

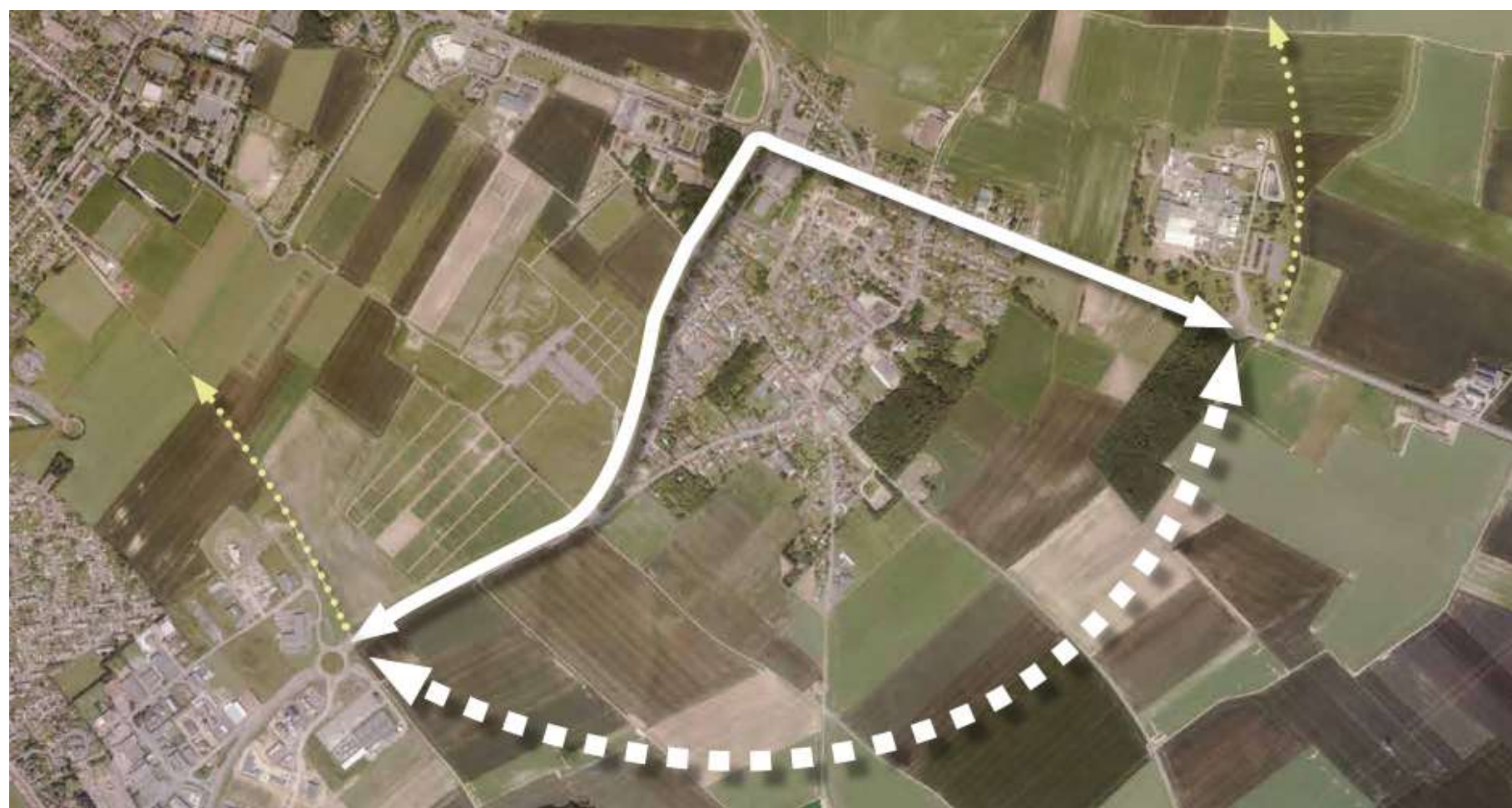
DIRECTION DE LA MOBILITE ET DU RESEAU ROUTIER
SERVICE MOBILITE ET MAITRISE D'OUVRAGE

Volume 2

-
**PIECES REQUISES
POUR L'ENQUETE
PUBLIQUE PREALABLE
A LA DUP**

-
Notice explicative

Décembre 2023



REVISION DU DOCUMENT

INDICE	DATE	PARTIE	MODIFICATIONS	ETABLI PAR	VERIFIE PAR	APPROBATION
A	Juin 2022	Pièces requises pour l'enquête publique préalable à la DUP	Création du document	Axelle OTNU	Aurélie PINTE	Florence BORDAS
B	Juillet 2022	Pièces requises pour l'enquête publique préalable à la DUP	Intégration des remarques du MOA	Axelle OTNU	Aurélie PINTE	Florence BORDAS
C	Octobre 2022	Pièces requises pour l'enquête publique préalable à la DUP	Modification suite résultats nouvelle étude de trafic à intégrer	Axelle OTNU	Aurélie PINTE	Florence BORDAS
D	Octobre 2023	Pièces requises pour l'enquête publique préalable à la DUP	Modification suite nouvelle étude de trafic + intégration des remarques du MOA et des Services de l'Etat	Axelle OTNU	Aurélie PINTE	Florence BORDAS
E	Décembre 2023	Pièces requises pour l'enquête publique préalable à la DUP	Intégration des remarques du MOA	Axelle OTNU	Cathy NIVELLE-DUFOSSE	Florence BORDAS

SOMMAIRE

1 CHOIX DU SITE ET JUSTIFICATIONS GENERALES DU PROJET..... 5

1.1 Présentation du projet..... 5

1.2 Justification du projet 7

1.2.1 Situation actuelle..... 7

1.2.2 Au plan local..... 10

1.2.3 Genèse du projet – schéma de mobilité de l'agglomération arrageoise..... 13

1.2.4 Effets bénéfiques attendus par le contournement de Tilloy-lès-Mofflaines 21

2 CONCERTATION PUBLIQUE VOLONTAIRE AUTOUR DU PROJET DE CONTOURNEMENT..... 23

2.1 Présentation des solutions de substitution examinées..... 23

2.1.1 Famille 1 : L'aménagement de l'existant - variante 0 24

2.1.2 Famille 2 : création d'une nouvelle infrastructure 24

2.1.3 Comparaison des variantes par enjeux..... 25

2.1.4 Conclusion..... 25

2.1 Position des collectivités locales..... 26

2.1.1 Communauté urbaine d'ARRAS 26

2.1.2 Commune de Tilloy-lès-Mofflaines 26

2.2 Description des caractéristiques de la phase opérationnelle du projet 26

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Tracé du projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines.....6

Figure 2 : Le réseau ferroviaire de l'agglomération arrageoise7

Figure 3 : Schéma Directeur d'Aménagement Cyclable (SDAC) de la CUA,.....7

Figure 4 : Agglomération arrageoise : les principaux trafics,8

Figure 5 : Localisation du lieu de l'accident grave au niveau du PN838

Figure 6 : Photos du PN83 avant et après l'accident9

Figure 7 : Projet d'extension de la Z.I Est9

Figure 8 : Projets d'extension de la zone Boréal Parc et Artoipole10

Figure 9 : Niveaux de bruit mesurés au droit des habitations situées à proximité immédiate de la RD939 et de la RD60..... 10

Figure 10 : Niveau de trafic supporté au droit de la RD939 et de la RD60.....11

Figure 11 : Accidentologie au niveau de la zone d'étude du projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines.....11

Figure 12 : Complément accidentologie à proximité de la zone d'étude du projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines..... 12

Figure 13 : Etude de trafic Dpt-CUA 2011/ Charge du réseau de trafic routier au niveau de l'agglomération arrageoise - Tous Véhicules 13

Figure 14 : Etude de trafic Dpt – CUA 2011 : Charge du réseau de trafic routier au niveau de l'agglomération arrageoise - Poids-Lourds 13

Figure 15 : Projets de réseaux routiers structurants modélisés au droit de l'agglomération arrageoise 14

Figure 16 : Ancien schéma de mobilité de l'agglomération arrageoise..... 14

Figure 17 : Transit PL..... 15

Figure 18 : Schéma de Mobilité de l'Arrageois 15

Figure 19 : Projet de sécurisation du PN83..... 16

Figure 20 : L'armature des mobilités au sein de l'agglomération arrageoise..... 17

Figure 21 : Schéma de principe des mobilités du pôle majeur d'Arras et les objectifs qui lui sont associés 19

Figure 22 : Hiérarchisation des voiries à long terme 20

Figure 23 : Variation du trafic suite à la mise en service du contournement de Tilloy-lès-Mofflaines 21

Figure 24 : Isophones à 4m du sol du bruit de jour Leq (6h-22h), site avec projet et merlons paysagers, 20 ans après la mise en service du projet 21

Figure 25 : Déclassement et interdiction de trafic PL..... 22

Figure 26 : Fuseaux d'études pour le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines 23

Figure 27 : Présentation des différentes variantes étudiées..... 24

Figure 28 : Tableau de comparaison et d'analyse des enjeux des différentes variantes étudiées . 25

Figure 29 : Variante pressentie choisie (variante 1b) 25

LISTE DES ACRONYMES

- APRR** : Aménagement des Routes Principales
- BDD** : Bande De Dérasée
- CUA** : Communauté Urbaine d'Arras
- DDAE** : Direction Départementale de l'aménagement et de l'Environnement
- DUP** : Déclaration d'Utilité Publique
- OA** : Ouvrage d'Art
- PDU** : Plan de déplacement Urbain
- PL** : Poids Lourd
- PLUI** : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
- PSGR** : Passage Souterrain à Gabarit Réduit
- VL** : Véhicule léger

GLOSSAIRE

- Accotement** : Bordure de la route, entre la chaussée et le fossé.
- Assainissement** : Il s'agit d'un système de collecte des eaux usées rejetées par les bâtiments individuels ou collectifs ainsi que les infrastructures linéaires (routes). Il enlève la pollution présente dans ces eaux et reverse l'eau nettoyée dans le milieu naturel.
- Buse** : Tuyau de gros diamètre fabriqué en béton et qui est destiné à faire circuler des fluides.
- Bande de Dérasée** : La bande dérasée est une partie de l'accotement située directement au contact des voies de circulation, et qui a été stabilisée afin de recevoir potentiellement un véhicule.
- Comité de Pilotage** : Il s'agit d'une équipe transversale au projet que l'on peut constituer afin de chapeauter le suivi d'un projet et définir les choix stratégiques.
- Couche de roulement** : La couche de roulement d'une chaussée est la seule couche perçue par les usagers (couche superficielle d'une chaussée). Elle assure : la fonction de protection de l'assise contre les agressions du trafic, du climat et des polluants accidentels et le déplacement d'usagers différents (véhicules, cycles, piétons).
- Déblais** : Terre, matière enlevée pour niveler le sol.
- Dépollution pyrotechnique** : La dépollution pyrotechnique a pour objectif d'identifier, d'éliminer ou de détruire tout ou partie des munitions, objets, matières explosives et contaminations se

trouvant dans une zone délimitée jusqu'à une profondeur donnée, afin de garantir l'utilisation sans risque du milieu ambiant, tel que sols, nappes phréatiques, sédiments ou eaux de surfaces.

Emprise foncière : L'emprise correspond à la surface de terrains nécessaires à acheter pour construire une route. On parle ainsi souvent d'emprise foncière.

Enrobé : Un enrobé est un mélange de graviers, de sables, de fines et de liant, appliqués en une ou plusieurs couches, pour constituer le revêtement des chaussées, des trottoirs, des zones de stationnement.

Merlon : Il s'agit d'un ouvrage consistant en une levée de terre destinée à servir d'écran phonique et/ou visuel.

Profil en long : Un profil en long est la représentation d'une coupe verticale suivant l'axe d'un projet linéaire (route, voie ferrée, canalisation, etc.).

Profil en travers : Le profil en travers est défini comme étant la coupe suivant un plan vertical perpendiculaire à l'axe du projet. La détermination du profil en travers constitue à définir la largeur de la chaussée et ses annexes, On distingue deux types de profils en travers : le profil en travers en déblai et le profil en travers en remblai.

Remblais : Action de rapporter de la terre pour combler ou surélever le niveau du sol.

Section courante : C'est la coupe transversale de la chaussée et de ses dépendances.

Voie douce : Une voie douce est un mode de circulation urbain, dédié aux moyens de déplacements non motorisés. Ouvert aux cyclistes, aux rollers, aux piétons, aux personnes à mobilité réduite ou encore aux cavaliers, cette voie de circulation se doit d'être sécurisée, accessible et balisée.

PREAMBULE

NOTA : La délibération de l'organe délibérant (bilan de la concertation publique) est présentée en annexe du présent Volume 2.

L'étude d'impact fait l'objet d'un volume spécifique du présent dossier d'enquête publique unique : il s'agit du volume 3.

1 CHOIX DU SITE ET JUSTIFICATIONS GENERALES DU PROJET

1.1 Présentation du projet

Le présent projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines est porté par le Conseil Départemental du Pas-de-Calais.

Tilloy-lès-Mofflaines, porte d'entrée du sud-est de l'agglomération arrageoise, est traversée par deux voies routières majeures : la RD939 et la RD60.

Située sur l'axe Côte d'Opale-Cambrai qualifié d'intérêt régional au vu des projets économiques en cours de développement (Canal Seine-Nord Europe, Plateforme E-Valley, zones industrielles de l'agglomération), en proximité d'activités commerciales et de l'accès à l'autoroute A1, elle supporte un trafic routier élevé, comportant une part importante de poids lourds. L'ouverture récente de la rocade sud d'Arras a par ailleurs contribué à augmenter le trafic.

Par ailleurs, l'agglomération arrageoise est dotée d'un réseau de rocades routières incomplet, en particulier sur le secteur Est. Ainsi, malgré un Plan de Déplacements Urbains ambitieux visant à diminuer la part de la voiture individuelle thermique dans les déplacements, certains axes de l'agglomération subissent encore des flux importants de circulation, y compris poids-lourds, avec toutes les nuisances que cela entraîne. Il s'agit notamment des entrées Nord (RD917) et Est (RD939) de l'agglomérations.

Le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines vise donc à répondre à de nombreux objectifs :

- sur le pan local, il vise à améliorer la sécurité routière et la qualité de vie des riverains des RD60 et RD939
- à une échelle plus large, il contribue à l'apaisement de l'agglomération arrageoise, en offrant des solutions alternatives au trafic de transit qui traverse encore le cœur urbain. Le projet permettra d'interdire le trafic de transit poids-lourds sur la RD939 est et la RD260, situées dans le cœur urbain de l'agglomération. Ce flux de poids-lourds en transit sera reporté en dehors de ces axes avec deux options : d'une part l'utilisation des autoroutes A1 et A26, pour laquelle des discussions sont en cours avec l'Etat dans le cadre du renouvellement de la concession autoroutière prévu en 2032. D'autre part, l'utilisation du réseau de rocades existant, pour lequel le dernier chaînon manquant est le contournement de Tilloy-lès-Mofflaines.
- Il permettra également d'offrir une alternative au trafic de transit poids-lourds sur la RD60 au droit du passage à niveau n°83 (PN83) de St-Laurent-Blangy, dont la suppression est à l'étude, pour sécuriser les déplacements routiers et ferroviaires au droit de celui-ci

- le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines intègre la réalisation d'une aire de covoiturage située à proximité du giratoire Häagen-Dasz, permettant de contribuer au développement de cette pratique. Celle-ci permettra d'offrir 35 à 45 places dédiées à la pratique
- le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines intègre la réalisation d'une piste cyclable parallèle sur l'ensemble du tracé, pour permettre de favoriser l'accès aux différentes zones d'emploi de l'est arrageois à vélo
- le projet permettra également, en réduisant fortement le trafic de transit, et notamment poids-lourds, dans la traversée de Tilloy-lès-Mofflaines, d'aménager la RD939 actuelle pour sécuriser les déplacements doux. Cela permettra l'accès aux zones d'emploi de l'est arrageois à vélo (ZI Est, Artoipole), en complétant cet aménagement avec l'aménagement de la RD939 entre Tilloy-lès-Mofflaines et Artoipole.

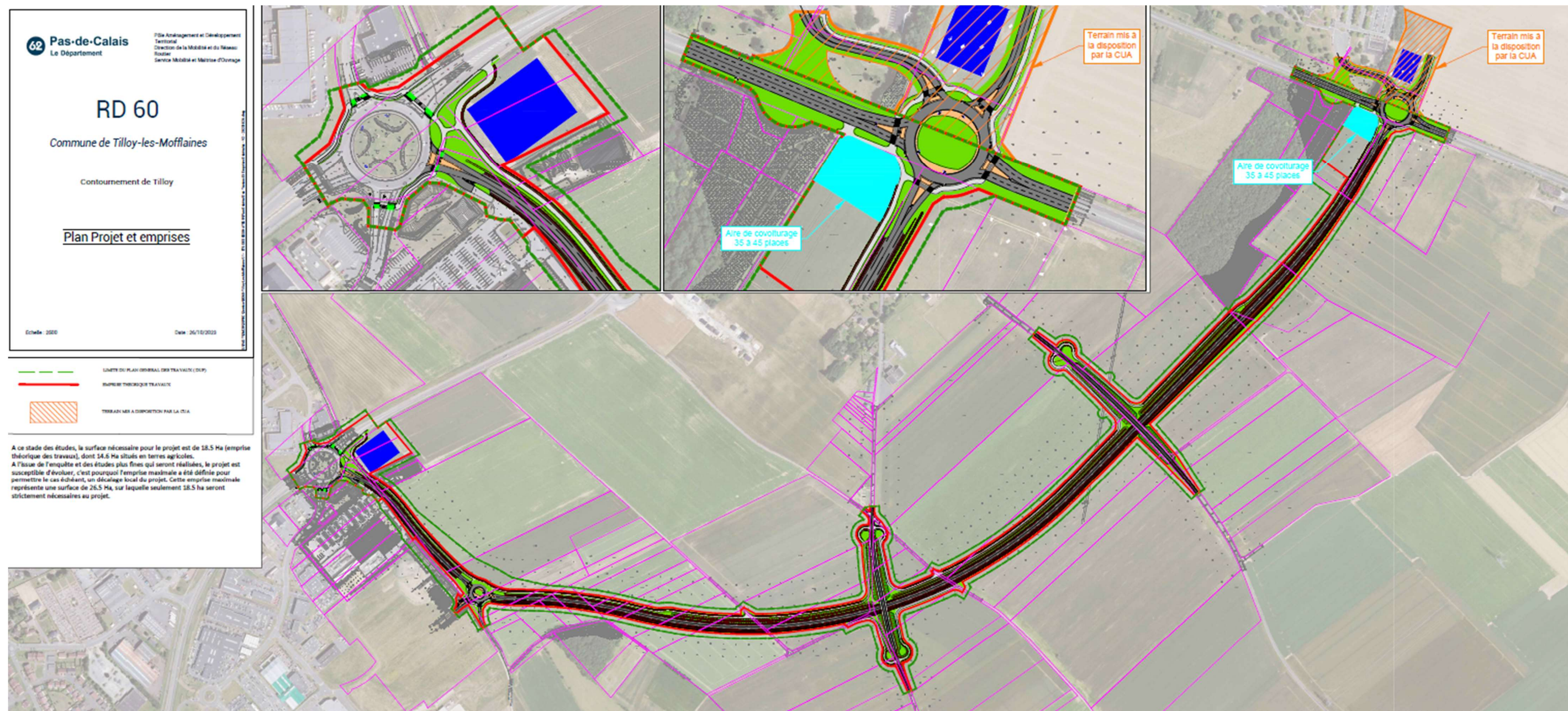


Figure 1 : Tracé du projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines

(Source : CD62, 06/12/2023)

1.2 Justification du projet

1.2.1 Situation actuelle

L'agglomération arrageoise représente une zone urbaine de 107 582 habitants, avec une ville centre de l'ordre de 40 000 habitants, et un fort dynamisme économique. Elle se situe au croisement d'axes de déplacements majeurs : lignes SNCF (Grande Vitesse, TER, ...), autoroutes A1 et A26, routes nationales (RN25) et routes départementales structurantes (RD939, RD917, RD950, RD919, ...).



Figure 2 : Le réseau ferroviaire de l'agglomération arrageoise

(Source : <http://www.ter.sncf.com/nord-pas-de-calais/>, consulté le 24/08/2023)

Elle dispose d'un réseau de Transports en Commun dont l'offre évolue régulièrement ainsi que d'un Schéma Directeur Cyclable en plein développement.

Schéma Directeur d'Aménagement Cyclable (SDAC)



Axes cyclables



Véloroutes



P+R Covoit



Direction Voirie
Avril 2023



Figure 3 : Schéma Directeur d'Aménagement Cyclable (SDAC) de la CUA,

(Source : CUA, 11/09/2023)

Le réseau routier de l'agglomération fonctionne en étoile, avec des pénétrantes est et ouest (RD939), Nord (RD917 – RD950-RD937) et Sud (RN25, RD 917, RD950). Elle dispose d'un réseau de Rocades nord et ouest (RN25), Sud (RD60). Le réseau de Rcade est incomplet sur la partie Est, c'est la RD260 (et la RD60 dans une moindre mesure) qui joue le rôle de rocade est, dans un environnement très urbain, puisque son extrémité nord se situe à proximité immédiate du centre-ville (carrefour Jean Monnet) et son trafic ne permet aujourd'hui pas sa reconfiguration urbaine, qui permettrait de créer des connexions apaisées entre le centre de l'agglomération et la vallée de la Scarpe (parc de la Scarpe, ...)

Les différentes pénétrantes et rocades subissent aujourd'hui des niveaux de trafic importants, en particulier les pénétrantes nord (RD917) et est (RD917) et la RD260, avec des impacts forts, d'une part sur la qualité de vie des riverains (bruit, qualité de l'air), mais également sur les temps de parcours pour accéder au cœur de l'agglomération.

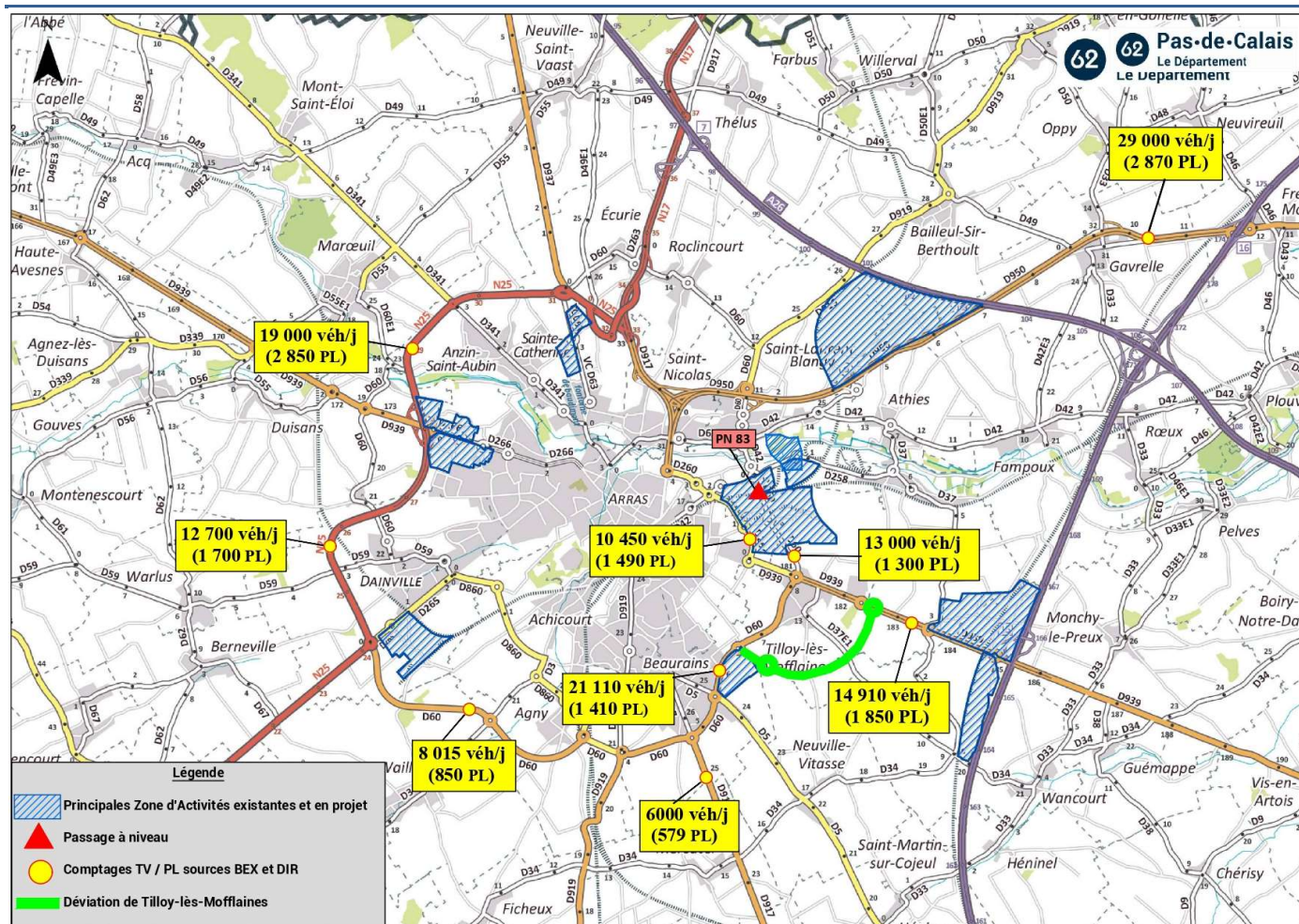


Figure 4 : Agglomération arrageoise : les principaux trafics,

(Source : CD62, 06/12/2023)

Il existe par ailleurs une problématique particulière sur la RD60 à St-Laurent-Blangy, avec la présence d'un passage à niveau préoccupant (PN83), sur lequel un grave accident sans victime est survenu en 2005, et dont la suppression est inscrite au programme national de sécurisation des passages à niveaux.



Figure 5 : Localisation du lieu de l'accident grave au niveau du PN83

(Source : Géoportail, www.geoportail.gouv.fr, consulté le 06/12/2023)



Le PN83



Le PN83 le jour de l'accident

Figure 6 : Photos du PN83 avant et après l'accident

(Source : www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr, consulté le 06/12/2023)

La SNCF réseau et le CD 62 travaillent à sa suppression, un ouvrage dénivelé de type passage souterrain à gabarit réduit (PSGR) est envisagé à destination uniquement des VL et modes doux.

Enfin, le développement économique de l'agglomération, avec des zones d'activité majeures situées dans le secteur est (ZI Est et son extension, Actiparc, Artoipole 1, 2 et 3), nécessite que les infrastructures soient adaptées, pour permettre leur desserte, sans pénaliser les riverains situés à proximité de ces secteurs d'activités.

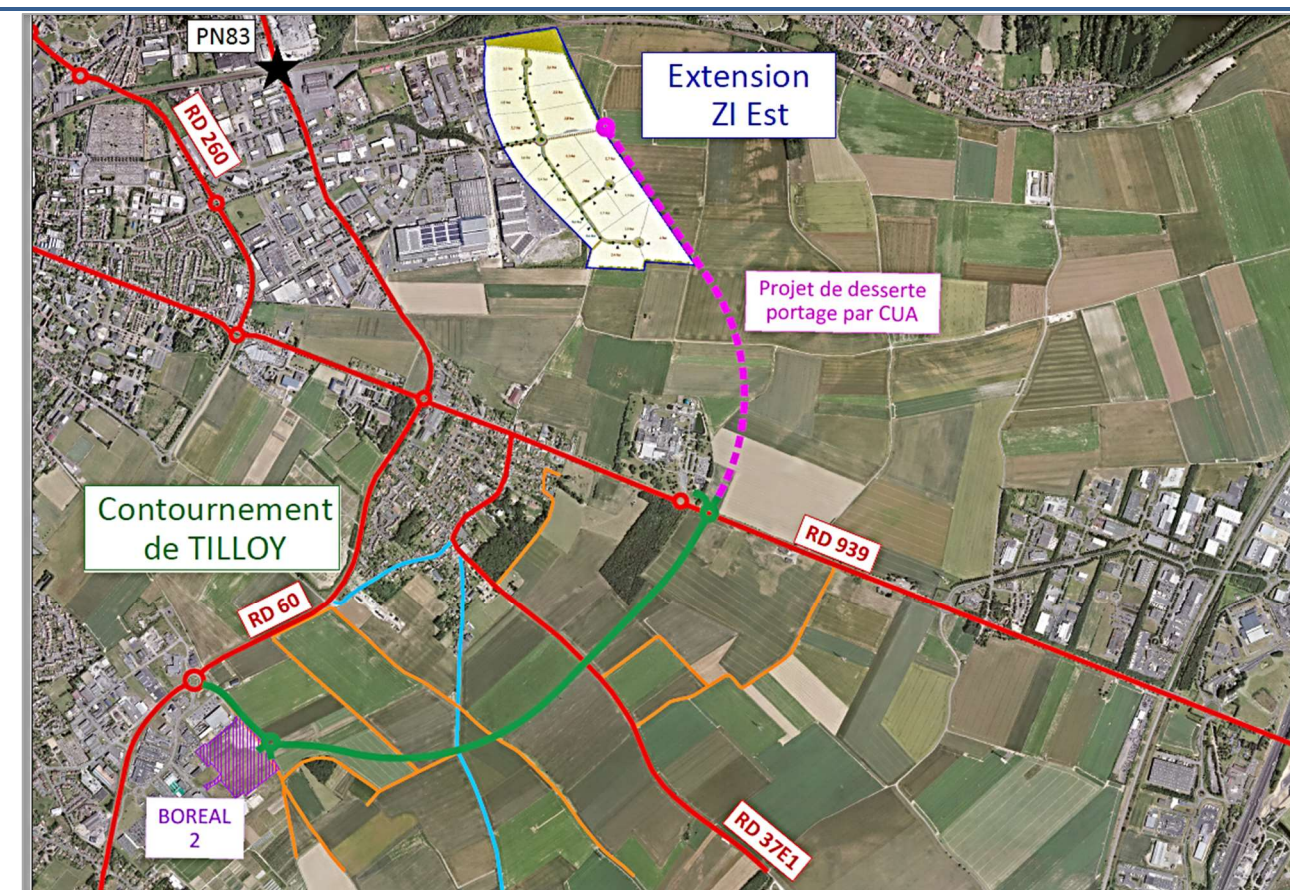


Figure 7 : Projet d'extension de la Z.I Est

(Source : Département du Pas-de-Calais (CD62), 24/08/2022)

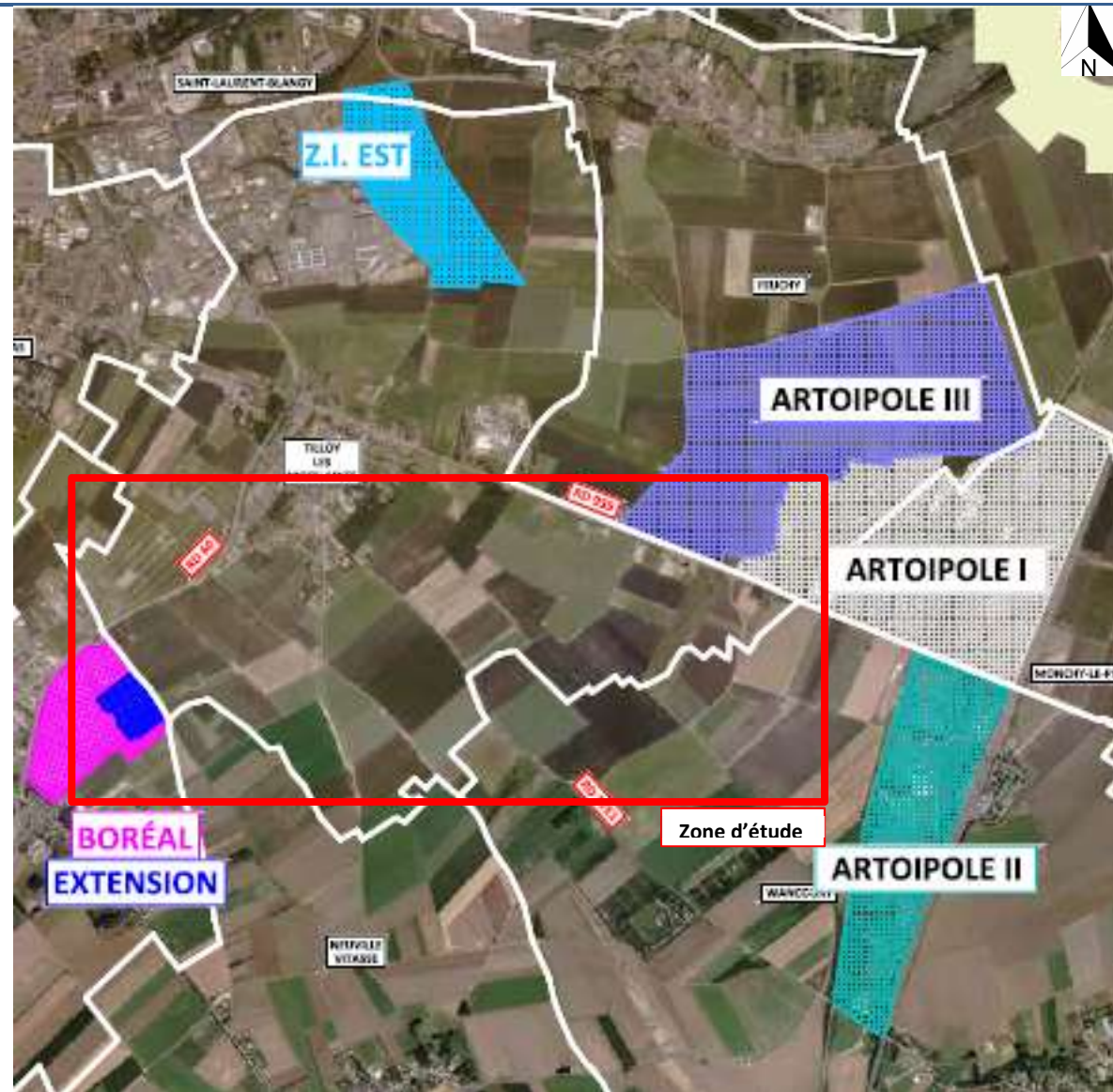


Figure 8 : Projets d'extension de la zone Boréal Parc et Artoipole

(Source : Département du Pas-de-Calais, dossier de concertation 2020)

1.2.2 Au plan local

La commune de Tilloy-lès-Mofflaines et aujourd'hui traversée, d'une part par la RD939, pénétrante est, qui subit un trafic moyen journalier en jours ouvrés d'environ 15 000 véh/j, dont environ 1900 PL. La RD939 traverse la commune en agglomération dans un contexte urbanisé, représentant environ une quarantaine d'habitations situées en front à rue immédiat. Les niveaux de bruit subis par les riverains dans cette traversée sont de l'ordre de 66 dB ce qui correspond à un niveau de bruit supérieur au seuil réglementaire de 60 dB(A). Il s'agit d'un Point Noir Bruit).

Tilloy-lès-Mofflaines est également traversée par la RD60, qui remplit de façon non satisfaisante le rôle de rocade, puisqu'elle ne permet pas de contourner Tilloy-lès-Mofflaines, d'une part pour accéder à la ZI Est, et d'autre part pour accéder à l'autoroute A1. Le trafic sur la RD60, située hors agglomération mais très proches des habitations, est de l'ordre de 21 100 véh/j dont environ 1 400 PL. Les niveaux de bruit subis par les riverains dans cette traversée sont de 55 dB allant jusqu'à 61

dB sept habitation sont ainsi exposées à un niveau de bruit dépassant le seuil réglementaire de 60dB(A).

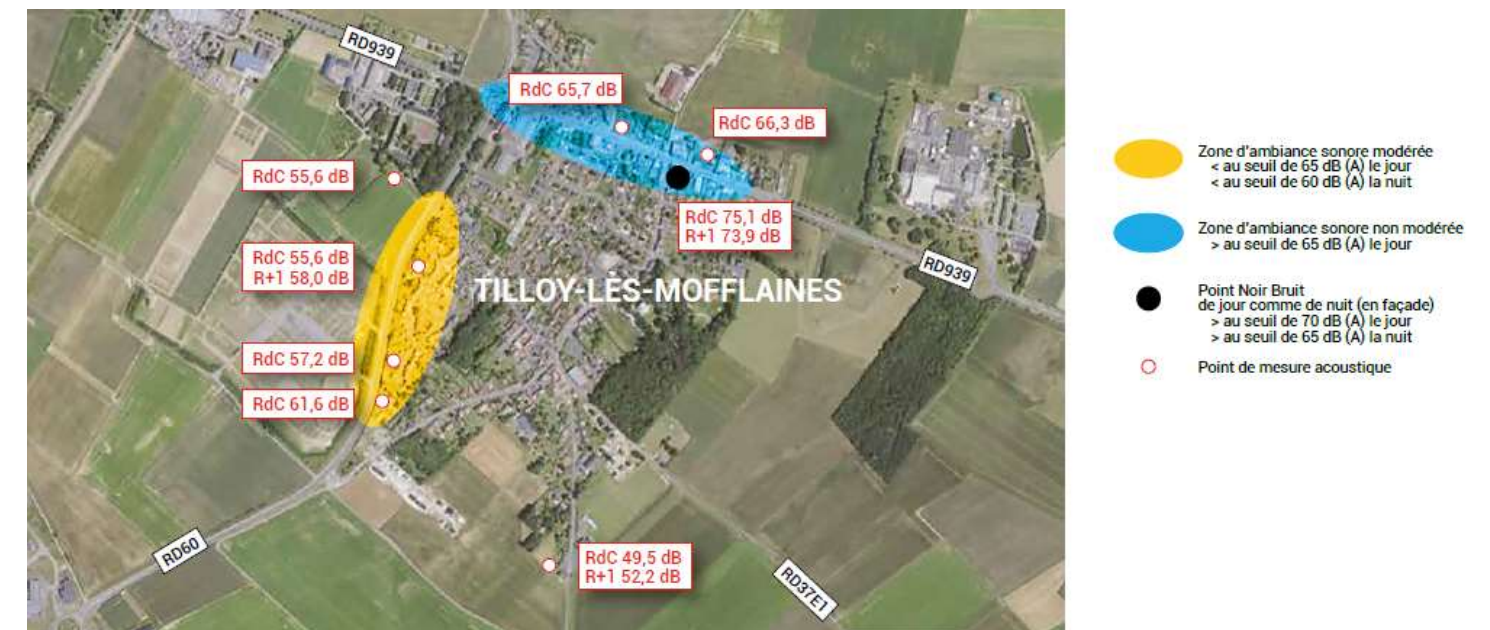


Figure 9 : Niveaux de bruit mesurés au droit des habitations situées à proximité immédiate de la RD939 et de la RD60

(Source : Département du Pas-de-Calais, dossier de concertation 2020)

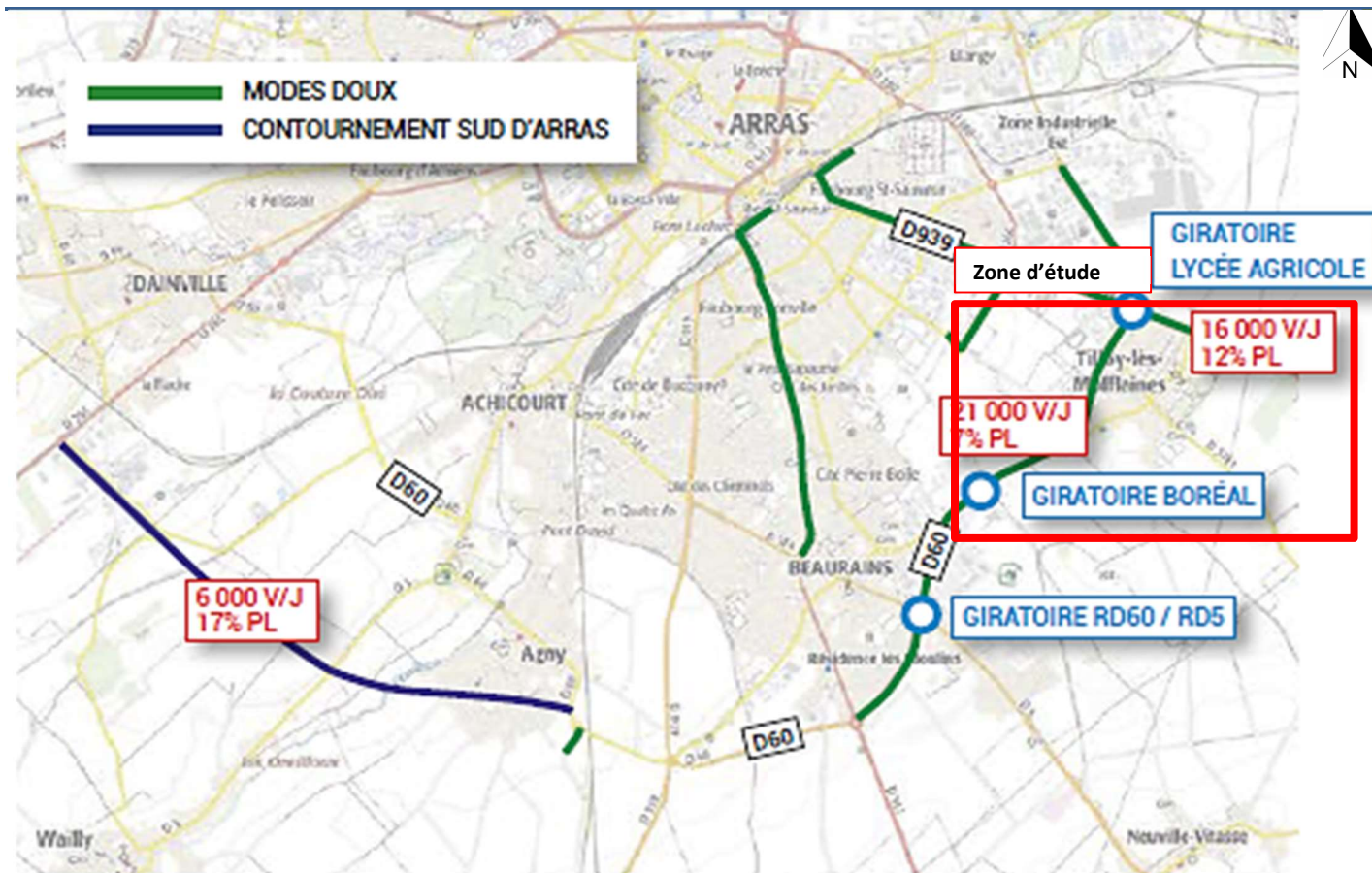


Figure 10 : Niveau de trafic supporté au droit de la RD939 et de la RD60
(Source : Département du Pas-de-Calais, dossier de concertation 2020)

Sur le plan de la sécurité routière, la RD60 et la RD939 sont caractérisés par un nombre relativement important d'accidents et notamment d'accidents mortels. Le secteur est donc accidentogène.

Les risques portent aussi bien sur des collisions entre véhicules que sur des collisions avec piétons, en particulier sur la RD939.

Une réduction de la vitesse de 90 à 70 km/h et la pose d'un radar pédagogique n'ont pas permis d'améliorer la situation.

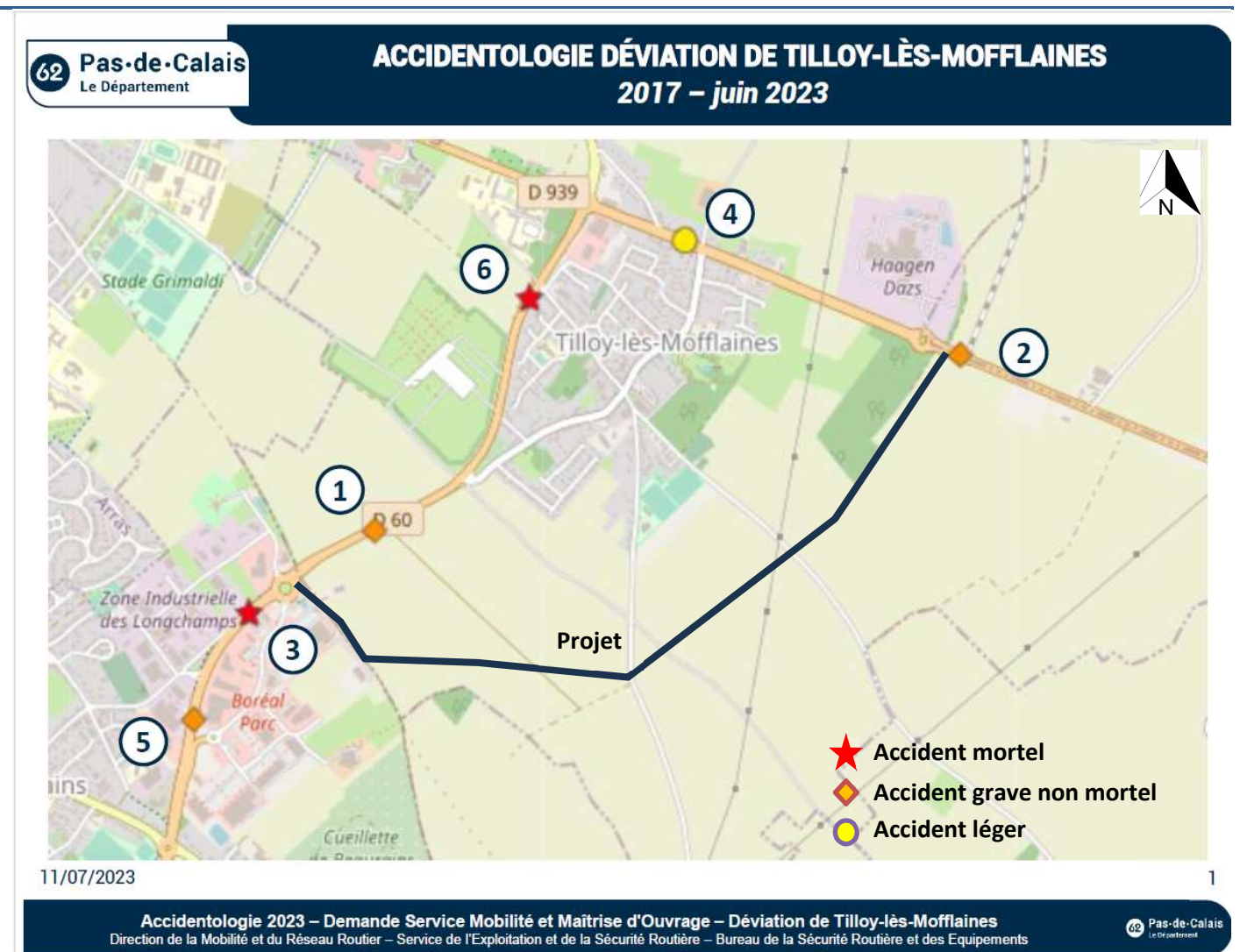


Figure 11 : Accidentologie au niveau de la zone d'étude du projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines

(Source : Département du Pas-de-Calais, juin 2023)

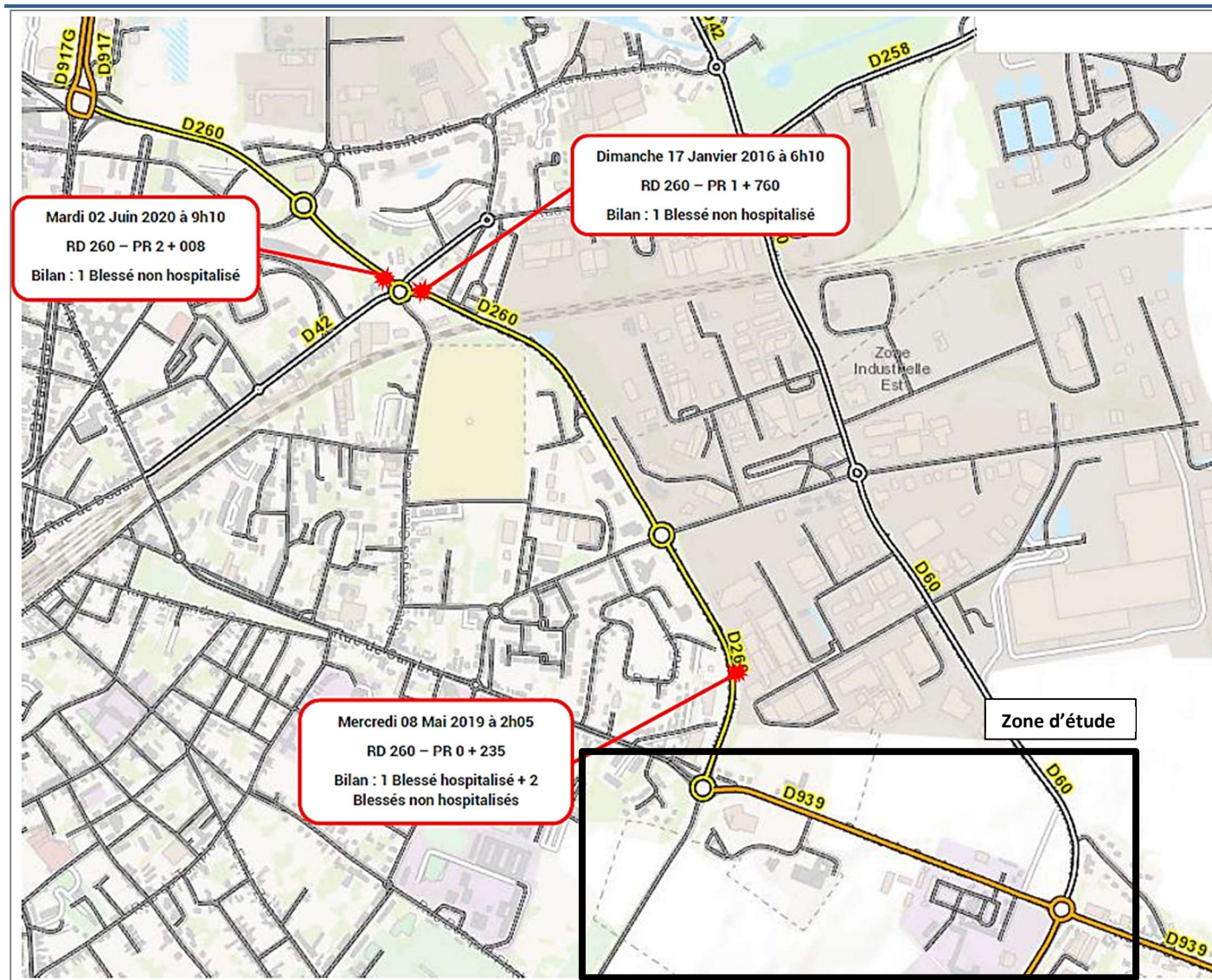


Figure 12 : Complément accidentologie à proximité de la zone d'étude du projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines

(Source : Département du Pas-de-Calais, juin 2023)

Le projet de déviation a pour objectif d'alléger le trafic de transit important dans Tilloy-lès-Mofflaines, à l'origine d'insécurité.

Le nouvel axe routier contournera la ville de Tilloy-lès-Mofflaines suivant un tracé en dehors de toute zone d'habitation ce qui permettra d'augmenter la sécurité en évitant les accidents entre les différents usagers de la route (accidents majoritairement concentrés aux entrées de la commune).

Conclusion :

Le projet de déviation de Tilloy-lès-Mofflaines vise donc à répondre à plusieurs objectifs :

- Contribuer à l'apaisement global des circulations dans le cœur de l'agglomération, notamment sur la RD60, la RD260 et la RD939 est

- Permettre la reconquête urbaine de ces axes pour en faire des axes de déplacements privilégiés pour les transports en commun et les mobilités douces
- Favoriser l'activité économique, en contribuant à permettre une desserte apaisée des zones d'activités existantes et en projet
- Améliorer le cadre de vie des riverains, notamment le long des RD939 et RD60 à Tilloy-lès-Mofflaines
- Améliorer la sécurité routière
- Interdire à terme le transit des PL dans les agglomérations de Tilloy, Feuchy et Saint Laurent Blangy sur les RD60, 260 et 939. Le transit des PL entre l'A1 (Rd 950) est la Zi et sera assuré via les voies hors agglomération : RD 950, RN 17, RN 25, RD 60 ou par l'A1 et l'A 26.

1.2.3 Genèse du projet – schéma de mobilité de l'agglomération arrageoise

1.2.3.1 Historique

Le Département et la Communauté Urbaine, d'Arras, conscients de ces enjeux de mobilité, de sécurité et de qualité de vie, ont décidé de réaliser conjointement des premières études de trafic au début des années 2010. Celles-ci ont permis de mettre en évidence plusieurs éléments :

- un transit important sur l'ensemble de l'agglomération, et notamment pour les PL
- un transit particulièrement important sur la RD260, qui assure actuellement la fonction de rocade est dans le cœur urbain

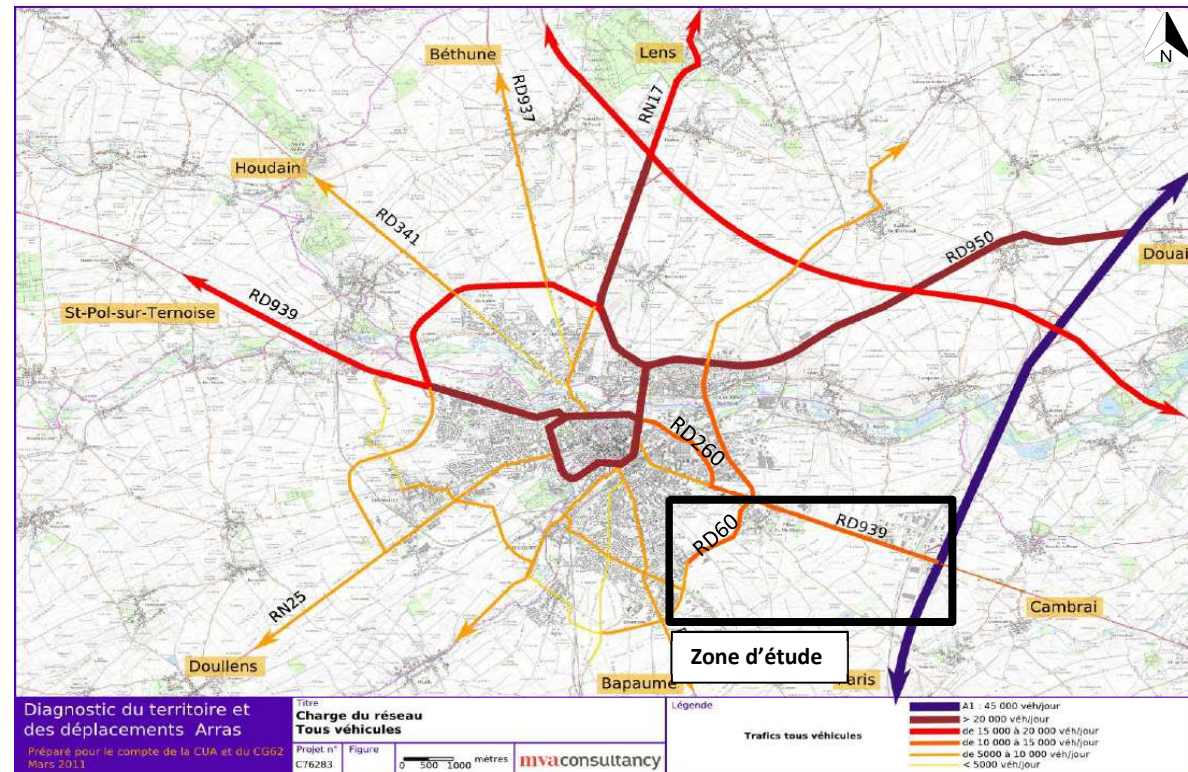


Figure 13 : Etude de trafic Dpt-CUA 2011/ Charge du réseau de trafic routier au niveau de l'agglomération arrageoise - Tous Véhicules

(Source : www.cu-arras.fr, consulté le 24/08/2023)

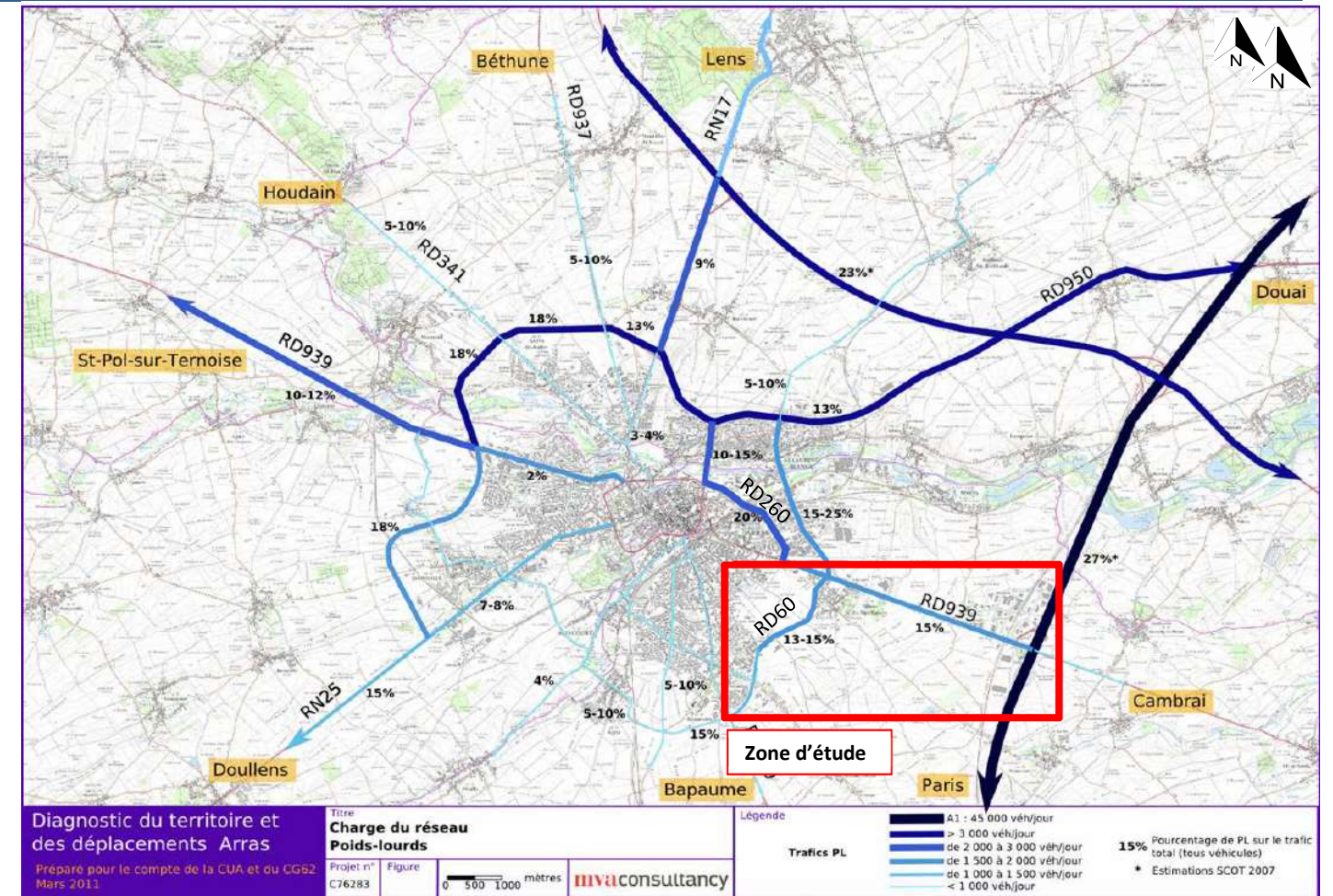


Figure 14 : Etude de trafic Dpt – CUA 2011 : Charge du réseau de trafic routier au niveau de l'agglomération arrageoise - Poids-Lourds

(Source : www.cu-arras.fr, consulté le 24/08/2023)

Cette étude a abouti à un premier schéma de maîtrise d'ouvrage de l'agglomération arrageoise validé en 2012, et modifié par délibération du conseil Départemental du 3 décembre 2018. Celui-ci prévoyait :

- des mesures d'apaisement de la circulation dans le cœur urbain, et de développement des mobilités alternatives à la voiture. Ces mesures sont pilotées par la CUA dans le cadre de son Plan de Déplacements Urbains (PDU) actuellement en cours de modification pour devenir un Plan de Mobilité. Quelques axes du plan d'action du PDU sont notamment d'apaiser les circulations sur les voiries de desserte locale : mise en zone 30 ou zone de rencontre dans le centre-ville, création de boulevards apaisés, (aires piétonnes, vitesse limitée, politique de stationnement...), créations de modes doux, augmentation du niveau de service de transport urbain et mise en place d'actions s'apparentant à une Zone à Faible Emission (ZFE)
- le doublement de la RN25 dans sa partie nord-ouest, pour lui conserver ses fonctions de rocade. L'Etat gestionnaire de la RN25 n'a pas engagé les études à ce jour, le Département et la CUA demandent à ce que celles-ci soient inscrites dans le volet mobilité du prochain Contrat de Plan Etat-Région

- la réalisation de la Rocade sud d'Arras, entre la RN25 à Dainville, et la RD60 à Agny. Le Département a pris en charge le financement et la réalisation de cette infrastructure, dont la mise en service est intervenue fin 2019
- la réalisation d'une rocade est d'Arras, permettant de relier la RD939 est à la RD950, au niveau d'Actiparc.
- la réalisation du contournement de Tilloy-lès-Mofflaines, pour compléter la Rocade sud, et soulager la traversée de la commune, en s'intégrant dans le schéma global de rocades de l'agglomération

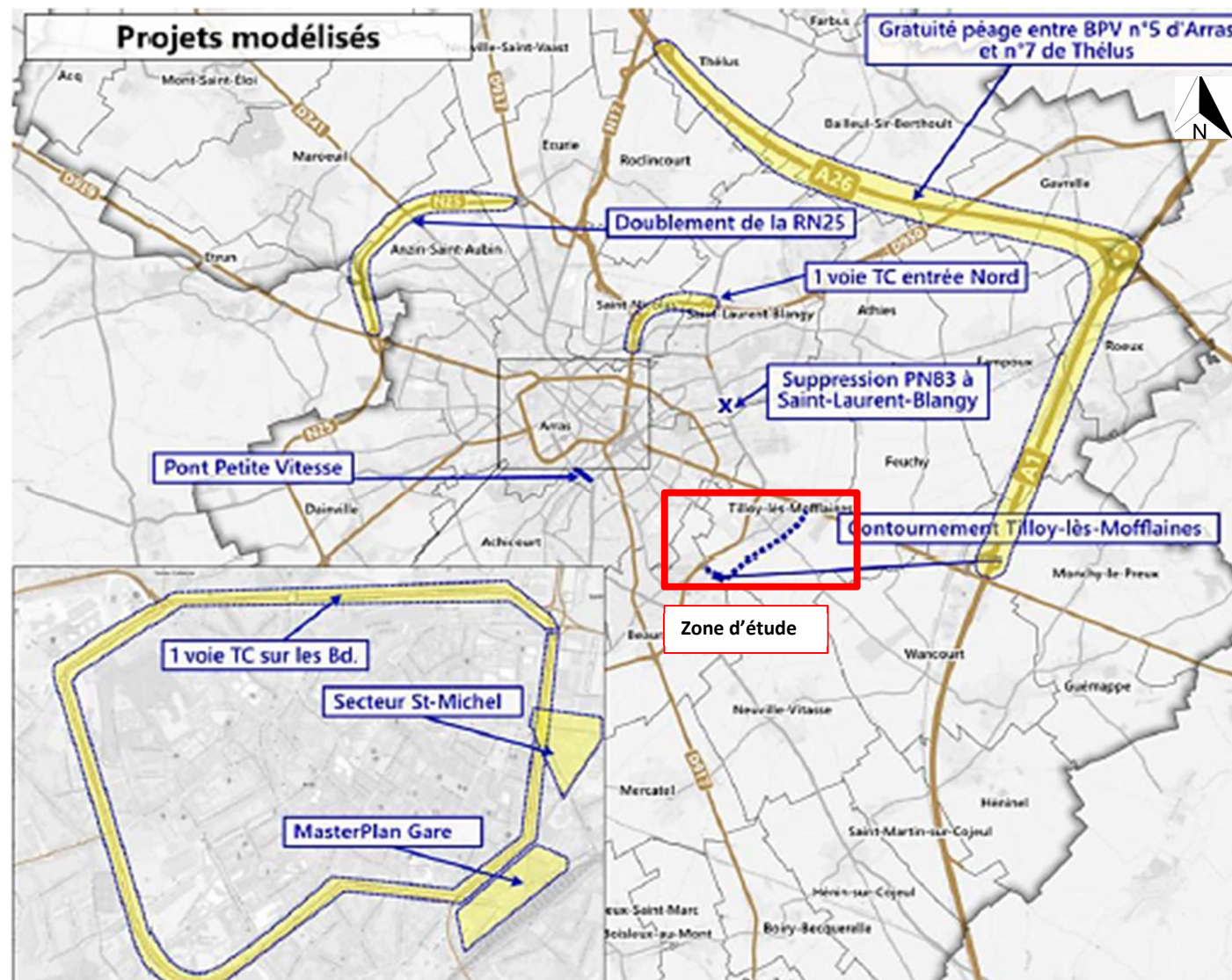


Figure 15 : Projets de réseaux routiers structurants modélisés au droit de l'agglomération arrageoise

(Source : www.cu-arras.fr, consulté le 24/08/2023)

Ce schéma global, faisant une part importante aux transports en commun et aux mobilités douces, permettait d'interdire la circulation PL sur la RD260 (sauf desserte locale), et de lui redonner un caractère de boulevard urbain apaisé

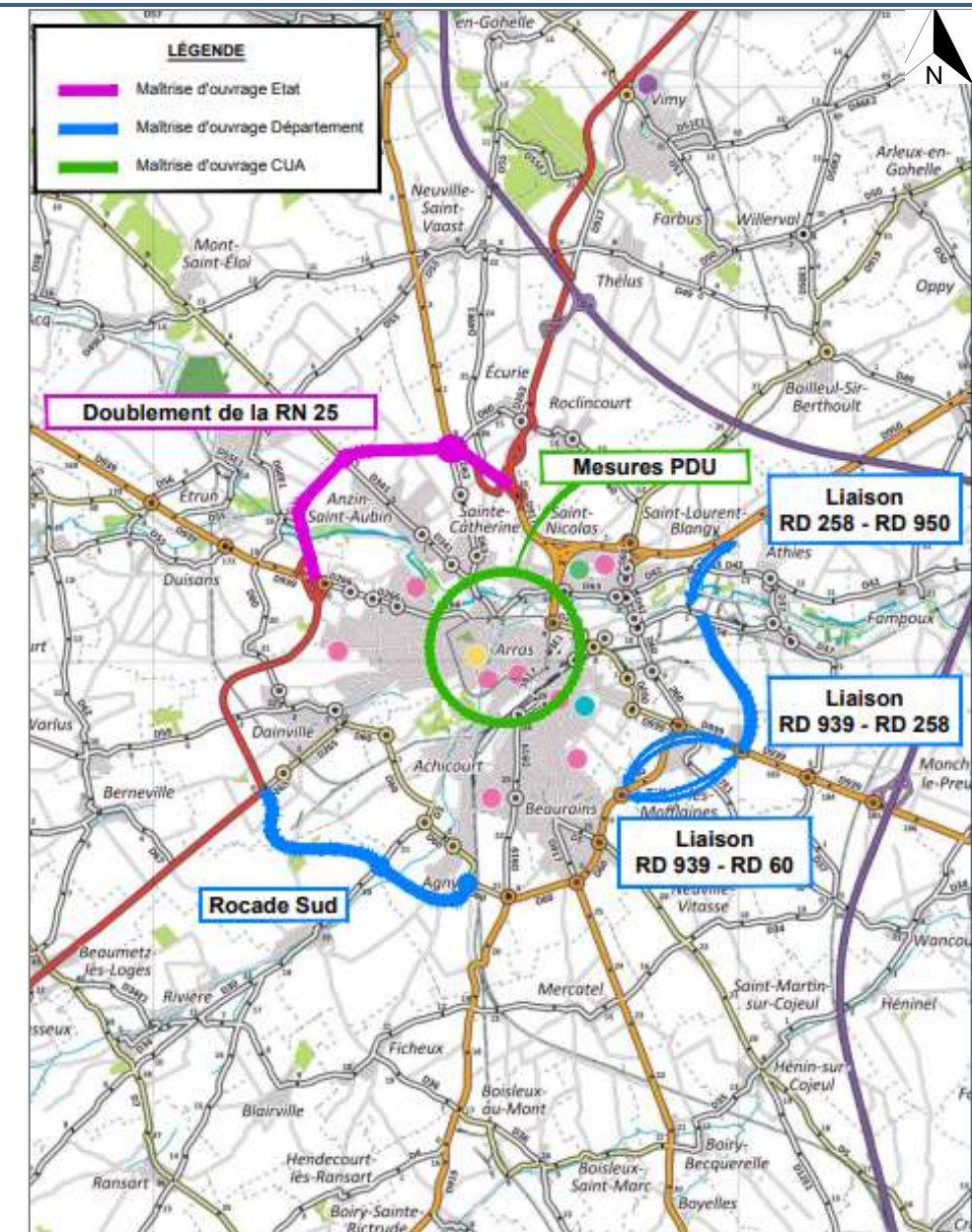


Figure 16 : Ancien schéma de mobilité de l'agglomération arrageoise

(Source : Communauté Urbaine d'Arras : www.cu-arras.fr, juin 2023)

1.2.3.2 Abandon du projet de rocade Est

La poursuite des études et du dialogue entre le Département, la CUA et les différents partenaires, ont amené à reconsidérer la réalisation de la Rocade Est. En effet, celle-ci nécessite le franchissement de la vallée de la Scarpe, dans un environnement particulièrement riche : présence de zones humides, enjeux paysagers, poumon vert de l'agglomération, trame verte et bleue. Ce projet de rocade n'est finalement pas retenu.

La réalisation de la rocade Est permettrait également de supprimer le passage à niveau n°83 de Saint-Laurent-Blangy.

Le Département du Pas-de-Calais et la CUA ont donc décidé conjointement fin 2019 d'abandonner le projet de Rcade Est d'Arras, avec deux solutions alternatives complémentaires pour le transit des poids-lourds. Il n'existe en effet aujourd'hui pas d'alternative à ce transit autre que routière. Le projet de Canal Seine Nord-Europe cible principalement les flux de marchandises qui circulent actuellement sur l'autoroute A1, et n'aura qu'un impact très limité sur les trafics de transit qui circulent dans l'agglomération arrageoise. D'autres part, aucun embranchement ferroviaire pour la desserte directe de zones d'activités ne permet de prendre en charge ce flux de transport de marchandises.

Ainsi les deux solutions complémentaires pour diminuer fortement le trafic de transit dans l'agglomération sont :

- Permettre la réalisation du contournement par les autoroutes A1 et A26 entre les échangeurs de Wancourt, Fresnes-les-Montauban et Thélus, en rendant ces sections gratuites pour les PL. Des discussions sont en cours avec l'Etat, autorité concédant de l'A1 et de l'A26, pour permettre d'aboutir sur cette solution. Elle ne peut cependant pas suffire à elle seule.
- Interdire la circulation PL sur la RD939 pénétrante, la RD60 ainsi que la RD260, sauf desserte locale, pour obliger les PL à emprunter le réseau de rocade existant au nord, à l'ouest et au sud; pour que ce scénario fonctionne, la réalisation du contournement de Tilloy-lès-Mofflaines par le Département, et la réalisation du barreau d'accès à la Zone Industrielle Est (porté par la Communauté Urbaine d'Arras) et à son extension sont nécessaires

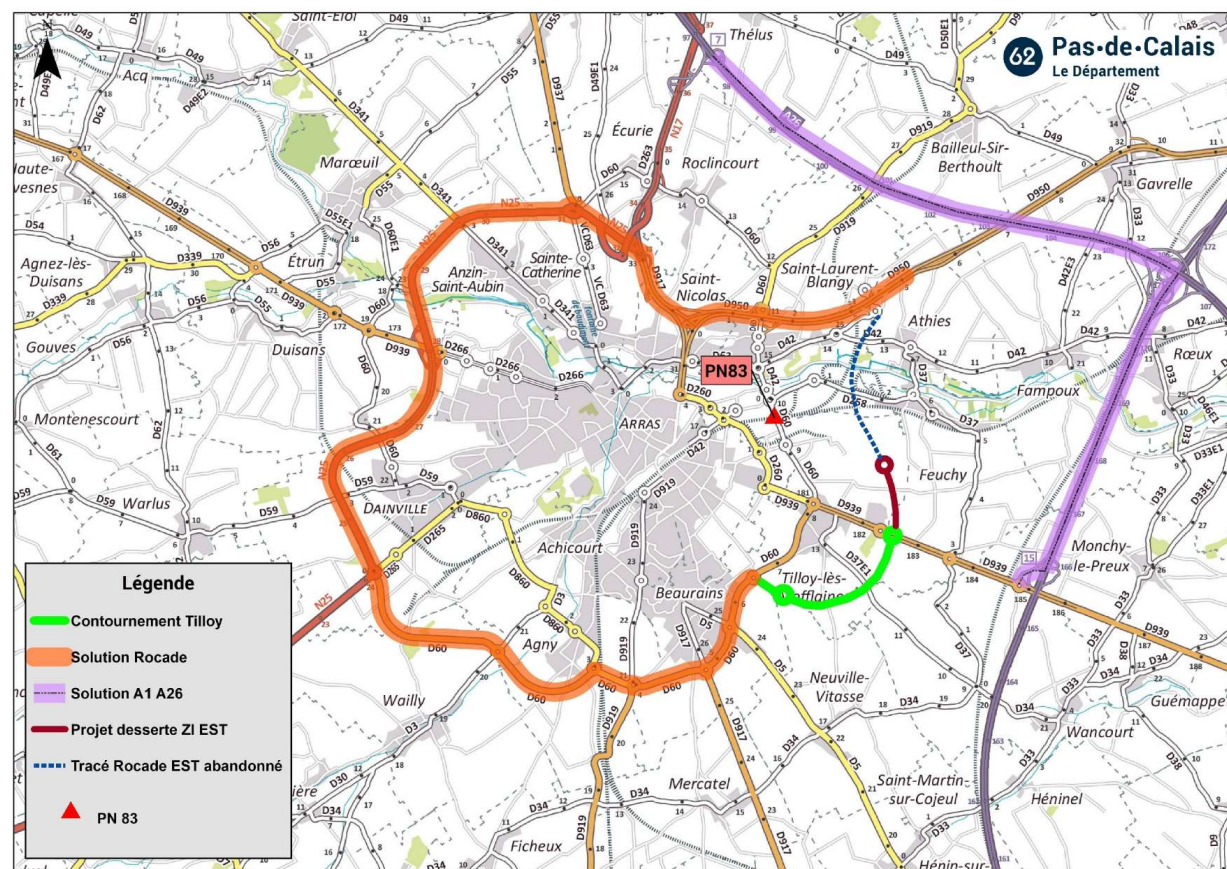


Figure 17 : Transit PL

(Source : CD62, 06/12/2023)

Les projets de gratuité de la section autoroutière entre Wancourt et Fresnes les Montauban, l'étude du doublement de la RN 25 et la dénivellation des carrefours plans constituent des aménagements complémentaires au projet de déviation de Tilloy-lès-Mofflaines. Ils sont portés par d'autres maîtres d'ouvrages, avec des temporalités différentes, pour contribuer à l'objectif global d'apaisement et de limitation des circulations routières dans l'agglomération arrageoise.

1.2.3.3 Articulation du projet avec le Schéma de Mobilité de l'agglomération arrageoise

Ce nouveau schéma est représenté sur le schéma global de mobilité de l'arrageois ci-après, qui a fait l'objet d'une délibération du conseil Départemental le 2 mars 2020. Cette délibération définissait également les modalités de la concertation publique à réaliser pour l'aménagement de la traversée de Tilloy-lès-Mofflaines.

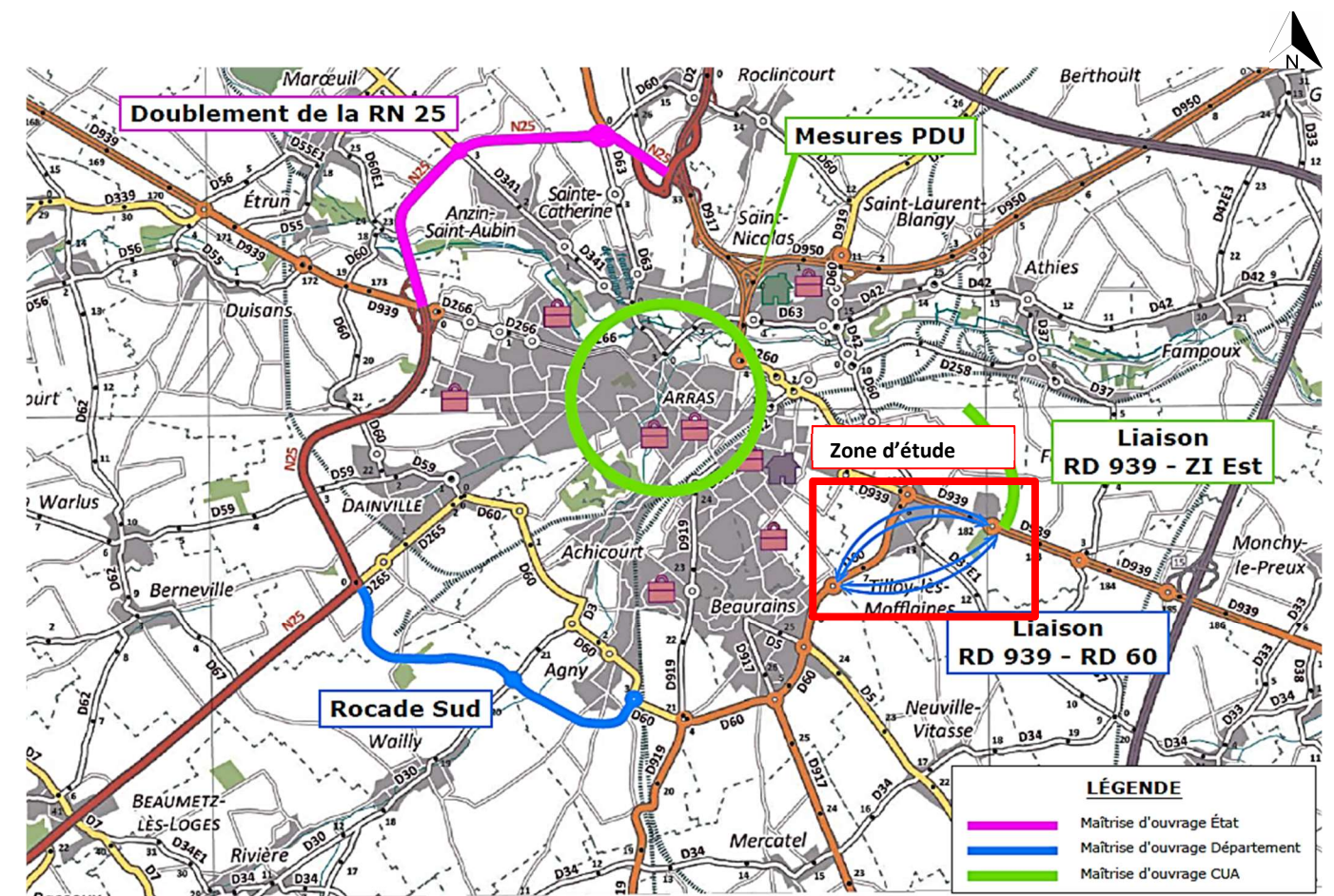


Figure 18 : Schéma de Mobilité de l'Arrageois

(Source : Département du Pas-de-Calais, juin 2023)

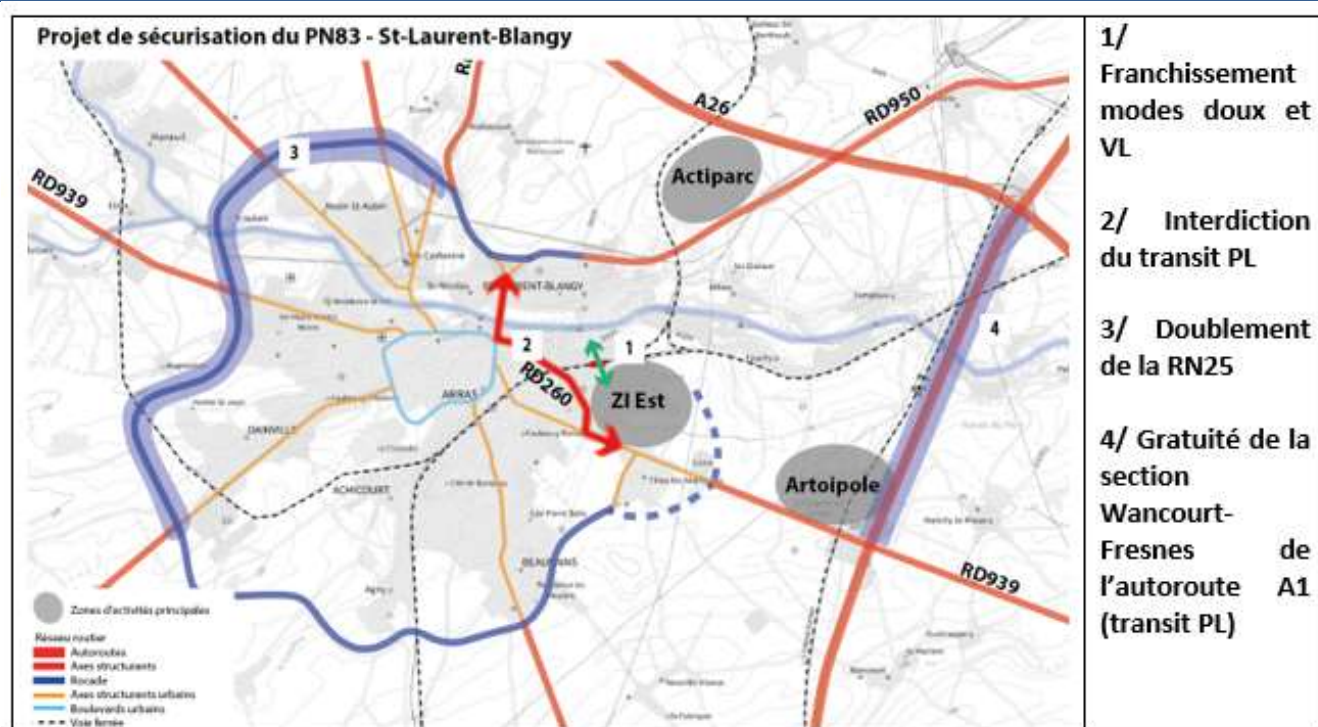


Figure 19 : Projet de sécurisation du PN83

(Source : CD62/CUA - 28/09/2023)

Ces éléments sont repris, au SCoT de l'Arrageois et dans le PDUI de la CUA.

SCoT de l'Arrageois :

En effet, le projet de contournement d'Arras est clairement identifié au sein des deux axes majeurs stratégiques du PADD du SCoT de l'Arrageois :

« [...] l'Arrageois accompagnera de grands projets d'infrastructures et de services de transports avec pour objectif de valoriser leurs dynamiques et une meilleure irrigation de la région :

Le projet de finalisation du contournement routier complet d'Arras qui est stratégique à plusieurs titres [...]. » [...]

« Le SCoT soutient et accompagne le développement du grand réseau d'infrastructures et de services en transport terrestre ainsi que la couverture numérique de l'arrageois :

Les projets de Réseau Express Lille - Arras - Amiens (gare d'Achiet-le-Grand), de gare européenne dans le Grand Arras, de CSNE, et de contournement complet d'Arras visés au 1.1 du présent PADD »

D'autre part, il est également identifié comme un enjeu important au sein de certains objectifs du DOO du SCoT :

« Prendre en compte les enjeux de coordination paysagère des lisières des parcs aux abords de la RD 939 (axe vitrine) avec les entrées de ville de Tilloy-lès-Mofflaines et d'Arras (cet ensemble devant être pensé comme une entrée de ville vitrine) et avec le contournement Arras. »

« La finalisation du contournement complet d'Arras est un projet essentiel pour : •

- Une organisation des transits déployant la compétitivité économique de tout l'Arrageois ;*
- La poursuite d'une hiérarchisation du réseau viaire donnant au pôle majeur d'Arras une circulation fluide et proposant des mobilités innovantes, facilitant les liens urbain-rural*
- L'organisation d'un espace de vie et économique apaisé concourant à son attractivité »*

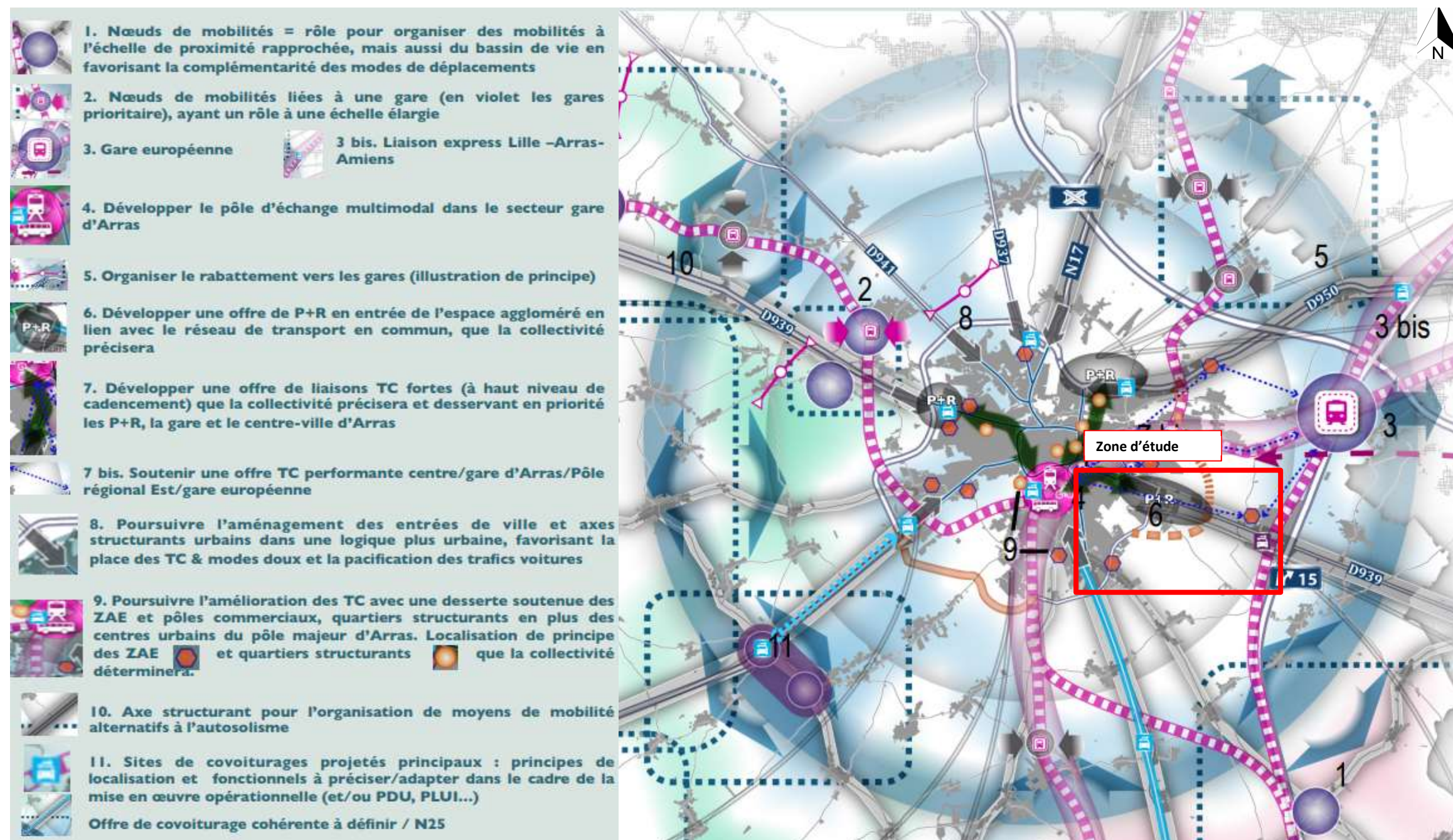


Figure 21 : Schéma de principe des mobilités du pôle majeur d'Arras et les objectifs qui lui sont associés

(Source : www.cu-arras.fr, consulté le 24/08/2023)

PDU

Le projet de contournement permet de répondre à de nombreux axes majeurs stratégiques du PDU de la CUA comme par exemple :

- *Développer un système de mobilité à coûts maîtrisés* : Le projet de contournement prévoit de mettre en place des pistes cyclable tout au long du tracé, et un rétablissement des axes, notamment aux croisements des routes de Wancourt et de Neuville, avec des ouvrages dimensionnés pour les modes doux. Le Département propose un déclassement d'une partie de la RD60 et de la RD939 pour faire un couloir urbain. Celui-ci ferait la part belle aux modes doux, au détriment de la voiture, afin de faciliter la desserte entre la gare d'Arras et Häagen-Dazs. Ces aménagements permettront de nombreuses nuisances liées au trafic routier (sonores, qualité de l'air...) ;
- *Construire une agglomération apaisée* : Le projet de contournement va permettre la réappropriation du centre-ville avec le déplacement du trafic sur le contournement en interdisant le transit de PL sur les RD60, RD260 et RD939 et grâce à la dénivellation du PN83. Cela permettra de créer des aménagements favorisant les mobilités douces à terme (pistes cyclables, aires de covoiturage, augmentation du service de transport urbain...) et de gagner en sécurité.

D'autre part, le projet de contournement est clairement identifié dans l'axe stratégique n° 5 « *une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des « outils » disponibles : inscrire et accompagner le contournement d'Arras* ». En effet, le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines s'implante dans la continuité de la rocade sud du contournement de l'agglomération d'Arras.

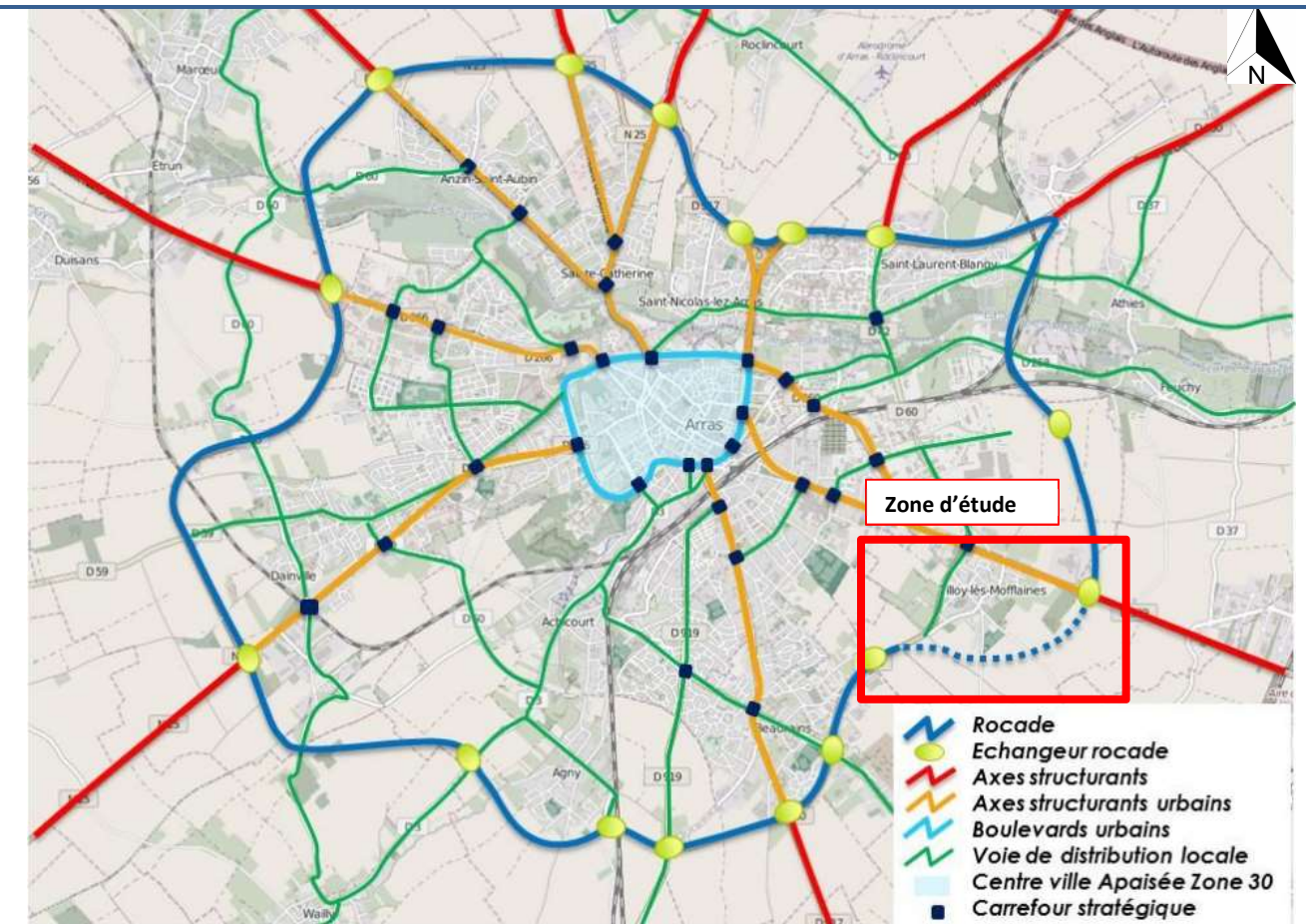


Figure 22 : Hiérarchisation des voiries à long terme

(Source : www.cu-arras.fr, consulté le 24/08/2023)

Ainsi la finalisation du contournement complet d'Arras est bien reprise dans les infrastructures de transport décrites dans le PDU de la CUA et du SCoT de l'Arrageois.

Nota : Une analyse plus complémentaire de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme est présentée dans la pièce G du présent dossier de DUP.

Conclusion :

Ainsi, le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines, est bien inscrit au schéma global de mobilité de l'agglomération arrageoise, et permet de compléter les autres actions initiées au niveau de l'agglomération, pour apaiser le cœur urbain de l'agglomération, et permettre notamment le développement des mobilités alternatives.

Le projet constitue déjà en soi une mesure d'évitement des impacts, puisqu'il permet de ne pas réaliser la Rocade est d'Arras, qui aurait eu des impacts importants sur la vallée de la Scarpe.

1.2.4 Effets bénéfiques attendus par le contournement de Tilloy-lès-Mofflaines

Au vu des enjeux recensés sur le schéma global de mobilité, la réalisation du contournement de Tilloy-lès-Mofflaines se justifie aujourd'hui pleinement par :

- sa contribution au schéma de mobilité global de l'agglomération arrageoise. En effet, grâce à la réalisation de ce contournement, une interdiction de transit PI sera mise en oeuvre par les communes dans les agglomérations de Tilloy-lès-Mofflaines, de Saint Laurent Blangy et de Feuchy sur les Rd 60, 260 et 939. Cette interdiction permettra la transformation de ces axes en boulevards urbains apaisés.
- sa compatibilité avec les documents de planification applicables sur le territoire (SCOT, PDU, SDAGE, SAGE...
- la diminution des niveaux de trafic actuels dans la traversée de Tilloy-lès-Mofflaines par la RD60 et la RD939 (de l'ordre de 15 000 véh/j sur la RD939 dont 1900 PL et de l'ordre de 21 100 véh/j dont 1 400 PL sur la RD60); les études de trafic réalisées via le modèle de la CUA montrent une diminution attendue de ces niveaux de l'ordre de 20% de trafic global et de 40% en matière de PL sur la RD939, et une diminution de 42% environ du trafic total et de 35% des PL sur la RD60. La RD60 dans sa partie sud, en lien avec la rocade Sud, observe une augmentation de ses trafics, le contournement permet d'accentuer l'importance de la rocade et de son lien avec la RD939.



Figure 23 : Variation du trafic suite à la mise en service du contournement de Tilloy-lès-Mofflaines

(Source : Etude de trafic – contournement de Tilloy-lès-Mofflaines, EGIS, 10/05/2023))

NOTA : Une étude du trafic routier a été réalisée sur la RD939 et la RD60 en 2023 par le bureau d'étude Egis sur la base du modèle de la CUA. Cette étude (disponible en jointe du présent volume) présente des niveaux de trafic vraisemblablement surévalués. Ceci s'explique par des difficultés à modéliser finement les niveaux de trafic des poids-lourds, à une prise en compte de l'ensemble des projets d'aménagement qui seront vraisemblablement étalés dans le temps, et à des hypothèses pessimistes en matière de trafic. Les résultats bruts sont donc à manier avec précautions. Néanmoins, il peut être considéré que les évolutions des volumes de trafic en pourcentages sont fiables, et permettent de bien mesurer l'impact des différents scénarii étudiés, et notamment celui du contournement qui est présenté dans ce dossier. Pour l'étude des différents impacts (acoustiques, hydraulique, ...) ce sont les niveaux de trafic du modèle qui ont été retenus de façon pessimiste, ce qui permet de garantir que les impacts présentés se situent dans la fourchette haute des impacts attendus, et que les impacts réels seront vraisemblablement plus faibles.

- la diminution de ces niveaux de trafic dans ces secteurs urbanisés se traduira par un gain en matière de nuisances pour les riverains. Les niveaux de bruit en façade des habitations directement exposées à la RD939 diminuent de 1,3 à 1,6 dB(A). Les niveaux de bruit en façade des habitations exposées à la RD60 actuelle diminuent de 0,2 à 2,1 dB(A). D'autre part, des merlons seront mis en place sur la section courante du projet afin de limiter l'impact de celui-ci.

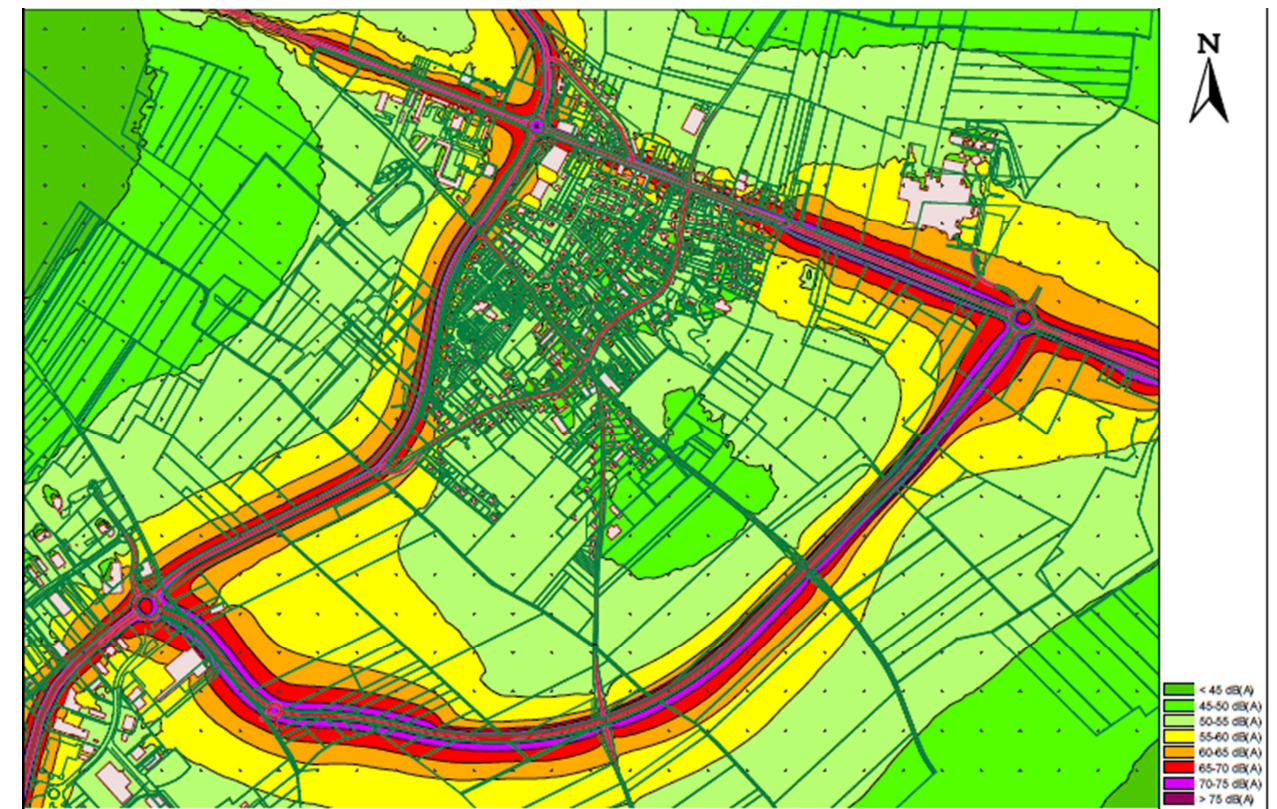


Figure 24 : Isophones à 4m du sol du bruit de jour Leq (6h-22h), site avec projet et merlons paysagers, 20 ans après la mise en service du projet

(Source : Etude acoustique, INGEROP, octobre 2022)

- l'impact sera également positif sur la qualité de l'air dans la traversée de Tilloy-lès-Mofflaines : le trafic sera éloigné de sites sensibles présents en centre-ville comme une école maternelle ou une maison de santé et sera reporté sur le contournement.
- l'apaisement des circulations permettra également d'aménager différemment ces axes, et de contribuer à y améliorer la sécurité routière
- la requalification des RD60 et RD939 permettront d'y intégrer des aménagements en faveur des modes doux, et une piste cyclable sera réalisée le long du futur contournement, pour permettre de développer l'accès aux zones d'emploi à vélo
- l'impact du contournement reste limité sur les enjeux environnementaux et agricoles.
 - L'étude d'impact montre des impacts résiduels faibles sur les enjeux environnementaux : Les mesures de réduction telles que le respect des périodes de sensibilité lors des dégagements d'emprises, la mise en place de linéaire de haies pour limiter les collisions avec l'avifaune et les chiroptères ou encore la pose de clôture sur le secteur et l'aménagement de passages à faune sous-chaussée permettent de réduire les impacts en termes de destruction d'individus et de perturbation d'espèces. De plus, l'ensemble des travaux seront réalisés en journée, sans éclairage, et la voirie ne sera pas non plus éclairé en phase d'exploitation. Ces réductions concernent en particulier les chiroptères, l'avifaune nicheuse et les mammifères.
 - L'impact agricole sera de l'ordre de 14,6 ha, avec la mise en place si les agriculteurs le demandent d'un aménagement foncier. Le projet prévoit la mise en place de cheminements mixtes le long de la future infrastructure routière que pourront emprunter les engins agricoles. Le contournement servira ainsi de rétablissement agricole et pédestre, le principe étant de connecter les chemins entre eux.

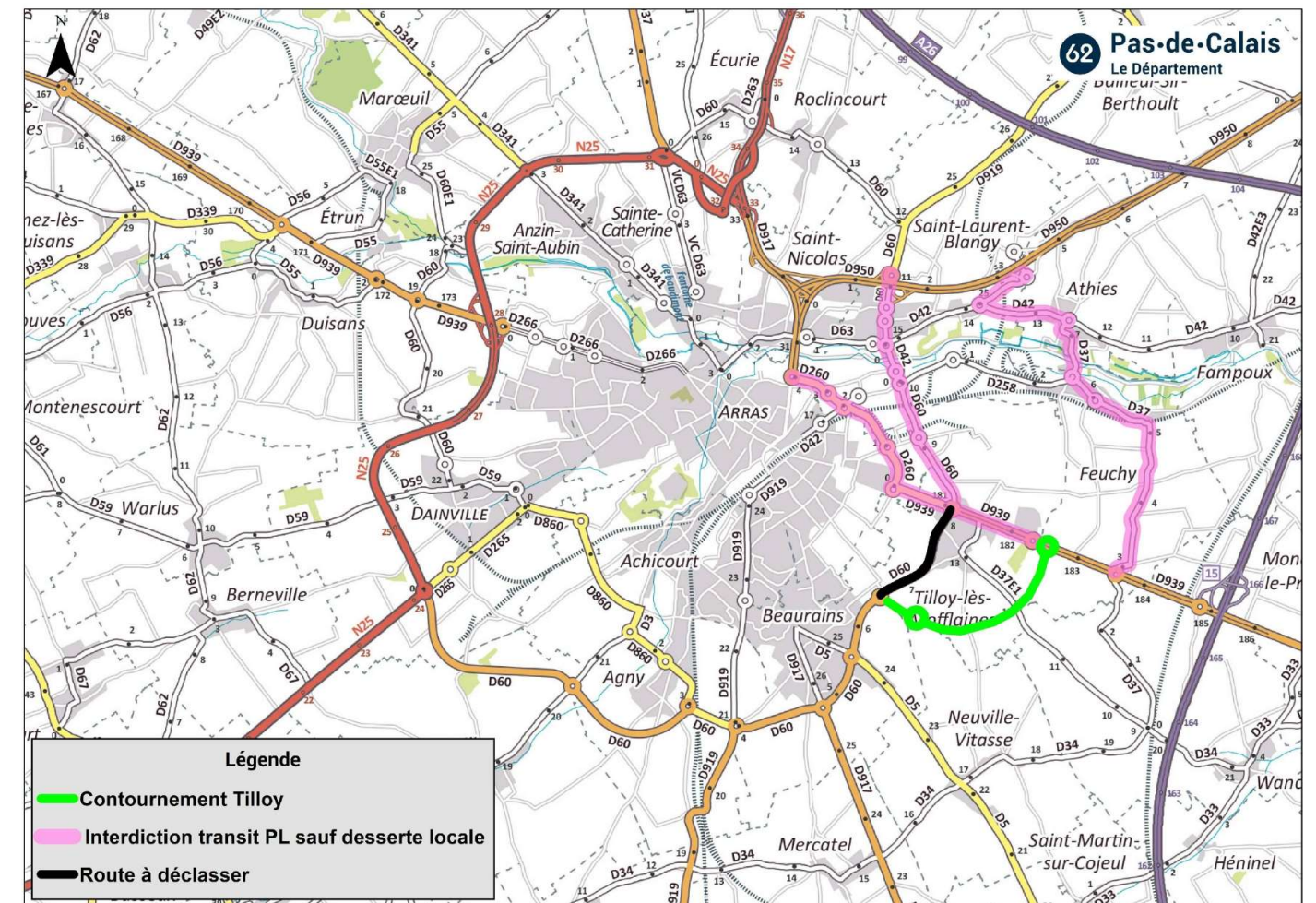


Figure 25 : Déclassement et interdiction de trafic PL

(Source : CD62, 06/12/2023)

NOTA : La mise en service du contournement de Tilloy-lès-Mofflaines va permettre le déclassement de la Rd 60 entre la ZA Boréal et l'usine Lapeyre. D'autre part, la mise en service de la voie desserte de la Zi Est permettra d'interdire le transit PL (60 entre l'usine Lapeyre et Renault), sur la RD260 et la RD939.

Grâce à la réalisation de ce contournement, une interdiction de transit PL sera mise en œuvre par les communes dans les agglomérations de Tilloy-lès-Mofflaines, de Saint Laurent Blangy et de Feuchy sur les Rd 60, RD260 et RD939. Cette interdiction permettra la transformation de ces axes en boulevards urbains apaisés.

Le contournement routier créé sera quant à lui classé en route départementale.

2 CONCERTATION PUBLIQUE VOLONTAIRE AUTOUR DU PROJET DE CONTOURNEMENT

Pour la mise en œuvre du schéma global de mobilité de l'arrageois, le Département a, lors de la même délibération du 2 mars 2020, décidé la mise en œuvre d'une concertation publique volontaire, pour associer largement le grand public et les partenaires au projet.

Convaincu de l'intérêt du dialogue, le Département du Pas-de-Calais a mis en œuvre un dispositif participatif, sous la forme d'une concertation volontaire, du 5 octobre au 6 novembre 2020, prolongée jusqu'au 4 décembre 2020 (du fait de la situation sanitaire inédite, pour permettre à un maximum de personnes de s'exprimer), pour recueillir les observations du public autour des variantes proposées pour le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines.

Ce temps d'information et d'échanges a offert aux acteurs, partenaires institutionnels et aux habitants des communes de Tilloy-lès-Mofflaines et Beaurains, et à tous les usagers de la route dans ce secteur, la possibilité de prendre la mesure des enjeux de cette opération d'aménagement du territoire.

Des premiers échanges, en particulier avec le monde agricole en janvier 2020, avaient déjà permis d'apporter des premières réponses et de partager des propositions.

Le Département a également présenté le projet aux communes de Tilloy-lès-Mofflaines et de Beaurains à l'occasion de leurs conseils municipaux respectifs en septembre 2020.

2.1 Présentation des solutions de substitution examinées

La concertation a permis de présenter plusieurs scénarii, y compris l'aménagement en place des routes existante.

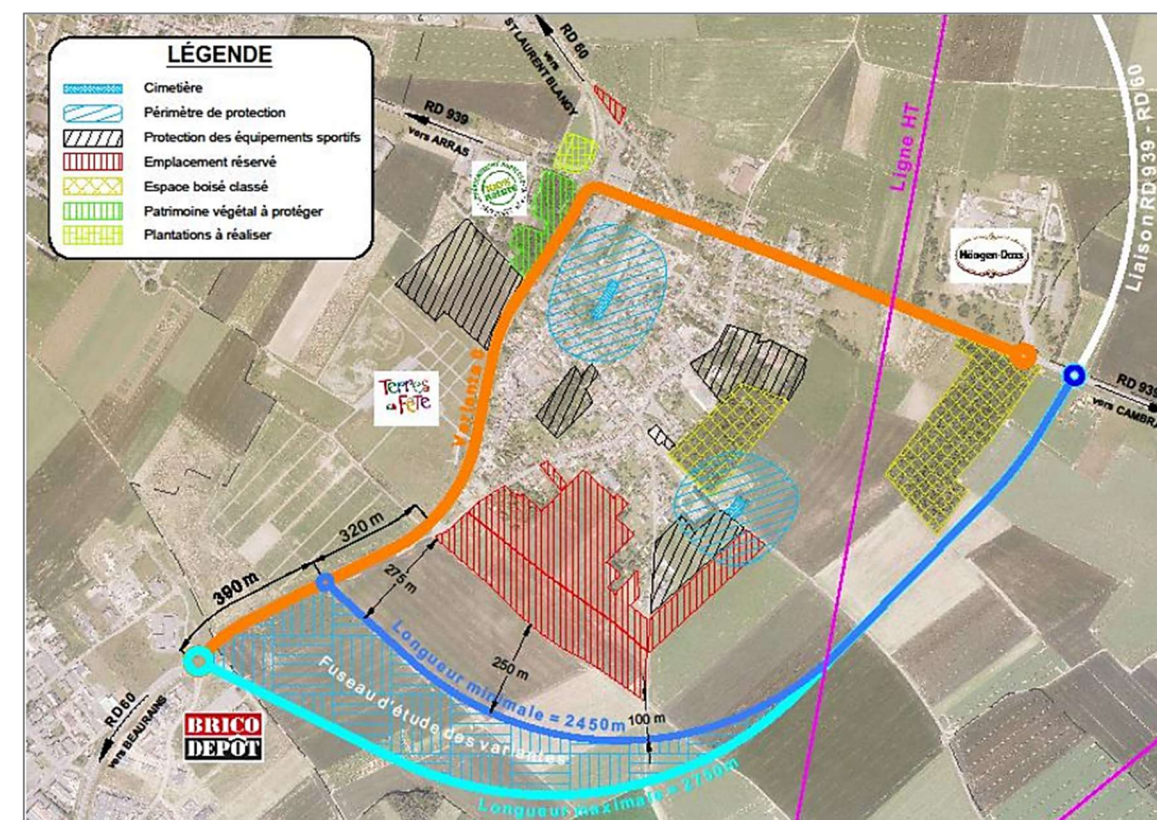


Figure 26 : Fuseaux d'études pour le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines

(Source : Département du Pas-de-Calais, dossier de concertation 2020)

Ainsi quatre variantes ont été étudiées représentant un linéaire compris entre 2 300 et 2 600 mètres. Celle-ci sont présentées ci-après.

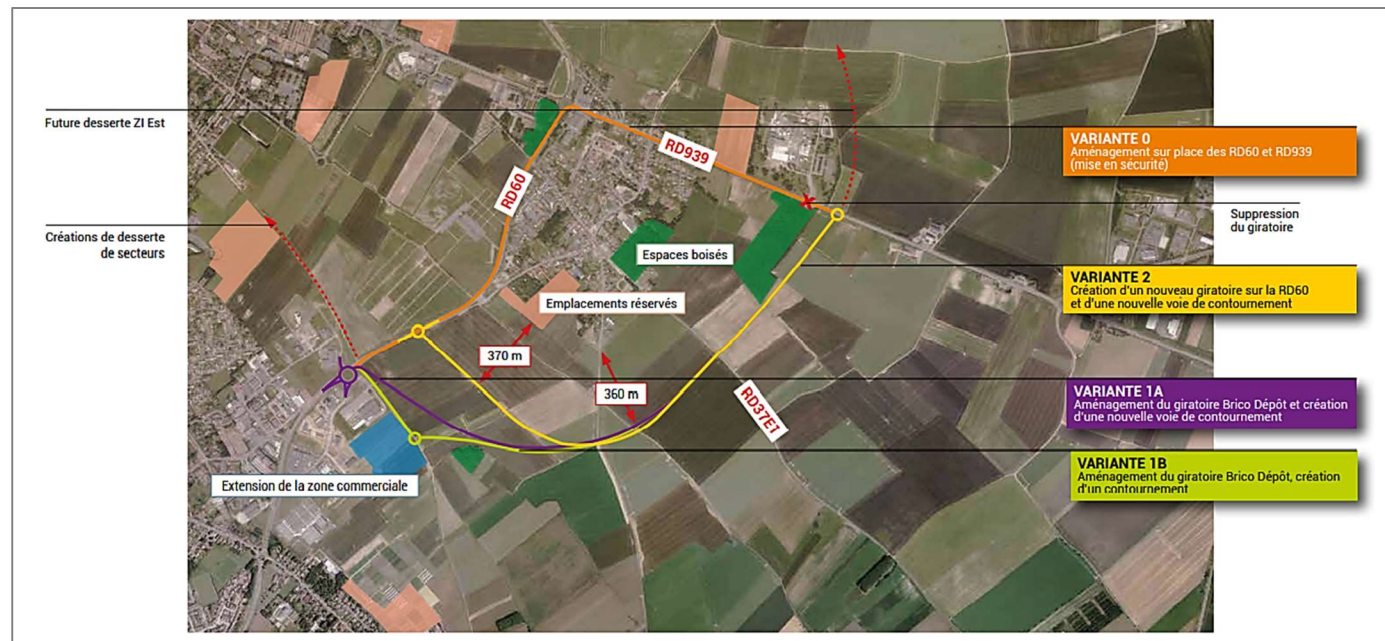


Figure 27 : Présentation des différentes variantes étudiées

(Source : Département du Pas-de-Calais, dossier de concertation 2020)

2.1.1 Famille 1 : L'aménagement de l'existant - variante 0

La variante 0 consiste en des aménagements sur place au niveau de la RD60 et de la RD939 visant principalement à sécuriser les déplacements (mise aux normes de sécurité).

Points forts

Cette variante ne nécessite pas d'emprise foncière supplémentaire (notamment sur des parcelles agricoles) et présente un faible coût.

Points de vigilance

Cette variante 0 ne traite pas les nuisances acoustiques pour les riverains, ni la fluidité de circulation pour les usagers. Elle a également un effet limité sur la sécurité.

2.1.2 Famille 2 : création d'une nouvelle infrastructure

2.1.2.1 Variante 1A

La variante 1A (tracé violet sur la carte ci-dessus) consiste à réaménager le giratoire Brico Dépôt pour permettre l'embranchement d'une nouvelle voie créée au sud de la RD60 et rejoignant directement la RD939 à l'est du carrefour Häagen-Dazs.

Points forts

Cette variante permet de fluidifier le trafic entre le sud et l'est de l'agglomération qui déchargerait la RD60 et la RD939 en proximité de Tilloy-lès-Mofflaines (séparation des flux de transit et des flux de desserte).

Elle permet également une sécurisation du parcours RD60 et RD939 actuelles et une amélioration générale des conditions de vie des riverains.

Points de vigilance

Cependant, cette variante 1A engendre une emprise foncière importante sur des terres actuellement agricoles et traverse des parcelles préexistantes. Le projet devra d'autre part intégrer au moins un rétablissement routier (RD371E). Enfin, la nouvelle voie ne traite pas directement l'accessibilité à la zone Boréal 2 (extension de la zone commerciale).

2.1.2.2 Variante 1B

La variante 1B (tracé vert sur la carte ci-dessus) consiste à réaménager le giratoire Brico Dépôt pour permettre l'embranchement d'une nouvelle voie créée longeant la zone Boréal à l'est, et créant un nouveau point d'entrée via un rond-point supplémentaire en bordure de la zone Boréal 2. Puis une nouvelle voie rejoindrait directement la RD939 à l'est du carrefour Häagen-Dazs.

Points forts

Cette variante permet d'améliorer la fluidité générale du trafic, malgré un passage par un rond-point supplémentaire pour le trafic de transit.

Elle permet une mutualisation de l'espace destiné aux flux de transit et à ceux de Boréal 2. Sécurisation du parcours RD939 et RD60 actuelles permettant une amélioration globale des conditions de vie des riverains.

Points de vigilance

La variante 1B génère une emprise foncière sur des terres actuellement agricoles. D'autre part, le projet devra intégrer au moins un rétablissement routier (RD371 E).

2.1.2.3 Variante 2

La variante 2 (tracé jaune sur la carte ci-dessus) consiste en la création d'un nouveau giratoire sur la RD60 à l'est de celui de Brico Dépôt.

Points forts

Cette variante permettrait d'améliorer la fluidité du trafic de transit entre le sud et l'est de l'agglomération ce qui déchargerait la RD60 et la RD939 en proximité de Tilloy-lès-Mofflaines. Elle permet également de sécuriser les parcours de la RD939 et de la RD60 actuelles. En amélioration ainsi les conditions de vie globale des riverains.

Points de vigilance

La variante 2 génère une emprise foncière importante sur des terres actuellement agricoles. D'autre part, le projet devra intégrer au moins un rétablissement routier (RD371 E). Enfin, la nouvelle voie ne traite pas directement l'accessibilité à la zone Boréal.

2.1.3 Comparaison des variantes par enjeu

Afin de déterminer le tracé le plus adéquat et le moins impactant pour le futur axe routier, une comparaison des incidences des différentes variantes en fonction des enjeux du territoire de la zone d'étude a été réalisé.

Le tableau de synthèse de cette comparaison est présenté ci-après.



ENJEUX	Variante 0	Variante 1A	Variante 1B	Variante 2
SÉCURITÉ	Le trafic reste dense dans la traversée de Tilloy-lès-Mofflaines (RD939, RD60).	La séparation des flux diminue le trafic en proximité immédiate de Tilloy-lès-Mofflaines, ce qui est favorable à la sécurisation.	La séparation des flux diminue le trafic en proximité immédiate de Tilloy-lès-Mofflaines, ce qui est favorable à la sécurisation.	La séparation des flux diminue le trafic en proximité immédiate de Tilloy-lès-Mofflaines, ce qui est favorable à la sécurisation.
DÉPLACEMENTS/ MOBILITÉS	Les flux de transit et de desserte ne sont pas séparés.	La séparation des flux permet de mieux les diffuser. Le renforcement des voies douces sur la RD60 est possible.	La séparation des flux permet de mieux les diffuser. Le renforcement des voies douces sur la RD60 est possible.	La séparation des flux permet de mieux les diffuser. Le renforcement des voies douces sur la RD60 est possible.
QUALITÉ DE VIE	Les enjeux acoustiques ne sont pas traités. Maintien du "point noir bruit".	Amélioration des conditions de vie dans la commune.	Amélioration des conditions de vie dans la commune.	Amélioration des conditions de vie dans la commune.
ACTIVITÉ AGRICOLE	Pas d'impact.	Utilise environ 12 ha de terres agricoles. Provoque le mitage d'une parcelle.	Utilise environ 12 ha de terres agricoles.	Utilise environ 12 ha de terres agricoles.
ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	Pas d'impact.	Traverse des zones naturelles avec peu d'enjeux.	Traverse des zones naturelles avec peu d'enjeux.	Traverse des zones naturelles avec peu d'enjeux.
ENJEUX PAYSAGERS	Pas d'impact.	Le paysage au sud de Tilloy-lès-Mofflaines est modifié, plus ou moins en fonction des choix de construction.	Le paysage au sud de Tilloy-lès-Mofflaines est modifié, plus ou moins en fonction des choix de construction.	Le paysage au sud de Tilloy-lès-Mofflaines est modifié, plus ou moins en fonction des choix de construction.
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	Les activités économiques régionale et locale sont perturbées par les difficultés de circulation en augmentation.	La meilleure fluidité du trafic contribue au développement économique régional.	Le développement économique local est favorisé par la création d'une desserte supplémentaire de la zone Boréal. La meilleure fluidité du trafic contribue au développement économique régional.	La meilleure fluidité du trafic contribue au développement économique régional.

Figure 28 : Tableau de comparaison et d'analyse des enjeux des différentes variantes étudiées

(Source : Département du Pas-de-Calais, dossier de concertation 2020)

2.1.4 Conclusion

Quatre variantes ont ainsi été présentées en concertation publique du 5 octobre au 4 décembre 2020.

A l'issue de cette concertation, le comité de pilotage du Pas-de-Calais s'est réuni le 15 avril 2021 et a décidé de retenir la variante plébiscitée par le public (variante 1B), c'est-à-dire la variante 1B qui est considérée comme la plus pertinente en réponse aux principaux enjeux.

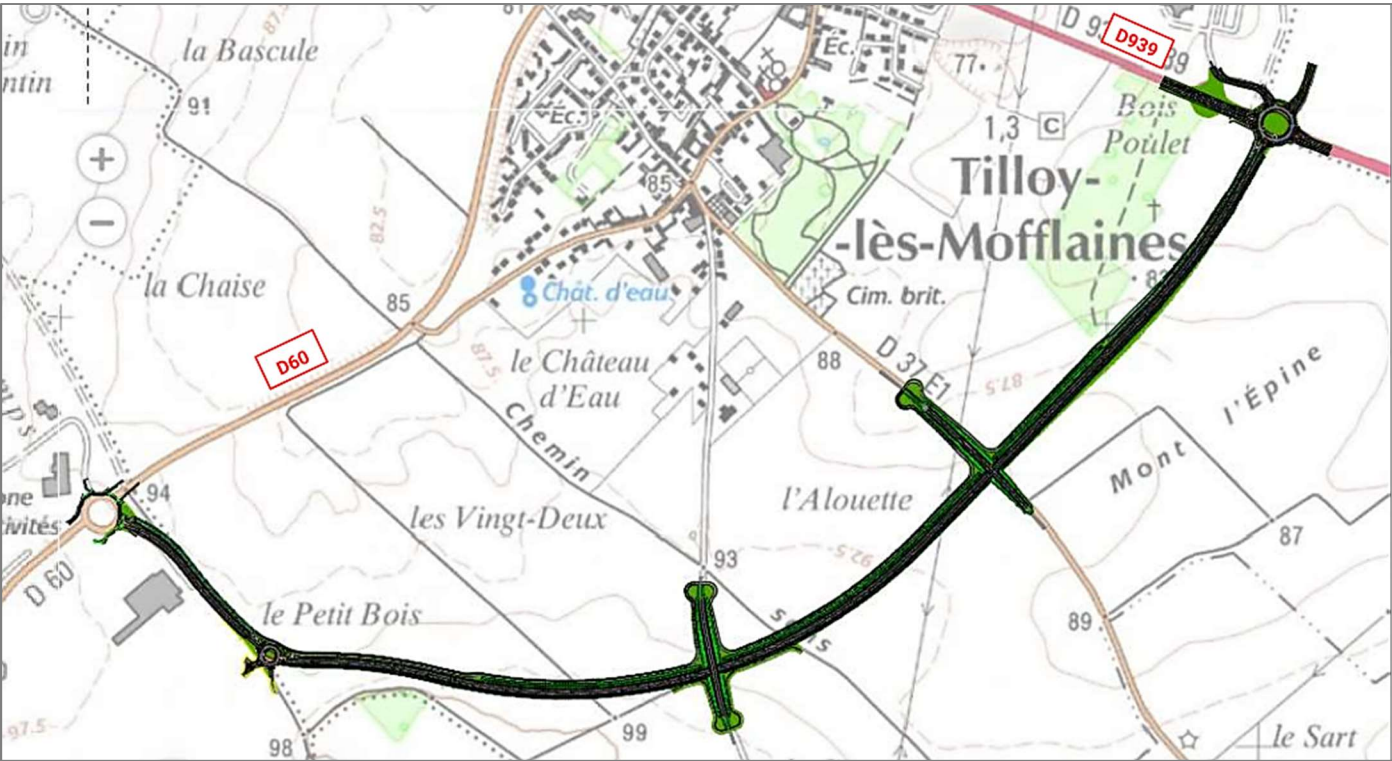


Figure 29 : Variante pressentie choisie (variante 1b)

(Source : Dossier d'autorisation Loi sur l'Eau – Verdi – 04/2022)

En effet, elle permet :

- De diminuer le trafic en proximité immédiate de Tilloy-lès-Mofflaines, ce qui est favorable à la sécurisation ;
- De renforcer les voies douces sur la RD60 ;
- D'améliorer les conditions de vie dans la commune ;
- De traverser des zones naturelles avec peu d'enjeux ;
- De développer l'économie locale par la création d'une desserte supplémentaire de la zone Boréal ;
- D'apporter une meilleure fluidité du trafic qui contribue au développement économique régional.

Cette variante a fait par la suite l'objet d'études plus fines pour adapter son tracé en projet définitif. Ses caractéristiques sont présentées dans le chapitre ci-après.

À l'issue des échanges avec le public, il apparaît que le principe du contournement, ainsi que les différentes solutions proposées, est jugé opportun. La variante 1B recueille le maximum d'avis positifs. L'étude et le choix de la variante est abordée au chapitre 2 du présent document.

Ainsi, le bilan de la concertation indique que l'intérêt général du projet de contournement est reconnu. La solution retenue passant par le sud-est devra contourner largement Tilloy-lès-Mofflaines pour en éloigner les nuisances. Le tracé proposé est issu d'une démarche répétée d'évitement et

de réduction des effets du projet sur l'environnement. Les principales remarques ont porté sur les déplacements et le cadre de vie (modes de déplacement, intégration des ouvrages, bruit), sur le foncier (coupures et désenclavement des parcelles, déplacement vers le centre du village) et sur les activités économiques (entreprises agricoles, centre équestre).

Cette variante sélectionnée et retenue à l'unanimité lors du COPIL du 15 avril 2021 a ensuite fait l'objet d'un examen au cas par cas réalisé en juin 2021.

Le choix du tracé a été validé le 7 juin 2021 lors de la délibération de la Commission Permanente qui a également approuvé le bilan de la concertation.

Le préfet des Hauts-de-France a alors décidé, en date du 12 juillet 2021 de soumettre le projet à la réalisation d'une étude d'impact.

Nota : lors de la concertation l'impact sur le foncier agricole était estimé à environ 12 Ha, il est aujourd'hui, à un stade plus avancé des études estimé à 14,6 ha. Cette différence résulte des besoins fonciers pour le traitement des eaux de voirie, des emprises des aménagements des abords de la voie routière (merlon, talus en déblais ou remblais).

2.1 Position des collectivités locales

2.1.1 Communauté urbaine d'ARRAS

Dans un courrier en date du 13 novembre 2020, la Communauté Urbaine d'Arras tient à apporter son soutien à la « recherche d'alternative au fonctionnement actuel de la traversée de Tilloy-lès-Mofflaines, visant à fluidifier la circulation routière, à améliorer la sécurité routière et à améliorer la qualité de vie des habitants, notamment du point de vue du bruit.... La variante 1B proposée à la concertation publique semble répondre à un maximum d'enjeux, tout en créant une nouvelle desserte de la zone commerciale Boréal et de son extension. Malgré la consommation de plusieurs ha de terres agricoles, le mitage des parcelles est évité. De plus avec ce tracé, le début du contournement au départ de Beaurains se situe au plus loin des habitations limitant ainsi le risque de nuisances pour les habitants. C'est pourquoi, l'ensemble des membres du Bureau communautaire réunis en séance du 5 novembre 2020 a décidé de valider à l'unanimité cette proposition de tracé ».

Le soutien de la Communauté Urbaine d'Arras (CUA) se formalise également pour l'aide apportée concernant la maîtrise foncière nécessaire au futur giratoire sur la RD 939. En effet, la CUA s'est engagée à négocier à l'amiable les terrains nécessaires à la réalisation du giratoire. Au nord de la RD 939 le CUA a acquis l'emprise nécessaire à l'amiable et s'est engagée à ce que ces terrains intègrent le domaine public départemental dans le cadre d'une transaction dont les contours seront discutés prochainement.

2.1.2 Commune de Tilloy-lès-Mofflaines

Dans un courrier en date du 1er décembre 2020, le maire de Tilloy-lès-Mofflaines, avec l'ensemble de ses conseillers, s'est positionné en faveur de la variante 1B, « solution la moins coûteuse en termes de terres agricoles et étant la plus satisfaisante pour la vie des citoyens de notre commune ».

Le maire de Tilloy-lès-Mofflaines attire également l'attention du Département sur le projet d'extension de la Zone Industrielle Est, souhaitant qu'il y ait « une coordination entre les deux projets aux enjeux communs ».

2.2 Description des caractéristiques de la phase opérationnelle du projet

En phase exploitation les besoins du projet sont liés à l'entretien de la route :

- L'entretien de la couche de roulement devra être suivi de tel façon que la circulation normale des usagers y soit assurée de de bonnes condition de sécurité ;
- L'entretien de la signalisation verticale ;
- Le renouvellement de la signalisation horizontale à l'axe et en rive ;
- Le fauchage des accotements enherbés ;
- Le fauchage des fossés ;
- L'entretien des clôtures.

En dehors de ces aspects le projet n'est pas de nature à générer de déchets et n'a pas de besoins en énergie.