002 – 62 080 24 00005

Le PC a été déposé le 28 novembre 2023 et le modificatif le 19 mars 2024.

Le PC a reçu un **avis favorable le 18 juin 2024** avec des prescriptions à respecter.

Le projet se doit de :

1. Respecter les prescriptions du SDIS (avis du 5 avril 2024) ;
2. Respecter les prescriptions du CD62 (avis du 18 juin 2024)
3. Respecter les prescriptions de la DRAC (avis du 26 mars 2023)
4. Respecter les prescriptions de la DREAL (2 avril 2024)
5. Respecter les prescriptions de la CCSA (Avis du 10 juin 2024)
6. Respecter les prescriptions de Véolia (avis du 6 mai 2024)
7. Respecter les prescriptions de la SNCF (avis du 5 mars 2023)
8. Respecter les prescriptions de la SANEF ;
9. Etc...



Carte 18 Implantation du Projet LCV France

7.3.4 Déclaration ICPE

LCV France a déposé en préfecture un dossier ICPE le 30 novembre 2023 référencé C 231130 111313 537 0001, pour le stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts. En date du 19 avril 2024 le dossier a été considéré comme complet, donc la procédure se poursuit.

7.3.5 Interactions avec la nouvelle voie

L'entrée sur le site se fera depuis la route de Bancourt. Un sens unique de circulation sera mis en place sur l'ensemble du site de manière à sécuriser au maximum les flux de circulation entre camions, voitures, vélos et piétons. Dans le cas où les portails d'accès au site seraient fermés, un parking d'attente de 12 places permettra aux poids lourds de ne pas entraver la voie publique en attendant l'ouverture du site.

Le site sera entièrement clôturé pour des raisons de sécurité.

Les limites du terrain seront traitées par l'implantation d'une clôture de couleur noire d'une hauteur de 2m ainsi que de la végétation sur une bande verte. Deux portails coulissants permettront la sécurisation complète du site.

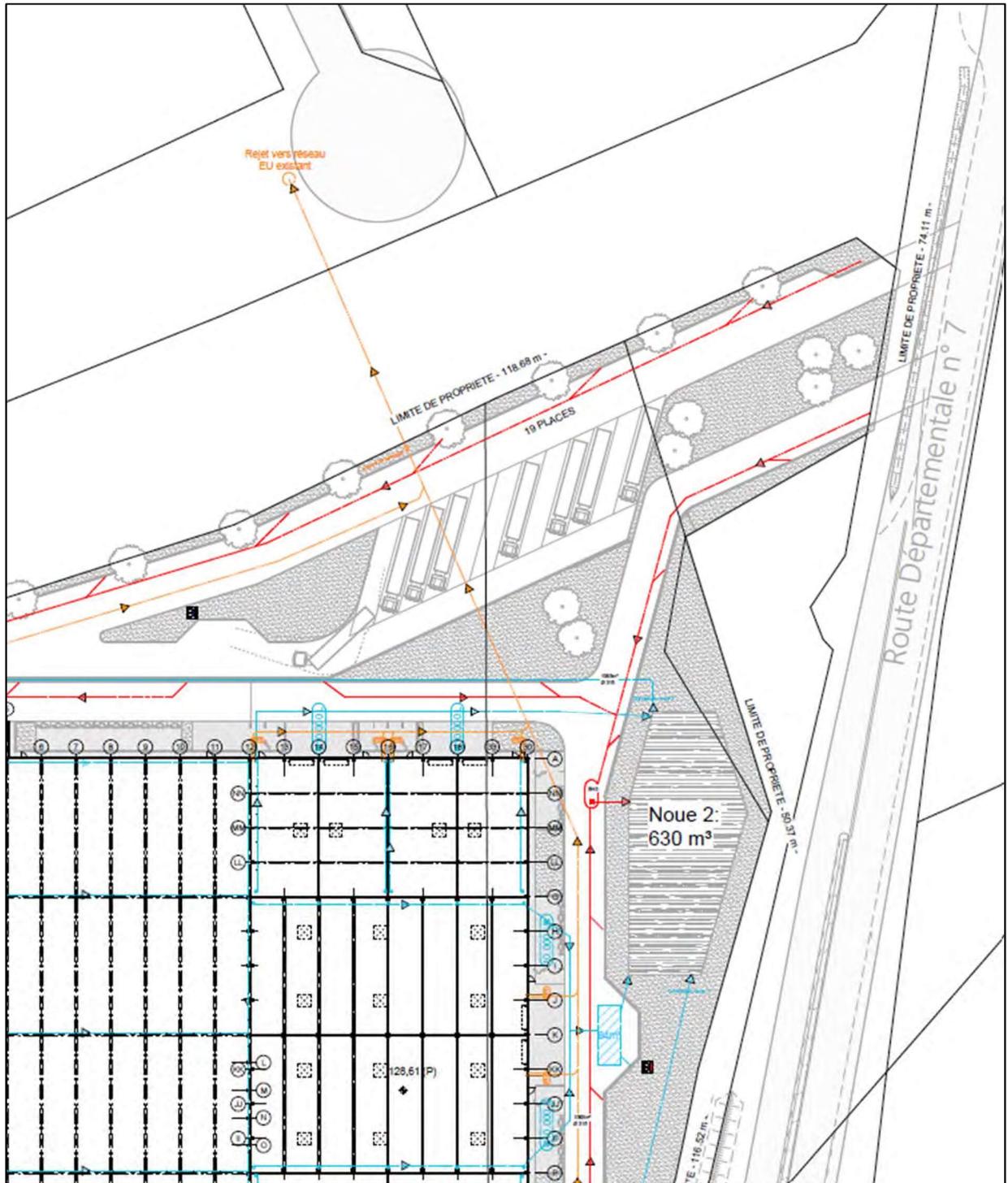
Un alignement de 32 arbres à hautes tiges implantés le long de la limite de propriété à l'Ouest permettra de créer un écran végétal pour les bureaux vis-à-vis de la parcelle voisine sur laquelle sera tracée la future route départementale.

Dans un but d'optimisation de la gestion des terres de déblais et remblais, le bâtiment sera implanté à une hauteur de **128.63 NGF** avec des voiries à **128.61 NGF**. La zone des quais sera quant à elle 1.20 sous le niveau projeté du bâtiment soit un point bas à **127.40 NGF**.

Le pourtour de la parcelle sera traité avec une zone verte arborée.

Trois noues d'infiltration seront réalisées pour la gestion des eaux pluviales. Une noue le long du terrain côté Est, une au Nord et une à l'Ouest. Ces noues seront connectées entre elles afin de gérer les eaux pluviales de manière globale sur le site.

Les eaux usées du projet LCV seront rejetées dans l'assainissement situé rue des Archers.



Carte 19 rejet des EU des bâtiments LCV France

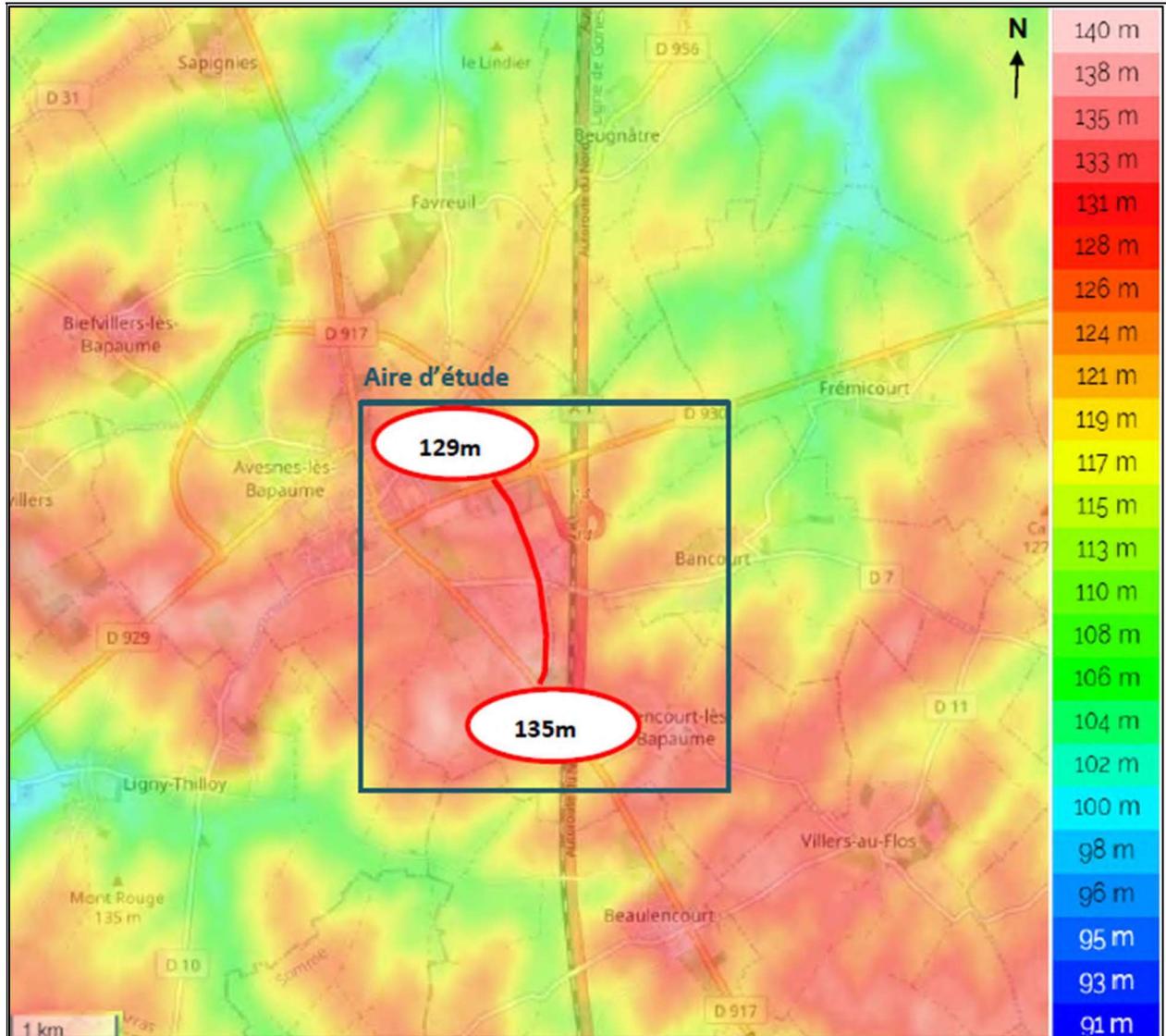
8 DONNEES GEOGRAPHIQUES

L'aire d'étude se situe dans l'unité paysagère intitulée « paysages des grands plateaux Arthésiens et Cambrésiens », un plateau constitué de paysages agricoles.

L'aire d'étude du projet se situe sur une butte, à une altitude moyenne de 130 m NGF.

Le point haut (PH) est situé à proximité de la RD 917 au Sud du Projet (135 m NGF).
Le point bas (PB) est situé au niveau de la rue de la République (129 m NGF).

L'enjeu relatif à la topographie est faible.



Carte 20 Relief au niveau de l'aire d'étude

9 DONNEES URBANISME

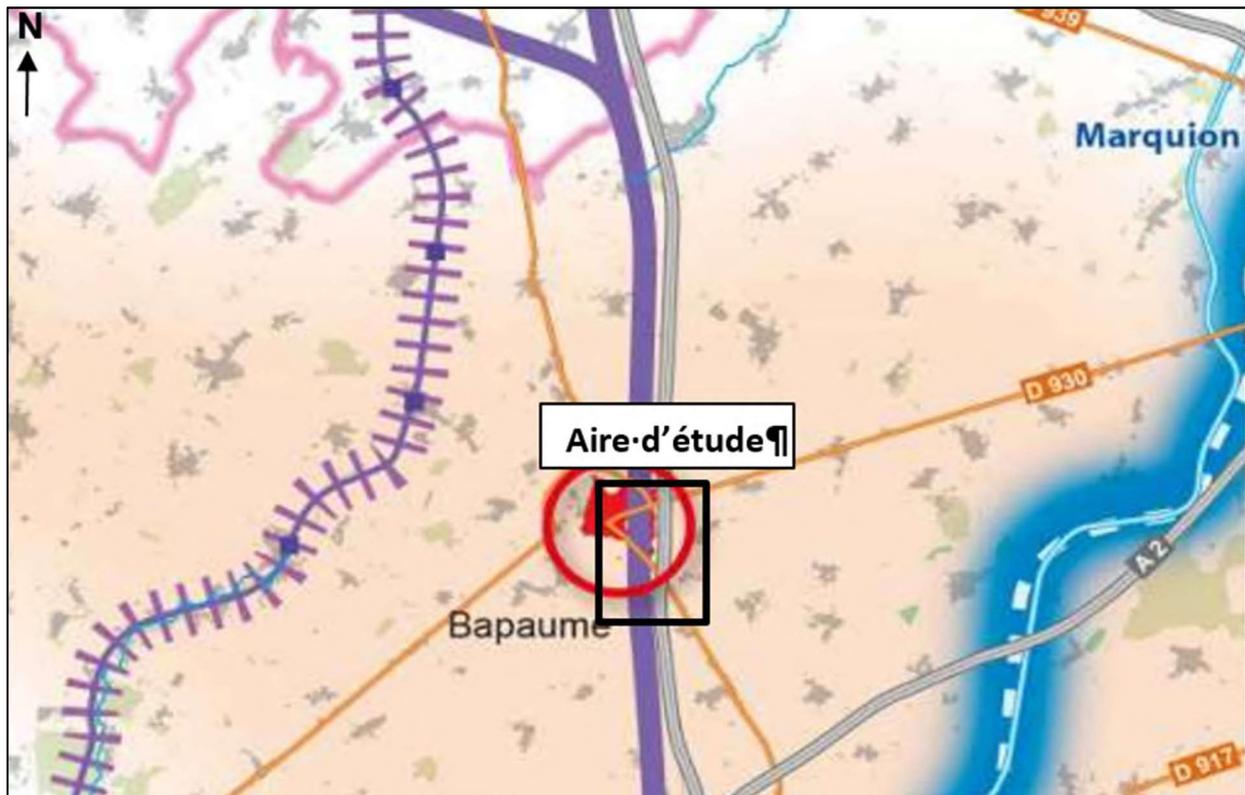
9.1 Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

Le Plan local d'urbanisme de Bapaume comprend une emprise foncière réservée pour l'aménagement de l'entrée Sud-Est reliant le chemin des Anzacs au sud de Bapaume Faubourg de Péronne. Cette emprise n'est pas comprise dans le ZAN.

Le réseau routier comportant la RD917 est considéré d'intérêt régional.

Objectif n°15 concerne notre projet : Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier) :

- Règle n° 25 « La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions ».
- Règle n°31 : « Les SCOT, PLU, PLUI, PDU et PCAET, chacun dans leurs domaines, de manière coordonnée, facilitent les trajets domicile-travail et l'accès aux zones d'activités par des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela, ils encouragent le développement : *d'expérimentation dans les réponses aux besoins de déplacements domicile-travail *du stationnement et des infrastructures nécessaires pour les modes alternatifs de mobilités (modes actifs, transports en commun, covoiturage, auto-partage...) *des points de recharge en carburants alternatifs au pétrole (électrique, hydrogène, GNV...) ».



Carte 21 SRADDET réseau routier pôle intermédiaire (cercle rouge)

9.2 Schéma de Cohérence territoriale de l'Arrageois (SCOTA)

C'est un outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale à l'échelle d'un bassin de vie ou aire urbaine.

Le projet du Scot de l'Arrageois a été approuvé au 26 juin 2019.

Le Document des Orientations des Objectifs (DOO) du Scot de l'Arrageois présente l'aire d'étude comme un pôle pivot majeur du territoire. En effet, il s'agit du 2^{ème} pôle structurant de l'Arrageois (après Arras). Il est décrit dans ce document comme étant un :

- Pôle économique et d'emploi avec la présence de l'A2/A1 qui sont des routes de l'agro-alimentaire (connectant le territoire au Cambrésis / St-Quentinois, à l'Amiénois...).
- Axe de communication stratégique (A1, RD vers Arras, Cambrai, Albert, Amiens et Péronne), Bapaume qui permet aux travailleurs et habitants de circuler sur le territoire et d'accéder aux grands flux.

9.3 Projet d'Aménagement Stratégique (PAS anciennement PADD)

Le Plan d'Aménagement de Développement Durable (PADD) du Scot de l'Arrageois présente la ville de Bapaume comme un pôle pivot majeur et un pôle commercial structurant à l'échelle du Scot l'Arrageois.

9.4 Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO)

Le projet est intégré dans le Document d'Orientations des Objectifs (DOO) sur Scot de l'Arrageois et compatible avec celui-ci.

En effet, une orientation est directement concernée par le projet, à savoir :

Orientation 2.1 – Déployer les moyens de mobilités pour une proximité connectée et une irrigation régionale qui soient performantes, durables. De plus, étant à proximité d'OAP à vocation économique, le projet est indirectement concerné par :

Orientation 2.2 – Organiser le renforcement d'une offre commerciale diversifiée, mieux qualifiée, plus singulière et soutenant l'armature multipolaire du Scot pour optimiser les déplacements (en temps et en nombre) : présence

9.5 DAACL

Sans Objet

9.6 PLUi

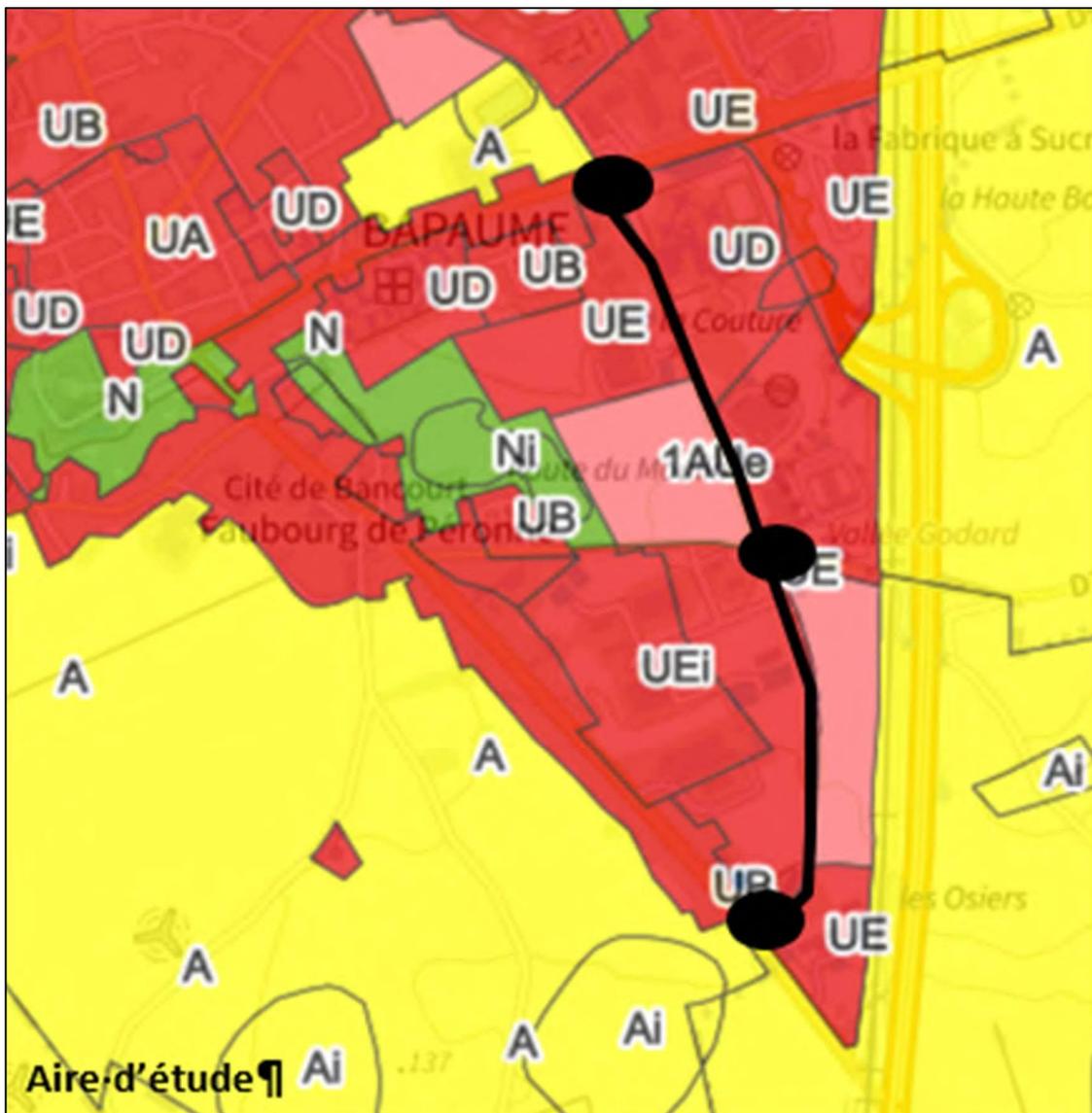
Le PLUi de la communauté de commune du Sud Artois a été approuvé le 3 mars 2020.

Le Projet est situé majoritairement sur deux zones principales : les zones urbaines (UE) et les zones à urbaniser (1Aue).

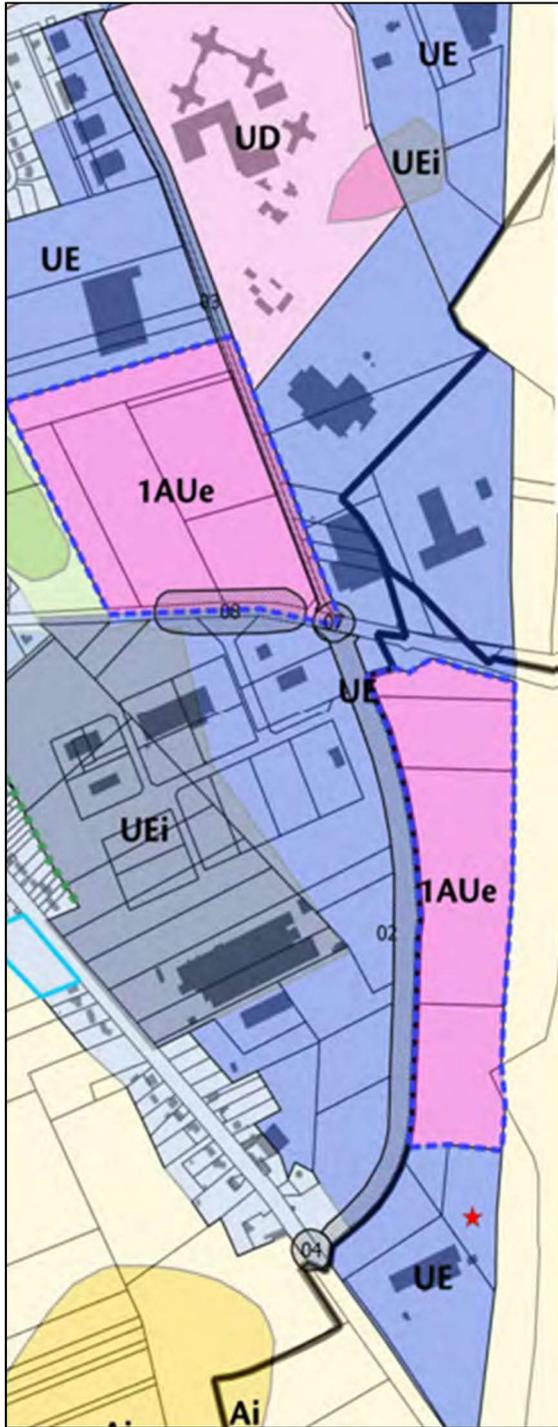
Le projet se situe en partie en zone 1Aue.

La zone 1Aue correspond aux zones d'urbanisation future à court-moyen terme, à vocation principale d'habitat. Elles comprennent 3 secteurs dont la zone 1Aue qui correspond à une zone à vocation économique.

Le projet se situe également en zone UE. La zone UE correspond aux zones dédiées uniquement au développement économique. Elles sont situées principalement en dehors des zones urbaines mixtes.



Carte 22 Zonage du PLUI



PRESCRIPTIONS

☐ Emplacements réservés (au titre de l'article L.151-41)

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES
(article L.151-41 du Code de l'Urbanisme)

TXT	ER	Superficie
01	ER1 : Création d'un cheminement doux (commune)	1697,34
03	ER3 : Création d'un passage piéton (commune)	558,49
02	ER2 : Création d'un cheminement doux (commune)	2181,58
01	ER1 : Réalisation d'un cheminement piéton (commune)	339,5
02	ER2 : Prolongement du chemin des Anzacs (commune)	23759
07	ER7 : Aménagement du carrefour entre le chemin des Anzacs et la rue de Bancourt (commune)	1974,77
04	ER4 : Aménagement de l'entrée Sud de la commune, faubourg de Péronne (commune)	2009,16
03	ER3 : Elargissement du chemin des Anzacs (commune)	15585,71
05	ERS : Création d'une liaison piétonne et cycliste reliant la rue Langlet au pôle sportif et culturel	1226,33
06	ER6 : Création d'un accès à la zone A (commune)	641,98
08	ER8 : Aménagement des entrées et de l'espace d'échange entre les zones d'activités le long de la RD7	9772,29

Carte 23 Emplacement réservé pour le projet

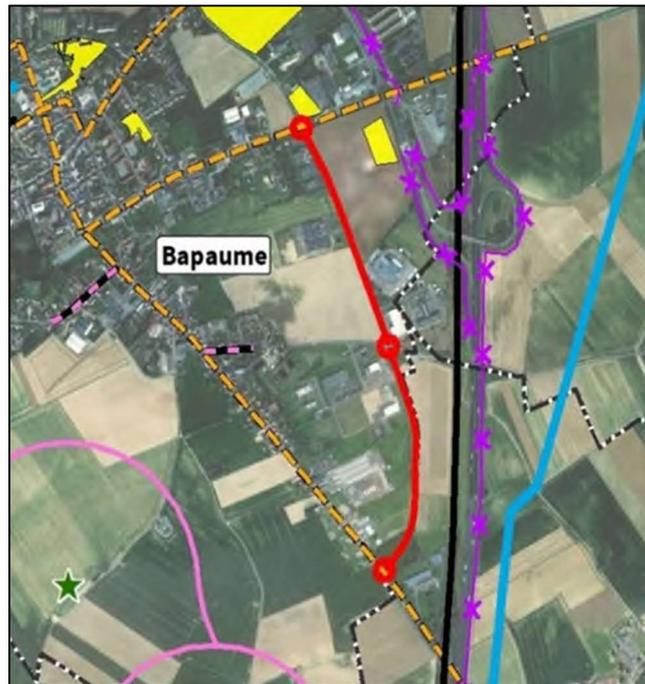
9.6.1 Les Orientations d'Aménagement Programmatique (OAP)

Le projet permettra de développer ces zones d'activités en facilitant l'accès à ces futures zones économiques ce qui permettra le développement du territoire.
L'OAP n°10 reprend le projet de LCV France ainsi que le projet.

9.6.2 Les Servitudes d'Utilités Publiques (SUP)

L'aire d'étude comprend les SUP suivantes :

- Le réseau de télécommunication (pointillé marron). La SUP concerne la rue de la république et Faubourg de Péronne.
- La protection des installations sportives (en jaune). La SUP englobe les bâtiments pénitenciers.



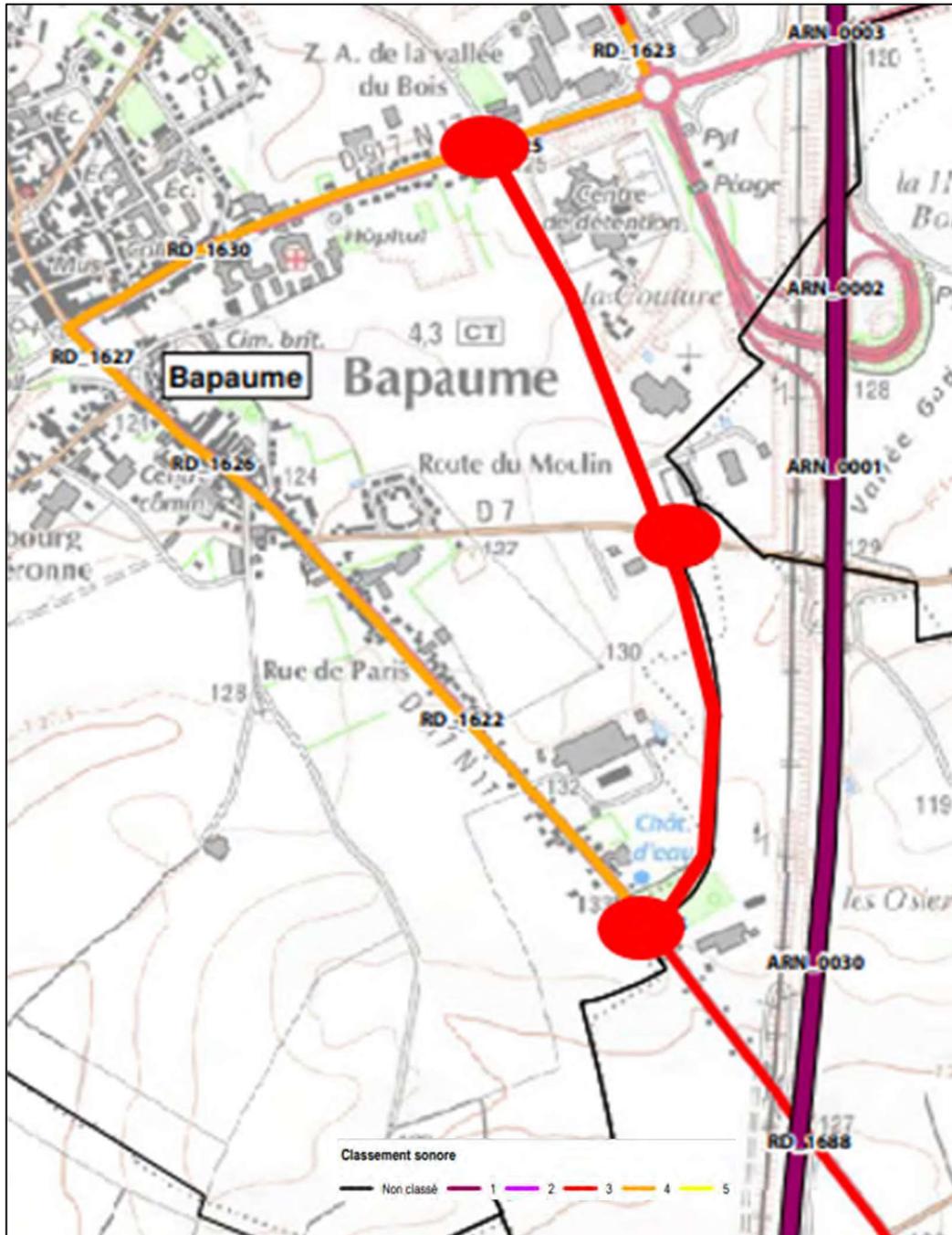
Carte 24 SUP du Projet

9.7 Plan de Prévention du Bruit (PPBE)

Concernant la voirie présente dans l'aire d'étude, aucune voirie n'est concernée par la 3^{ème} échéance mise en place par la Directive Européenne de 2018. Ainsi l'aire d'étude n'est pas soumise au plan de prévention du bruit dans l'environnement du Pas-de-Calais.

De plus, les voiries présentes dans l'aire d'étude sont classées au titre du bruit :

- La RD917 au nord de la zone d'étude est classée en catégorie 4 avec une emprise sonore présente de 50m de part et d'autre de la voirie,
- La RD917 au sud de l'aire d'étude est classée en catégorie 3 avec une emprise sonore présente de 100 m de part et d'autre de la voirie.



Carte 25 Classement sonore

9.8 Plan Climat Air Energie territorial (PCAET)

Le PCAET de la Communauté de Communes du Sud-Artois a proposé au mois de juin 2021 des objectifs stratégiques concrets et ambitieux à horizon 2050 :

- réduction de l'usage des intrants agricoles de 50% ;
- rénovation de 100 % des bâtiments tertiaires et résidentiels ;
- développement du covoiturage avec un objectif de 2 personnes en moyenne par voiture ;
- 15% des trajets effectués précédemment en voiture réalisés en modes de transports actifs (vélo, marche) ;
- végétalisation de l'espace public et notamment des places de villages et des cours d'école.

9.9 PDM

Le projet est compatible avec le plan de mobilité simplifié, approuvé, de la communauté de communes Sud Artois

9.10 PDIPR

Les circuits de randonnées du Plan Départemental des Itinéraires de promenade et randonnée concerne la Communauté de communes du Sud Artois (CCSA). Il s'agit de la grande randonnée GR145 – Via Francigena. La Via Francigena traverse le Sud Artois entre Hamelincourt et Rocquigny.

9.11 PCAET

Le projet est compatible avec le PCAET de la communauté de communes Sud-Artois, concernant l'Axe 2, action 2.1 : favoriser le recours aux modes alternatifs (marche, vélo, VAE, train...) en ce qu'il permet l'apaisement de la RD 7 permettant la réalisation d'un véritable aménagement cyclable.

En outre, le projet entre dans le même axe 2, action 2.4 : améliorer le transport et les livraisons de marchandise, en ce qu'il permet d'éviter le passage des poids lourds en tissu urbain avec des difficultés de giration et le projet permet un accès direct sur les différents parcs d'activités.

10 DONNEES FONCIER

Les terrains nécessaires à la réalisation de la nouvelle voie appartiennent à la ville de Bapaume (rouge).
Les terrains nécessaires à la réalisation d'un ouvrage hydraulique de gestion des eaux pluviales des BVR appartiennent à la CCSA (orange).

Des acquisitions foncières pourraient être envisagées selon l'aménagement du carrefour entre le chemin des Anzacs et la nouvelle voie.



Carte 26 Carte emprise foncière

11 DONNEES ARCHEOLOGIQUES

L'emprise de la nouvelle voie est susceptible d'être diagnostiquée au titre de l'archéologie préventive. En effet, le permis de construire du projet de LCV France indique l'arrêté préfectoral prescrivant un diagnostic archéologique en date du 23 mars 2024.

Les terrains des deux projets seraient concernés par la période paléolithique.

12 DONNEES ENVIRONNEMENTALES

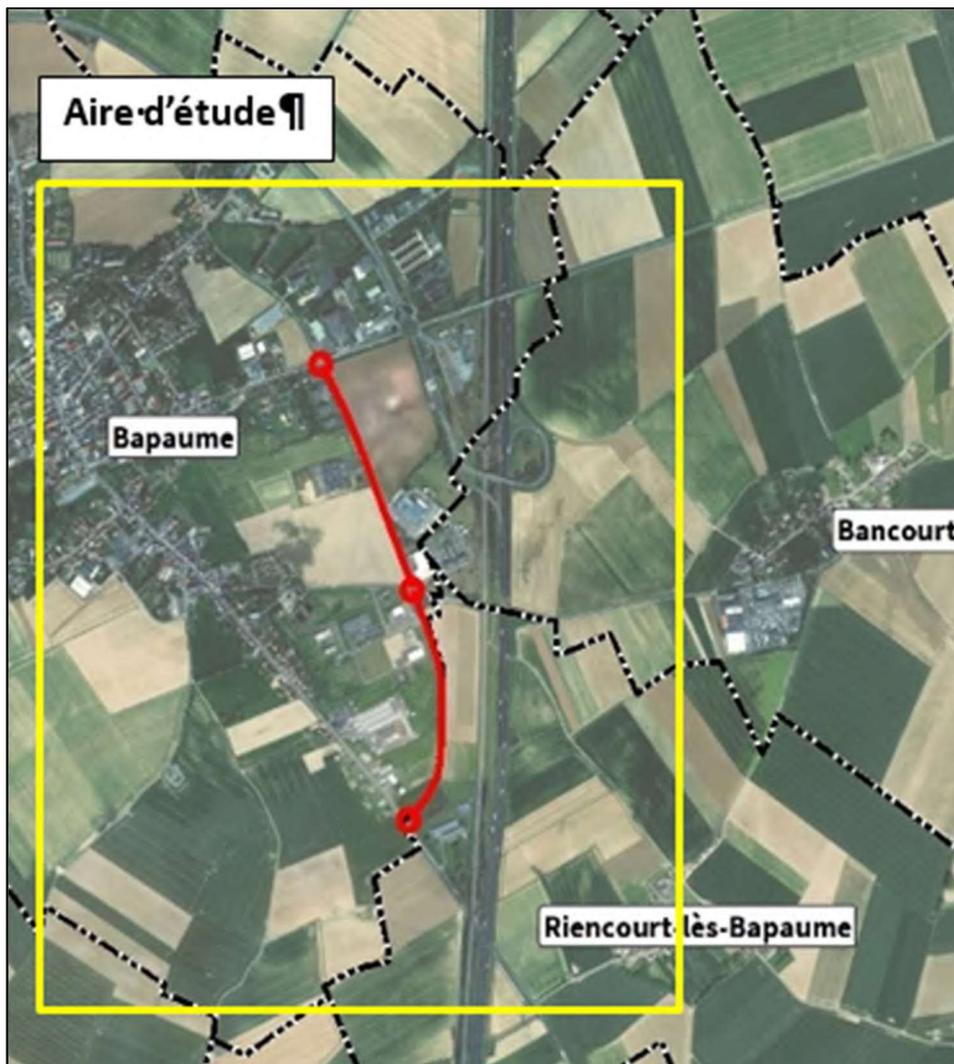
Le projet de jonction entre la RD 917 rue de la République et la Rd 917 Faubourg de Péronne se situe sur la commune de Bapaume, dans le département du Pas-de-Calais (62) dans la région des Hauts-de-France.

La commune de Bapaume est le siège de la Communauté de Communes du Sud Artois qui regroupe 64 communes.

Elle fait partie du SCOTA, syndicat mixte réunissant les intercommunalités de l'Arrageois : Communauté Urbaine d'Arras, Communauté de Communes des Campagnes de l'Artois, Communauté de Communes du Sud-Artois, soit 206 communes, plus de 168 000 habitants et un territoire de 1 300 km² environ (Scot de l'Arrageois).

Plus précisément, l'aire d'étude concerne : la RD917, la RD7, la rue de la république et le chemin des Anzacs, les terrains entre la RD 7 et la RD917 Sud en direction de Péronne.

L'aire d'étude est présentée comme suit :



Carte 27 Aire des études environnementales

12.1 Les Sites Natura 2000

L'aire d'étude ne comporte aucun site Natura 2000.

Le site Natura 2000 le plus proche est "l'Étangs et marais du bassin de la Somme" (FR2212007), une ZPS situé à environ 15 km au sud du projet.

Une ZSC le « Massif forestier de Luchaux » (FR2200350) se situe à environ 30 km au nord-ouest du projet.

12.2 Les ZNIEFF

L'aire d'étude ne comporte aucune ZNIEFF.

Les deux ZNIEFF les plus proches de l'aire d'étude sont :

- La ZNIEFF de type I « Bois d'Havrincourt » (310013366) à 12 km au sud-est du projet.
- La ZNIEFF de type I « vallée de l'ancre entre Beaumont et Aveluy et cours supérieur de l'Ancre » (220013968) à 13 km au sud de l'aire d'étude.

12.3 Les trames vertes et bleues

L'aire d'étude du projet ne se situe pas au sein d'un réservoir de biodiversité et n'intercepte aucun corridor écologique. Une étude 4 saisons a été réalisée, le rapport est en cours de finalisation

12.4 Les zones humides

L'aire d'étude comporte des zones à dominantes humides.

La campagne de prospection a été effectuée pendant la période la plus propice à l'observation de la flore et des habitats caractéristiques des zones humides, soit au printemps et à l'été.

Les dates de prospection pour déterminer les zones humides sont :

Dates de passage	Flore/habitats	Pédologie	Météorologie
25/03/2024		X	Temps nuageux Températures : 5 à 15°C ; Vent : modéré ; Précipitations : nulles
10/05/2024	X		Nuageux, 11 à 23°C; vent faible
01/07/2024	X		Nuageux, 13 à 19°C, vent faible

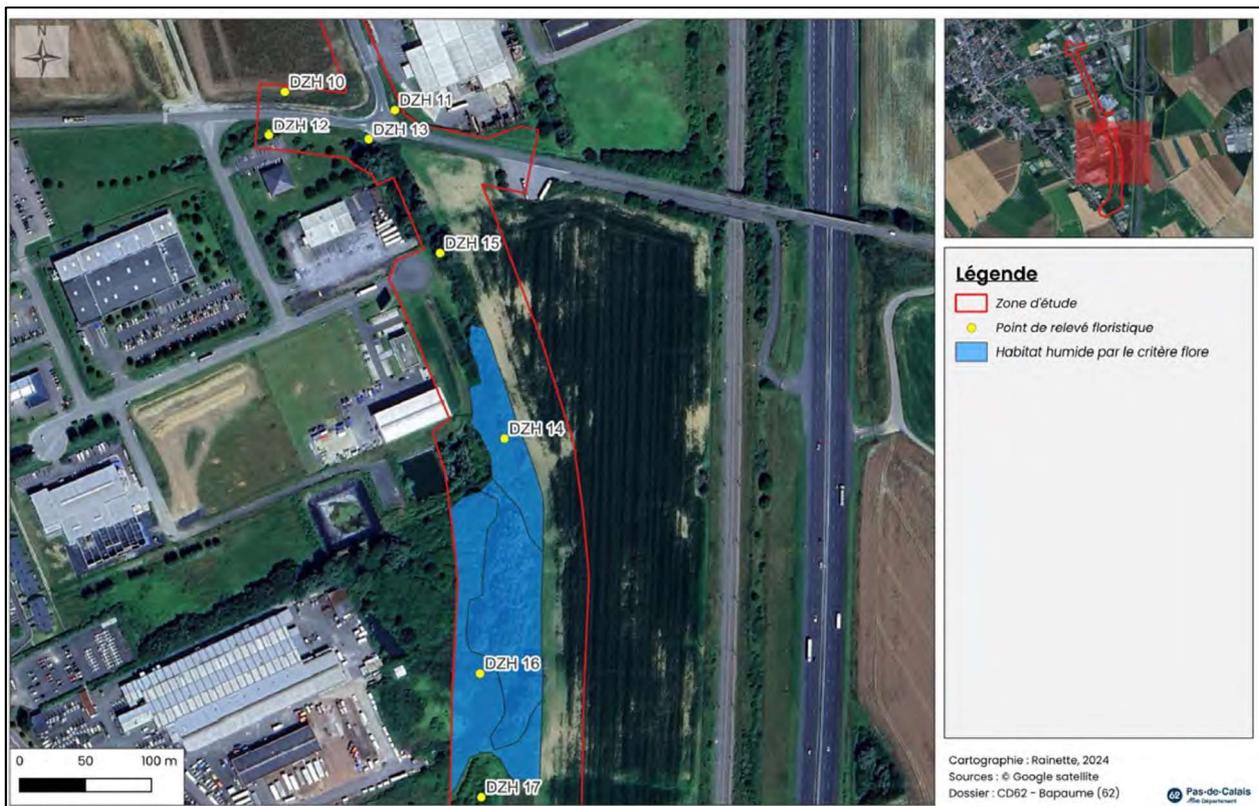
Le SDAGE Artois-Picardie 2022-27 (disposition A-9.3) stipule que dans le cadre des procédures administratives, le pétitionnaire devra prouver que son projet n'est pas situé en zone humide au sens de la loi sur l'eau. Il précise enfin qu'à défaut, il devra par ordre de priorité éviter, réduire puis compenser l'impact des zones humides.

12.4.1 Analyse floristique

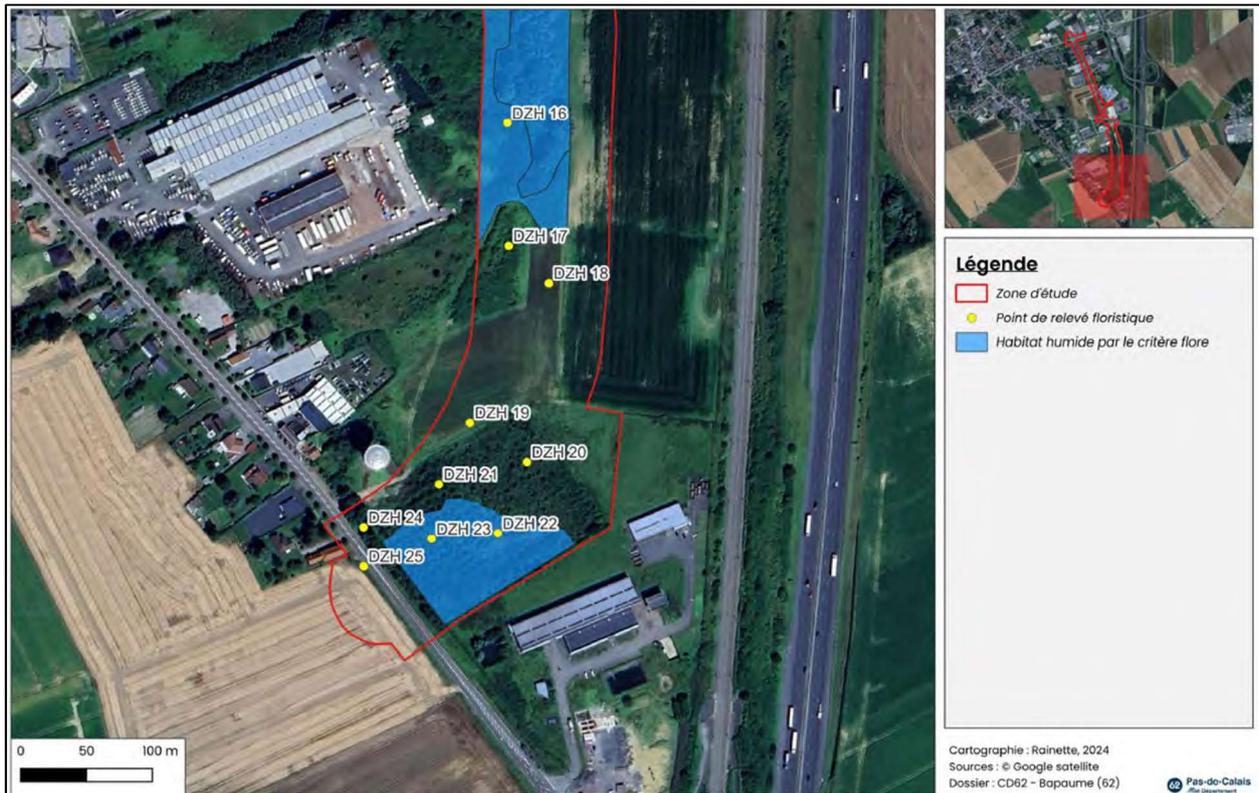
Trois habitats potentiellement rattachables à des zones humides ont été mis en évidence par le critère floristique au sens de l'arrêté du 24 juin 2008 : La peupleraie hygrophile, la saulaie dégradée ainsi que les fourrés hygrophiles.

Ces derniers occupent une surface totale de 2,533 hectares.

Notons que certains des milieux n'ont pas pu être étudiés du fait de leur caractère artificiel ou leur origine anthropique. Pour certains de ces milieux, au vu de leur caractère rudéral et ou eutrophile seul le critère pédologique pourra évaluer et mettre en évidence leur caractère humide.



Carte 28 Localisation de la zone humide critère floristique

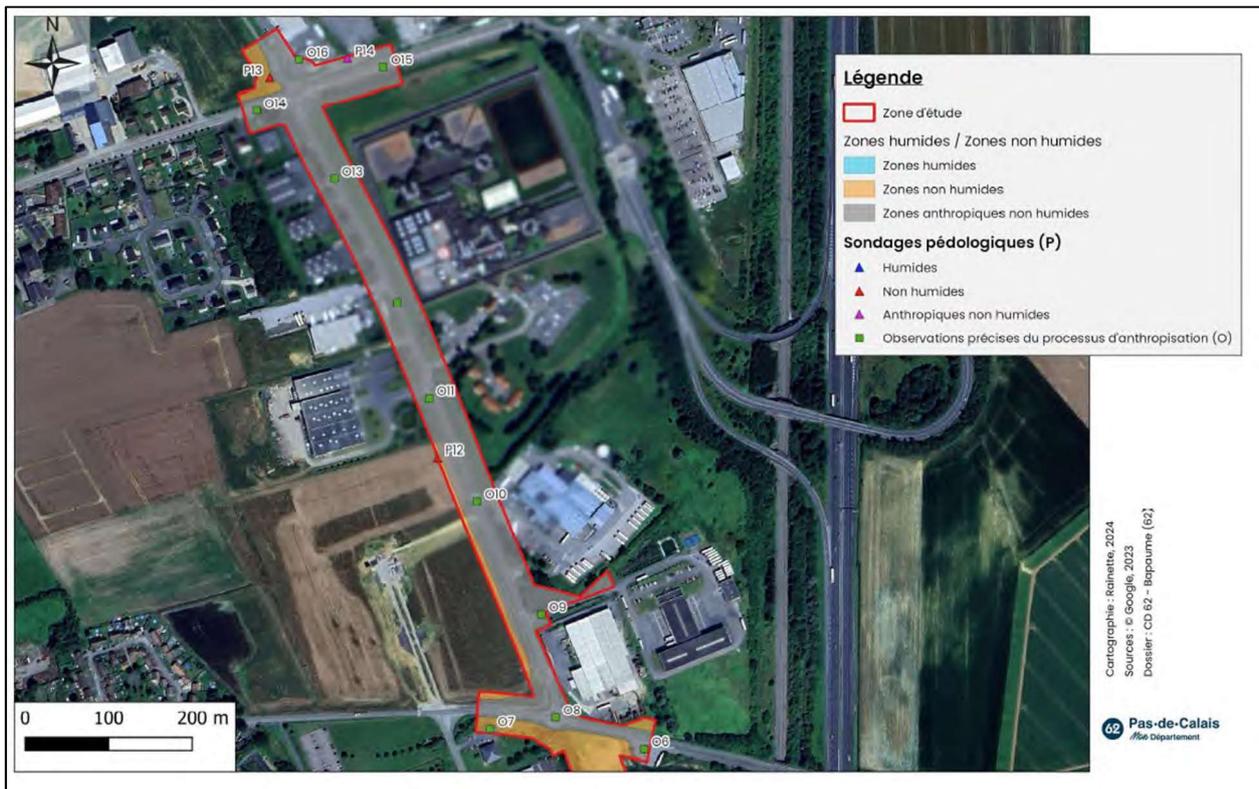


Carte 29 Localisation de la zone humide critère floristique

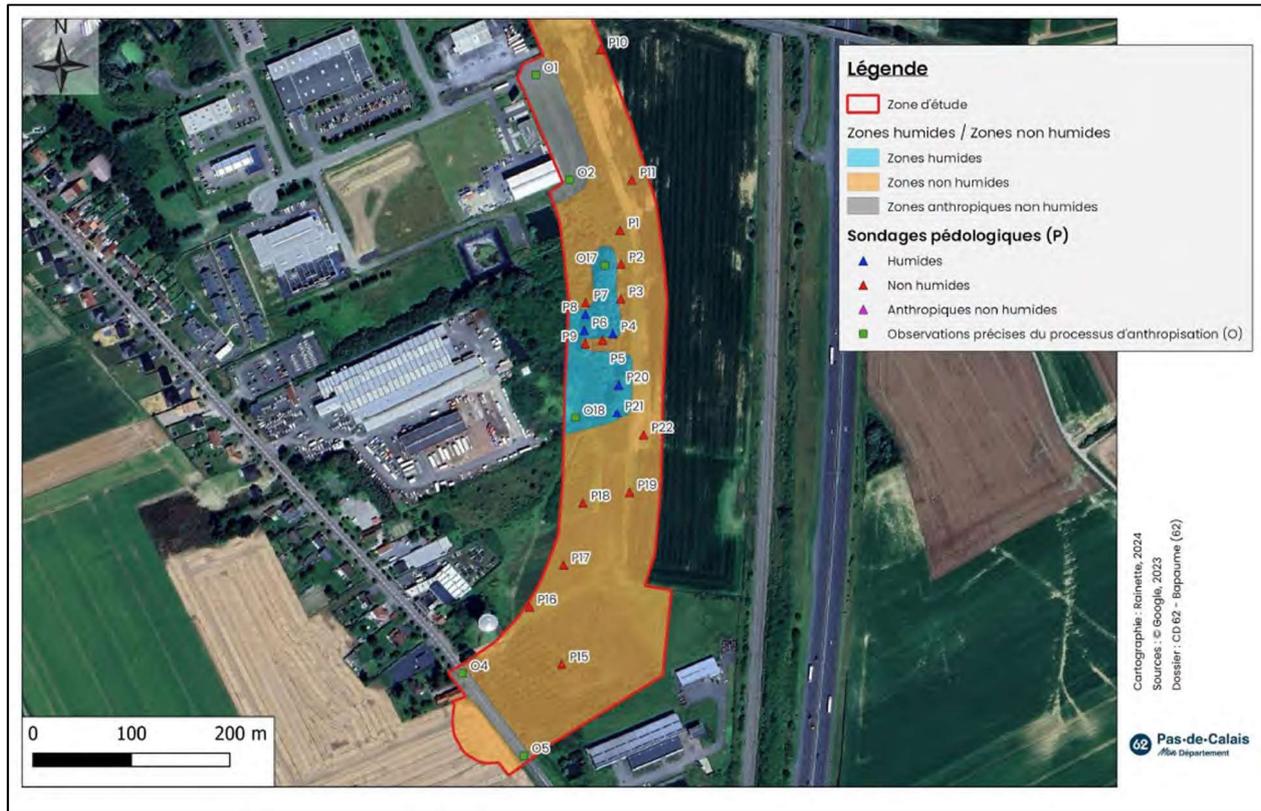
12.4.2 Analyse pédologique

Vingt-deux sondages pédologiques ont eu lieu le 25 mars 2024 sur la zone d'étude.

Ainsi, conformément à l'arrêté du 1er octobre 2009, modifiant l'arrêté du 24 juin 2008, nous pouvons conclure qu'une surface de 8430 m² soit 0.8 ha a été définie comme humide, au sein de la zone d'étude.



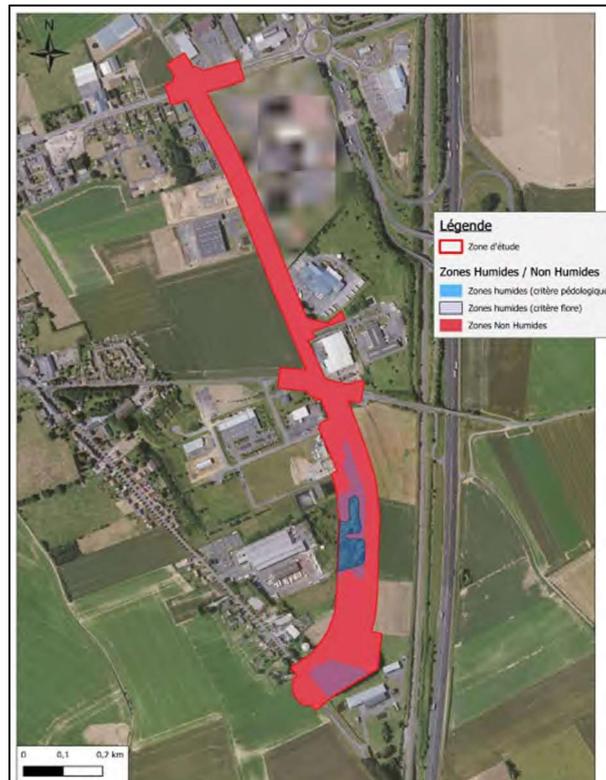
Carte 30 Chemin des Anzacs pas de zone humide selon le critère pédologique



Carte 31 Zone Humide de 0,8 ha sur l'emprise de la nouvelle voie

12.4.3 Conclusion de l'enjeu des zones humides

Conformément aux résultats des études pédologiques et floristiques, une surface globale potentielle d'environ 2,533 ha de zones humides a été identifiée. Cette surface est étudiée dans le détail pour la confirmer.



Carte 32 Localisation des zones humides selon les critères floristique et pédologique

12.5 Les Espaces naturels sensibles (ENS)

Aucun espace naturel sensible ne se situe au droit de l'aire d'étude.

12.6 Parcs Naturels Régionaux

L'aire d'étude ne se trouve pas au sein d'un parc naturel régional.

12.7 Arrêté de Protection Biotope (APPB)

L'aire d'étude ne recoupe pas d'arrêté de protection du biotope (APPB).

12.8 Réserves Biologiques et Réserves Naturelles Régionales

L'aire d'étude ne recoupe pas de réserve naturelle régionale ou de réserve biologique.

12.9 Occupations des sols

L'enjeu relatif à l'occupation des sols est faible. L'aire d'étude se compose de quatre milieux majeurs dont les zones industrielles ou commerciales et les terres arables qui sont à proximité du projet.

12.10 Perceptions paysagères

L'enjeu relatif aux perceptions paysagères est moyen.

L'aire d'étude présente des openfields laissant de grandes ouvertures visuelles au profit de la conservation des haies bocagères.

La morphologie urbaine est centralisée autour des éléments vernaculaires (mairie, église, etc...).

De grandes infrastructures (voie ferrée, autoroute) divisent le territoire.

De nombreux éléments végétalisés ponctuent le paysage.

De par les composants peu diversifiés, le paysage devient monotone.

Avec les grandes ouvertures sur le territoire, la modification du paysage est très visible.

12.11 Sites inscrits et sites classés

L'enjeu relatif aux sites inscrits/classés est négligeable.

Aucun site classé ou inscrit n'est présent dans l'aire d'étude.

Le site le plus proche se trouve à proximité d'Arras : du marais de Rémy et la source de la Brogne dans la commune de Rémy.

12.12 Sites patrimoniaux remarquables

L'enjeu relatif aux sites patrimoniaux est négligeable.

Aucun site patrimonial remarquable n'est recensé dans ou à proximité de l'aire d'étude.

Le SPR le plus proche se situe à Arras.

12.13 Immeubles inscrits ou classés

L'enjeu relatif aux éléments inscrits ou classés est négligeable.

Aucun site inscrit ou classé n'est recensé dans ou à proximité de l'aire d'étude.

Les sites inscrits ou classés les plus proches se situent à Rocquigny.

12.14 Tourisme

L'enjeu relatif au tourisme est faible.

De nombreux éléments touristiques sont présents dans et à proximité de l'aire d'étude : patrimoine mémoriel, patrimoine boisé, patrimoine militaire, etc., et aux événements culturels.

De nombreux parcours de randonnées sont présents à proximité de l'aire d'étude.

12.15 Faune Flore et habitats

12.15.1 Dates d'intervention et météo

Dates de passage	Flore/habitats	Avifaune	Amphibiens	Reptiles	Entomofaune	Mammifères (hors chiroptères)	Chiroptères	Météorologie	
								Jour	Nuit
25/03/2024		x	x			x		Nuageux, 5 à 12°C, vent moyen	/
29/04/2024		x	x			x		/	Nuageux, 13 à 15°C, vent faible
10/05/2024	x							Nuageux, 11 à 23°C; vent faible	
28/05/2024		x	x	x	x	x	(x)	Pluvieux, 10 à 16°C, vent moyen à fort	/
01/07/2024	x							Nuageux, 13 à 19°C, vent faible	/
25/07/2024		x	x	x	x	x	(x)	Nuageux à pluvieux, 15 à 28°C, vent moyen	/
15/10/2024		x						Nuageux, 10 à 18°C, vent faible	/
05/12/2024		x						Nuageux, 4 à 12°C, vent faible	/

12.16 Flore et habitats

L'aire d'étude abrite une diversité floristique élevée avec 213 taxons observés lors des prospections. Parmi les espèces détectées, une espèce protégée en région Nord-Pas-de-Calais a été observée : **L'Ophrys abeille (Ophrys apifera)**.

De plus, deux espèces d'intérêt patrimonial en Hauts-de-France ont été observées : **La Cotonnière d'Allemagne** (*Filago germanica*) et **la Renoncule de Sardaigne** (*Ranunculus sardous*). Les espèces sont en majorité très communes à peu communes, quelques-unes sont rares en région.

De nombreuses espèces cultivées et/ou ornementales ponctuent le site.

Enfin, il est important de noter la présence de **quatre espèces exotiques envahissantes** avérées : l'Érable négundo (*Acer negundo*), l'Arbre aux papillons (*Buddleja davidii*), le Cornouiller soyeux (*Cornus sericea*) et la Vigne-vierge commune (*Parthenocissus inserta*).

Bien que certaines restent ponctuelles sur le site, l'une d'entre elles (*C. sericea*) forme de grands massifs au sud du site.

Globalement les habitats du site d'étude sont moyennement variés et correspondent principalement à un complexe de friches entrecoupé de boisements dégradés, de zones urbaines et de cultures. L'apport en matière organique et le remaniement récent d'une grande partie de ces friches est favorable à plusieurs espèces patrimoniales citées ci-dessus mais restent toutefois un facteur d'appauvrissement de la plupart des milieux du site, qui restent nettement rudéralisés et/ou eutrophisés.

Le sud du site semble, en particulier, abriter des habitats fortement rétentifs en eau, qui souffrent également d'une eutrophisation et d'une rudéralisation liée à leur proximité aux cultures.

Pour conclure, Les habitats de la zone d'étude présentent des enjeux floristiques allant de nuls à moyens localement.

Tableau 1 Synthèse des habitats observés sur la zone d'étude

Habitats	Typologie			Surface (ha)	Enjeux floristiques
	EUNIS	CORINE Biotopes	N2000		
Zones rudérales	E5.1	87.2	/	0,269	Faible
Bermes routières nitrophiles	E5.11	87.1		0,759	Faible
Friches rudérales	11.53	87.1		1,478	Très faible à Moyens
Bassin recolonisé	J5.3 x F3.11	89.2 x 31.81		0,351	Très faible
Fourrés eutrophiles	F3.11	31.81		0,175	Très faible
Peupleraie eutrophile	G1.C1 x E5.11	83.321 x 87.1		0,878	Très faible
Fourré hygrophile	F3.11 x G1.111	31.81 x 44.13		1,687	Très faible
Saulaie dégradée	G1.111	44.13		0,720	Faible
Peupleraie hygrophile	G1.C1 x 11.55	83.321 x 87.1		0,722	Faible
Sentier à nu	H5.61	87.2		0,016	Négligeable
Dépôts de déchets recolonisés	J6.1 x 11.53	87.2 x 87.1		0,044	Négligeable
Pelouses urbaines avec ornementales	E2.64 x 12.2	85.12 x 85.2		1,402	Très faible
Friche plantée	11.53 x 12.2	87.1 x 85.2		0,100	Très faible
Plantations ornementales	12.2	85.2		0,163	Négligeable
Cultures	11.1	82.11		2,565	Négligeable
Réseau routier	J4.2	86.1		1,891	Nul
Industries	J1.4 x E2.64 x FA.1	86.1 x 85.12 x 84.2		1,777	Faible
Habitations	X24	86.1		0,026	Très faible

12.17 Avifaune

12.17.1 Période de Nidification

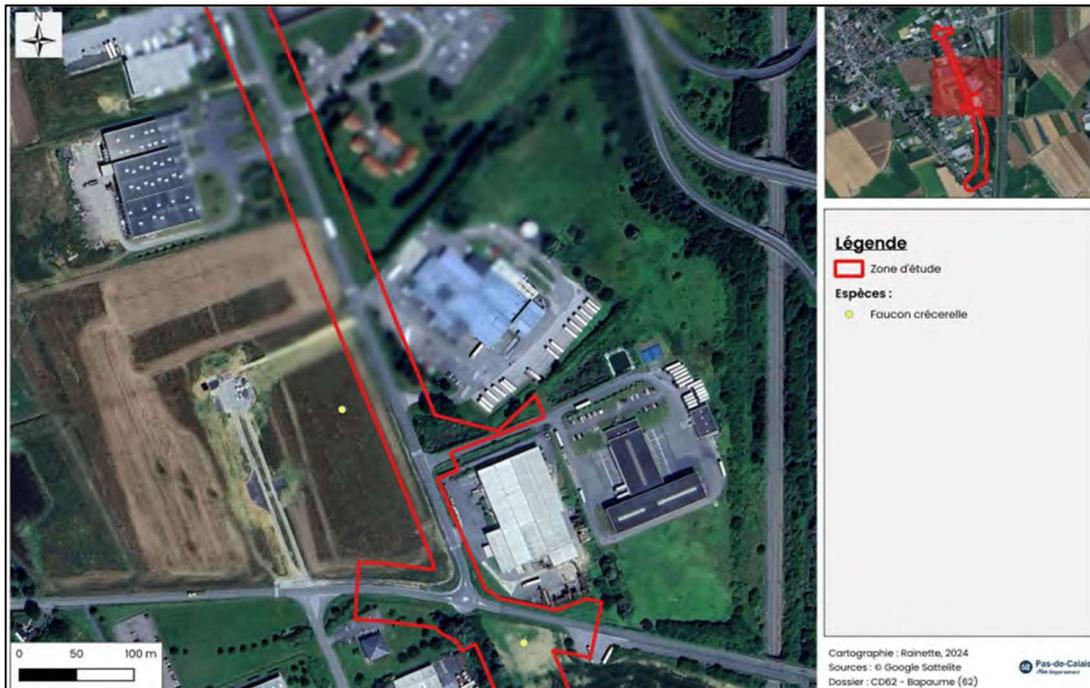
28 espèces ont été recensées sur l'aire d'étude en période de reproduction.

Parmi ces oiseaux, 11 sont nicheurs possibles à certains et protégés sur la zone d'étude.

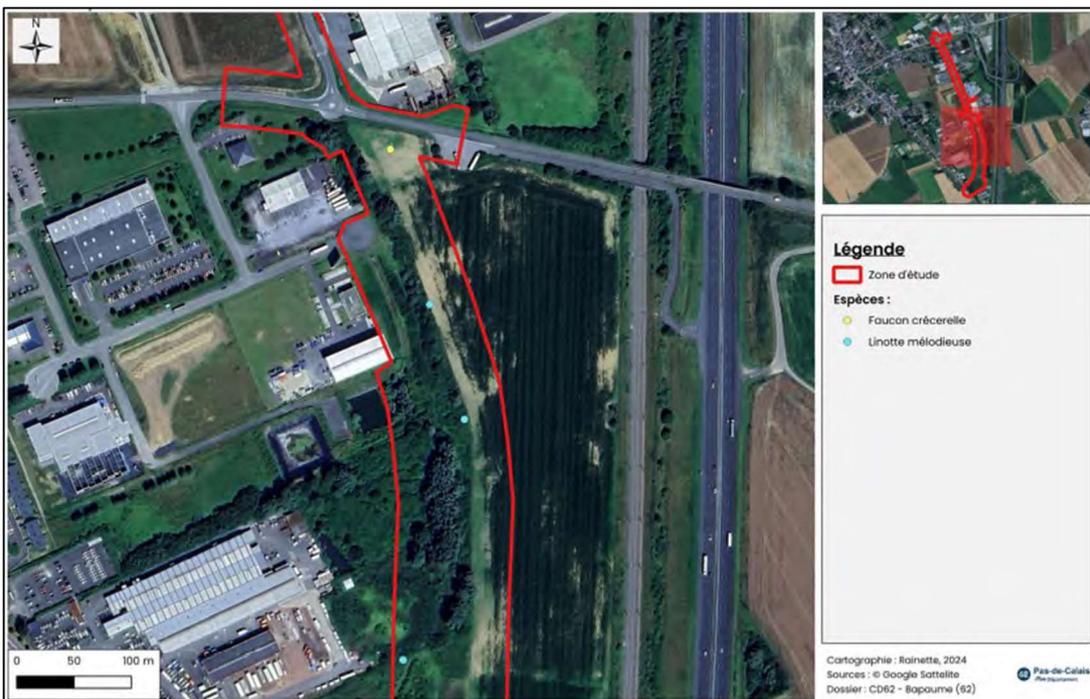
Le site offre des habitats de reproduction favorables aux espèces nicheuses des milieux ouverts et semi-ouverts, ainsi qu'aux espèces nicheuses des milieux boisés.

Ainsi 3 espèces à enjeux ont été identifiées sur la zone d'étude : la Linotte mélodieuse, le Faucon crécerelle et le Chardonneret élégant.

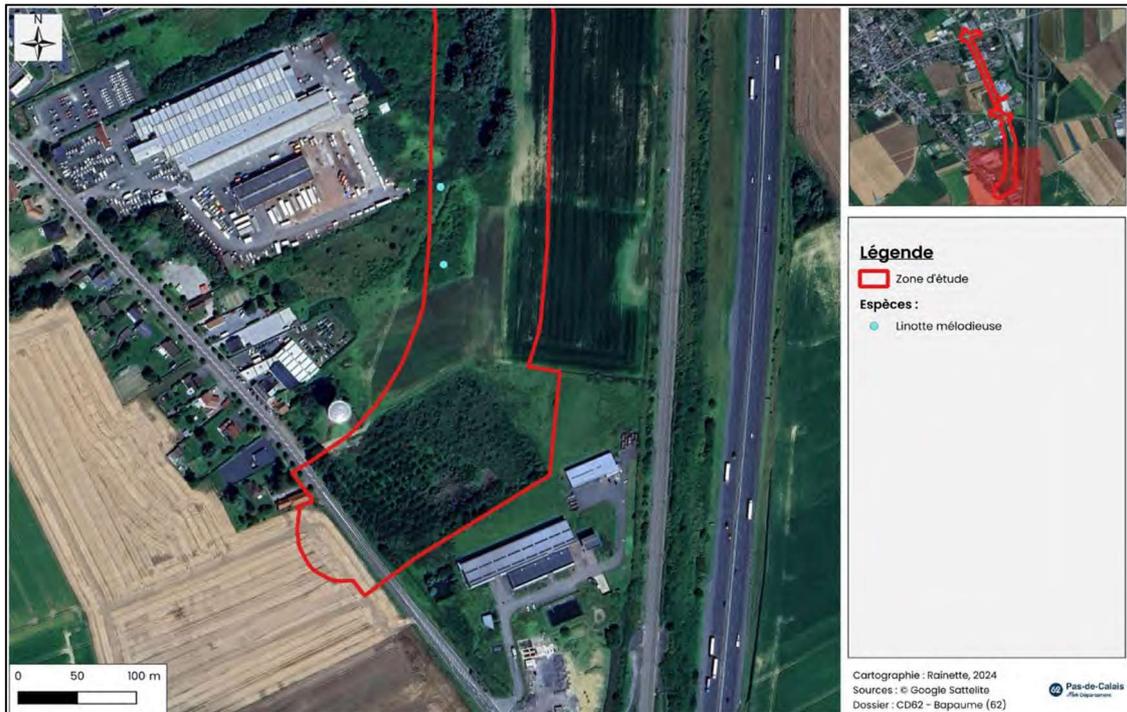
L'enjeu relatif à l'avifaune en période de nidification est considéré comme fort.



Carte 33 Localisation de l'Avifaune nicheuse (Faucon Crécerelle)



Carte 34 Localisation Avifaune nicheuse (Faucon Crécerelle et Linotte mélodieuse)



Carte 35 Localisation Avifaune nicheuse (*Linotte mélodieuse*)

12.17.2 Période inter nuptiale

Au total, 15 espèces ont été contactées lors des inventaires sur la période inter nuptiale. Parmi ces espèces, 5 sont protégées par la réglementation nationale.

La zone d'étude est utilisée majoritairement comme zone de repos et de prise alimentaire par l'avifaune sur cette période. Les zones boisées constituent un corridor de migration rampante, notamment pour les petits passereaux comme la Mésange bleue.

L'enjeu relatif à l'avifaune inter nuptiale est actuellement considéré comme faible.

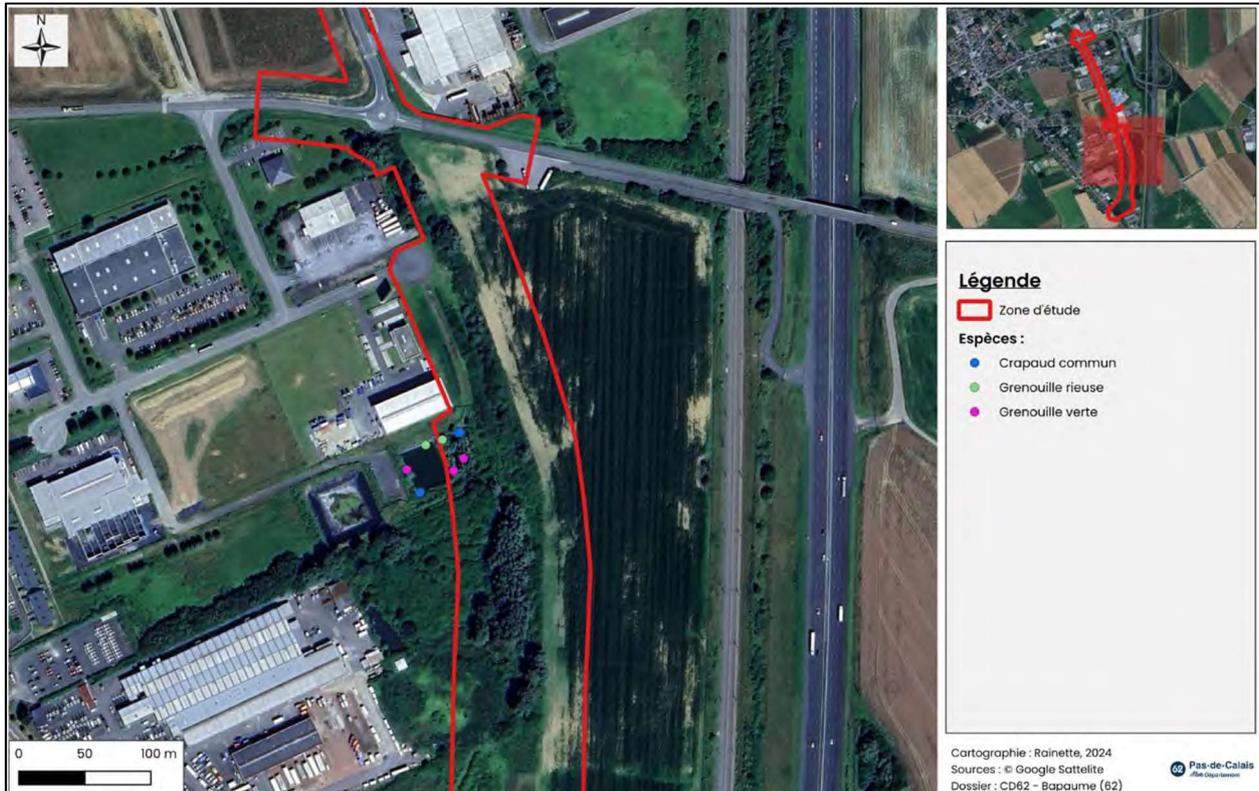
12.18 Les Amphibiens

Trois espèces ont été inventoriées en reproduction certaine au sein de la zone d'étude. Ces espèces sont toutes protégées et représentent donc un enjeu de conservation notable.

Les habitats présents au sein de la zone d'étude sont favorables à la réalisation du cycle biologique complet des amphibiens.

On y retrouve des habitats d'estivage, d'hivernage et de reproduction.

L'intérêt global de la zone d'étude vis-à-vis de ce groupe est jugé comme moyen.



Carte 36 Localisation des Amphibiens (Crapaud commun, Grenouille rieuse et verte)

12.19 Les reptiles

Sur l'ensemble de la zone étudiée, aucun reptile n'a été contacté. Une espèce est mentionnée en bibliographie, elle est susceptible de trouver des habitats qui lui sont favorables au sein de la zone d'étude. Cette espèce est donc conservée, il s'agit du Lézard des murailles.

L'intérêt global de la zone d'étude vis-à-vis de ce groupe est considéré comme faible.

12.20 L'Entomofaune

Sur l'ensemble de la zone d'étude, 17 espèces ont été déterminées, dont 8 espèces de lépidoptères, 6 espèces d'odonates et 3 espèces d'orthoptères, ce qui représente une richesse entomologique plutôt faible à l'échelle régionale.

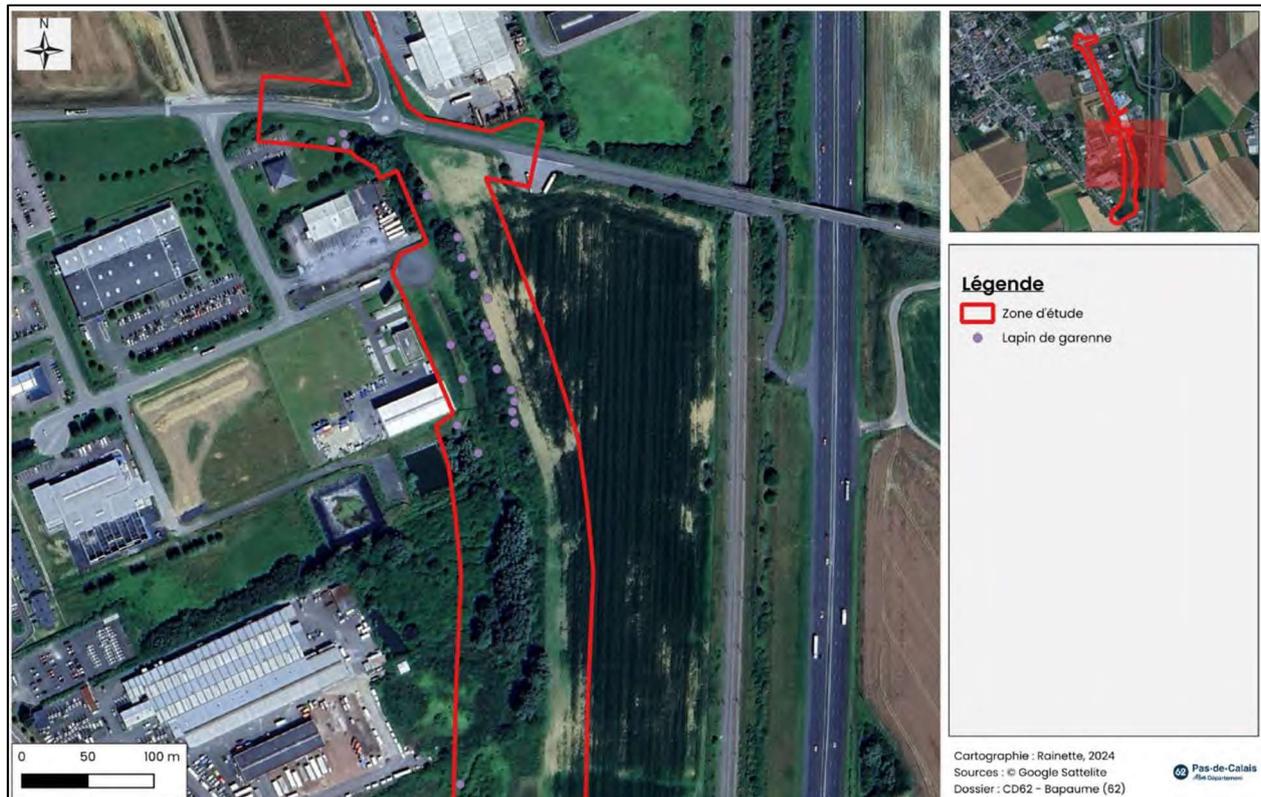
Les habitats présents sur la zone d'étude sont favorables à l'accomplissement du cycle biologique complet des orthoptères, des odonates et des rhopalocères.

L'intérêt global de la zone d'étude vis-à-vis de ce groupe est jugé comme faible.

12.21 La Mammatofaune hors Chiroptères

Au total, cinq espèces de mammifères ont pu être recensées sur la zone d'étude, soit par leurs empreintes ou autres indices de présence, soit par contact direct. Une espèce protégée potentielle a été conservée pour l'évaluation patrimoniale et la définition des enjeux : le Hérisson d'Europe
Le site est utilisé par les mammifères comme zone de repos et d'alimentation. Notons néanmoins que les zones boisées du site sont favorables à la reproduction des espèces contactées comme le Lapin de garenne.

Les enjeux sont jugés comme moyens.



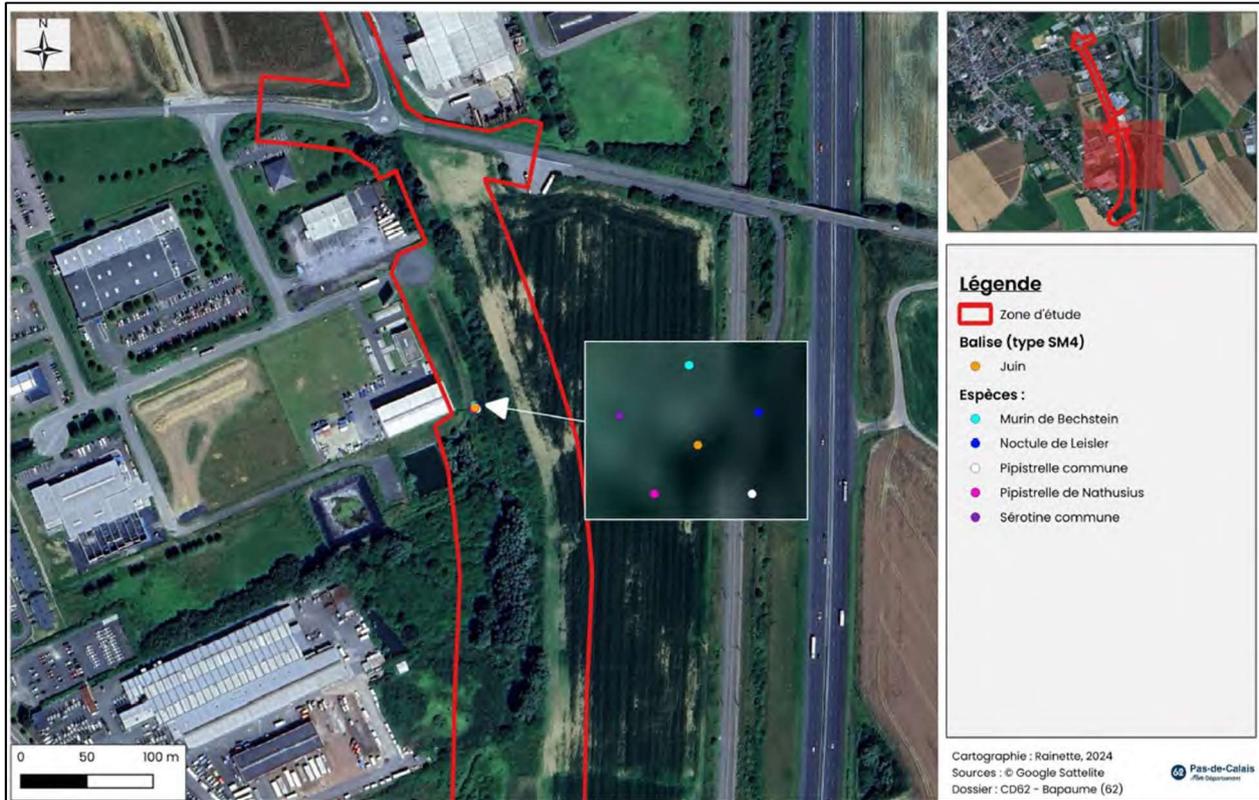
Carte 37 Localisation des mammifères (Lapin de Garenne)

12.22 Les Chiroptères

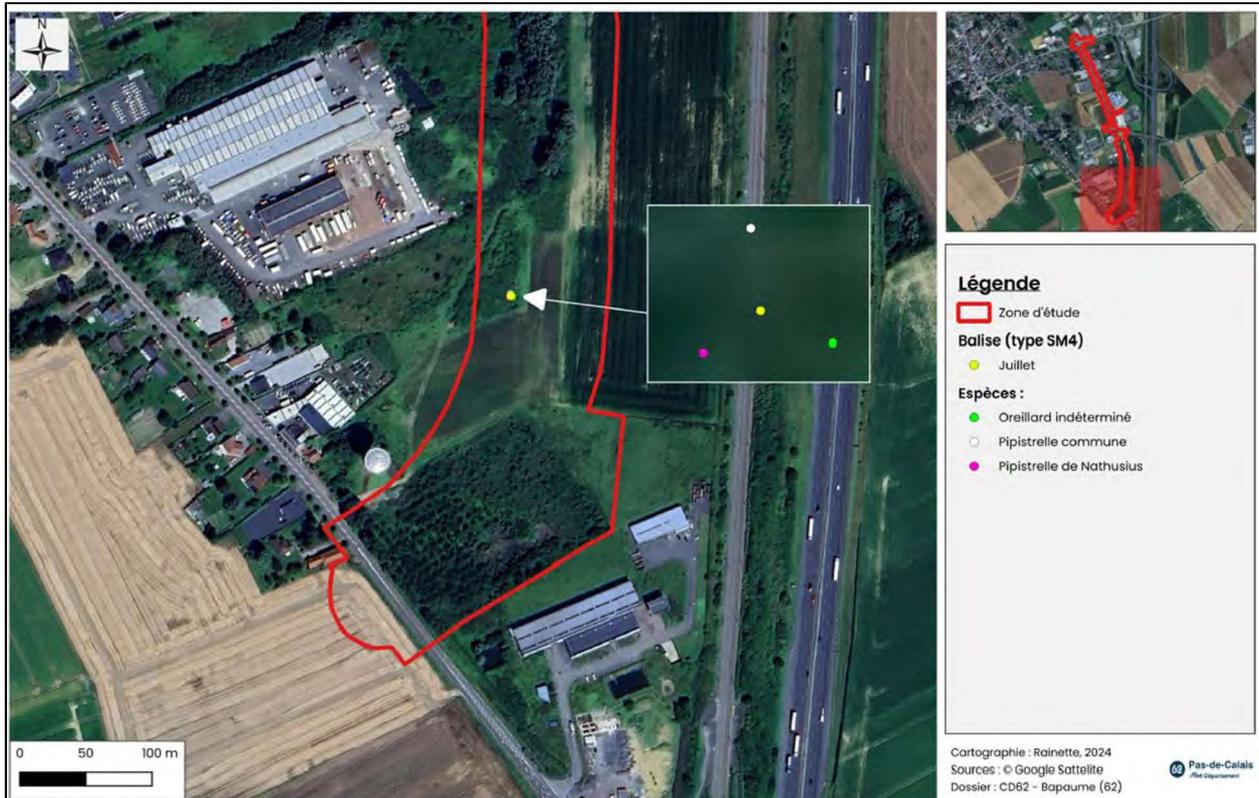
Au total cinq espèces ont été identifiées avec certitude lors des inventaires dédiés aux chiroptères. Un complexe d'espèces n'a pas pu être déterminé jusqu'à l'espèce. Toutes les espèces présentent un enjeu de conservation notable au niveau national et/ou régional.

L'activité des chiroptères au sein de la zone d'étude est faible. Ces espèces utilisent le site lors de leur déplacement, mais également comme zone de chasse comme c'est le cas pour la Pipistrelle commune. Des habitats favorables aux gîtes des espèces aux moeurs arboricoles sont présents au sein et à proximité de la zone d'étude, bien qu'aucune cavité n'ait pu être clairement identifiée lors du passage de décembre 2024.

L'enjeu global relatif aux chiroptères est actuellement jugé comme assez fort.



Carte 38 Localisation des Chiroptères à proximité de la Route de Bancourt



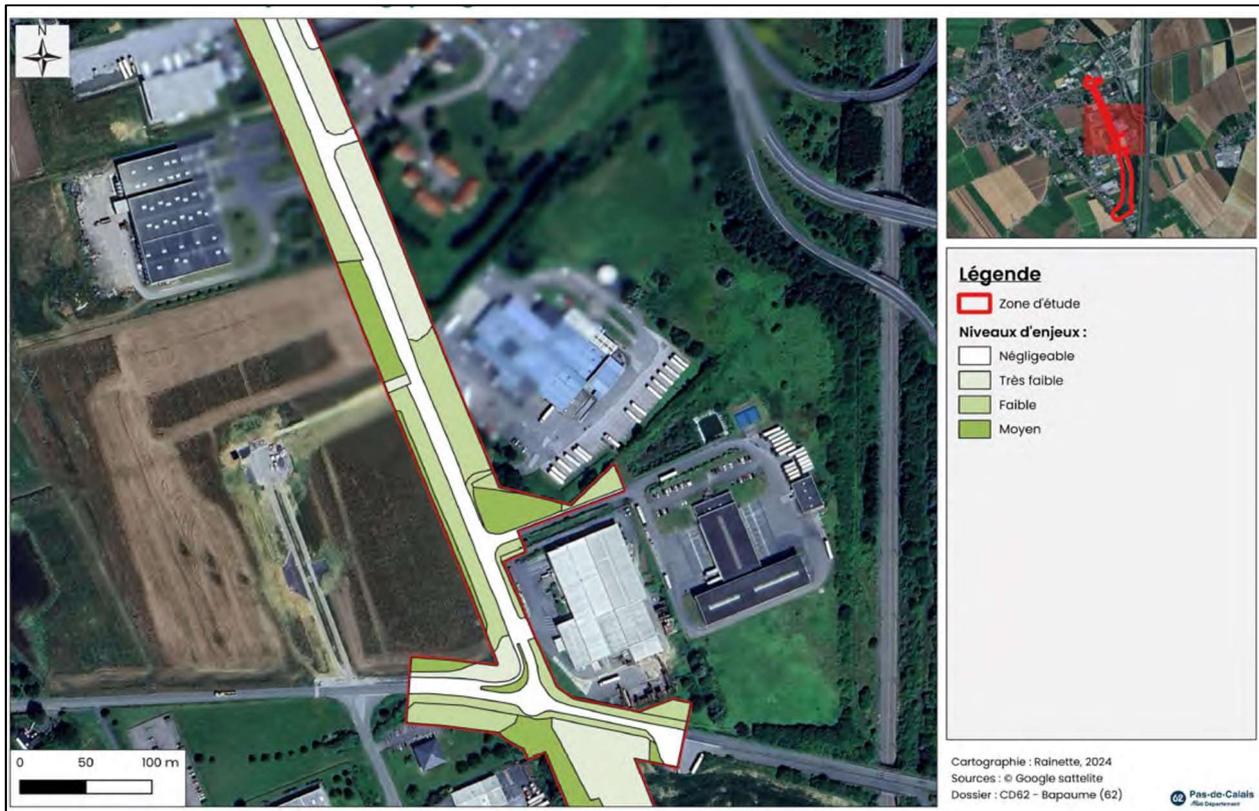
Carte 39 Localisation des Chiroptères à proximité de la RD917 Fg de Péronne

12.23 Synthèse des enjeux Faune Flore

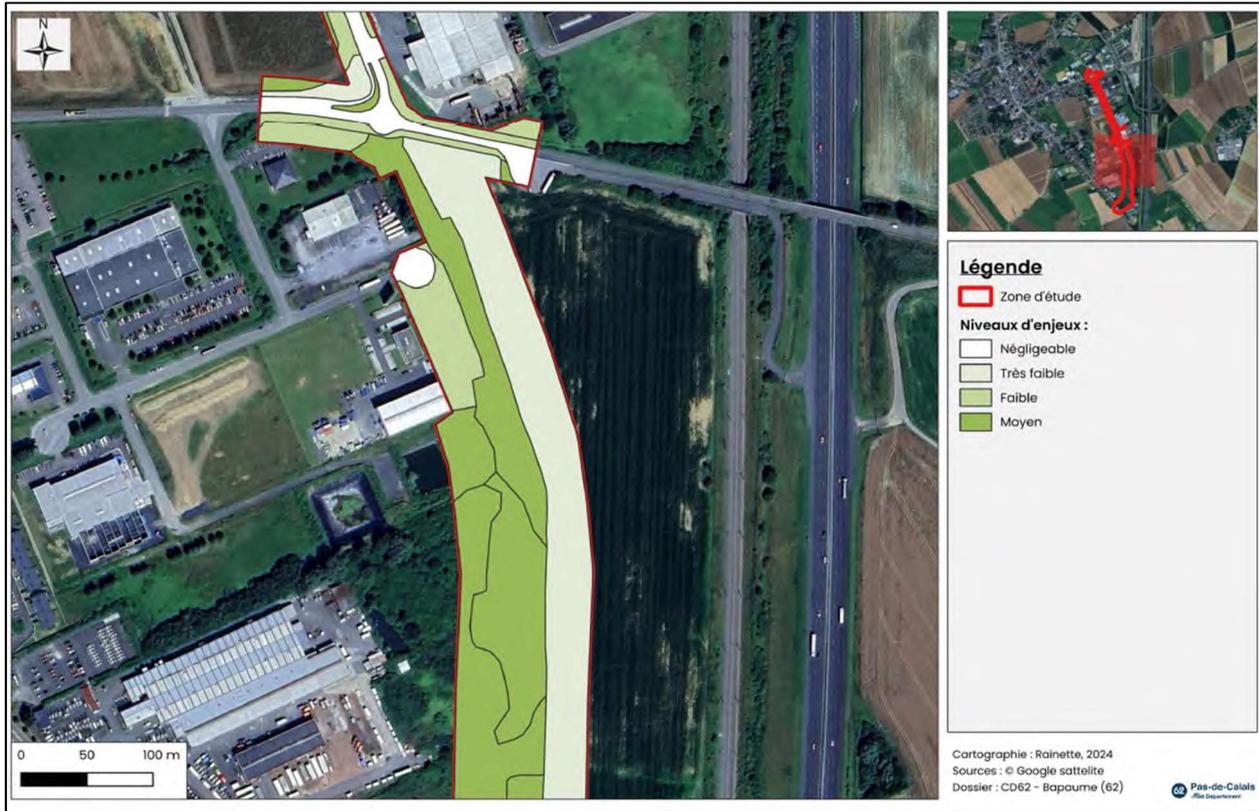
Les enjeux visant la faune et la flore sont pour la plupart faibles voir moyens.



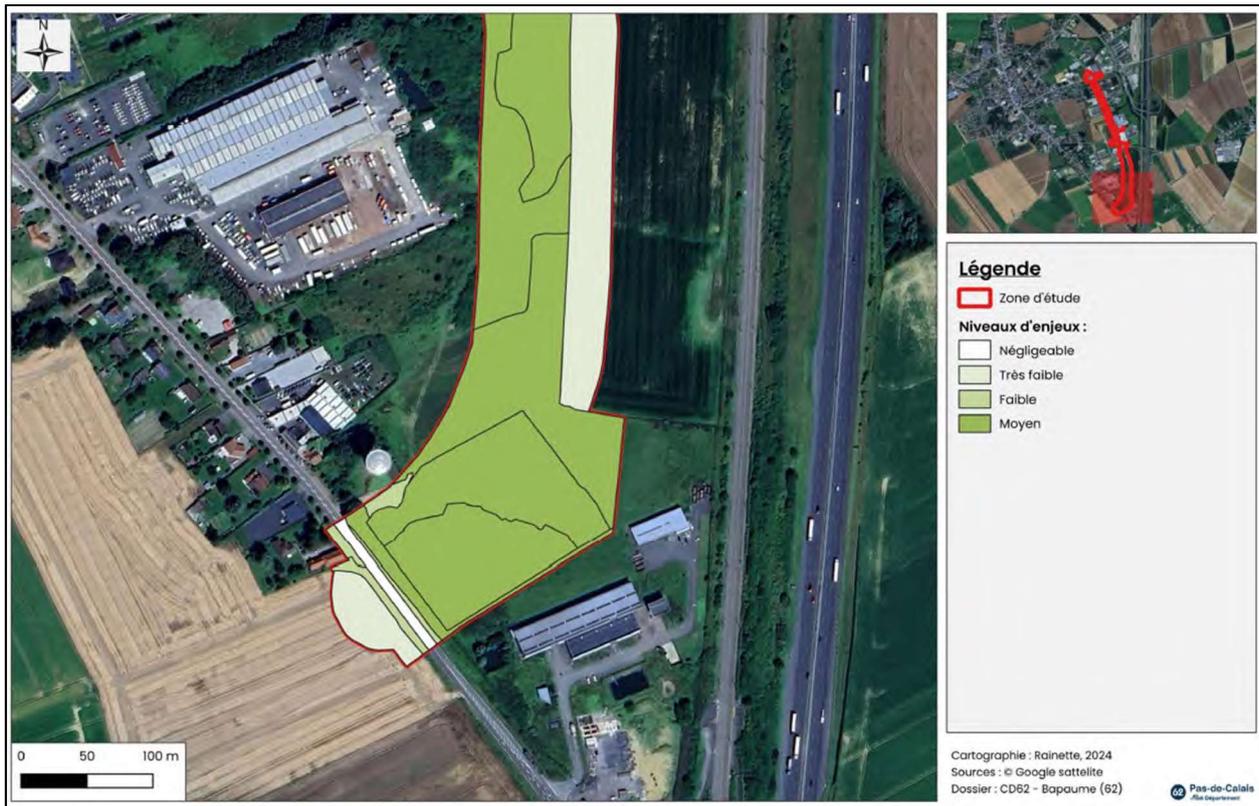
Carte 40 Localisation des Enjeux Faune Flore au Nord du chemin des Anzacs



Carte 41 Localisation des Enjeux Faune Flore au Sud du chemin des Anzacs



Carte 42 Localisation des Enjeux Faune Flore au Nord de la nouvelle voie



Carte 43 Localisation des Enjeux Faune Flore au Sud de la nouvelle voie

13 DONNEES CLIMATIQUES

13.1 Contexte climatique

L'enjeu relatif au climat est moyen. L'aire d'étude bénéficie d'un climat tempéré océanique dégradé, caractérisé par des températures clémentes et des précipitations présentes en toutes saisons.

Le climat de l'aire d'étude est qualifié de climat océanique dégradé.

13.1.1 Températures

La température moyenne évolue entre 3,6°C en janvier et 18,4°C en août. Les températures moyennes maximales sont de 14,9°C. Quant aux températures moyennes minimales, celles-ci affichent 6,6°C. Entre 1991 et 2020, les températures extrêmes ont évolué entre -20°C (janvier 1985) et +40,7°C (juillet 2019).

13.1.2 Précipitations

Les précipitations moyennes pour les jours où il est tombé plus de 1mm évoluent entre 4,1 mm en avril et 7,2 mm en août. Entre 1991 et 2020, le record des précipitations maximales en 24 h était de 98 mm en septembre 1993.

13.1.3 Ensoleillement

L'ensoleillement moyen sur la période est de 141 heures. L'ensoleillement maximal est enregistré en juillet avec 213,8 heures d'ensoleillement.

13.1.4 Vent

Les rafales maximales ont été recensées entre 93,6 en juillet 2021 et 133,2 km en février 2019. De plus, les vents dominants proviennent de secteurs ouest et sud-ouest. Ils sont fréquents et apportent les pluies et la douceur océanique.

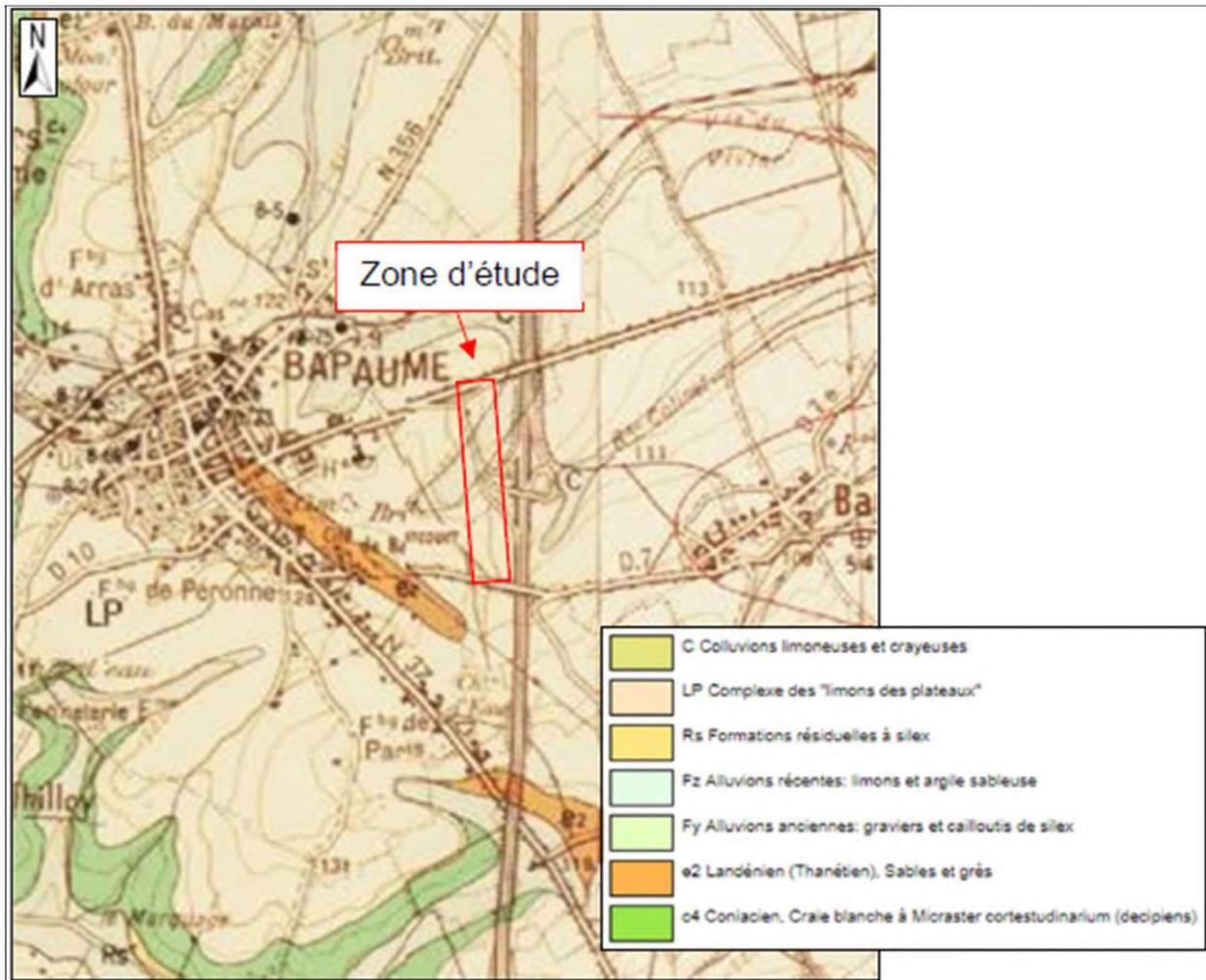
14 DONNEES GEOTECHNIQUES

14.1 Contexte Géologie

D'après la carte géologique de BAPAUME à l'échelle 1/50000, le site serait constitué des formations suivantes, de haut en bas :

- Formations de couverture (remblais d'aménagement ou faible épaisseur de terre végétale),
- Limons des plateaux (LP),
- Sable du Landénien (e2) : formation peu présente sur la carte géologique de Bapaume, elle se limite à quelques lambeaux comme on peut le voir au Sud Est de Bapaume. Il s'agit de sables glauconieux verts à matériaux argilo-sableux,
- Substratum crayeux du Coniacien (c4) : formation affleurant uniquement sur les flancs de vallée. Cette formation crayeuse aurait une épaisseur d'environ 30 à 40m, avec à sa base une craie plutôt marneuse grisâtre contenant de grands silex et vers le haut une craie blanche avec des silex moins présents et de plus petites tailles.

L'enjeu relatif à la géologie est négligeable. L'environnement de l'aire d'étude est majoritairement constitué de « limons des plateaux » puis dans une moindre mesure de colluvions limoneuses et de grès et sables du Landénien.



Carte 44 Extrait de la Carte Géologique de Bapaume

14.2 Contexte Pédologique

L'enjeu relatif à la pédologie est faible. L'aire d'étude se situe sur des sols peu évolués appelés « brunisols ». Ce sont des sols plutôt acides (pH bas) et marqués par une forte porosité.

14.3 Contexte hydrogéologique

D'après la notice géologique de BAPAUME, plusieurs nappes existent dans la région :

- Les sables verts de l'Albien présentent une nappe aquifère qui, ici, a peu d'intérêt puisqu'elle se situe à sa limite Nord d'extension,
- La craie du Crétacé supérieur contient une nappe importante dans cette région, elle circule dans les fissures et est retenue par les niveaux marneux plus en profondeur. Sur la zone d'étude, d'après les données du SIGES, la nappe de la craie devrait se trouver à une côte altimétrique comprise entre +90 m NGF et +100 m NGF en période de hautes eaux.

L'enjeu relatif aux eaux souterraines est fort. L'aire d'étude se situe au niveau du bassin Artois-Picardie. La masse d'eau souterraine interceptée par le projet d'aménagement est la masse d'eau de la « Craie des Vallées de la Scarpe et de la Sensée » (FRAG306).

L'état quantitatif est bon depuis 2015. L'objectif d'état qualitatif de la masse d'eau souterraine est reporté à 2039 pour cause de pressions agricoles diffuses (pesticides, nitrates...). La vulnérabilité de cette nappe d'eau est forte.

14.4 Usage des eaux souterraines

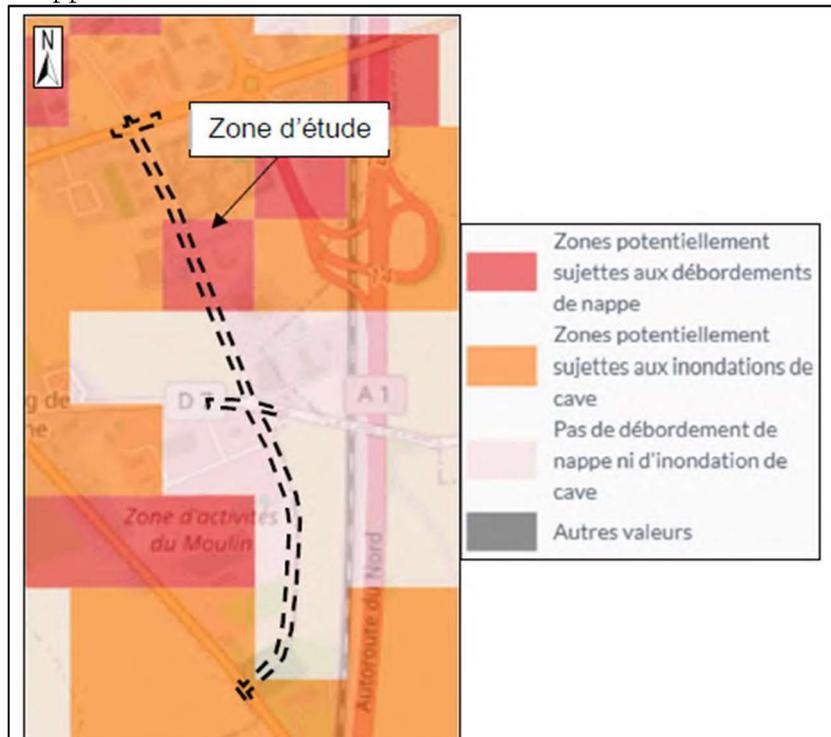
L'enjeu relatif aux usage de l'eau est faible.

L'aire d'étude ne présente aucun captage prioritaire et aucune zone à enjeu eau potable au titre du SDAGE Artois-Picardie 2022-2027. Aucune aire d'alimentation de captage n'est située dans l'aire d'étude.

14.5 Risques majeurs naturels

14.5.1 Inondation et débordement de cours d'eau

D'après les données issues de Géo risques, la Nord de la zone d'étude est potentiellement sujette aux débordements de nappe et aux inondations de cave.



Carte 45 Zones sensibles aux remontées de nappe

La commune de Bapaume n'est pas concernée par un PPRI (Plan de Prévention du Risque d'Inondation), par un TRI (Territoire à Risque Important d'Inondation), un AZI (Atlas des Zones Inondables) ou un PAPI (Programme d'Actions de Prévention des Inondations) et la zone d'étude n'intègre pas de ZIC (Zone d'Inondation Constatée)

En revanche, la commune de Bapaume a fait l'objet de deux événements reconnus « Catastrophe Naturelle » liés aux inondations, les 25/12/1999 et 11/05/2000, mais hors zone projet.

L'enjeu relatif au risque inondation est moyen à fort.

14.5.2 Cavités naturelles ou anthropiques

D'après les informations données par le BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières), la commune de BAPAUME (62) est concernée par le risque de cavités, qu'elles soient de type indéterminée, carrière ou d'ouvrage civil.



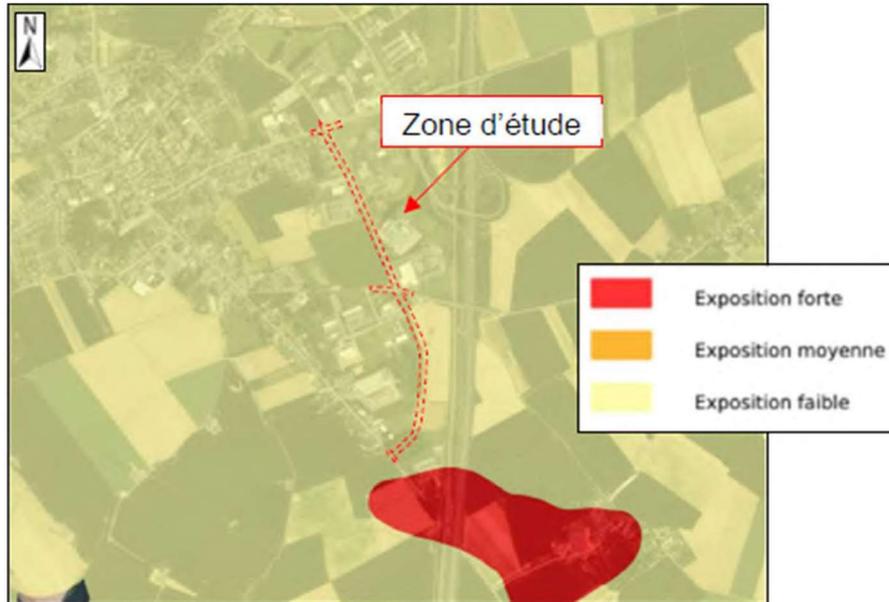
Carte 46 Carte des cavités (Source infoterre.brgm.fr)

L'enjeu des cavités souterraines est faible.

Le territoire de l'aire d'étude n'est pas soumis à un plan de prévention de cavités souterraines.

14.5.3 Argiles (Retrait/Gonflement)

D'après les informations données par le BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières), le niveau d'exposition vis-à-vis du retrait/gonflement des terrains argileux au droit du projet est faible.



Carte 47 Carte du retrait gonflement des argiles

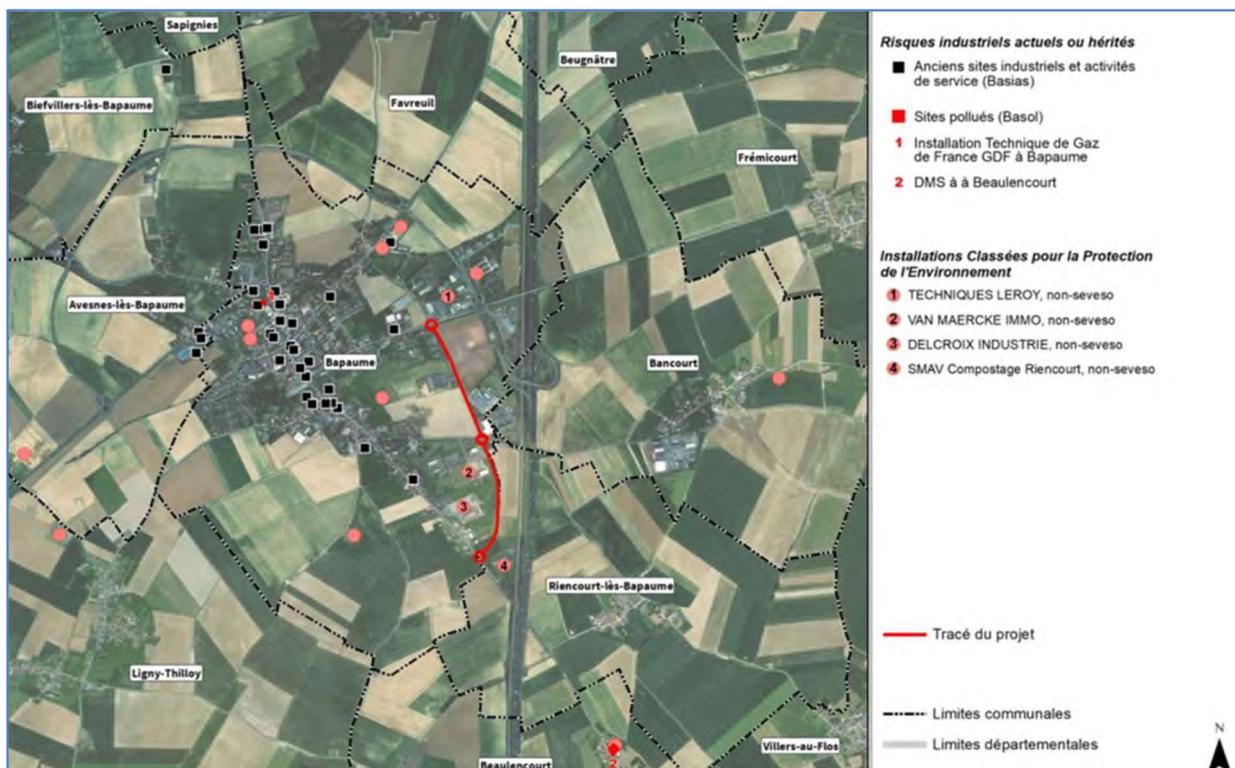
L'enjeu relatif au risque gonflement des argiles est faible.

Le territoire de l'aire d'étude n'est pas soumis à un plan de prévention du risque de retrait-gonflement des argiles.

14.5.4 Risques Séisme

D'après le zonage sismique de la France (décret n°2010-1255 du 22/10/2010, modifié les 15 09 2014 et 08 09 2021) actuellement en vigueur depuis le 1^{er} mai 2011, le site étudié classe la zone du projet en aléas faibles risques technologiques, pollutions des sols, anthropiques

14.5.5 Installations classées pour la protection de l'environnement



Carte 48 Sites SEVESO

14.5.6 Sites Industriels et de Services (BASIAS)

Aucun ancien site industriel (site BASIAS) se situe au droit du tracé du projet.

14.5.7 Sites et sols pollués (BASOL)

Aucun sol pollué n'est recensé (Sites BASOL) sur l'aire d'étude.

14.5.8 ICPE

L'aire d'étude n'est pas soumise à un plan de prévention des risques technologiques des installations industrielles.

En revanche, le projet se situe à proximité immédiate de 3 usines non SEVESO et d'un site industriel déclarant des rejets et transferts de polluants :

- L'usine SMAV Compostage Riencourt, (classé en autorisation) avec une activité principale inconnue, cet établissement déclare des rejets de polluant ;
- L'usine DELCROIX INDUSTRIE, (classée en enregistrement), avec comme activité principale l'industrie automobile ;
- L'usine VAN MAERCKE IMMO (classé en autorisation) avec une activité principale inconnue.

14.5.9 Risque du radon

L'enjeu relatif au radon est faible. Le potentiel radon sur le territoire d'étude est faible.

14.5.10 Risque Pyrotechnique – 1^{ère} Guerre Mondiale

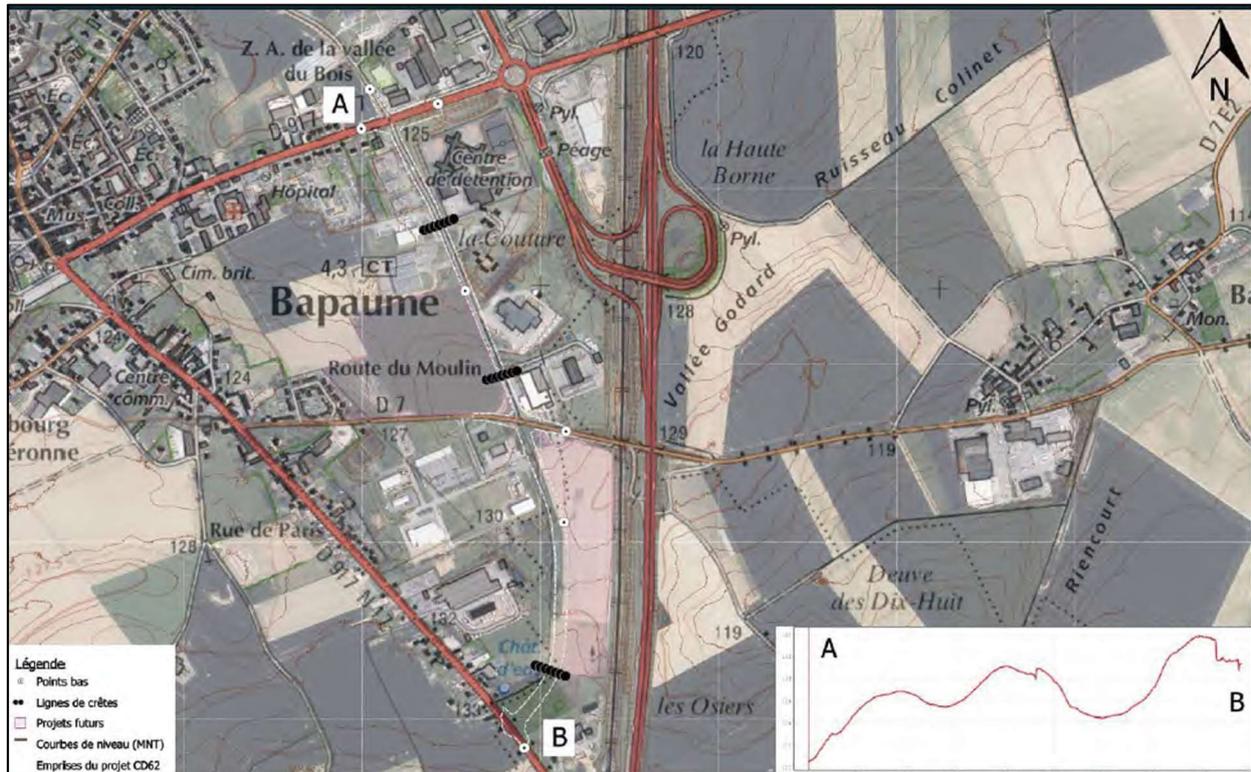
La ville de Bapaume a connu deux batailles durant la 1^{ère} Guerre Mondiale est plus précisément en 1918. La première bataille s'est déroulée au printemps de cette année-là et la seconde du 21 août au 1^{er} septembre. Selon ces informations et d'après les anciennes cartes des tranchées datant de la 1^{ère} Guerre Mondiale, le site peut être susceptible d'être affecté par une pollution pyrotechnique.



Carte 49 Carte de risque de MNE

15 DONNEES HYDRAULIQUES

15.1 Topographie de la zone d'étude hydraulique



Carte 50 Carte de la topographie de la zone d'étude

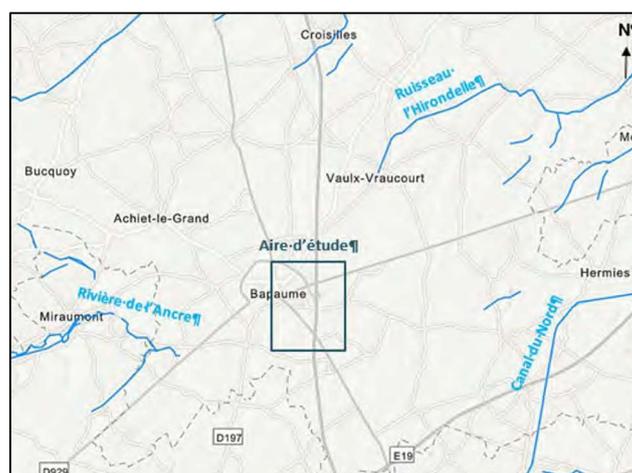
15.2 Données hydrographiques

La zone d'étude se situe au droit de la masse d'eau n°FRAR07 « Sensée de la source du canal du Nord » du SDAGE Artois Picardie (AR07).

Les objectifs de qualité de cette masse d'eau superficielle sont :

	Etat chimique	Objectif chimique	Etat écologique	Objectif écologique	Objectif d'état global
FRAR07	Mauvais	Bon état 2033	Moyen	Bon état 2027	Bon état 2033

D'après la cartographie du statut des voies d'eau élaborée par la préfecture du Pas-de-Calais aucun cours d'eau n'est identifié au droit de la zone d'étude, ni sur la commune de Bapaume.



Carte 51 Carte des cours d'eau

15.3 Masse d'eau souterraine

D'après la cartographie des masses d'eau souterraine du Bassin Artois-Picardie, la zone d'étude se situe au droit de la masse d'eau FRAG306 « Craie des vallées de la Scarpe et de la Sensée ».

Les Objectifs de qualité fixés par le SDAGE Artois-Picardie 2022-2027 sont :

	Etat chimique	Objectif chimique	Etat quantitatif	Objectif quantitatif	Objectif d'état global
FRAG306	Médiocre	Bon état 2039	Bon	Atteint en 2015	Bon état 2039

L'enjeu relatif aux eaux superficielles est moyen.

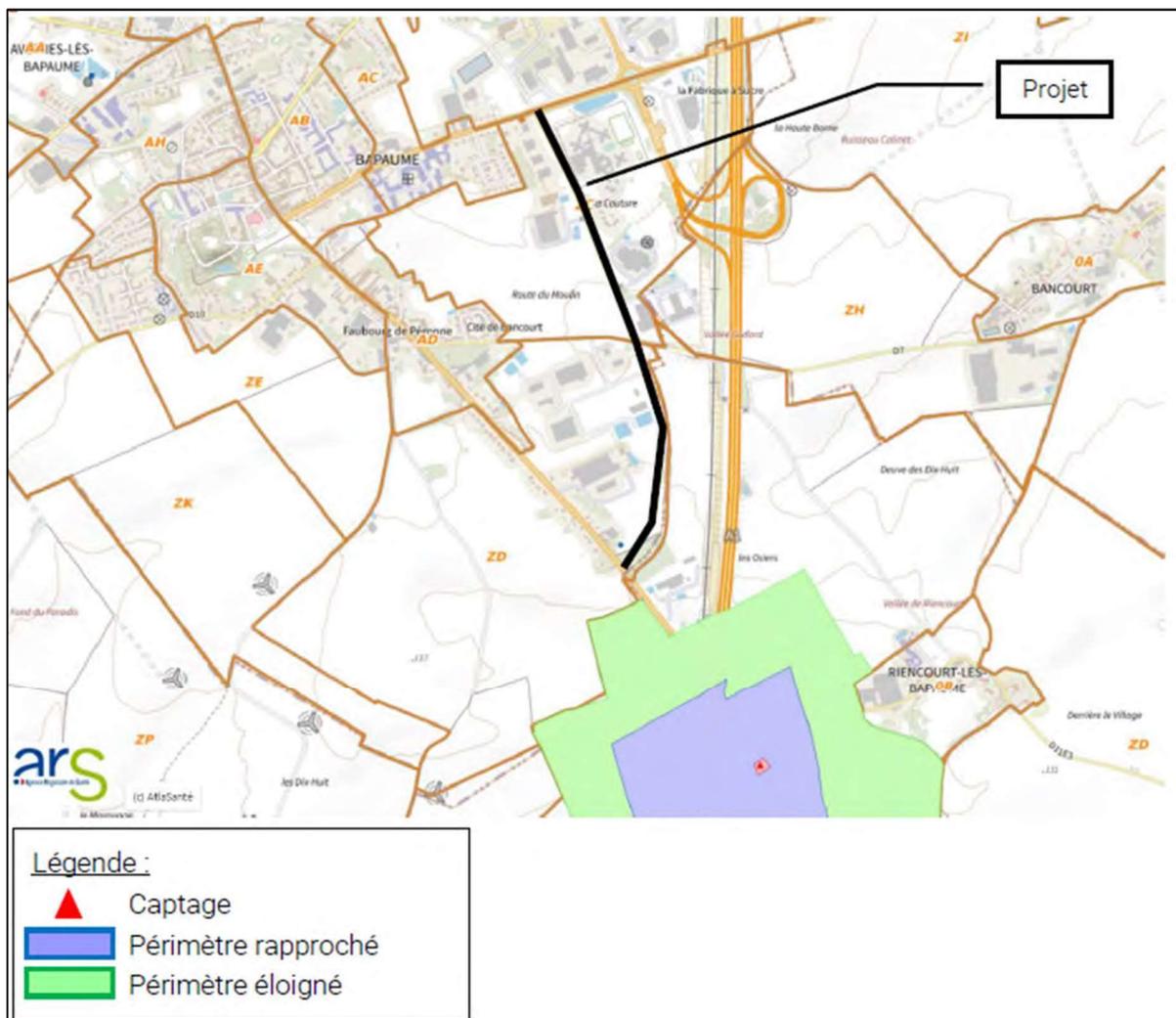
L'objectif d'atteinte du bon état écologique est fixé à l'horizon 2027. L'objectif d'atteinte du bon état chimique (avec substances ubiquistes) est fixé à l'horizon 2033. Aucun cours d'eau ne se trouve dans l'aire d'étude.

15.4 Exploitation de la Nappe

D'après les données de l'ARS, la zone d'étude sur la commune de Bapaume, n'intègre aucun périmètre de protection de captages utile à la production d'eau potable.

En revanche, un captage situé sur la commune de Riencourt-lès-Bapaume présente un périmètre de protection éloigné qui s'étend jusqu'à la zone Sud de la zone d'étude sans intercepter le projet.

Le projet ne figure pas en zone à enjeu potable et ne figure pas au sein d'une aire d'alimentation de captage.



Carte 52 Captage et périmètre de protection des ressources en eau

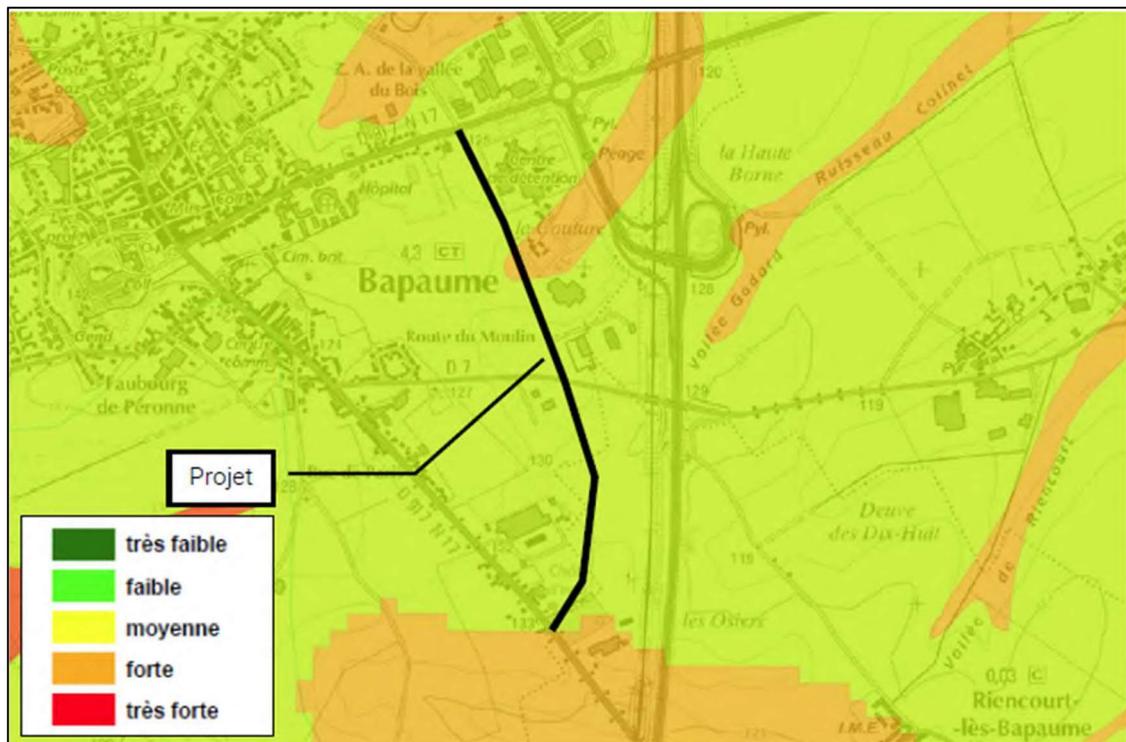
15.5 Vulnérabilité de la Nappe

Pour préciser le niveau des eaux des nappes superficielles, les piézomètres seront mis en œuvre avec l'aval de la Police de l'Eau. Une déclaration au titre de la loi sur l'eau Rubrique 1.1.1.0 a été déposée à la DDTM au début de l'année 2025 pour la pose des piézomètres suivants :



Carte 53 Photo Aérienne des implantations de piézomètres

Enfin, la zone d'étude figure au sein d'une zone où la vulnérabilité de la nappe est faible, voire moyenne très localement.



Carte 54 Carte zones de vulnérabilité de la Nappe

15.6 Bassins Versants et Réseau hydrographique

15.6.1 Généralités

Le projet de jonction est inscrit comme emplacement réservé dans le PLUi de la communauté de communes du Sud-Artois.

Le projet est concerné par le SDAGE Artois-Picardie et le SAGE de la Sensée. En conformité avec leurs deux règlements, le projet devra privilégier l'infiltration des eaux pluviales, sinon les tamponner pour un rejet à débit régulé.

A ce titre, la doctrine pluviale du Pas-de-Calais prescrit une pluie de retour 10 ans et un rejet régulé à 2 l/s/ha pour un projet situé dans la masse d'eau de la Sensée.

Concernant le Code de l'Environnement, le projet est soumis à la réalisation d'un Dossier Loi sur l'Eau au régime de la Déclaration si les eaux pluviales sont gérées par infiltration ou rejet au milieu superficiel. En effet, il présente une surface comprise entre 1 et 20 ha (rubrique 2.1.5.0.). Dans le cadre de ce dossier, il s'agira de viser d'autres potentielles rubriques comme :

- 1.1.1.0 : si pose d'un piézomètre non déclaré par le bureau d'études géotechniques ;
- 1.1.2.0 : si le projet nécessite un rabattement de nappe en phase travaux ;
- 3.3.1.0 : si le projet présente un impact sur les zones humides.

15.6.2 Perméabilité et Infiltration des sols

Les différents essais d'infiltration et de perméabilité montrent que les limons argileux à argiles limoneuses présentent une perméabilité (k : m/s) faible à très faible de l'ordre de 10^{-6} à 10^{-8} m/s en profondeur.

15.6.3 Fonctionnement hydraulique existant

Le fonctionnement hydraulique existant du chemin des Anzacs et la partie au Nord du projet a comme exutoire la station d'épuration de Bapaume et sa lagune. Puis en cas d'évènements pluvieux très forts, la vallée du bois correspond à l'exutoire final.

Puis pour les parcelles cultivées, l'exutoire est la vallée Godard en passant par les ouvrages sous les voies TGV et l'autoroute A1.

Enfin, la partie Sud située à proximité du château d'eau faubourg de Péronne, à pour exutoire la vallée de Riencourt.

15.6.4 Bassin versants routiers

Au stade de l'Avant-Projet-Sommaire (APS), le profil en long est défini. Il permet d'estimer les bassins versants routiers.



Carte 57 Carte des bassins versants routiers (Stade Faisabilité)

Les eaux de ruissellement du BVR chemin des Anzacs garde le même exutoire, par contre la capacité de stockage est améliorée avec un nouveau dimensionnement des fossés. Les obstacles existants obstruant la continuité hydraulique sont supprimés.

Selon le SAGE de la SENSEE les ouvrages doivent gérer une pluie de retour 10 ans (2l/s/ha), Le projet rétablira les BVN interceptés sinon gèrera une pluie de retour 100 ans.

Exemple de pré-dimensionnement au stade des études de faisabilité :

- **BVR 1 (rouge): 15 509 m²** : Infiltration pour partie avant l'exutoire Vallée du Bois.
 - Pluie période de retour 10 ans : volume à stocker de 514 m³.
 - Pluie de retour 100 ans : volume à stocker de 893 m³.
- **BVR 2 (bleu): 7 853 m²** : Tamponnement et infiltration pour partie avant l'exutoire Vallée du Bois (à confirmer)
 - Pluie période de retour 10 ans : volume à stocker de 260 m³.
 - Pluie de retour 100 ans : volume à stocker de 452 m³.

Les eaux de ruissellement du BVR comprenant le carrefour Route de Bancourt ainsi qu'une grande partie de la nouvelle voie seront gérées par un bassin de tamponnement qui aura comme exutoire la vallée Godard. Le débit de fuite autorisé de 2l/s/ha sera respecté.

Exemple de pré-dimensionnement au stade des études de faisabilité :

- **Carrefour RD7/Chemin des Anzacs : 101 m²** : Tamponnement et rejet vers l'exutoire Vallée Godard.
 - Pluie période de retour 10 ans : volume à stocker de 101 m³.
 - Pluie de retour 100 ans : volume à stocker de 175 m³.
- **BVR 3 (jaune):7 997 m²** : Infiltration pour partie avant l'exutoire Vallée Godard
 - Pluie période de retour 10 ans : volume à stocker de 265 m³.
 - Pluie de retour 100 ans : volume à stocker de 460 m³.

Attention : Supprimer les rejets de l'entreprise LORIDAN dans le fossé, puis comprendre à quoi sert le bassin de tamponnement de la CCSA au point haut, bassin toujours vide !
- **BVR 4 (vert): 19 050 m²** Tamponnement et rejet vers l'exutoire Vallée Godard en respectant le débit de fuite des ouvrages passant sous les voies SNCF et SANEF. Le tamponnement pourra recevoir les eaux de ruissellement du carrefour RD7/Chemin des Anzacs.
 - Pluie période de retour 10 ans : volume à stocker de 637 m³.
 - Pluie de retour 100 ans : volume à stocker de 1 105 m³.



Carte 58 BVR carrefour RD7 et BVR 4

Les eaux de ruissellement au Sud du Projet seront gérées par les fossés de la RD 917 pour trouver l'exutoire existant, soit la Vallée de Riencourt.

Exemple de pré-dimensionnement au stade des études de faisabilité :

- **BVR 5 (Marron): 5 400 m²** : Ruissellement dans les fossés de la RD 917 Faubourg de Péronne avant l'exutoire Vallée de Riencourt.
 - Pluie période de retour 10 ans (SAGE de la SENSEE) : volume à stocker de 180 m³.
 - Pluie de retour 100 ans : volume à stocker de 313 m³.
- **Giratoire Sud** : Ruissellement dans les fossés de la RD 917 Faubourg de Péronne avant l'exutoire Vallée de Riencourt.
 - Pluie période de retour 10 ans : volume à stocker de 97 m³.
 - Pluie de retour 100 ans : volume à stocker de 169 m³.

15.6.5 Bassin versants naturel

Le tracé nouveau intercepte les ruissellements provenant des parcelles non aménagées situés à l'ouest du projet. On distingue deux bassins versants naturels :

- BVN 1 : 37 000 m² interceptés par le BVR 4 – Débit de pointe (100 ans) de 0,206 m³/s
- BVN 2 : 8 000 m² interceptés par le BVR 5 – Débit de pointe (100 ans) de 0,065 m³/s

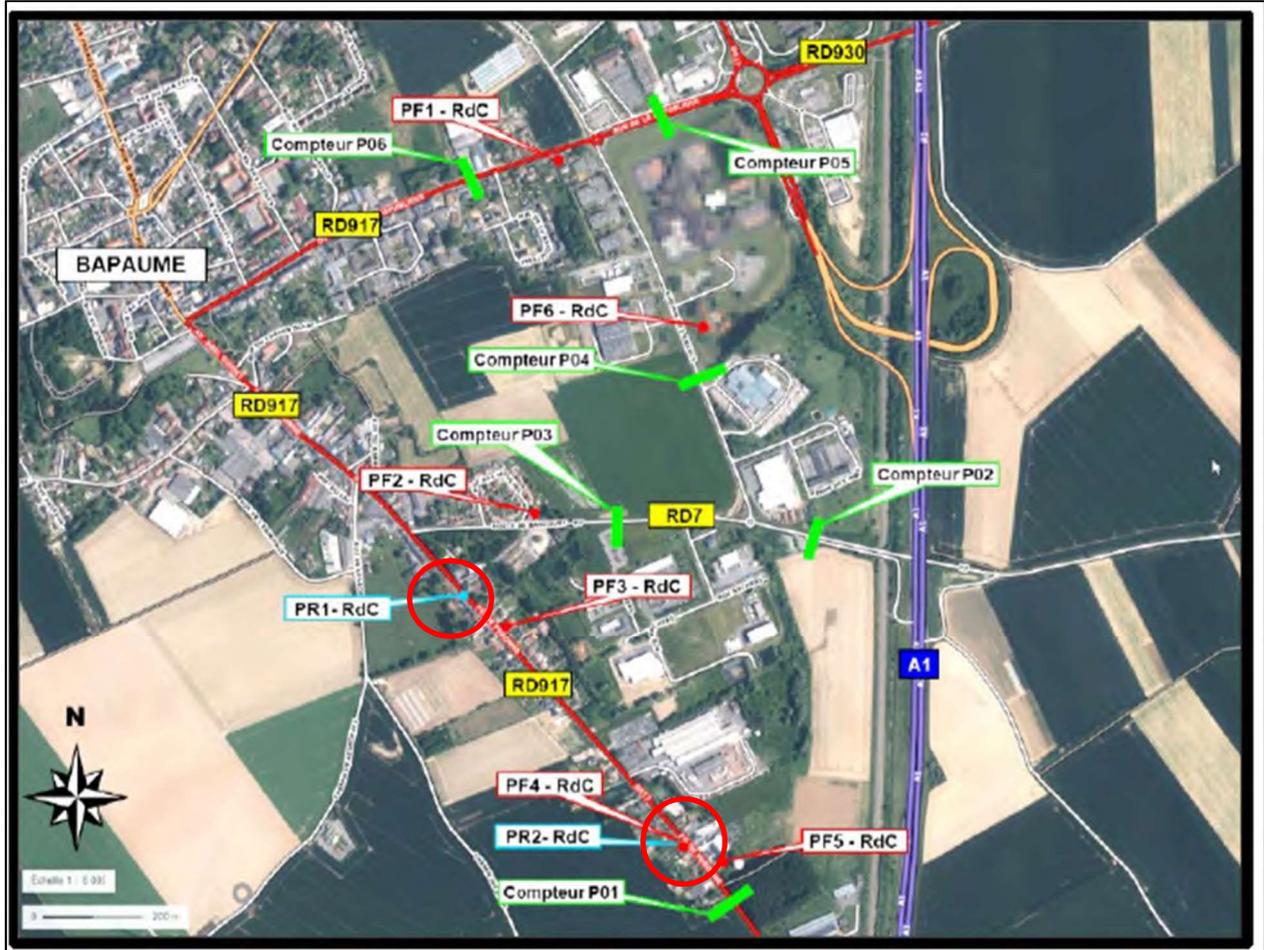
Le projet de LCV France ne permettant pas de rejoindre facilement le fossé longeant les voies SNCF. On peut envisager une intégration de BVN 1 et 2 avec les BVR 4 et BVR 5 dans le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales.



Carte 59 BVN Nouvelle Voie

16 DONNEES ACOUSTIQUES

La localisation et la carte des mesures de bruits réalisées du 5 au 6 juin 2023 sont les suivants :



Carte 60 Localisation des mesures sonores

L'ambiance sonore en 2023 :

Repère	Etage	LAeq (6h-22h)	LAeq (22h-6h)	Accalmie	Prélèvement	Point Fixe
PF1	RdC	55,9	49,0	6,9		
PF2	RdC	57,9	52,6	5,3		
PF3	RdC	62,4	56,2	6,2		
PR1	RdC	68,1	61,9	6,2	69,6	63,9
PF4	RdC	63,8	58,4	5,4		
PR2	R+1	64,8	59,4	5,4	63,8	62,8
PF5	RdC	51,5	46,1	5,4		
PF6	RdC	44,1	39,9	4,2		

Les niveaux de bruit mesurés en façade exposées des habitations en léger retrait des RD917 et RD7 sont soumis à des niveaux de bruit **proche, mais néanmoins inférieur au seuil de 65 dB(A) le jour et de 60 dB(A) la nuit (les valeurs de 64,8 dB(A) de jour et 59,4 dB(A) de nuit sont atteintes au point le plus exposé (PR02)). Ces habitations sont situées en zone d'ambiance sonore modérée.**

Ainsi, il n'y a pas de gêne nocturne spécifique, l'accalmie représentative du bruit routier mesurée entre le jour et la nuit étant supérieure à 5 dB(A) aux points fixes PF1 à PF5. L'accalmie nocturne mesurée est légèrement inférieure à 5 dB(A) au point fixe PF6, ce qui peut s'expliquer par le faible niveau de bruit de jour et des conditions météorologiques (vent fort) influant fortement sur les niveaux de bruit mesurés.

L'indicateur de jour LAeq (6h-22h) est déterminant pour ce site.

17 DONNEES RESEAUX

17.1 Réseau Electrique

Le projet est concerné par des réseaux ENEDIS.
Les Déclarations et réponses des concessionnaires sont en cours.

17.2 Réseau gaz

Le Projet est concerné par les réseaux GRDF
Les Déclarations et réponses des concessionnaires sont en cours.

17.3 Réseau de télécommunication et fibre optique

Dito
Les Déclarations et réponses des concessionnaires sont en cours

17.4 Réseau d'adduction d'eau potable

Dito
Les Déclarations et réponses des concessionnaires sont en cours

17.5 Réseau d'assainissement EP, EU, EV

Dito
Les Déclarations et réponses des concessionnaires sont en cours

17.6 Autres réseaux

17.6.1 Eclairage public

Dito
Les Déclarations et réponses des concessionnaires sont en cours

17.6.2 Défense Incendie

Les Déclarations et réponses des concessionnaires sont en cours

17.6.3 Réseau de surveillance

Les Déclarations et réponses des concessionnaires sont en cours

18 PRESENTATION DES SCENARIOS

18.1 Rappel de la zone d'étude

L'aire du projet de jonction commence du giratoire rue la République soit à proximité du centre pénitencier, passe par le chemin des Anzacs, puis longe le futur projet de LCV France pour arriver sur la RD 917 Faubourg de Péronne au Sud de Bapaume.

L'emprise du projet est représentée ci-dessous :



Carte 61 Rappel de la zone d'étude du projet

18.2 Présentation du scénario n°1

18.2.1 Etat initial et contraintes de la section 1



Carte 62 Etat Actuel de la RD 917

18.2.2 Les enjeux de la section1

Les principaux enjeux recensés sont :

- Fonctionnels ;
- Economiques ;
- Environnementaux.

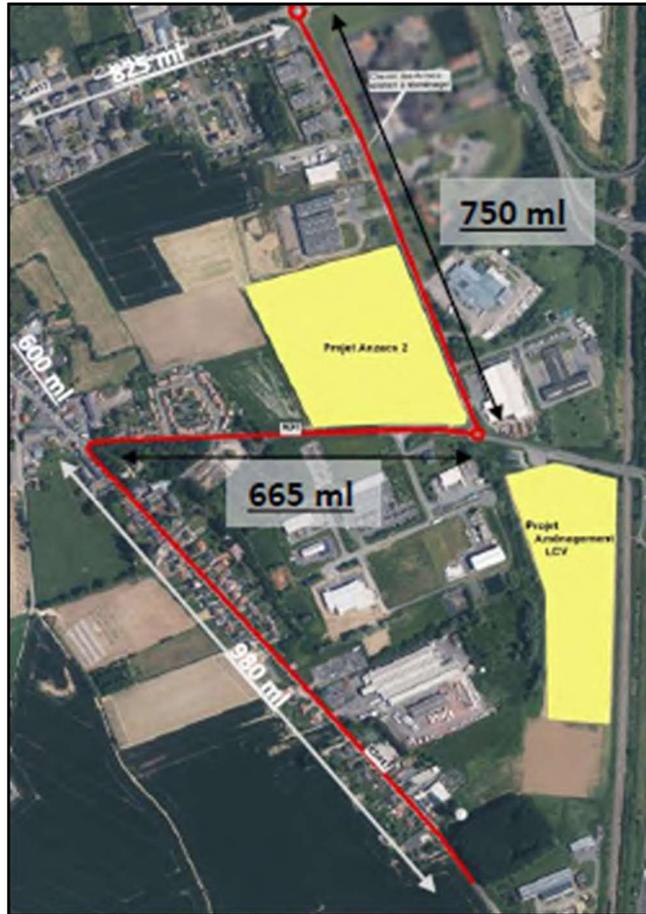
Les besoins pris en compte :

- Les accès aux entreprises ;
- La visibilité des activités économiques ;
- La gestion hydraulique ;
- La sécurité des usagers et riverains ;
- La sécurité du centre pénitencier ;
- La qualité des aménagements.

18.2.3 Description du scénario n°1

Le scénario consiste :

- Par un réaménagement avec reprofilage du chemin des Anzacs (voie bidirectionnelle) ;
- La création d'un giratoire sur la RD917 rue de la république
- Le réaménagement avec un reprofilage du giratoire sur la RD 7 route de Bancourt.



Carte 63 Scénario n°1 présenté au COPIL du 26 mars 2024

Avantage / Inconvénient:

1

ENJEUX FONCTIONNELS

Assurer le Trafic VL de la RD917 du Nord au Sud

Assurer le Transit PL de la RD917 du Nord au Sud

Assurer le Trafic des convois Exceptionnels

Assurer la Mobilité cyclable

ENJEUX ECONOMIQUE

Assurer le trafic d'échanges

Assurer la compatibilité du projet au développement de Anzacs 2

Assurer la compatibilité du projet avec l'implantation de LCV

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

impacts sur les espaces non aménagés

Limitier l'impact sur les conditions de vie des riverains (bruit)



18.2.4 Description du scénario n°2

Le scénario consiste :

- Par un réaménagement avec reprofilage du chemin des Anzacs (voie bidirectionnelle) ;
- La création d'un giratoire sur la RD917 rue de la république
- Le réaménagement avec un reprofilage du giratoire sur la RD 7 route de Bancourt.
- La création d'une nouvelle voie (voie bi directionnelle) entre le giratoire de la RD 7 et la sortie de Bapaume en direction de Péronne
- La création d'un giratoire au sud de Bapaume sur la RD 917 faubourg de Péronne.



Carte 64 Scénario n°2 retenu au COPIL du 26 mars 2024

Avantage / Inconvénient:

2

ENJEUX FONCTIONNELS

Assurer le Trafic VL de la RD917 du Nord au Sud

Assurer le Transit PL de la RD917 du Nord au Sud

Assurer le Trafic des convois Exceptionnels

Assurer la Mobilité cyclable

ENJEUX ECONOMIQUE

Assurer le trafic d'échanges

Assurer la compatibilité du projet au développement de Anzacs 2

Assurer la compatibilité du projet avec l'implantation de LCV

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

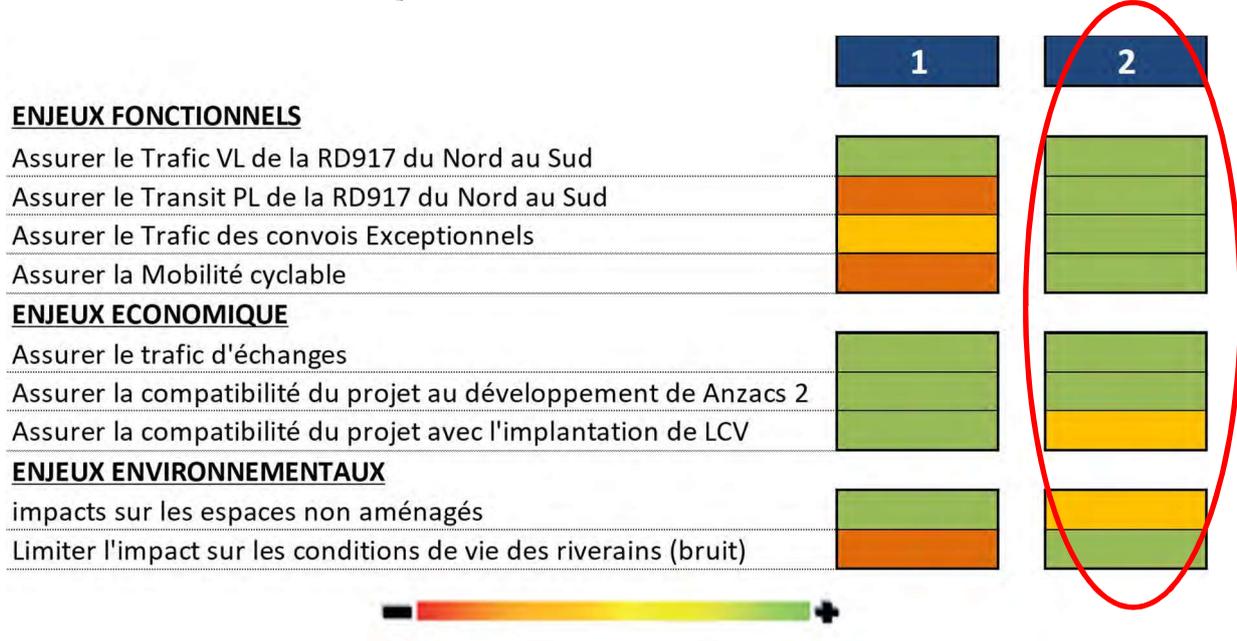
impacts sur les espaces non aménagés

Limiter l'impact sur les conditions de vie des riverains (bruit)



18.2.5 Synthèse des scénarios 1 et 2

L'analyse des avantages et inconvénients des 2 scénarios, a permis de retenir le scénario n°2, soit avec la création d'une nouvelle voie pour la RD 917.



Le comité de pilotage du 24 mars 2024 a émis une préférence pour le scénario 2 dans l'optique d'améliorer le transit des poids lourds et convois exceptionnels, mais aussi pour diminuer les nuisances aux riverains, enfin pour réduire les risques d'accidents liés aux nombreux croisements de poids lourds entre la RD 7 et la RD 917 faubourg de Péronne.

Ce projet d'aménagement routier comprend un déclassement de 3070 ml de RD, et 1510 ml de classement de RD.

19 PRINCIPE D'AMENAGEMENT

Le projet de jonction Sud-Est de la RD 917 rue de la République et la Rd 917 Faubourg de Péronne à Bapaume s'inscrit dans les ambitions du **Pacte des Solidarités Territoriales**, notamment l'**Ambition 8**, qui vise à favoriser les nouvelles pratiques de mobilité, ainsi que l'**Ambition 4**, qui consiste à adapter le réseau routier départemental aux enjeux environnementaux et aux attentes des usagers.

Par ailleurs, le **Comité de pilotage du 26 mars 2024** a validé un scénario d'aménagement qui prévoit la création d'une nouvelle voie permettant de fluidifier le trafic et de limiter la circulation des poids lourds en centre-ville.

Pour conclure, l'aménagement routier répond aux objectifs du **Pacte des Solidarités Territoriales**, en favorisant une mobilité durable et en intégrant des solutions adaptées aux enjeux environnementaux et hydrauliques. Le scénario retenu permet d'améliorer la fluidité du trafic, tout en assurant une gestion efficace des eaux pluviales et en limitant les nuisances pour les habitants.

Le projet de jonction prend son origine à partir du giratoire de la RD 917 rue de la république à proximité du centre pénitencier.

Puis il continue par un reprofilage du chemin des Anzacs, le but étant de requalifier la piste cyclable et passage piéton, mais également de restituer la capacité de stockage des eaux de ruissellements du bassin versant routier en enlevant les enrochements dans les fossés. Le chemin arrive sur la RD7 route de Bancourt, où le giratoire existant de type franchissable sera reprofilé pour créer un nouveau carrefour conforme aux cahiers des charges du conseil départemental, mais également conforme aux nombreux passages de convois exceptionnels et PL délivrant le nouveau site de LCV France.

De ce carrefour, une nouvelle voie bidirectionnelle sera créée pour rejoindre la sortie de Bapaume, soit la RD 917 faubourg de Péronne.

L'entrée Sud de la jonction bénéficiera de l'aménagement d'un nouveau giratoire sur la RD 917, également dimensionné pour le passage des convois exceptionnels.

Les continuités cyclables entre le chemin des Anzacs, la route de Bancourt, et le faubourg de Péronne seront assurés au niveau de chaque carrefour.

La nouvelle voie sera considérée en agglomération est donc limitée à 70km/h maximum.

Par ailleurs, elle fera l'objet d'une déclaration en préfecture, afin de répondre aux contraintes d'une route à grande circulation (RGC).

Le tracé dans sa globalité vise à répondre aux enjeux de fluidité et sécurité routière, mais respecte au maximum l'organisation du parcellaire établi, et les principes de gestion des bassins versants.

En effet, le tracé suit les parcelles réservées appartenant à la ville et la communauté de communes, ainsi évite les parcelles agricoles.

Enfin, l'ensemble du projet prend en compte les aménagements hydrauliques existants, et prévoit leurs rétablissements. Néanmoins, la gestion des eaux de la nouvelle route nécessitera la création au minimum d'un bassin hydraulique.

19.2 Caractéristiques techniques

19.2.1 Préambule

Le tracé, les profils, sont définis à partir des prescriptions techniques, comme suit :

- Le guide d'Aménagement des Routes Principales (ARP)
- Le guide 2010 du département concernant la conception des profils en travers,
- Le guide des Aménagements de Carrefours Interurbains (ACI – SETRA 1998)

19.2.2 Tracé en plan

Le tracé de la jonction représente environ 2 km de voirie entre le giratoire sur la RD 917 rue de la république et le futur giratoire sur la RD 917 faubourg de Péronne. L'implantation du giratoire sur la RD917 Sud est étudiée pour éviter l'impact sur les surfaces agricoles, et l'implantation du giratoire sur la RD 7 vise à limiter l'emprise sur les parcelles privées.

Les caractéristiques prises en compte sont :

- Pour le reprofilage du chemin des Anzacs comprendra une piste cyclable de 3 m de largeur sur son linéaire avec des liaisons sur l'existant.
- Le passage des convois exceptionnels sur cette nouvelle voie et empruntant le chemin des Anzacs.

19.2.3 Profil en Long

La connaissance du réseau routier et de ses perspectives de développement permettront de hiérarchiser la future jonction.

Le tracé en plan et le profil en long ont fait l'objet de réflexion visant à minimiser les mouvements de terres, surtout pour la nouvelle voie.

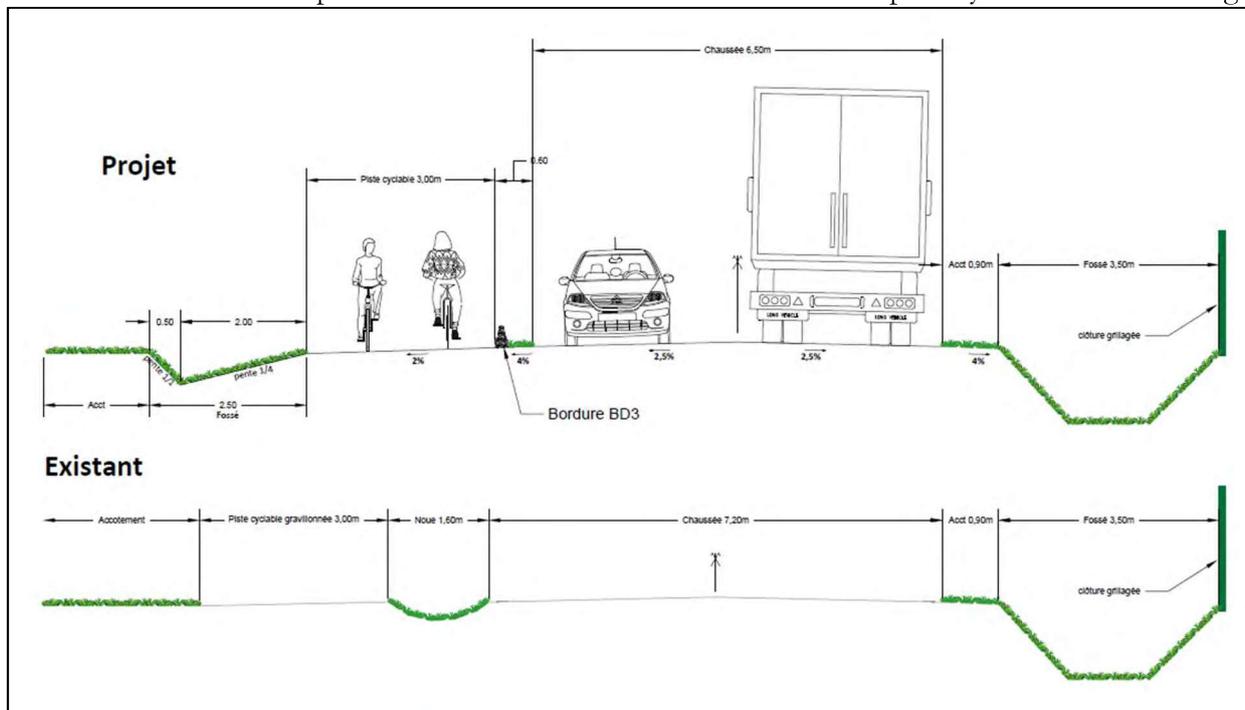
L'objectif sera d'équilibrer au mieux les déblais et remblais afin de répondre aux exigences économiques et environnementales.

Le projet sera conçu selon la catégorie de route R80, et dans le respect du guide d'Aménagement des Routes Principales. (ARP). Pour la sécurité des usagers, il est pris en compte la topographie des secteurs dans le but de garantir la meilleure visibilité et perception possible du tracé.

19.2.4 Profils en Travers

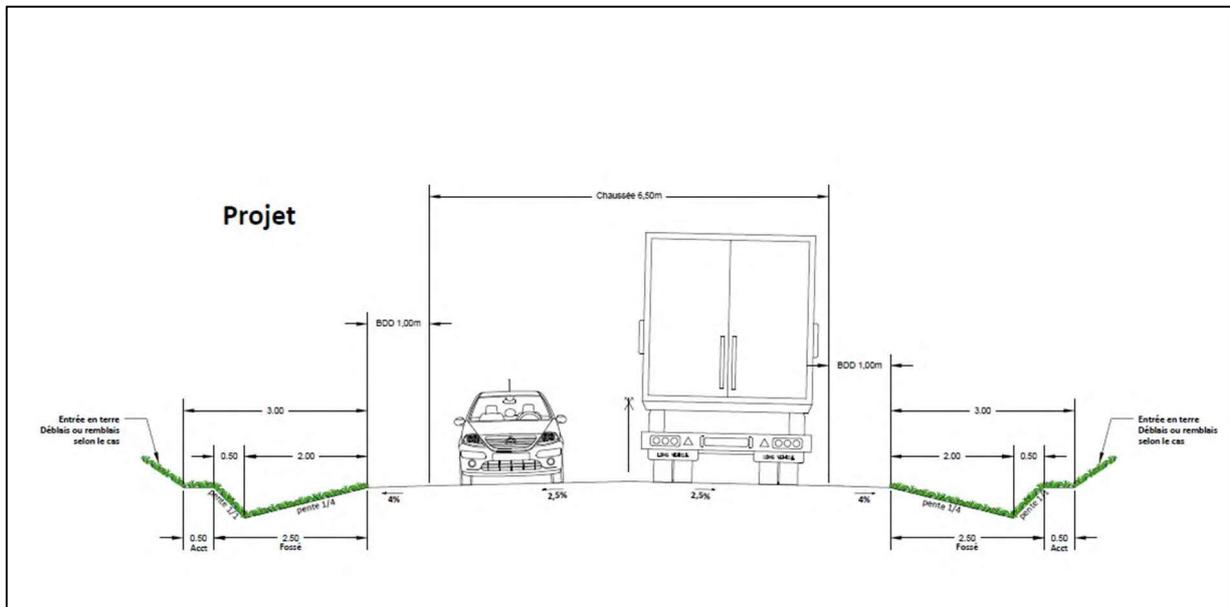
Les profils en travers envisagés correspondent aux cahiers des charges du département établi en 2010. Ci-dessous, les profils en travers envisagés pour le chemin des Anzacs et la nouvelle voie.

Le chemin des Anzacs reprofilé et la nouvelle voie bénéficieront d'une piste cyclable de 3 m de large.



Carte 65 Profil en travers du chemin des Anzacs

Profil en travers envisagé : 6,5 m de chaussée + accotements 2x0,5m + fossés de 1,6m de part et d'autre de la voirie + piste cyclable 3 mètres



Carte 66 Profil en Travers de la nouvelle voie

Profil envisagé : 6,5 m de chaussée + 2x1m d'accotement + fossé.

19.3 Echanges

Les 3 points d'échanges du projet sont :

- Le giratoire 4 branches existant sur la RD 917 rue de la république ;
- Le giratoire 3 branches existant à modifier sur la RD 7 route de Bancourt ;
- Le giratoire 4 branches à créer sur la RD 917 faubourg de Péronne.

19.4 Prise en compte de la mobilité

19.4.1 Véhicules légers et Poids Lourds

Les véhicules légers et lourds sont pris en compte dans la conception de la nouvelle voirie et nouveaux carrefours.

19.4.2 Véhicules Agricoles

Les véhicules agricoles sont pris en compte dans le projet, il est prévu qu'ils puissent emprunter la voie nouvelle. Par ailleurs, il faut souligner qu'aucun accès direct aux parcelles ne pourra se faire.

19.4.3 Transport en commun

Les transports en commun pour notre opération sont surtout concentrés dans le centre de Bapaume.

19.4.4 Mode Doux

Le projet prévoit le reprofilage du chemin des Anzacs y compris sa piste cyclable. Une nouvelle piste cyclable le long de la nouvelle voirie.

19.5 Ouvrages d'art – Rétablissements

Sans Objet.

19.6 Structure de Chaussées

La structure de la chaussée sera dimensionnée comme une voie du réseau structurant avec un taux d'accroissement sur 30 ans. Elle sera également dimensionnée pour résister à un hiver exceptionnel. (IR (indice de gel atmosphérique de référence) > 250°C.jours)

19.7 Réseaux

Les réseaux correspondent aux passages de fourreaux, aux rétablissements des traversées, et aux ouvrages de liaisons.

Les frais de déplacements des réseaux implantés en domaine public ou privé seront supportés par le maître d'ouvrage.

19.8 Assainissement

L'assainissement routier concernera essentiellement l'assainissement de la plateforme et le rétablissement des écoulements naturels.

Le projet fera l'objet d'une étude hydraulique et d'un dossier d'incidence « loi sur l'eau ».

Les études hydrauliques sur l'ensemble du projet seront réalisées en associant et la Communauté de communes et la ville, dans le but d'optimiser les aménagements et respecter les travaux déjà réalisés.

19.9 Acoustique

Le projet comprend en compte la mise en œuvre de dispositifs d'atténuation acoustique à proximité des habitations.

L'étude acoustique sera réalisée en application de la loi sur le bruit, dans le but de préserver la qualité de vie des riverains, elle permettra de déterminer plus précisément les besoins et les implantations.

19.10 Protection de la Faune et Flore

Une étude d'impact faune-flore sur le fuseau choisi permettra de définir d'éventuelles mesures compensatoires, et de préciser les procédures indiquées dans l'état des lieux.

19.11 Gestion hydraulique des bassins versants

Une étude hydraulique sera réalisée sur le fuseau choisi afin d'optimiser les ouvrages hydrauliques.

19.12 Aménagements et insertions paysagères

Une étude paysagère sera réalisée sur le linéaire du projet.

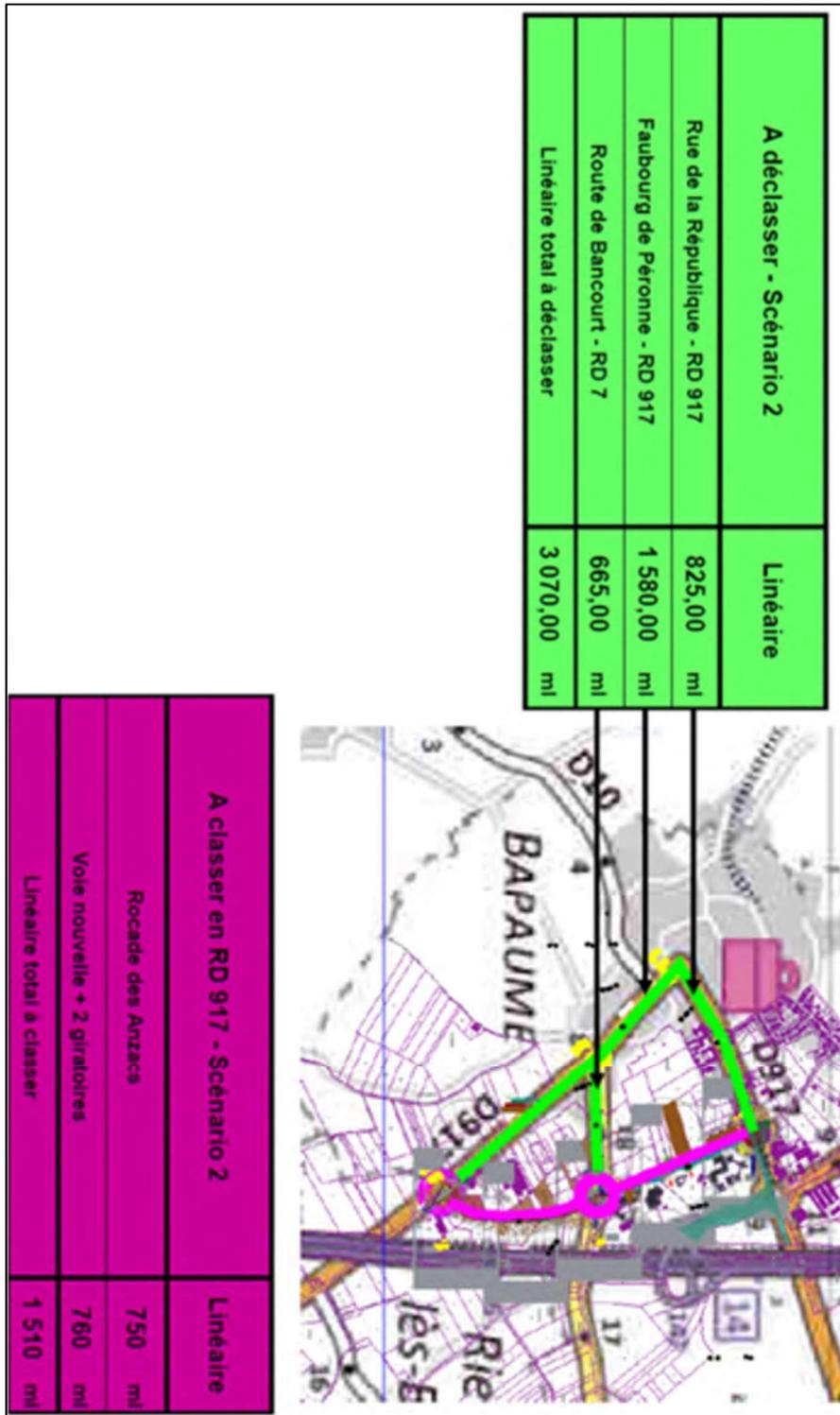
19.13 Entretien

L'entretien de la voirie et des ouvrages de recueils et traitement des eaux de ruissellement de chaussée sera assurée par le Conseil Départemental du Pas-de-Calais.

Les giratoires à créer pourront faire l'objet d'un aménagement paysager et d'un éclairage si les communes ou intercommunalité s'engage à assurer la gestion ultérieure de ces aménagements.

19.14 Classement-Déclassement

Le projet prévoit du classement et déclassement de voies.



Carte 67 Projet de Classement Déclassement selon le Scénario n°2

19.15 Libération des Emprises

Sans Objet

19.16 Estimations

Au stade du dossier de prise en considération (DPC) l'estimation du projet correspond au montant de 7 500 000 € TTC.

A ce stade des études, cette estimation est réalisée avec une fourchette de plus ou moins 20%.

Elle sera affinée lors des études d'Avant-Projet (AVP), qui seront la base pour proposer les inscriptions budgétaires au plan pluriannuel d'investissement.

19.17 Procédures à envisager

Les procédures à envisager sont :

1. Le cas par cas : en 2025
2. Evaluation environnementale : selon le retour du cas par cas.
3. Le dossier loi sur l'eau : les rubriques concernées par notre projet sont la 1.1.1.0, 1.1.2.0, 3.3.1.0.
4. L'archéologie Préventive, voir les fouilles : selon décision de la DRAC
5. Classement / Déclassement : selon la concertation avec la ville et la communauté de communes.

19.18 Calendrier Prévisionnel 2025

A l'issue de l'approbation du projet en commission permanente, le planning prévisionnel sera en 2025.

- Validation du dossier de prise en considération en commission permanente de juin 2025.
- Dépôt du dossier cas/cas 1ère quinzaine avril 2025, retour attendu pour deuxième quinzaine de mai 2025

Selon l'avis de l'autorité environnementale:

Si Avis favorable au cas/cas : dépôt 1ère quinzaine avril 2025-2026 :

- Dossier de Déclaration au titre de la Loi sur l'Eau ou d'autorisation au titre de la loi sur l'eau en fonction de la surface de zone humide impactée (>1ha)
- Archéologie préventive
- 2026/2027 : Démarrage des travaux à caler les inscriptions budgétaires

Si Avis défavorable au cas/cas, demande une évaluation environnementale:

- 2025/2026 : Evaluation environnementale (Etudes d'impacts)
- 2026: mise à disposition étude d'impact
- 2026 enquête publique au titre de la loi sur l'eau si dossier d'autorisation
- 2027/2028: Démarrage des travaux à caler selon les inscriptions budgétaires

20 ENTRETIEN MAINTENANCE

Une convention de gestion et d'entretien des espaces verts voir également de l'éclairage public sera discutée dans le cadre du projet avec la ville.

DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

Pôle Aménagement et Développement Territorial

Direction de la Mobilité et du Réseau Routier

RAPPORT N°8

Territoire(s): Arrageois
Canton(s): BAPAUME
EPCI(s): C. de Com. du Sud Artois

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

REUNION DU 19 MAI 2025

RD 917 JONCTION RUE DE LA RÉPUBLIQUE ET LE FAUBOURG DE PÉRONNE - COMMUNE DE BAPAUME - DOSSIER DE PRISE EN CONSIDÉRATION

Contexte – Objet du rapport :

Il est proposé de réaliser sur le secteur sud-est de Bapaume la jonction entre la RD 917 rue de la République et la RD 917 Faubourg de Péronne avec un tronçon neuf entre la RD 917 et la RD 7 et la reprise de l'existant, chemin des Anzacs entre la RD 7 et la RD 930.

Le projet consiste en :

- La mise en conformité des carrefours de la RD 917 sur l'ensemble du tracé Sud-Est ;
- La liaison du chemin des Anzacs à la sortie Sud de Bapaume Faubourg de Péronne.

Le présent rapport vise à approuver le dossier de prise en considération du projet, validant le choix du tracé et permettant la poursuite des études et procédures nécessaires à sa réalisation.

Description du Projet d'aménagement :

Les objectifs de l'aménagement sont de :

- fluidifier le trafic de transit sur la section Arras/Péronne,
- améliorer la sécurité des usagers de la route,
- améliorer la qualité de vie des habitants de la commune traversée, notamment ceux du Faubourg de Péronne à Bapaume,
- favoriser le développement économique, notamment le parc d'activité ANZACS 2.

Le projet a fait l'objet d'une concertation avec les acteurs du territoire : la commune, la communauté de communes Sud Artois, les conseillers départementaux, la chambre d'agriculture, la chambre de commerce et d'industrie, les services de l'état, la régie régionale des transports, les représentants de la fédération des transporteurs routiers.

Après une première période d'études, la jonction entre la RD 917 rue de la République et la RD 917 Faubourg de Péronne a été validée en COPIL élargi le 24 mars 2024.

L'aménagement peut être découpé en deux sections :

- Section 1 : chemin des Anzacs, du carrefour sur la RD 917 rue de la République soit l'entrée du parc d'activités des Anzacs au carrefour RD 7. Le projet d'aménagement consiste :
 - o à mettre en conformité le giratoire existant rue de la République
 - o à reprofiler le chemin des Anzacs pour sécuriser les cyclistes et piétons par la création d'une voie verte de 3 mètres de large.
 - o A réaliser des travaux d'assainissement pour garantir la capacité de stockage des eaux de ruissellement du bassin versant routier y compris lors d'évènements centenaux.

- La section 2 : du carrefour de la RD 7 Route de Bancourt jusqu'à la future jonction avec la RD 917 sur le Faubourg de Péronne, à Bapaume. Le projet d'aménagement consiste :
 - o à créer une nouvelle voirie bidirectionnelle
 - o à créer l'ouvrage hydraulique en tant que bassin de tamponnement avec débit de fuite vers un fossé périphérique de la voirie pour assurer l'écoulement des eaux pluviales en gravitaire vers le Faubourg de Péronne.
 - o à aménager un giratoire de trois branches sur la RD 917, au carrefour avec le nouveau tronçon créé.

L'entretien de la voirie et des ouvrages de recueil et de traitement des eaux de ruissellement de chaussée sera assuré par les services du Conseil départemental du Pas-de-Calais. Les carrefours modifiés ou créés pourront faire l'objet d'un traitement paysager et d'un éclairage si la commune ou l'intercommunalité s'engage à assurer la gestion ultérieure de ces aménagements.

Les Routes Départementales n°7 route de Bancourt et n°917 faubourg de Péronne feront l'objet d'une procédure de déclassement au profit de la commune ou de l'intercommunalité.

Le chemin des Anzacs et la nouvelle voie feront l'objet d'un classement au profit du Conseil départemental du Pas-de-Calais.

Le coût global de l'opération (études, acquisitions foncières et travaux) est estimé à 7,5 millions € toutes taxes comprises.

Il convient de statuer sur cette opération, et le cas échéant :

- d'approuver le projet de jonction entre la RD 917 rue de la République et la RD 917 Faubourg de Péronne à Bapaume, consistant en la reprise du chemin de Anzacs et un tronçon neuf, conformément au dossier de prise en considération ci-annexé.
- d'autoriser le lancement des procédures nécessaires à la réalisation de ce projet.

La 4ème Commission - Equipement et développement des territoires a émis un avis favorable sur ce rapport lors de sa réunion du 05/05/2025.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le Président du Conseil Départemental

SIGNE

Jean-Claude LEROY