

DIRECTION DE LA MOBILITE ET DU RESEAU ROUTIER

SERVICE MOBILITE ET MAITRISE D'OUVRAGE

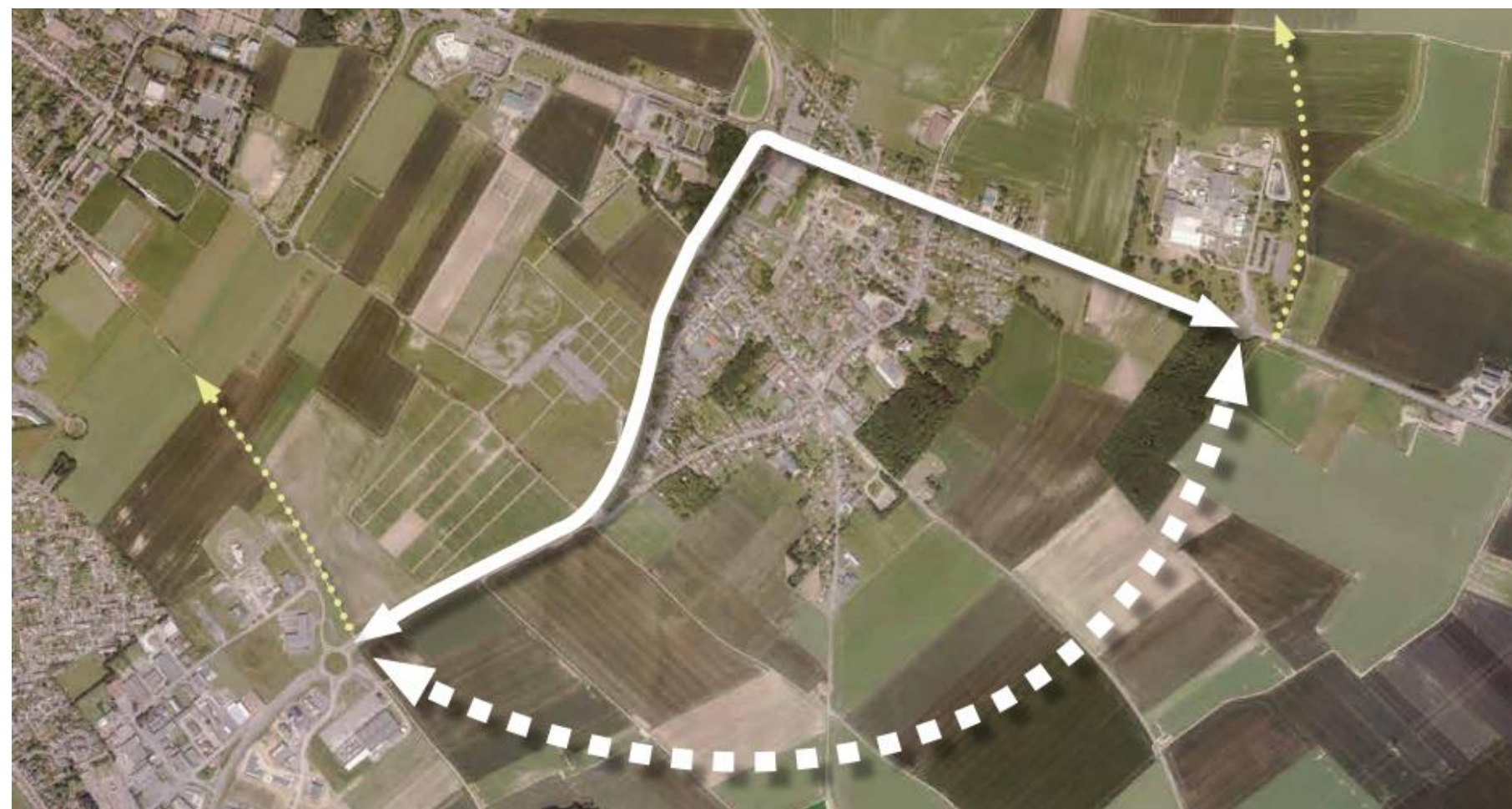
Volume 5

-
**MISE EN
COMPATIBILITE DES
DOCUMENTS
D'URBANISME**

-
**PLUI 39 communes de la
Communauté Urbaine
d'Arras**

-
**Commune de Tilloy-lès-
Mofflaines et Feuchy**

Décembre 2023



REVISION DU DOCUMENT

INDICE	DATE	PARTIE	MODIFICATIONS	ETABLI PAR	VERIFIE PAR	APPROBATION
A	Juin 2022	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme – PLUI de la Communauté Urbaine d'Arras	Création du document	Axelle OTNU	Aurélié PINTE	Florence BORDAS
B	Juillet 2022	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme – PLUI de la Communauté Urbaine d'Arras	Intégration des remarques du MOA	Axelle OTNU	Aurélié PINTE	Florence BORDAS
C	Août 2022	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme – PLUI de la Communauté Urbaine d'Arras	Intégration des remarques de la CUA	Axelle OTNU	Aurélié PINTE	Florence BORDAS
D	Octobre 2022	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme – PLUI de la Communauté Urbaine d'Arras	Modification suite résultats nouvelle étude de trafic à intégrer	Axelle OTNU	Aurélié PINTE	Florence BORDAS
E	Octobre 2023	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme – PLUI de la Communauté Urbaine d'Arras	Modification suite nouvelle étude de trafic + intégration des remarques du MOA et des Services de l'Etat	Axelle OTNU	Aurélié PINTE	Florence BORDAS
F	Décembre 2023	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme – PLUI de la Communauté Urbaine d'Arras	Intégration des remarques du MOA	Axelle OTNU	Cathy NIVELLE-DUFOSSE	Florence BORDAS

SOMMAIRE

1	OBJET ET MODALITES DE LA PROCEDURE.....	7
1.1	Champs d'application.....	7
1.2	Objet de la mise en compatibilité.....	7
1.3	Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme	8
1.3.1	Avis de l'autorité environnementale	8
1.3.2	Examen conjoint des « personnes publiques associées » [PPA]	9
1.3.3	Rapport de la commission d'enquête (ou du commissaire enquêteur)	9
1.3.4	Avis de l'EPCI concernée	9
1.4	Rappel des textes réglementaires principaux	9
2	PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE ET DE SON INTERET GENERAL	11
2.1	Contexte	11
2.2	Intérêt général et objectifs du projet	11
2.2.1	Situation actuelle	11
2.2.2	Au plan local	14
2.2.3	Genèse du projet – schéma de mobilité de l'agglomération arrageoise.....	16
2.2.4	Effets bénéfiques attendus par le contournement de Tilloy-lès-Mofflaines	24
2.3	Caractéristiques du projet	26
2.4	Consistance du projet dans la commune de Tilloy-lès-Mofflaines	28
2.5	Calendrier prévisionnel	28
2.6	Incidences du projet sur l'environnement	28
3	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS DE PROGRAMMES SUPRA-COMMUNAUX EN VIGEUR	28
3.1	SCoT de l'Arrageois	28
3.1.1	Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT.....	29
3.1.2	Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT	31
3.2	Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) des Hauts-de-France.....	32
3.3	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Artois Picardie ...	34
3.4	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE).....	36
3.4.1	SAGE Scarpe Amont	37
3.4.2	SAGE de la Sensée	40
3.5	Plan de Déplacement Urbain Intercommunal (PDUI) de la Communauté Urbaine d'Arras	42
4	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PLUI) 39 COMMUNES DE LA COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS.....	45
4.1	Présentation du PLUI et de ses pièces	45
4.2	Règlement écrit et graphique du PLUI	45
4.3	Documents ne nécessitant pas d'ajustement	45
4.3.1	Rapport de présentation	45
4.3.2	Projet d'Aménagement et de Développement Durable [PADD], du PLUI 39 communes 47	47
4.3.3	Documents graphiques du règlement	51
4.3.4	Orientations d'Aménagement et de Programmation [OAP] du PLUI 39 communes.	52
4.3.5	OAP sectorielles.....	52
4.3.6	OAP TVB sur la commune de Tilloy-lès-Mofflaines	54
4.3.1	Règlement écrit du PLUI 39 communes en zone naturelle (zones N).....	56
4.3.2	Emplacements réservés [ER].....	58
4.3.3	Servitudes d'Utilité Publique [SUP].....	58
4.3.4	Les éléments du patrimoine remarquable protégés au titre de l'article L.113-1 à L.113-7 du code de l'urbanisme (boisement à protéger)	58
4.3.5	Les règlements de lotissement (article L. 442-13 du code de l'urbanisme)	58
4.3.6	Les plans d'aménagement de ZAC (article L. 311-7 du code de l'urbanisme)	58
4.4	Documents qui nécessitent une mise en compatibilité	59
4.4.1	Règlement écrit du PLUI en zone agricole (zones A).....	59
4.4.2	Mise en compatibilité de l'OAP communale de Tilloy-lès-Mofflaines	60
4.5	Evaluation environnementale de la mise en compatibilité	61
5	AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES [PPA].....	62

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Localisation du projet.....	7
Figure 2 : Schéma synoptique de la procédure de DUP	8
Figure 2 : Le réseau ferroviaire de l'agglomération arrageoise	11
Figure 4 : Schéma Directeur d'Aménagement Cyclable (SDAC) de la CUA,.....	12
Figure 4 : Agglomération arrageoise : les principaux trafics,	12
Figure 5 : Localisation du lieu de l'accident grave au niveau du PN83	13
Figure 6 : Photos du PN83 avant et après l'accident	13
Figure 10 : Projet d'extension de la Z.I Est	14
Figure 11 : Projets d'extension de la zone Boréal Parc et Artoipole	14
Figure 12 : 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)	15
Figure 13 : Niveau de trafic supporté au droit de la RD939 et de la RD60.....	15
Figure 14 : Accidentologie au niveau de la zone d'étude du projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines.....	15
Figure 15 : Complément accidentologie à proximité de la zone d'étude du projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines.....	16
Figure 15 : Etude de trafic Dpt-CUA 2011 :Charge du réseau de trafic routier au niveau de l'agglomération arrageoise - Tous Véhicules.....	16
Figure 16 : Etude de trafic Dpt-CUA 2011 : Charge du réseau de trafic routier au niveau de l'agglomération arrageoise - Poids-Lourds	17
Figure 17 : Projets de réseaux routiers structurants modélisés au droit de l'agglomération arrageoise	17
Figure 16 : Ancien schéma de mobilité de l'agglomération arrageoise	18
Figure 17 : Transit PL	18
Figure 19 : Schéma de Mobilité de l'Arrageois.....	19
Figure 8 : Projet de sécurisation du PN83	19
Figure 20 : L'armature des mobilités au sein de l'agglomération arrageoise	20
Figure 21 : Schéma de principe des mobilités du pôle majeur d'Arras et les objectifs qui lui sont associés.....	22
Figure 22 : Hiérarchisation des voiries à long terme.....	23
Figure 26 : Variation du trafic suite à la mise en service du contournement de Tilloy-lès-Mofflaines	24
Figure 27 : 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.....	24
Figure 25 : Déclassement et interdiction de trafic PL	25
Figure 29 : Tracé en plan du projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines	27
Figure 30 : Le territoire du SCoT de l'Arrageois.....	28
Figure 31 : Trame verte et bleue du SCoT	29
Figure 32 : Trame culturelle et touristique du SCoT	29
Figure 33 : Armature urbaine multipolaire du SCoT	30
Figure 34 : Armature économique du SCoT 1/2.....	30
Figure 35 : Armature économique du SCoT 2/2.....	30
Figure 36 : Armature des mobilités – contournement de Tilloy-lès-Mofflaines clairement identifié	30
Figure 37 : Projet de finalisation du contournement d'Arras	46

Figure 38 : Carte de synthèse des orientations d'aménagement spatial du PADD du PLUI 39 communes de la Communauté Urbaine d'Arras	49
Figure 39 : Axes de développement stratégique du PADD du PLUI 39 communes de la Communauté Urbaine d'Arras.....	50
Figure 40 : Plan de zonage réglementaire au niveau du projet	51
Figure 41 : OAP sectorielle n°1 "Château d'Eau » - commune de Tilloy-lès-Mofflaines.....	52
Figure 42 : OAP sectorielle n°2 Extension du site Häagen Dazs - commune de Tilloy-lès-Mofflaines.....	53
Figure 43 : OAP sectorielle n°3 : Extension de la ZI Est - commune de Tilloy-lès-Mofflaines.....	53
Figure 44 : OAP TVB du PLUI 39 communes - corridor et pénétrante agricole au droit du projet....	54
Figure 16 : Localisation des passages à faune sur le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines	55
Figure 17 : Vue avant d'un conduit adapté aux mammifères (Source : CMNF)	55
Figure 18 : Aménagement paysagers et écologiques de l'accotement de la chaussée (Source : Verdi, 2022)	56
Figure 47 : Zone naturelle au droit du tracé du projet.....	57
Figure 49 : Tracé du projet situé à proximité de la zone N et de sa zone tampon de 30 m (Source : Ingerop, septembre 2023)	57
Figure 50 : Carte de l'OAP communal de Tilloy-lès-Mofflaines en vigueur	60
Figure 51 : Carte de l'OAP communal de Tilloy-lès-Mofflaines en vigueur	61
Figure 52 : Carte de l'OAP communal de Tilloy-lès-Mofflaines - modifié	61

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Analyse de la compatibilité du projet avec le SRADDET Hauts-de-France	33
Tableau 2 : Analyse de la compatibilité du projet avec le SDAGE Artois-Picardie.....	35
Tableau 3 : Analyse de la compatibilité du projet avec le SAGE Scarpe Amont	37
Tableau 4 : Analyse de la compatibilité du projet avec le SAGE de la Sensée	41
Tableau 5 : Analyse de la compatibilité du projet avec le PDU de la CUA.....	44

LISTE DES ACRONYMES

Ae : Autorité Environnementale

CCA : Communauté de Communes des Campagnes de l'Artois

CCSA : Communauté de Commune du Sud Artois

CDPENAF : Commission de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers

CGEDD : Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable

CUA : Communauté Urbaine d'Arras

CU : Code de l'Urbanisme

DOO : Document d'Orientation et d'Objectif

DUP : Déclaration Unique Projet

EPCI : Etablissements Publics de Coopération Intercommunale

Ha : Hectares

MECDU : Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme

MOA : Maitrise d'Ouvrage

OAP : Orientation d'Aménagement et Programmation

PADD : Plan d'Aménagement et de Développement Durable

PDU(I) : Plan de Déplacement Urbain (Intercommunal)

PLH : Plan Local de l'Habitat

PL : Poids Lourds

PLUI : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PPA : Personnes Publiques Associées

PRPGD : Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets

SAGE : Schéma d'Aménagement des Eaux

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement des Eaux

SRCAE : Schéma Régional Climat Air Energie

SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologique

SRI : Schéma Régional de l'Intermodalité

SRIT : Schéma Régional des Infrastructures et Transports

SUP : Servitude d'Utilité Publique

TVB : Trame Verte et Bleue

VL : Véhicule léger

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

ZI : Zone Industrielle

GLOSSAIRE

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.

Déclaration d'Utilité Publique : Une déclaration d'utilité publique, abrégée par le sigle DUP, est une procédure administrative en droit français qui permet de réaliser une opération d'aménagement, telle que la création d'une infrastructure de communication, d'une école ou d'un lotissement par exemple, sur des terrains privés en les expropriant, précisément pour cause d'utilité publique ; elle est obtenue à l'issue d'une enquête d'utilité publique.

Enquête publique : Une enquête publique est une procédure règlementée d'information et de consultation de citoyens, décidée par une autorité légitime, avec des champs d'applications et des moyens appropriés très variables selon chaque pays. Elle peut être mise en œuvre soit préalablement à certains projets ou décisions (exemples : en environnement, en urbanisme)

Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) : Ces documents traduisent les intentions communales pour les secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière. Elles définissent un parti d'aménagement et permettent de préciser les conditions d'aménagement, en complémentarité du règlement.

Ouvrage d'art : construction importante permettant de franchir un obstacle sur une voie de communication ou de protéger celle-ci, telle un pont, un tunnel, une digue.

Pénétrantes agricoles : Il s'agit d'espaces de transition naturels et agricoles autour du cœur d'agglomération, forment une interface entre les milieux rural et urbain. Ils permettent la pénétration de la nature jusqu'au cœur d'agglomération, et visent à raccrocher la ville centre et la population aux masses boisées.

Personnes publiques : (définies aux articles L. 132-7, L 142-8, L. 132-9, L132-10 et L. 132-11 du code de l'urbanisme) sont **associées (PPA)** à l'élaboration des documents d'urbanisme. Leur rôle est de s'assurer de la bonne prise en compte des lois, règlements et intérêts supra-communaux.

Plan de Déplacement Urbain Intercommunal (PDUI) : ce document organise les modes de déplacement à l'échelle d'un territoire en veillant à un développement équilibré et durable du

territoire (partage de la voirie, modes doux, etc.). Son périmètre correspond à celui d'une Autorité Organisatrice de Transport Urbain.

Plan Local d'Urbanisme (Intercommunal) : Un plan local d'urbanisme (PLU) est un document fixant les normes de planification de l'urbanisme pour une commune ou un groupement de communes (PLUI).

Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) : ce document expose les intentions d'aménagement intercommunaux sous la forme d'objectifs en prenant en compte l'ensemble des enjeux liés au territoire. Il s'agit d'une vision de l'avenir de l'intercommunalité sur un horizon à 10 ans (16 ans pour le PADD du PLUI de la CUA).

Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) : Il s'agit d'un document de planification élaboré de manière collective, et en cohérence avec le SDAGE dont il dépend, pour un périmètre hydrographique cohérent. Il fixe des objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur, de protection quantitative et qualitative de la ressource en eau, sur un territoire délimité. Il débouche entre autres sur une déclinaison en actions et obligations concrètes pour l'atteinte des objectifs (par exemple des zonages avec des arrêtés préfectoraux). Le SAGE est établi par une Commission Locale de l'Eau (CLE) représentant les divers acteurs du territoire, soumis à enquête publique et est approuvé par le préfet. Il est doté d'une portée juridique : le règlement et ses documents cartographiques sont opposables aux tiers et les décisions dans le domaine de l'eau doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan d'aménagement et de gestion durable de la ressource en eau. Les documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme et carte communale) doivent être compatibles avec les objectifs de protection définis par le SAGE.

Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) : Il s'agit d'un document d'urbanisme qui s'applique à l'échelle intercommunale. Il garantit la cohérence entre les politiques sectorielles (habitat, transports, développement économique, environnement...). Il est composé d'un diagnostic prospectif, d'un **Projet d'Aménagement et du Développement Durable (PADD)** et d'un **Document d'Orientations et d'objectifs (DOO)**. Il est opposable et assure la compatibilité avec les documents d'urbanisme communaux (Plan Local d'Urbanisme, carte communale), les documents sectoriels intercommunaux (Programme Local de l'Habitat/PLH, Plan Déplacement Urbain/PDU) et les opérations d'aménagement.

Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) : Il fixe pour chaque bassin hydrographique les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée des ressources en eau dans l'intérêt général et dans le respect des principes de la loi sur l'eau. Ce document d'orientation à portée juridique s'impose aux décisions de l'Etat en matière de police des eaux, notamment des déclarations d'autorisations administratives (rejets, urbanisme...) ; de même qu'il s'impose aux décisions des collectivités, établissements publics ou autres usagers en matière de programme pour l'eau.

Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) : Ce document fixe les objectifs de moyen et long terme en lien avec plusieurs thématiques : équilibre et égalité des territoires, implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, désenclavement des territoires ruraux, habitat, gestion économe de l'espace, intermodalité et développement des transports, maîtrise et valorisation de l'énergie, lutte contre le

changement climatique, pollution de l'air, protection et restauration de la biodiversité, prévention et gestion des déchets. Il se substitue aux schémas sectoriels idoines : SRCE, SRCAE, SRI, SRIT, PRPGD.

Trame Verte et Bleue (TVB) : Il s'agit d'une démarche qui vise à maintenir et à reconstituer un réseau d'échanges pour que les espèces animales et végétales puissent, comme l'homme, circuler, s'alimenter, se reproduire, se reposer... et assurer ainsi leur cycle de vie. La trame verte et bleue porte l'ambition d'inscrire la préservation de la biodiversité dans les décisions d'aménagement du territoire, contribuant à l'amélioration du cadre de vie et à l'attractivité résidentielle et touristique. Les corridors écologiques assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie.

1 OBJET ET MODALITES DE LA PROCEDURE

La Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) est une procédure régie par le code de l'urbanisme conformément aux articles L.153-49 à L.153-59 et R.153-13 à R.153-17.

Lorsqu'un projet d'aménagement nécessite une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), et que ce projet n'est pas compatible avec le document d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune, alors la DUP ne peut intervenir que si l'enquête a porté à la fois sur la DUP et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné.

La déclaration d'utilité publique porte sur le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines (Cf. Volume 2).

La procédure de mise en compatibilité a pour objectif de faire évoluer le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, afin de permettre le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines.

1.1 Champs d'application

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

- Un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ;
- Un Plan Local d'Urbanisme (PLU) communal ou inter-communal (PLUI) ;

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté Urbaine d'Arras sur le périmètre des 39 communes la composant avant la fusion au 1er janvier 2017 de 7 nouvelles communes a été approuvé le 19 décembre 2019 (PLUI à 39 communes). Il a fait l'objet d'une modification simplifiée le 17 décembre 2020. Aujourd'hui une première modification du PLUI a été approuvé par le conseil communautaire le 24 juin 2021.

1.2 Objet de la mise en compatibilité

Le projet se situe sur 3 communes du PLUI de la CUA : Tilloy-lès-Mofflaines, Beaurains et Feuchy.

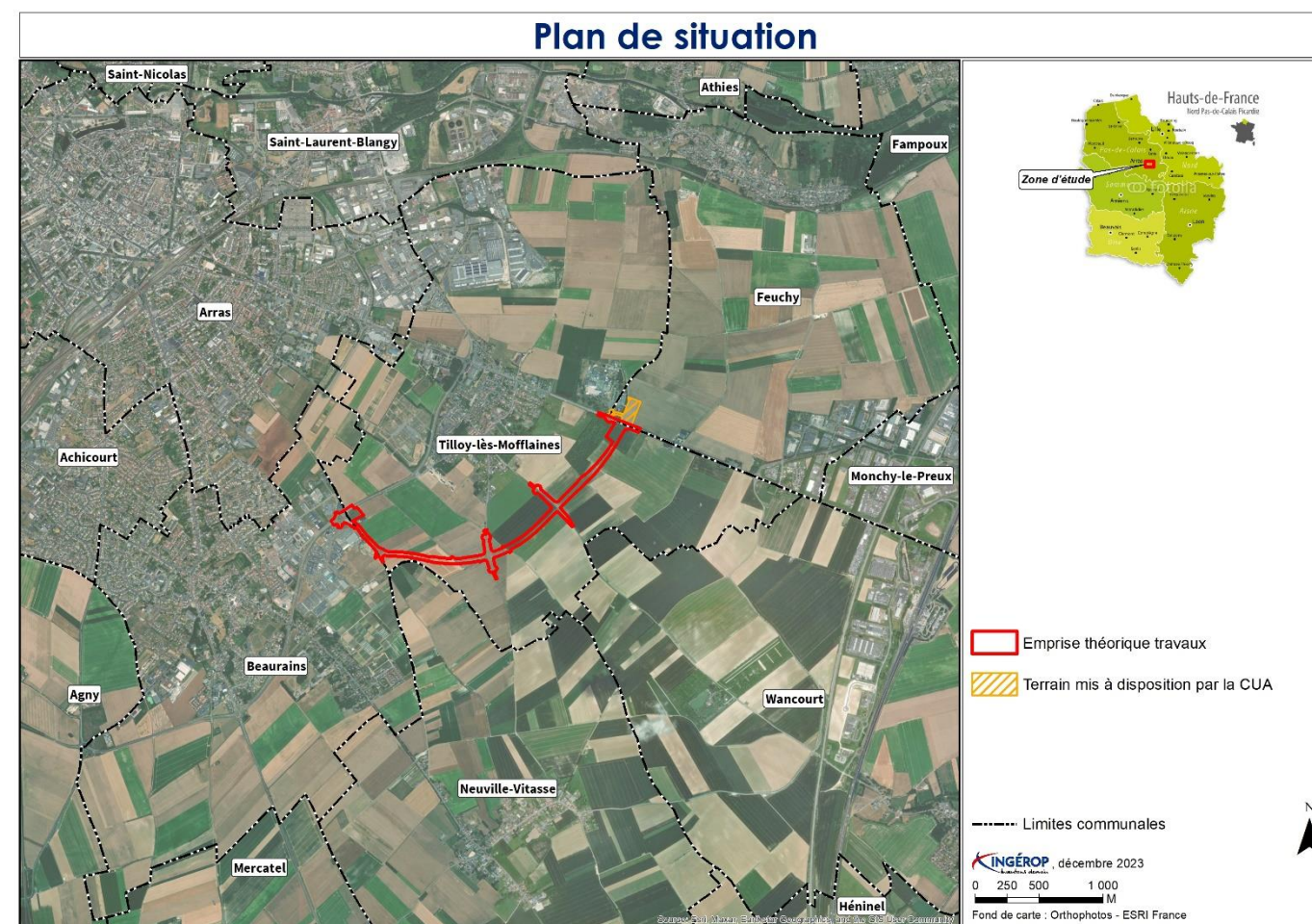


Figure 1 : Localisation du projet

(Source : INGEROP 12/2023)

Le présent dossier, traite ainsi de la mise en compatibilité du PLUI 39 communes de la Communauté Urbaine d'Arras.

Cette mise en compatibilité concerne uniquement les documents d'urbanisme au niveau de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines. Le projet se situant en limite communale de Beaurains et de Feuchy, la présente mise en compatibilité ne concerne pas ces communes. En effet, le projet vient s'insérer au niveau de zones existantes déjà identifiées dans le document d'urbanisme sur la commune de Beaurains ce qui ne nécessite pas de mise en compatibilité de celle-ci.

Cette mise en compatibilité des documents d'urbanismes est nécessaire dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de contournement.

La mise en compatibilité du PLUI doit permettre la réalisation de l'opération tant en phase définitive qu'en phase travaux :

- La création d'une déviation en 2x1 voie en contournement est côté sud-est de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines de 2,77 km ;
- La création de deux points d'échanges sous la forme de carrefours giratoires et un réaménagement de giratoire existant sur la commune de Beaurains ;

- La mise en place des équipements nécessaires à l'exploitation de la route (signalisation) et à son insertion environnementale (système d'assainissement, merlons acoustiques, aménagements paysagers, etc.) ;
- Le rétablissement des voies, accès, chemins et fossés interceptés.

D'un point de vue technique, le document d'urbanisme doit intégrer l'opération à venir afin de préserver l'espace nécessaire à son implantation face à d'autres projets d'aménagement. Ainsi, tout nouveau projet de développement communal ou d'aménagement d'infrastructure soumis au document d'urbanisme doit prendre en compte l'opération afin de ne pas compromettre sa réalisation.

1.3 Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

La procédure de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme s'organise en même temps que la procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, à laquelle elle est directement rattachée.

Le schéma ci-dessous synthétise les 4 étapes de la procédure de mise en compatibilité, et son articulation dans le temps avec la procédure d'enquête publique. Les 4 étapes sont également explicitées ci-après.

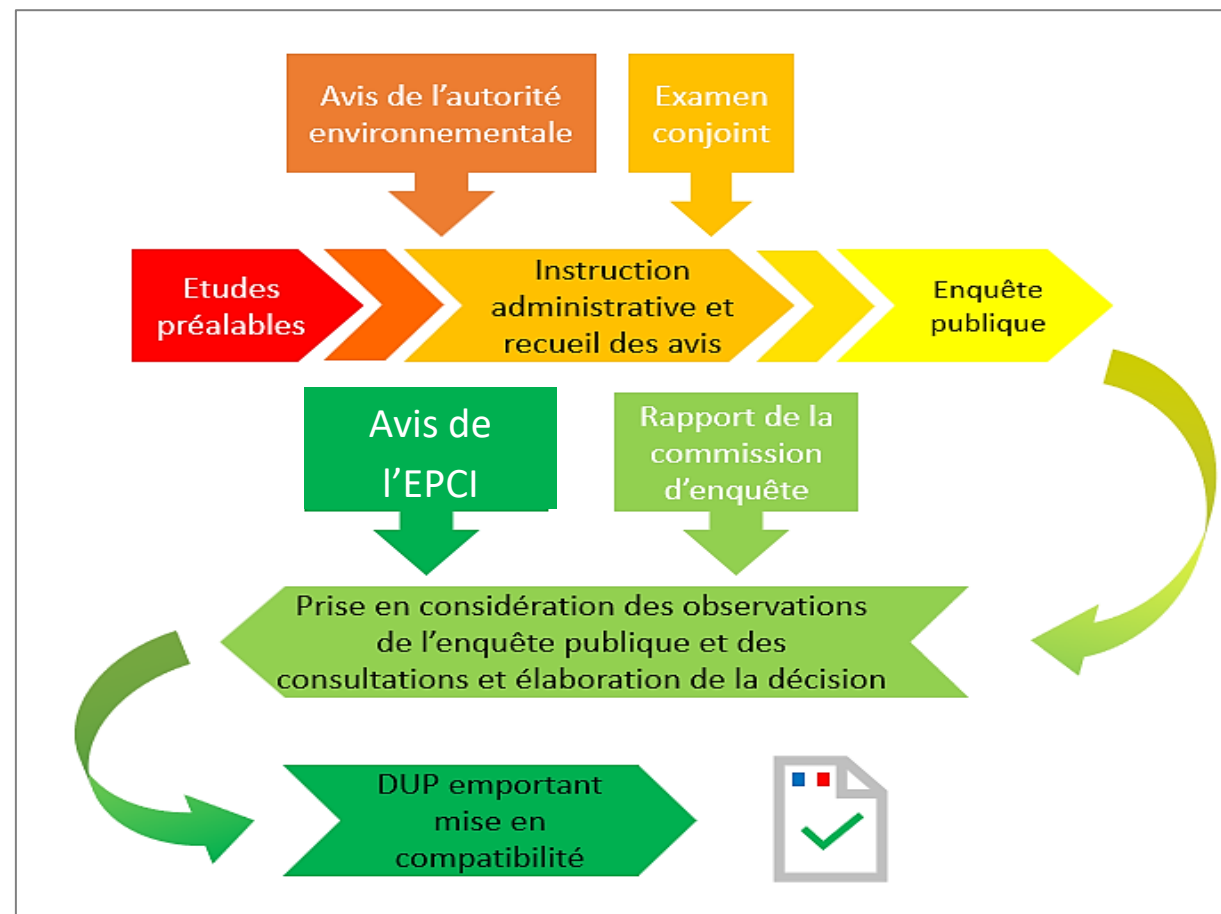


Figure 2 : Schéma synoptique de la procédure de DUP

(Source : Ingérop)

1.3.1 Avis de l'autorité environnementale

Dans le cadre de la procédure de MECDU, l'avis de l'autorité environnementale est sollicité en deux temps :

- Lors de la demande d'examen au cas par cas de la nécessité de réaliser une évaluation environnementale de la MECDU ;
- Lors de l'examen des évaluations environnementales systématiques ou rendues nécessaires suite à la demande d'examen

Dans le cadre du projet de contournement routier de Tilloy-lès-Mofflaines, le PLUI 39 communes de la CUA en ce qui concerne le territoire de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines nécessiteuse MECDU. Cette MECDU fait l'objet d'une évaluation environnementale conformément à l'article 6 du décret 2020-1345 du 13 octobre 2021 portant modification des dispositions relatives à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme et à l'article R104-13 du code de l'urbanisme modifié.

En effet, conformément à l'art. R.104-13 du Code de l'urbanisme,

« Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur mise en compatibilité [...] :

2° Lorsque celle-ci emporte les mêmes effets qu'une révision, au sens de l'article L. 153-31, et que cette révision concerne l'un des cas mentionnés au I de l'article R. 104-11 ; [...]. ».

La mise en compatibilité du PLUI de la CUA nécessite ainsi une évaluation environnementale puisqu'elle emporte les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L. 153-31 c'est-à-dire :

« Le plan local d'urbanisme est révisé lorsque l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune décide :

1° Soit de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;

2° Soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;

3° Soit de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance.

4° Soit d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser qui, dans les six ans suivant sa création, n'a pas été ouverte à l'urbanisation ou n'a pas fait l'objet d'acquisitions foncières significatives de la part de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, directement ou par l'intermédiaire d'un opérateur foncier.

[...] ».

En effet, le projet de contournement routier porté par le Département du Pas-de-Calais nécessite sur la commune de Divion la réduction des surfaces classées en zone agricole (zonage A).

Cette évaluation environnementale de la MECDU des documents d'urbanisme du PLUI 39 communes de la CUA est incluse au dossier d'étude d'impact routière (Cf. volume 3 -Chapitre 12).

Dans le cadre de la présente procédure de MECDU, les autorités sont les missions régionales de l'Ae-CGEDD en région Hauts-de-France.

1.3.2 Examen conjoint des « personnes publiques associées » [PPA]

Conformément à l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme, le pilotage de la procédure « d'examen conjoint » des personnes publiques associées est assuré par l'Etat. La réunion d'examen conjoint, pilotée par l'Etat, se déroule ainsi en présence notamment de l'établissement public de coopération intercommunale [EPCI] compétent et des personnes publiques associées prévues aux articles L. 132-7 et L. 132-9 du code de l'urbanisme, parmi lesquelles notamment :

- La région Hauts-de-France ;
- Le département du Pas-de-Calais ;
- Les chambres de commerce et d'industrie territoriales, les chambres de métiers, les chambres d'agriculture ;
- L'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes du territoire objet du document, lorsque que ce territoire n'est pas couvert par un SCoT.

A l'issue de la réunion d'examen conjoint, un procès-verbal est rédigé et joint au dossier de mise en compatibilité.

A compter de la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête, et jusqu'à la déclaration d'utilité publique, le plan local d'urbanisme Intercommunal ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositifs faisant l'objet de la mise en compatibilité.

La présente enquête publique porte donc à la fois sur la déclaration d'utilité publique du projet de Contournement de Tilloy-lès-Mofflaines et sur la mise en compatibilité du PLUI 39 communes de la CUA en ce qui concerne le territoire de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines.

1.3.3 Rapport de la commission d'enquête (ou du commissaire enquêteur)

Selon l'article R. 112-19 du code de l'expropriation, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête examine les observations recueillies et entend toute personne qui lui paraît utile de consulter ainsi que l'expropriant, s'il en fait la demande. Pour ces auditions, le président peut déléguer l'un des membres de la commission.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rédige un rapport énonçant ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération projetée.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet le dossier et les registres assortis du rapport énonçant ses conclusions au préfet désigné, chargé de centraliser les résultats de l'enquête.

1.3.4 Avis de l'EPCI concernée

Lorsqu'il reçoit les conclusions de la commission d'enquête, le préfet chargé de l'organisation de l'enquête publique transmet, pour avis, à l'EPCI compétent :

- Le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête ;
- Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint ;
- Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête.

L'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre cet avis. A défaut, ce dernier sera réputé favorable.

La mise en compatibilité du document d'urbanisme devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage de la déclaration d'utilité publique, conformément aux dispositions des articles R. A53-20 et R. 153-21 du code de l'urbanisme.

1.4 Rappel des textes réglementaires principaux

Article L.153-54 du Code de l'urbanisme

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, [...], et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

Article L.153-55 du Code de l'urbanisme

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :

- a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;
- b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
- c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes. »

Article L.153-56 du Code de l'urbanisme

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité. »

Article L.153-57 du Code de l'urbanisme

« A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas. »

Article L.153-58 du Code de l'urbanisme

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ; 4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral. »

Article L.153-59 du Code de l'urbanisme

L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma.

Article R.153-13 du Code de l'urbanisme

« Lorsqu'il y a lieu de procéder à l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L. 153-49 et L. 153-54, cet examen conjoint a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure.

Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique. »

Article R.153-14 du Code de l'urbanisme

« Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable. »

2 PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE ET DE SON INTERET GENERAL

2.1 Contexte

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)

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.

2.2 Intérêt général et objectifs du projet

2.2.1 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 3 : 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.

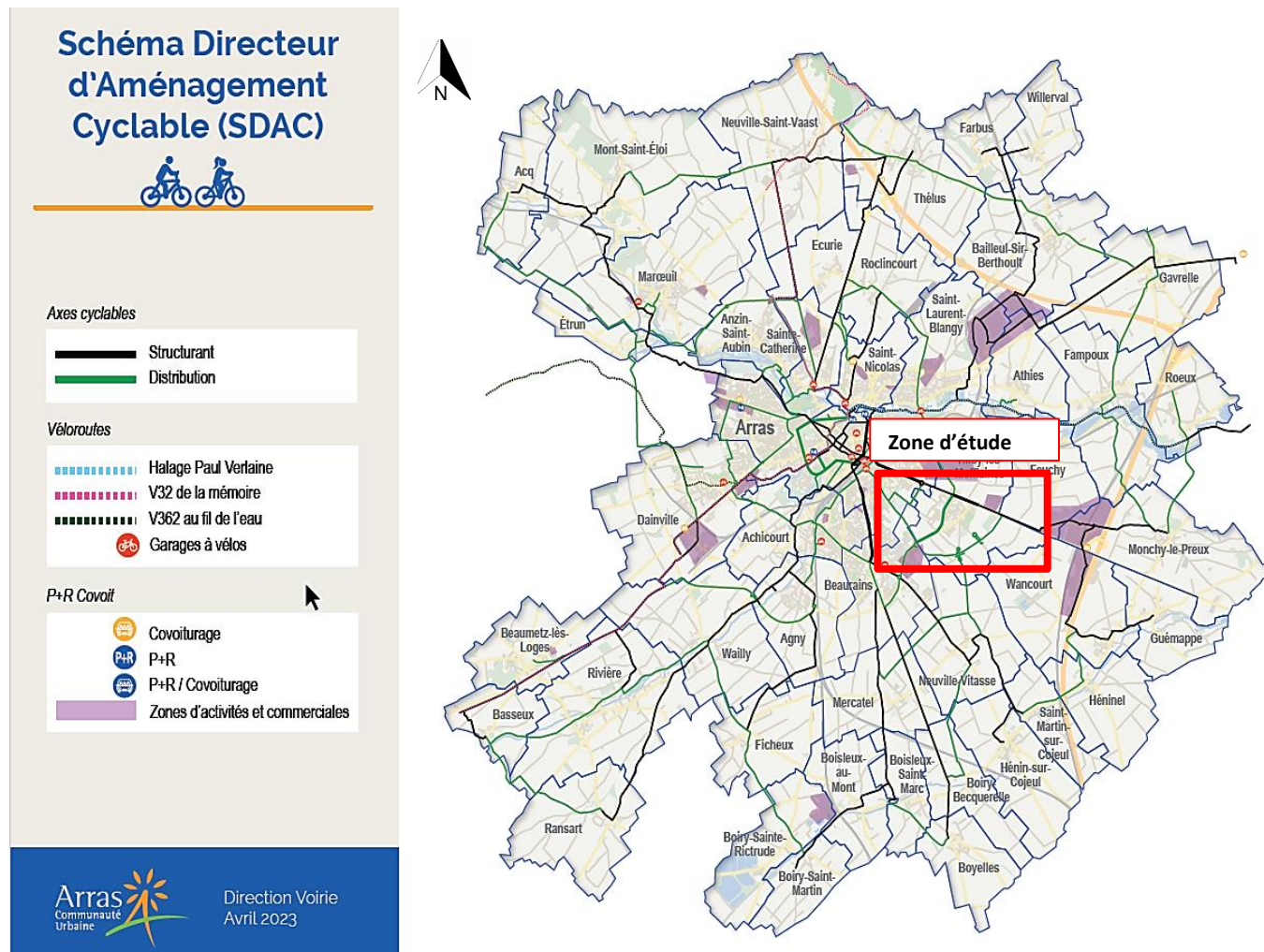


Figure 4 : Schéma Directeur d'Aménagement Cyclable (SDAC) de la CUA, (Source : CUA ,11/09/2023)

Le réseau routier de l'agglomération fonctionne en étoiles, avec des pénétrantes est et ouest (RD939), Nord (RD917 – RD950-RD937) et Sud (RN25, RD 917, RD950). Elle dispose d'un réseau de Rodes nord et ouest (RN25), Sud (RD60). Le réseau de Rode est incomplet sur la partie Est, c'est la RD260 (et la RD60 dans une moindre mesure) qui joue le rôle de rade 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 rades 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.

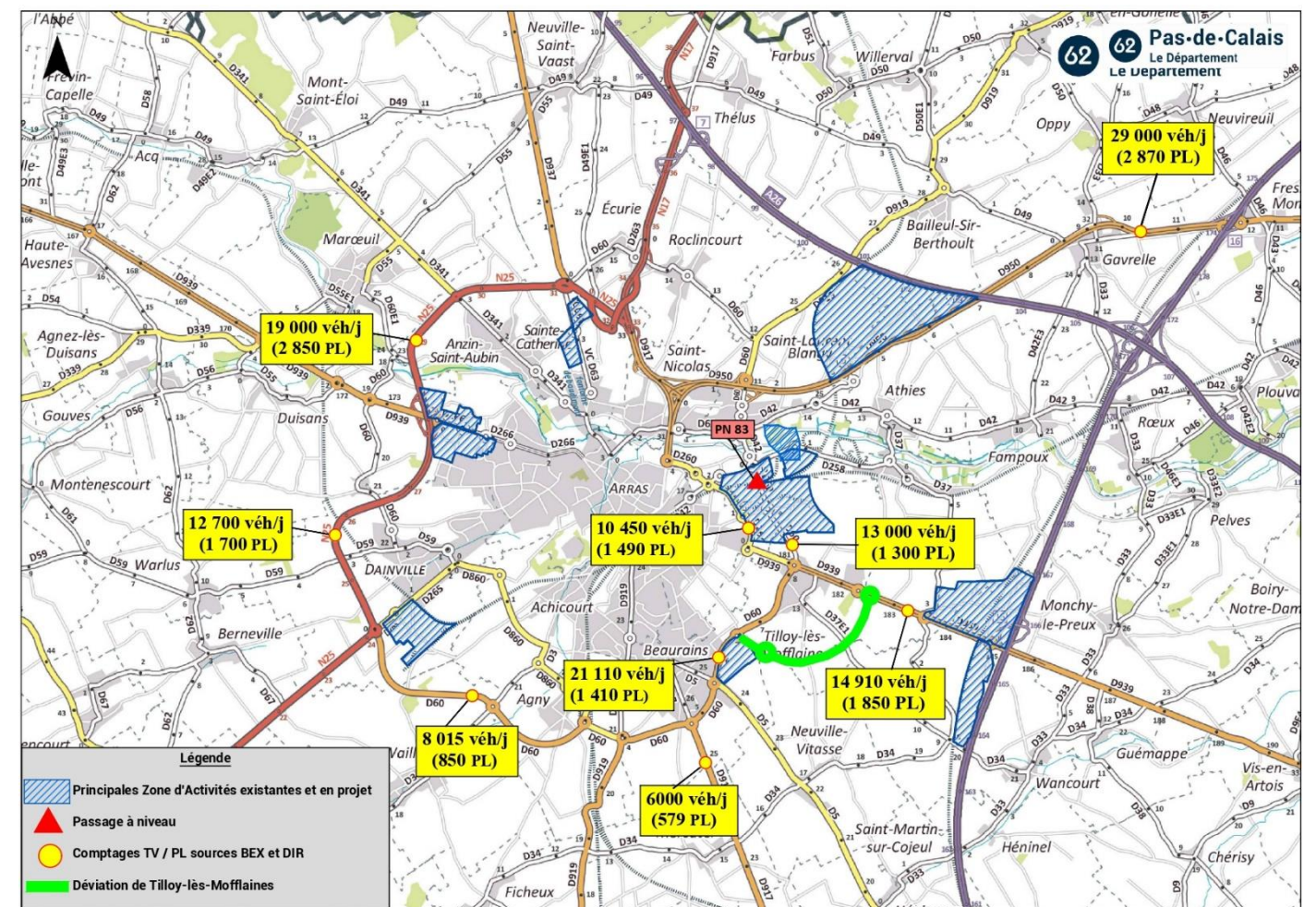


Figure 5 : Agglomération arrageoise : les principaux trafics, (Source : CD62, 06/12/2023)

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.

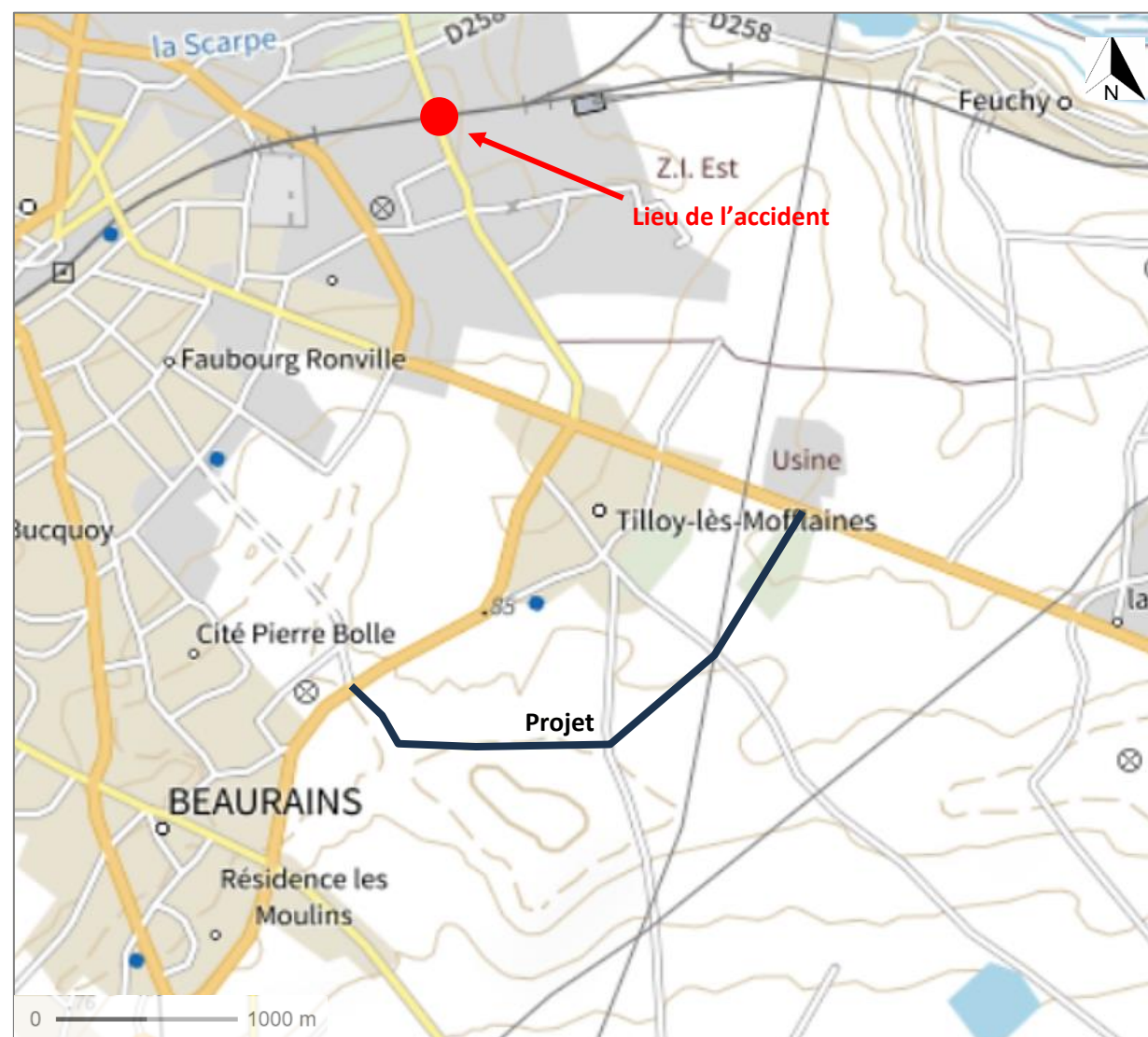


Figure 6 : Localisation du lieu de l'accident grave au niveau du PN83
(Source : Géoportail, www.geoportail.gouv.fr, consulté le 06/12/2023)



Le PN83



Le PN83 le jour de l'accident

Figure 7 : 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.

Les projets de gratuité de la section autoroutière entre Wancourt et Fresnes les Montauban, le doublement de la RN 25 et la dénivellation des carrefours plans constitue des aménagements complémentaires au projet de déviation de Tilloy-lès-Mofflaines.

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.

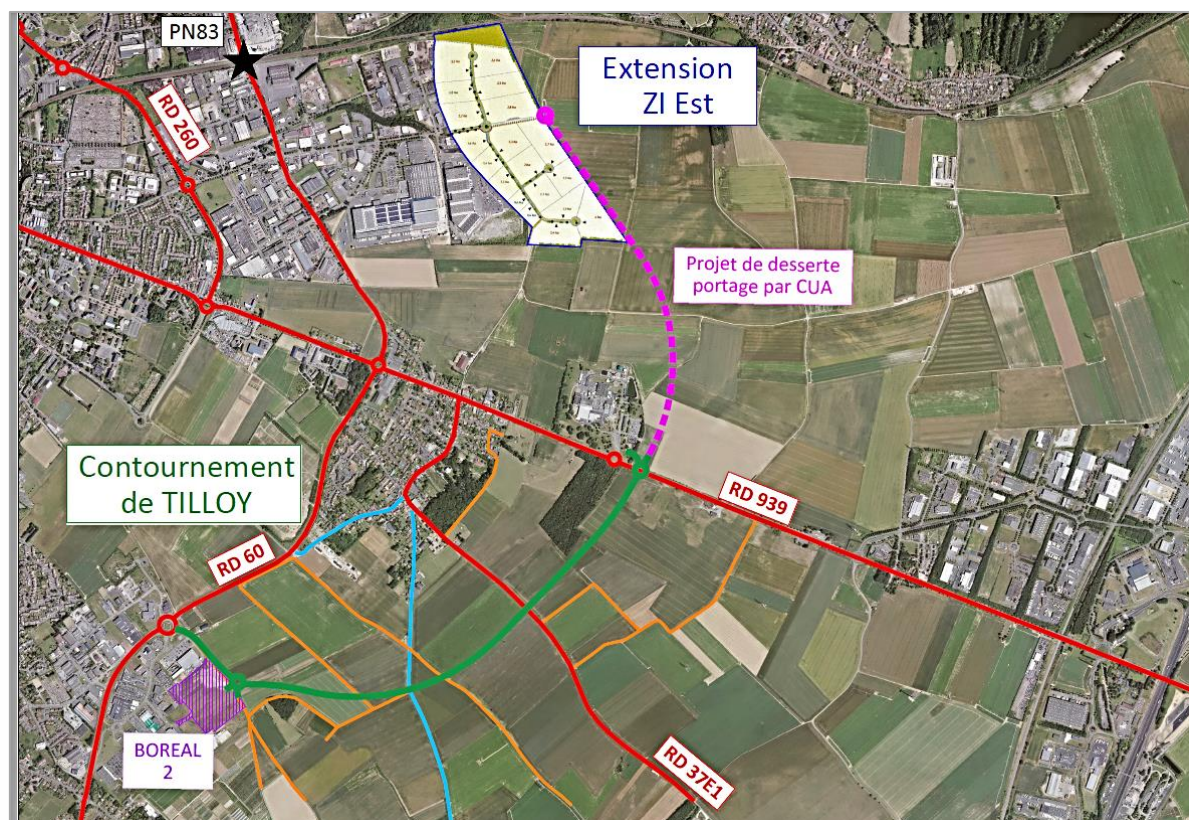


Figure 8 : Projet d'extension de la Z.I Est

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

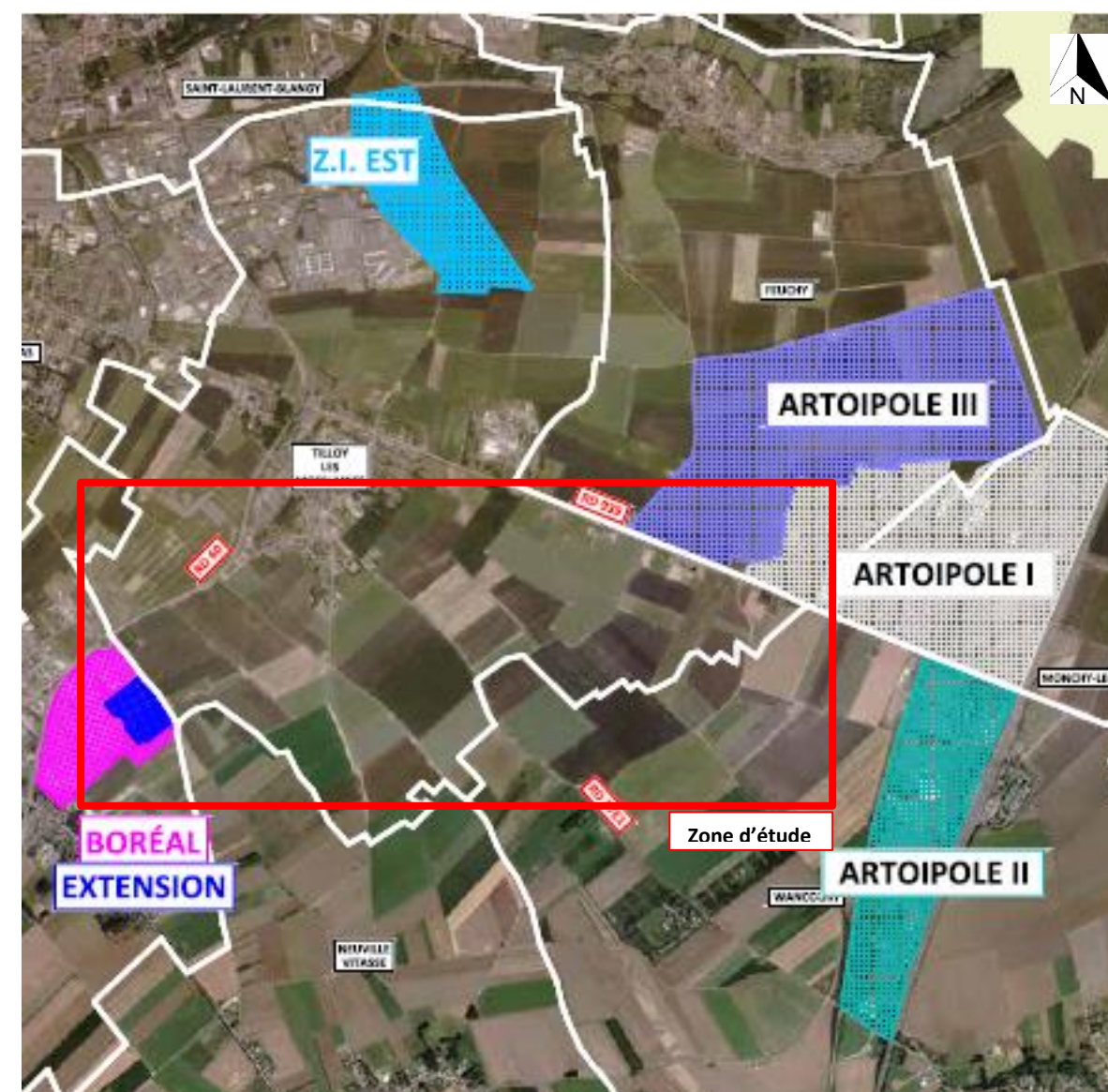


Figure 9 : Projets d'extension de la zone Boréal Parc et Artoipole

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

2.2.2 Au plan local

La commune de Tilloy-lès-Mofflaines est 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 1 900. 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 subit 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 de 55 dB allant jusqu'à 61 dB sept habitations sont ainsi exposées à un niveau de bruit dépassant le seuil réglementaire de 60dB(A).

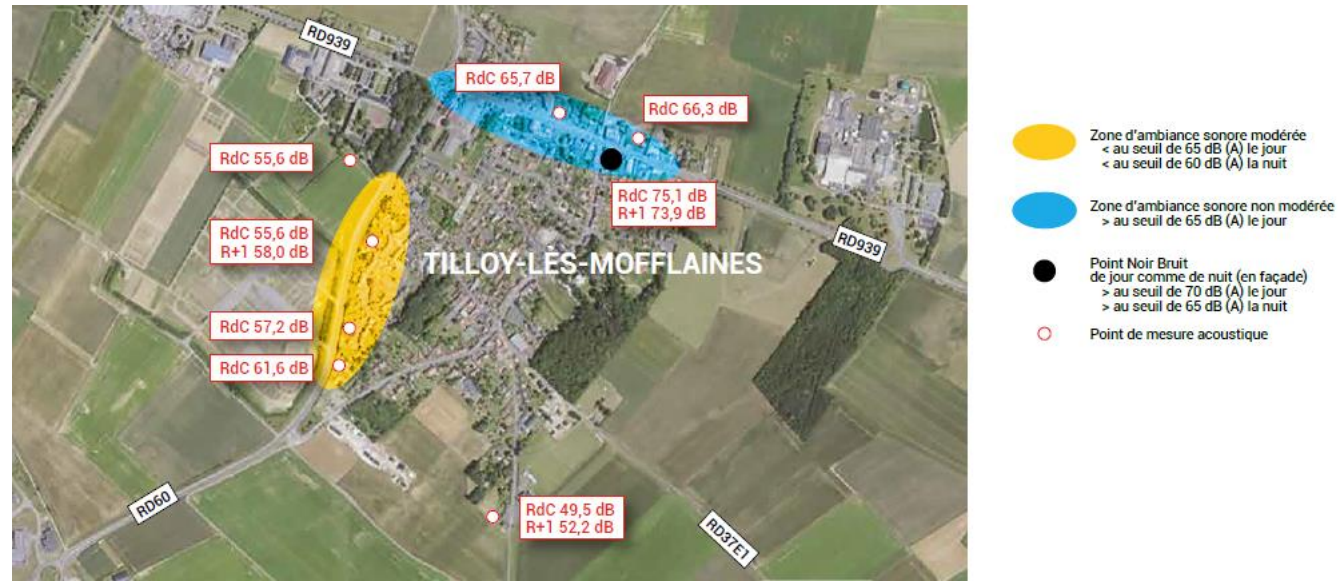


Figure 10 : Niveaux de bruit mesurés au droit des habitations situées à proximité immédiate de la RD939 et de la RD60 (Source : Département du Pas-de-Calais, dossier de concertation 2020)

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.

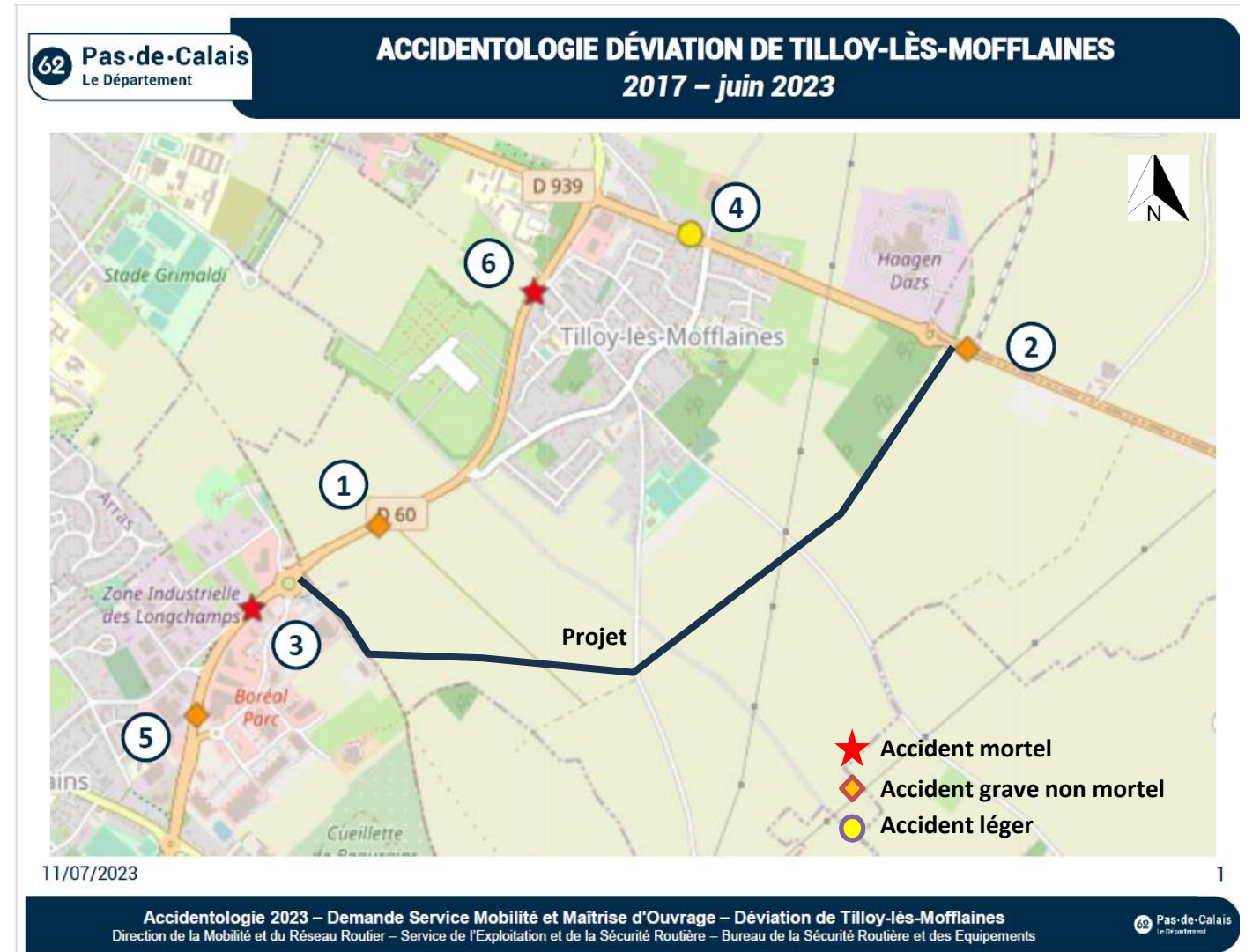


Figure 12 : Accidentologie au niveau de la zone d'étude du projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines

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

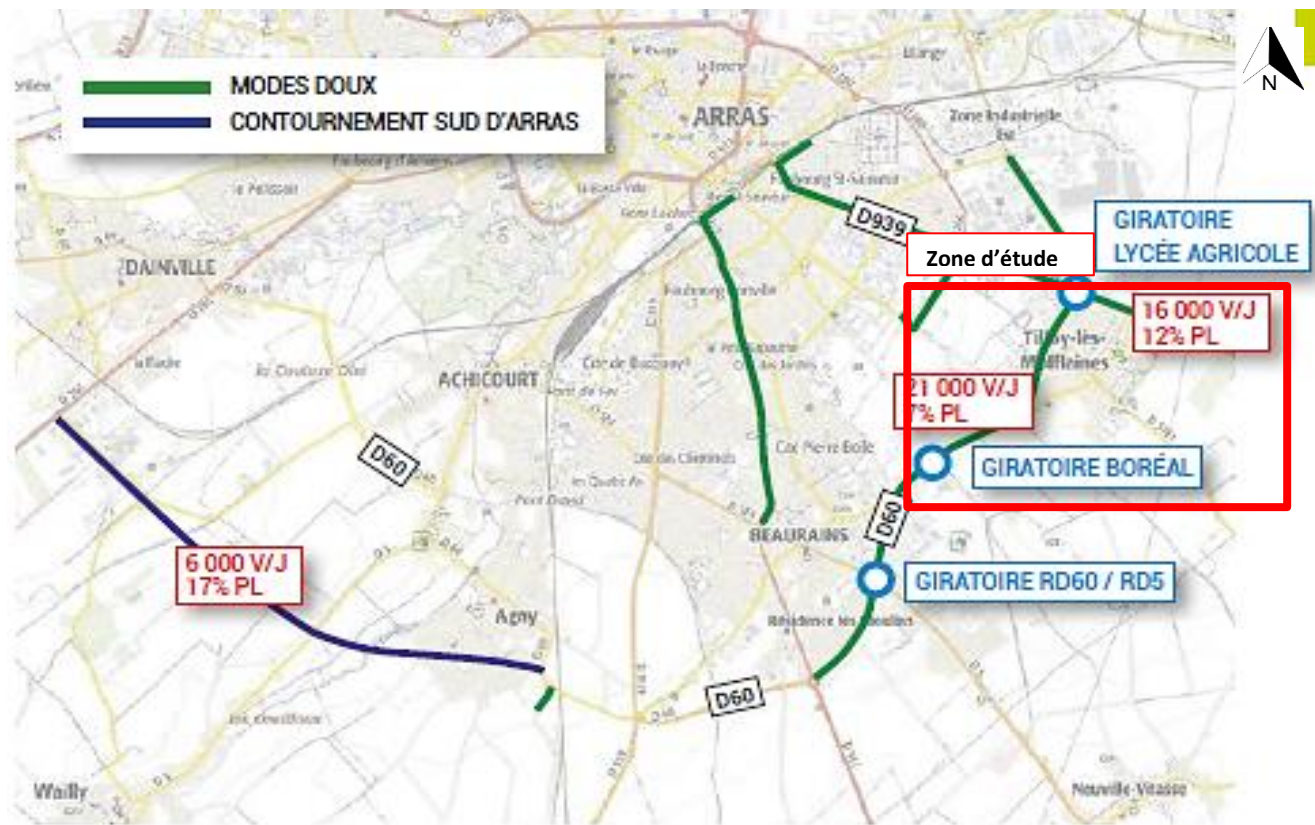


Figure 11 : Niveau de trafic supporté au droit de la RD939 et de la RD60

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

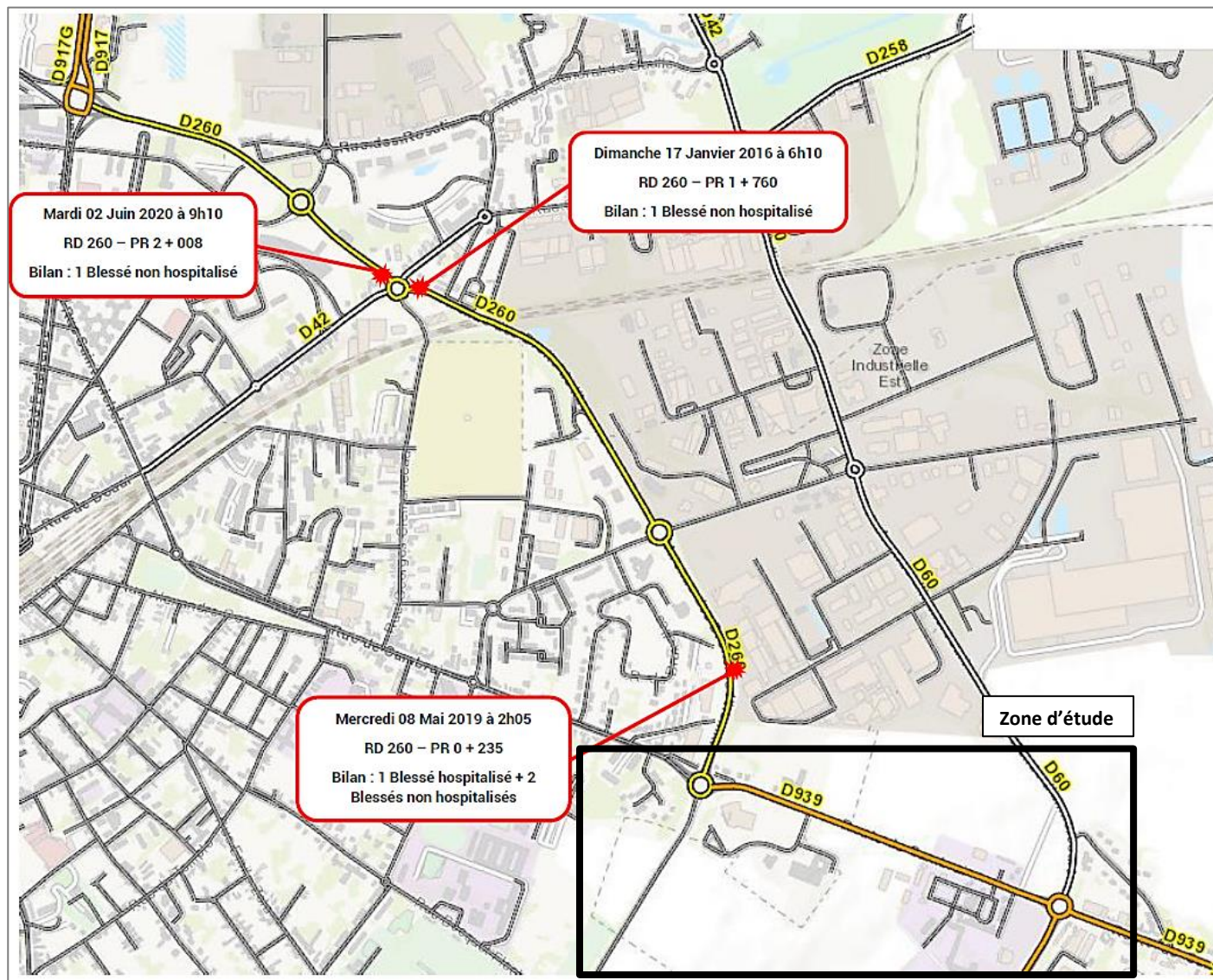


Figure 13 : Complément accidentologie à proximité de la zone d'étude du projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines

(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.

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

2.2.3.1 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

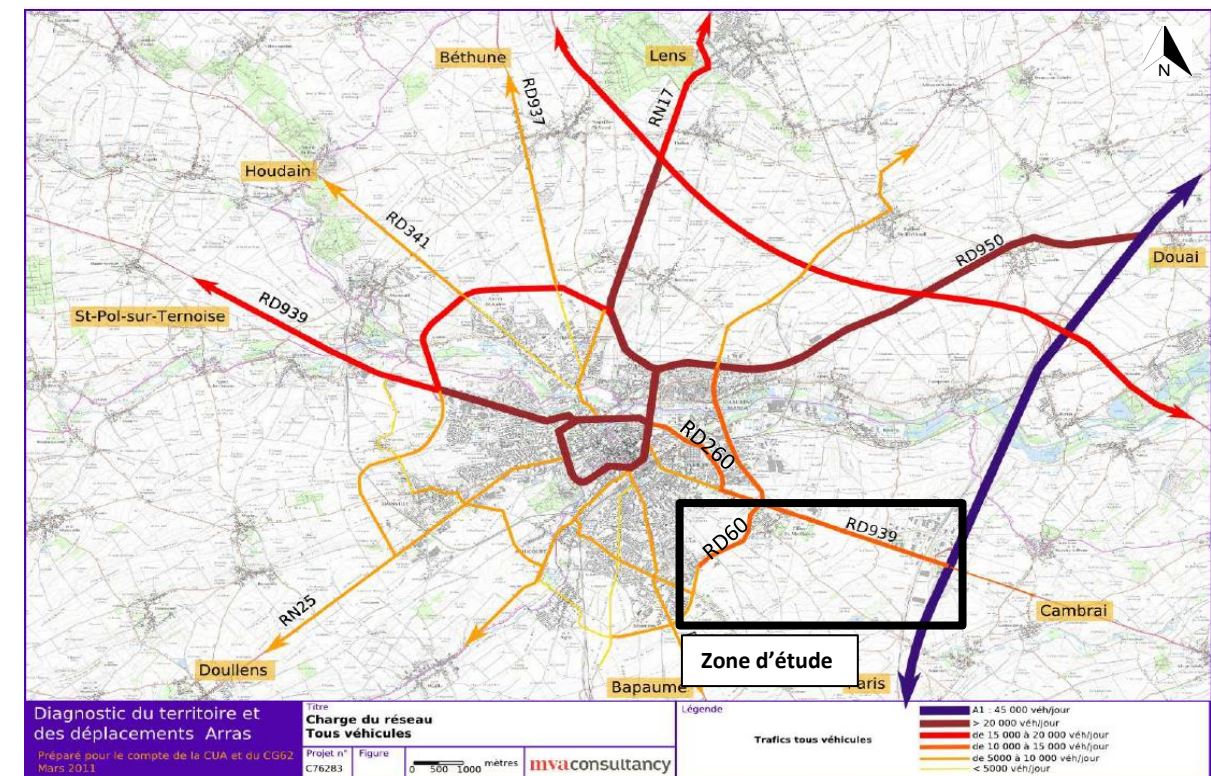


Figure 14 : Etude de trafic Dpt-CUA 2011 : Charge du réseau de trafic routier au niveau de l'agglomération arrageoise - Tous Véhicules

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

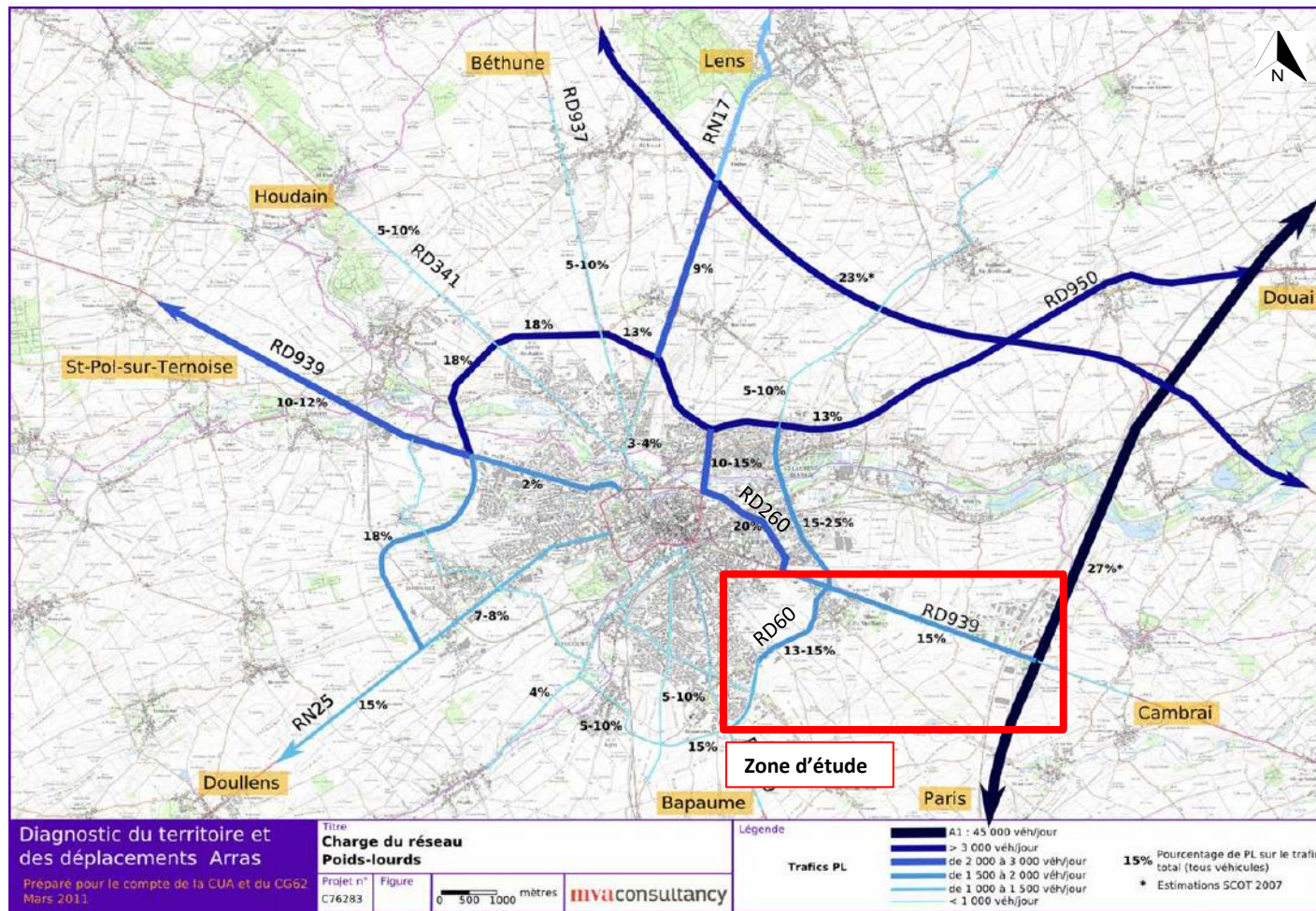


Figure 15 : Etude de trafic Dpt-CPA 2011 : Charge du réseau de trafic routier au niveau de l'agglomération arrageoise - Poids-Lourds

(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 CPA 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 CPA 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

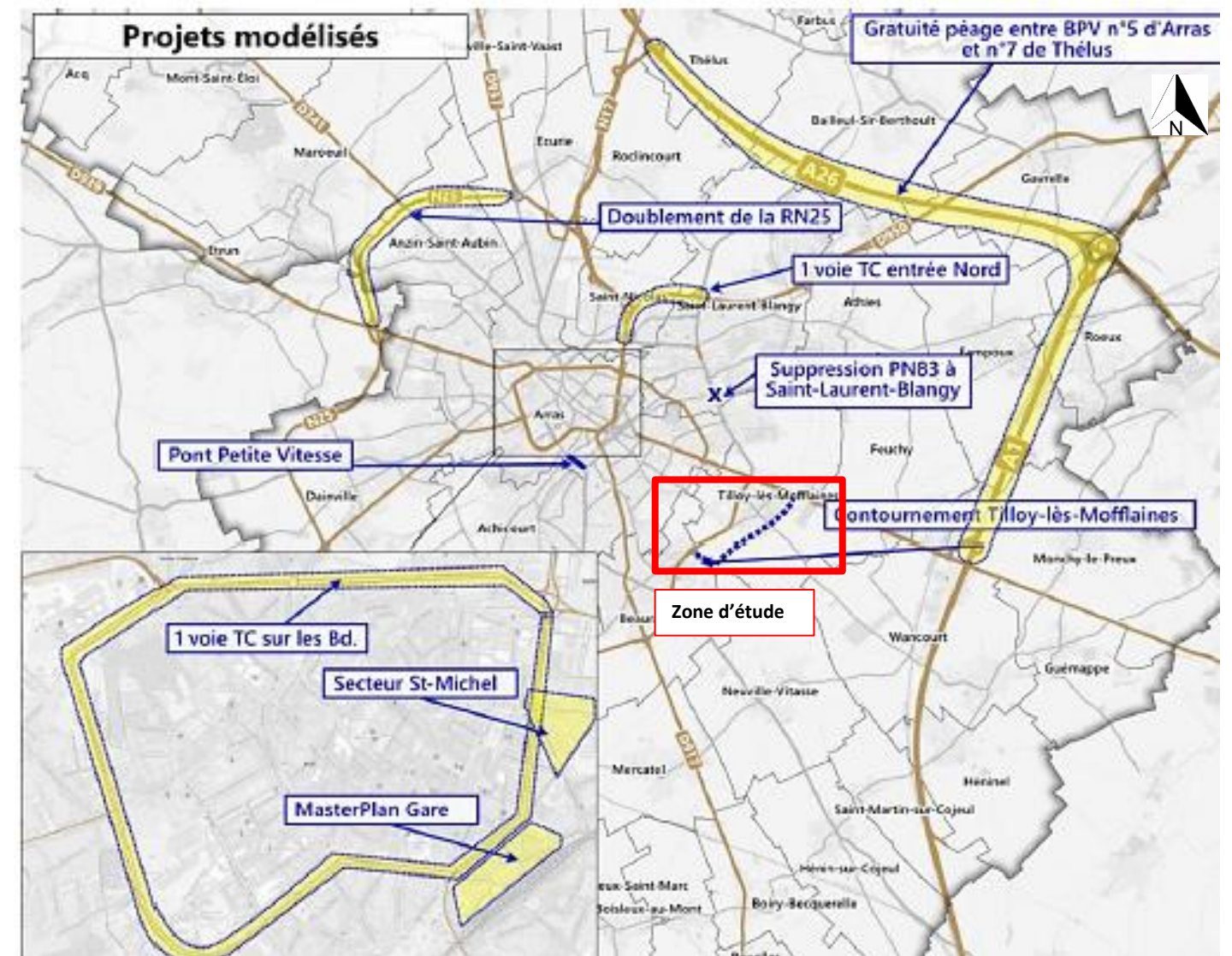


Figure 16 : Projets de réseaux routiers structurants modélisés au droit de l'agglomération arrageoise

(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

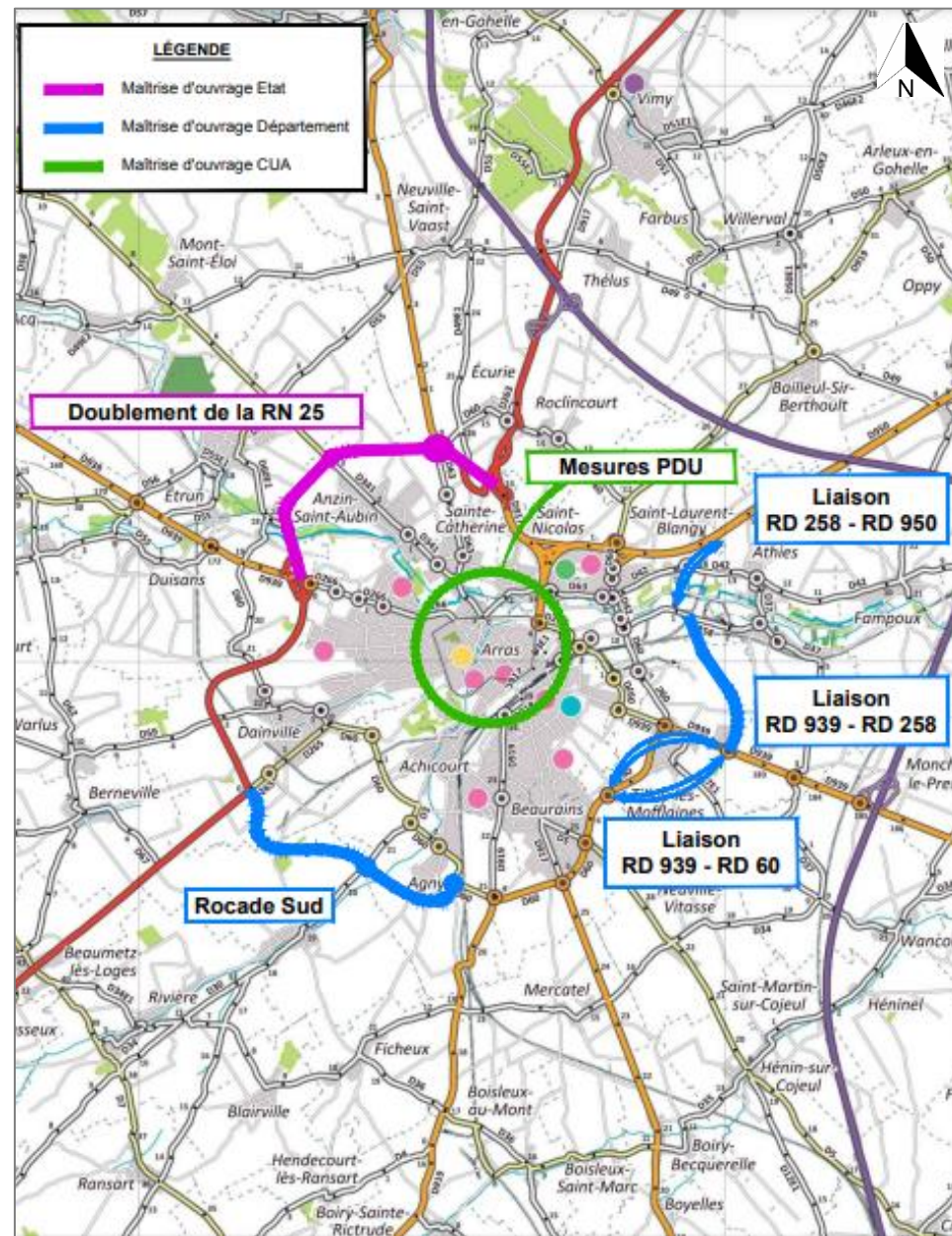


Figure 17 : Ancien schéma de mobilité de l'agglomération arrageoise
(Source : Communauté Urbaine d'Arras : www.cu-arras.fr, juin 2023)

2.2.3.2 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 permettait 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 Rocade 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

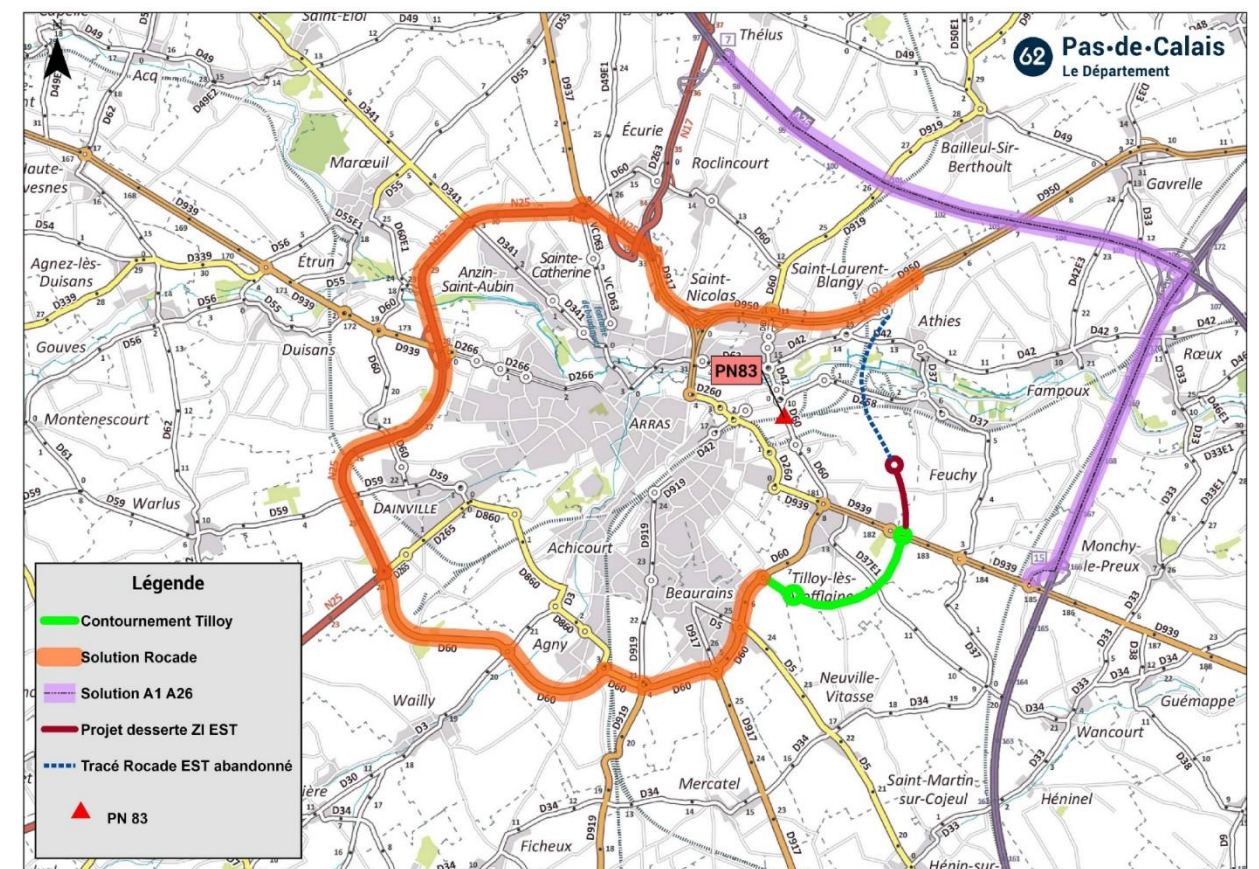


Figure 18 : Transit PL

(Source : CD62, 06/12/2023)

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

Un 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.

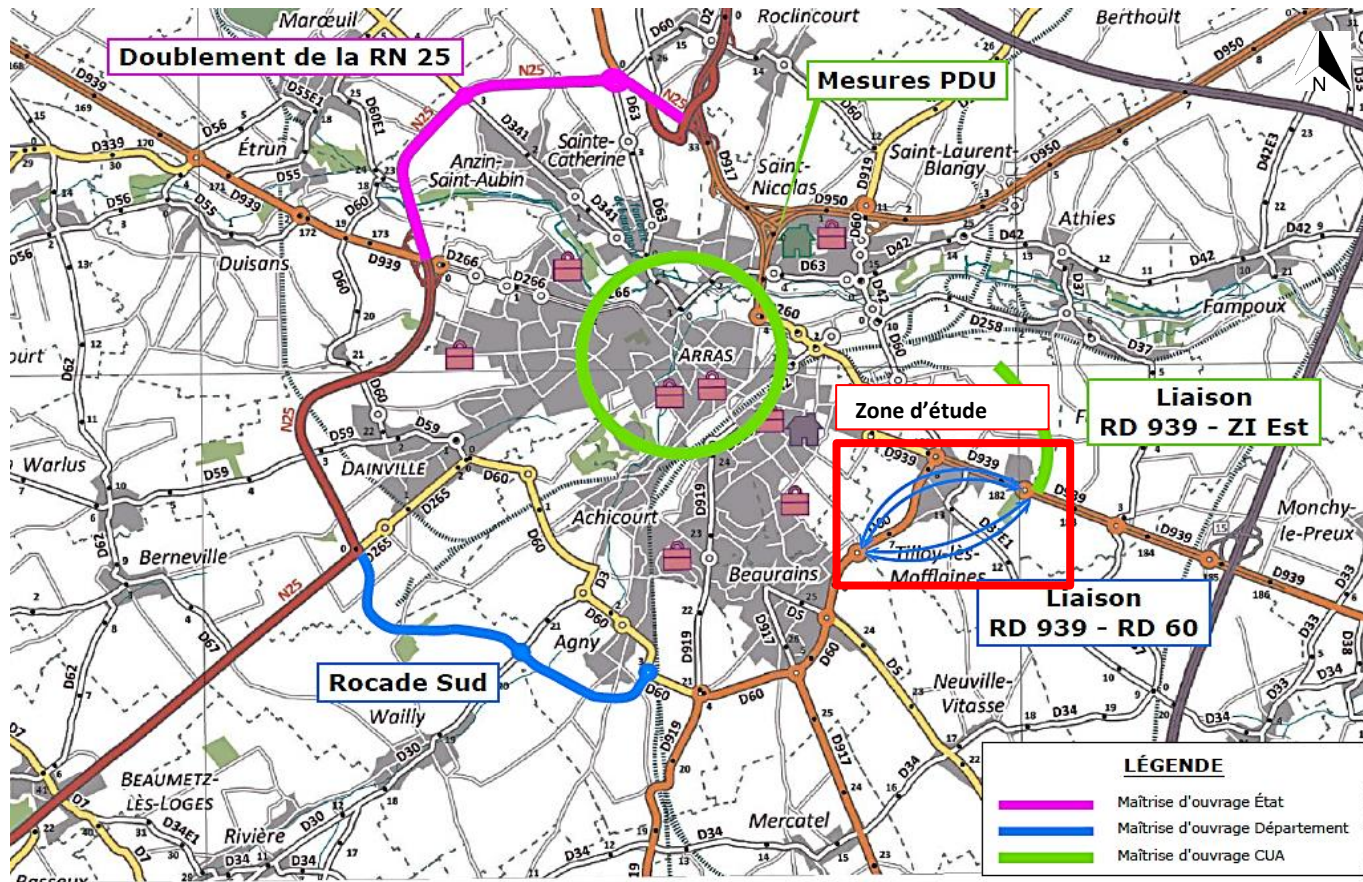


Figure 19 : Schéma de Mobilité de l'Arrageois
(Source : Département du Pas-de-Calais, juin 2023)

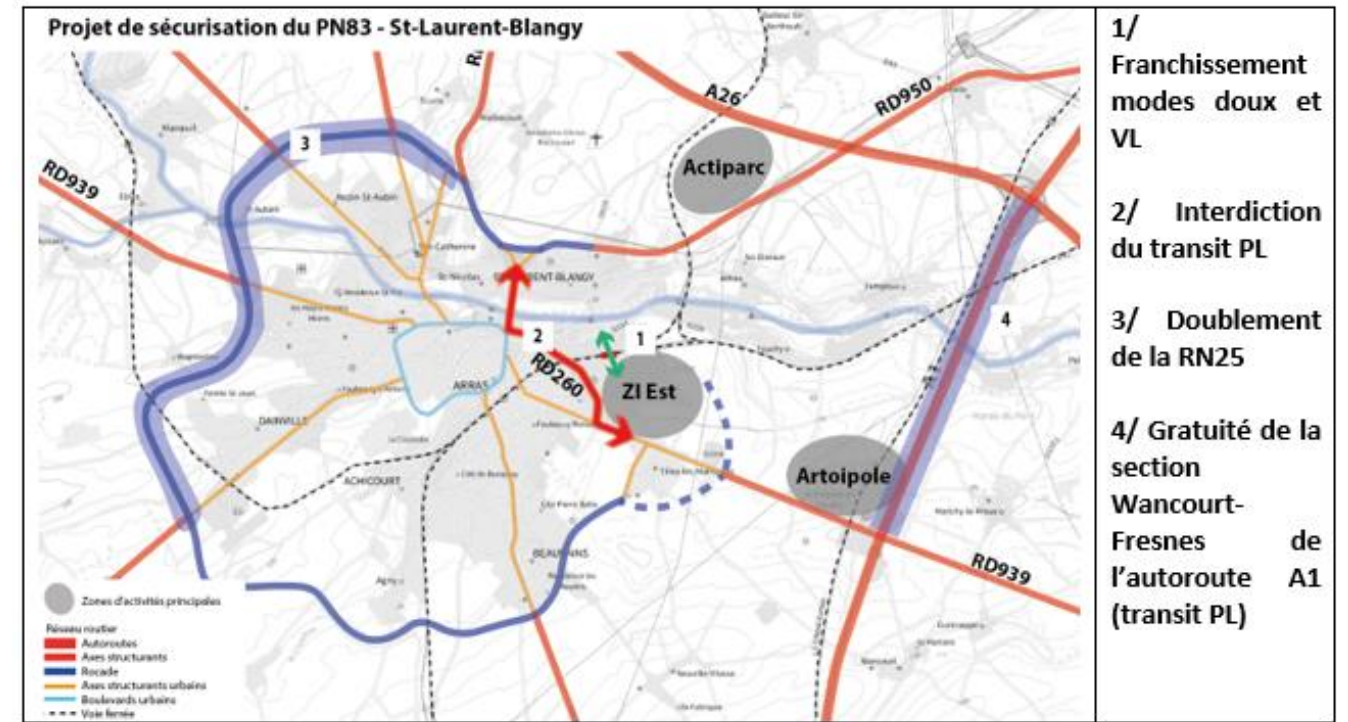


Figure 20 : Projet de sécurisation du PN83
(Source : CD62/CUA - 28/09/2023)

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 »

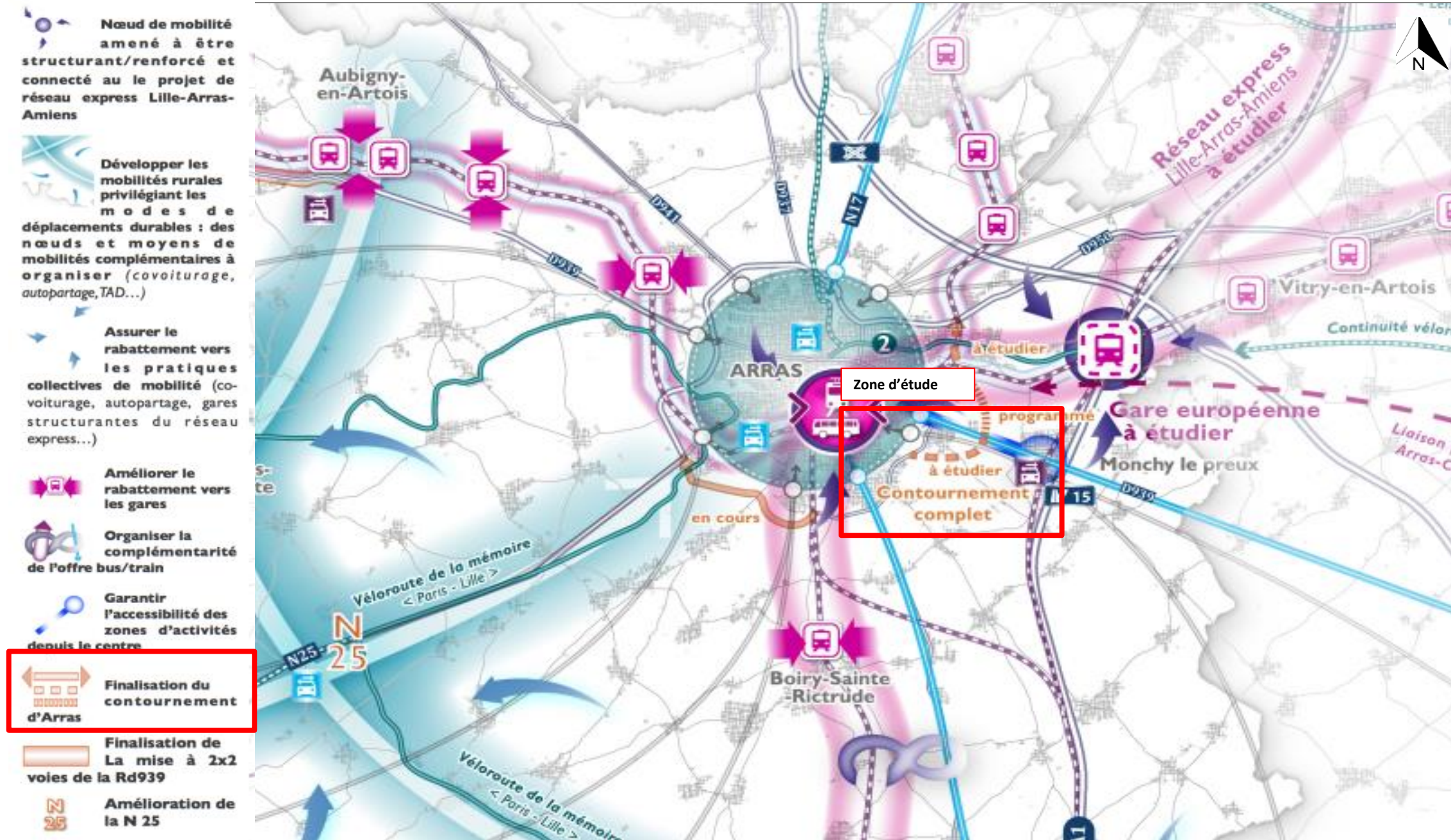


Figure 21 : L'armature des mobilités au sein de l'agglomération arrageoise

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

PIECES REQUISES POUR L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DUP

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 »*

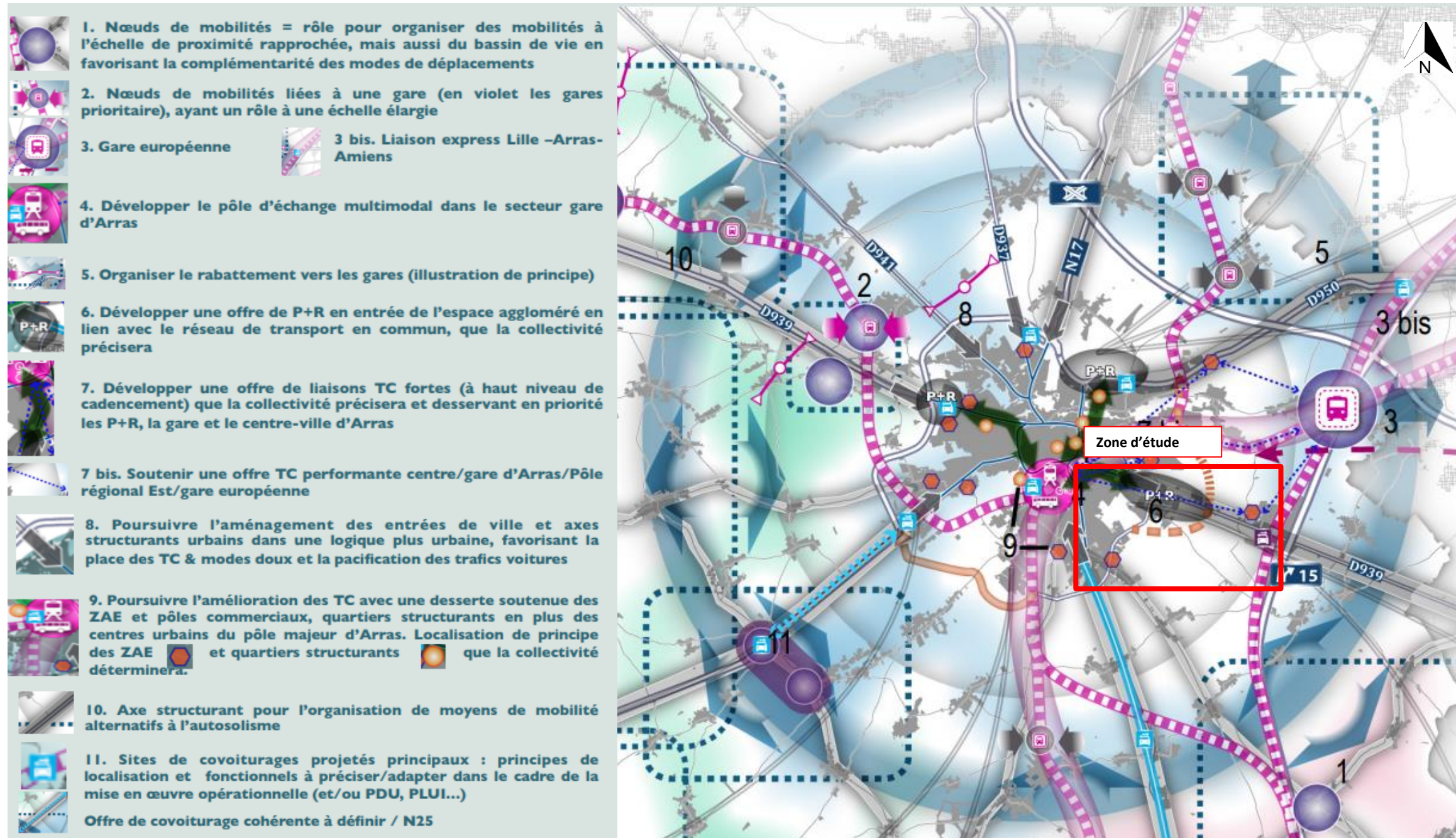


Figure 22 : Schéma de principe des mobilités du pôle majeur d'Arras et les objectifs qui lui sont associés

(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 cyclables 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.

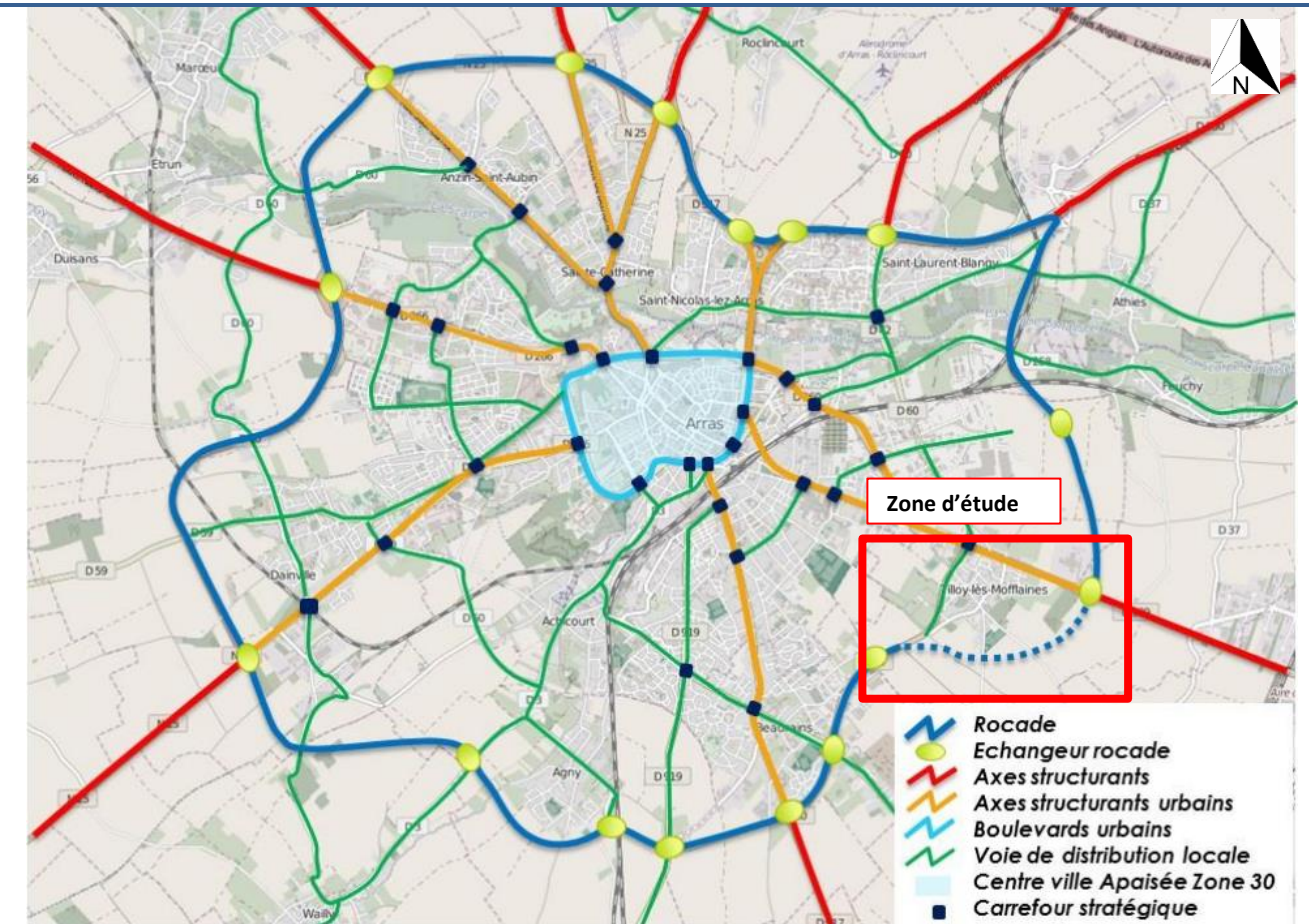


Figure 23 : Hiérarchisation des voiries à long terme

(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 Rode est d'Arras, qui aurait eu des impacts importants sur la vallée de la Scarpe.

2.2.4 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 1900PL 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 24 : 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 plutôt 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.

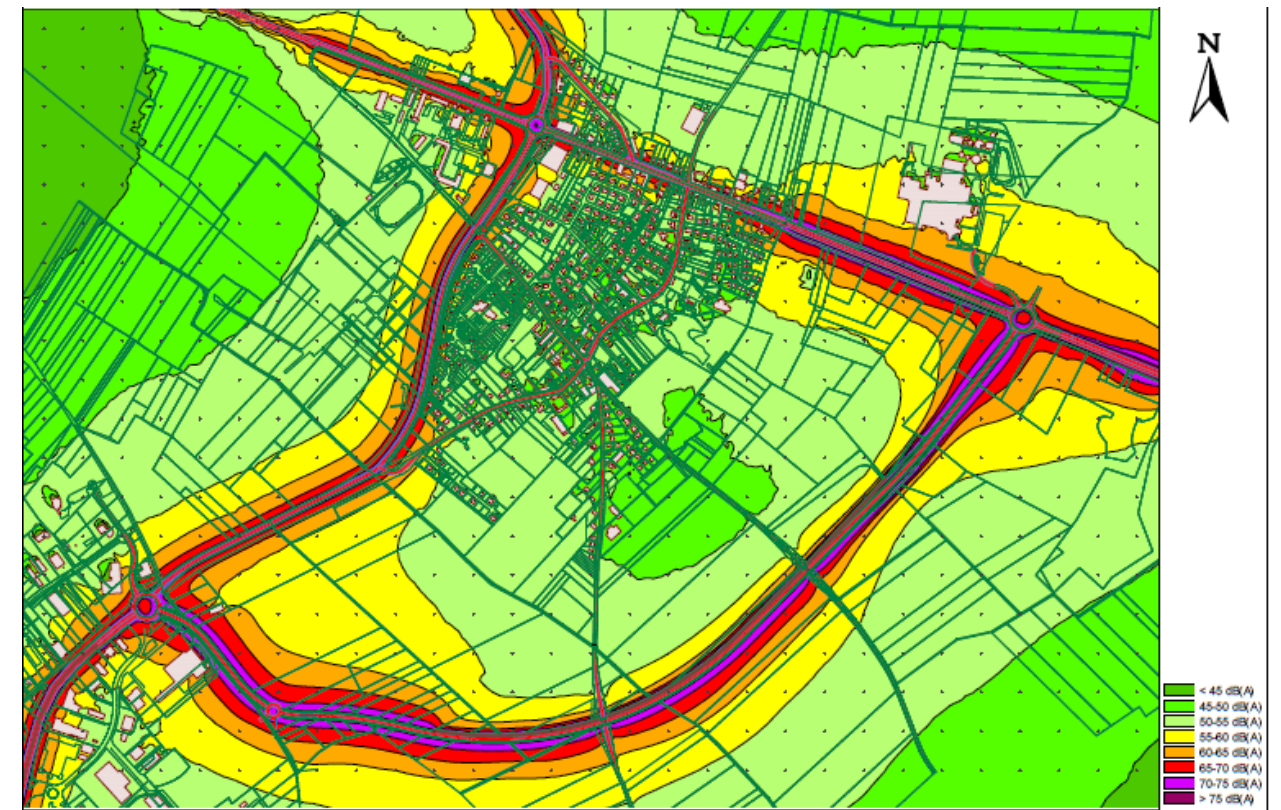


Figure 25 : Isophones à 4m du sol du bruit de jour Leq (6h-22h), site avec projet et merlons paysagers, 20 ans après la mise en service du projet

(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 restera 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 éclairée 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 13,80 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 qui pourront emprunter les engins agricoles. Le contournement servira ainsi de rétablissement agricole et piétonnier, le principe étant de connecter les chemins entre eux.

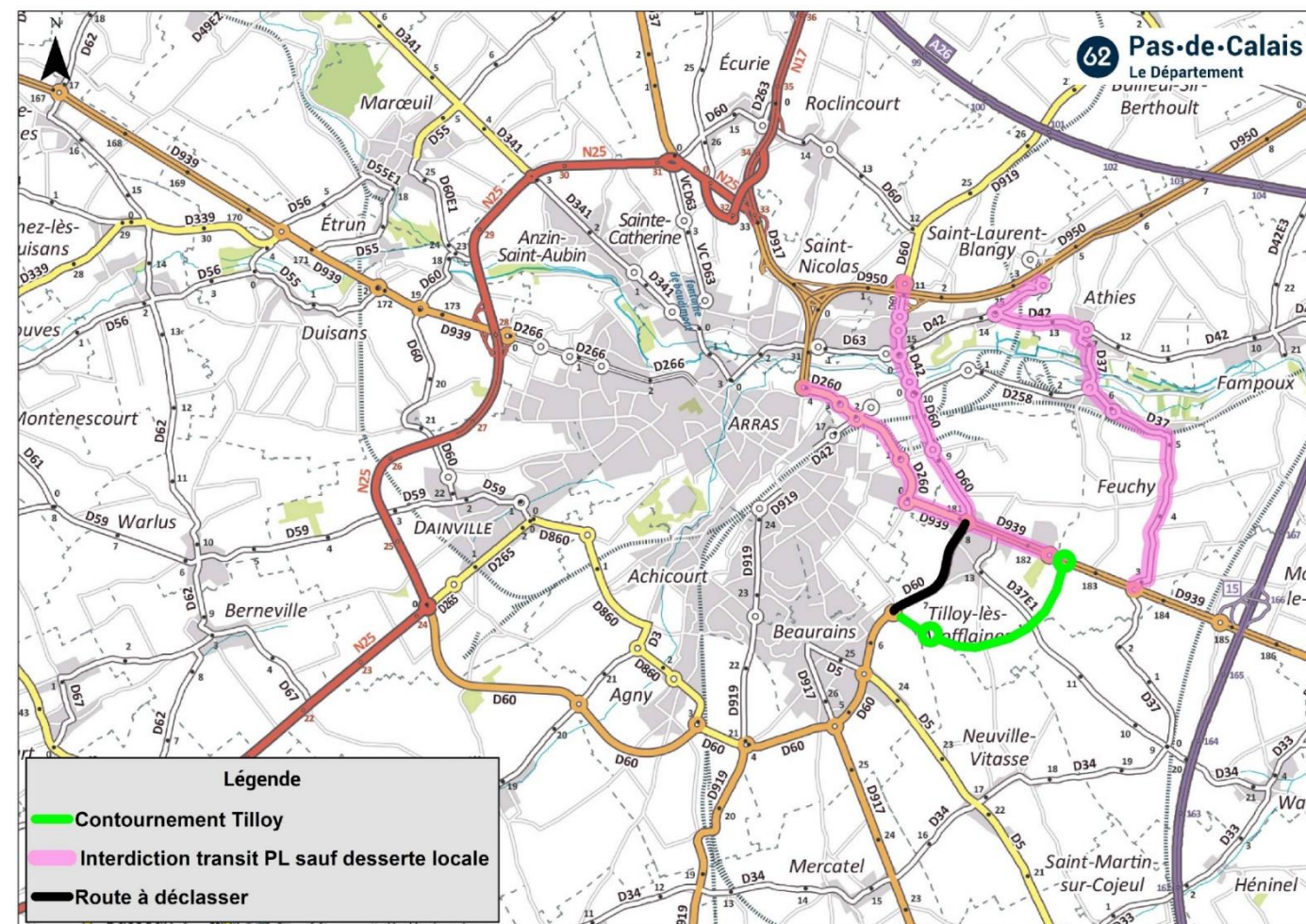


Figure 26 : Déclassement et interdiction de trafic PL

(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 RD60, RD260 et RD939. Cette interdiction permettra la transformation de ces axes en boulevards urbains apaisés. La suppression du PN 83 par un PSGR (interdit au PL) sera alors réalisable.

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

2.3 Caractéristiques du projet

Le projet consiste en la réalisation d'une déviation par l'est au droit du centre-ville de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines, sur une longueur d'environ 2,77 km. Ce contournement est caractérisé comme suit :

- Un profil en travers type de 2x1 voie de 3,5 m chacune avec un accotement de 2 m et 2 fossés en béton de part et d'autre de la chaussée pour l'assainissement de 1,5 m de large,
- Trois points d'échanges de type carrefour giratoire (G1, G2 et G3), à l'intersection du contournement avec la RD939 au niveau de l'usine Häagen Dazs, la RD60 au niveau de l'actuelle zone d'activité Boréal Parc et un giratoire sera créé pour desservir la future extension de cette zone d'activité Boréal Parc ;
- Le rétablissement de deux chemins d'accès interceptés par le projet par l'intermédiaire de deux ouvrages d'art (R1 et R2) (la voie communale rue de Neuville et la RD37E1) ;
- La mise en place des équipements de sécurité (signalisation horizontale et verticale), du dispositif d'assainissement (le long de la section courante et deux bassin), ainsi que les mesures d'insertion paysagère du contournement dans son environnement (merlons acoustiques, mesures environnementales, végétalisation, etc.) ;
- La vitesse sera limitée à 80 km/h. La future infrastructure routière pourra accueillir la circulation des engins agricoles.

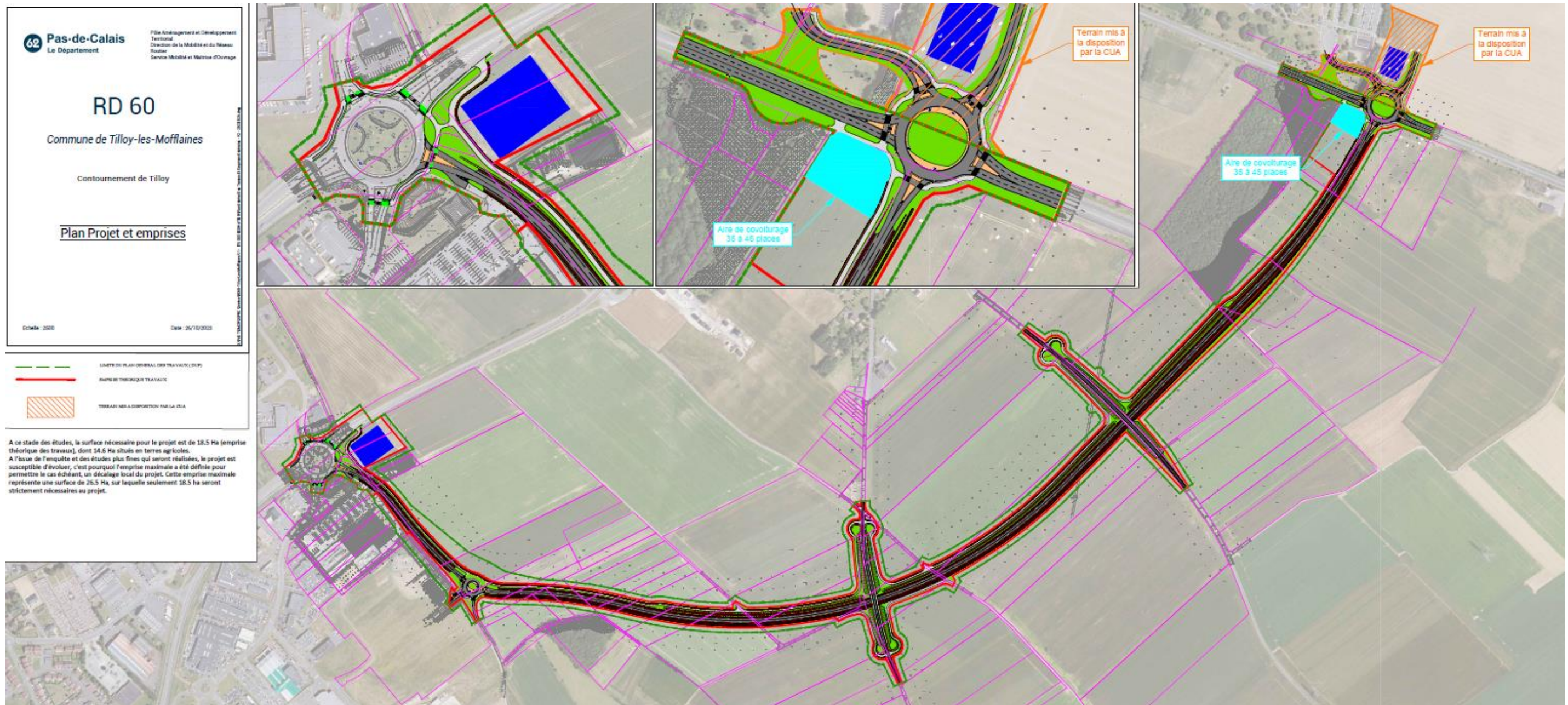


Figure 27 : Tracé en plan du projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines

(Source : Conseil départemental du Pas-de-Calais CD62, 06/12/2023)

2.4 Consistance du projet dans la commune de Tilloy-lès-Mofflaines

Le projet de déviation est presque entièrement localisé dans le territoire de Tilloy-lès-Mofflaines, la consistance du projet dans cette commune comprend donc la quasi-totalité de la section courante de la déviation. Un giratoire est positionné au sud du contournement au niveau des communes de Beaurains et un autre se situe sur la commune de Feuchy au nord du contournement.

2.5 Calendrier prévisionnel

Les travaux de la déviation pourraient commencer au deuxième trimestre de 2024 et durer 18 mois, pour une mise en service en 2026.

2.6 Incidences du projet sur l'environnement

Le projet a fait l'objet d'un examen au cas par cas de l'autorité environnementale le 10/06/2021.

Suite à cet examen, le projet a été soumis à étude d'impact le 12/07/2021 par le Préfet des Hauts de France. Cette étude d'impact est jointe au présent dossier d'enquête publique unique (Cf. voir volume 3).

3 ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS DE PROGRAMMES SUPRA-COMMUNAUX EN VIGEUR

Selon l'article L131-4 du Code de l'Urbanisme, les PLUI sont compatibles avec :

- Les schémas de cohérence territoriale prévus à l'article L. 141-1 ;
- Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 ;
- Le plan de mobilité prévus à l'article L. 1214-1 du code des transports ;
- Les programmes locaux de l'habitat prévus à l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation ; [...]
- Les dispositions particulières aux zones de bruit des aéroports conformément à l'article L. 112-4.

Le territoire est concerné par les documents supra-communaux suivants :

3.1 SCoT de l'Arrageois

De quoi parle-t-on ?

Le **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)** est un document d'urbanisme qui s'applique à l'échelle intercommunale. Il garantit la cohérence entre les politiques sectorielles (habitat, transports, développement économique, environnement...).

Il est composé d'un diagnostic prospectif, d'un **Projet d'Aménagement et du Développement Durable (PADD)** et d'un **Document d'Orientations et d'objectifs (DOO)**.

Il est opposable et assure la compatibilité avec les documents d'urbanisme communaux (Plan Local d'Urbanisme, carte communale), les documents sectoriels intercommunaux (Programme Local de l'Habitat/PLH, Plan Déplacement Urbain/PDU) et les opérations d'aménagement.

Le PLUI est couvert par le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Arrageois qui a été approuvé par délibération du Comité Syndical en date du **26 juin 2019**, notamment afin de tenir compte de l'élargissement du périmètre du SCoT antérieurement applicable, le SCOT de la Région d'Arras, après l'entrée volontaire dans le SCOTA des Communautés de communes du Sud Artois, des deux Sources et de l'Atrébatie, avec pour priorité la construction d'un projet de territoire partagé.

La révision du SCoT couvre 3 Communautés Urbaine et de Communes (EPCI) :

- La Communauté Urbaine d'Arras (CUA) ;
- La Communauté de Communes des Campagnes de l'Artois (CCCA) ;
- La Communauté de Communes du Sud Artois (CCSA).

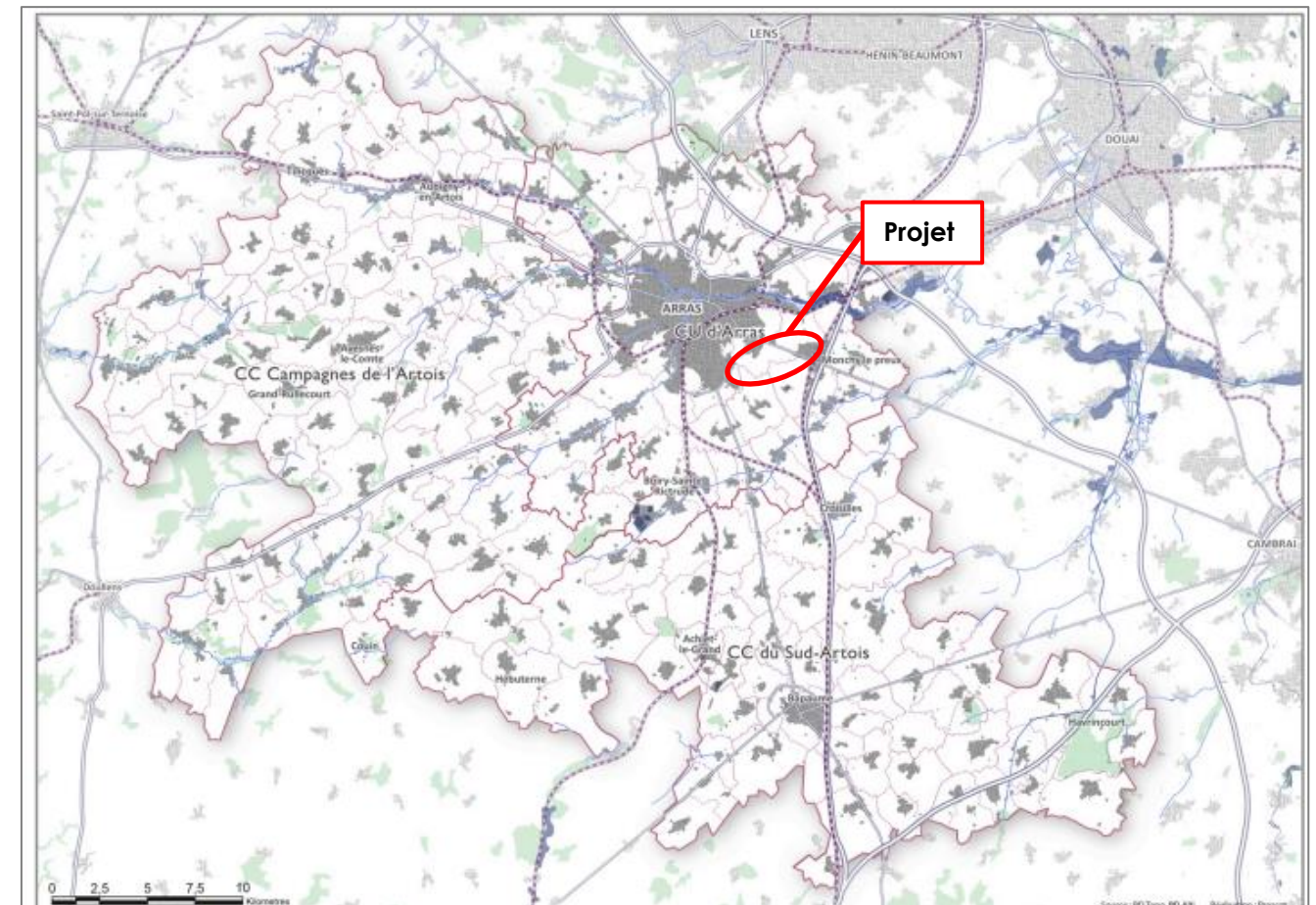


Figure 28 : Le territoire du SCoT de l'Arrageois

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

Il a pour objectif d'assurer sur les 206 communes de ces 3 EPCI une organisation harmonieuse en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux. Il détermine

une stratégie globale d'aménagement pour le territoire qui définit les grands équilibres de développement.

3.1.1 Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT

Le Projet d'Aménagement et de développement durables du territoire (PADD) est l'expression du projet politique retenu pour l'avenir du territoire. Il est composé de deux axes stratégiques majeurs interdépendants :

- **AXE 1 : Affirmer le rôle de pôle d'équilibre majeur des Hauts-de-France pour l'irrigation et le rayonnement du centre de la région**
- **AXE 2 : Faire fructifier l'alliance inédite de l'urbain et du rural pour redéployer une attractivité arrageoise globale, métropolitaine et rurale innovante.**

Au sein de ces deux axes stratégiques, il fixe, aux vues du diagnostic d'état initial, les objectifs des politiques publiques à savoir :

- Promouvoir l'excellence environnementale ;
- Affirmer l'armature urbaine multimodale ;
- Poursuivre une politique de diversification du parc de logement et un urbanisme de proximité ;
- Accompagner et soutenir toute forme d'agriculture ;
- Faire valoir l'excellence du savoir-faire industriel ;
- Développer un ancrage économique durable au sein des flux majeurs européens ;
- Déployer des moyens de mobilités alternatifs ;
- Promouvoir la croissance verte et l'adaptation au changement climatique ;
- Développer la culture du risque.

Ces objectifs sont traduits de manière graphique dans les figures ci-après.

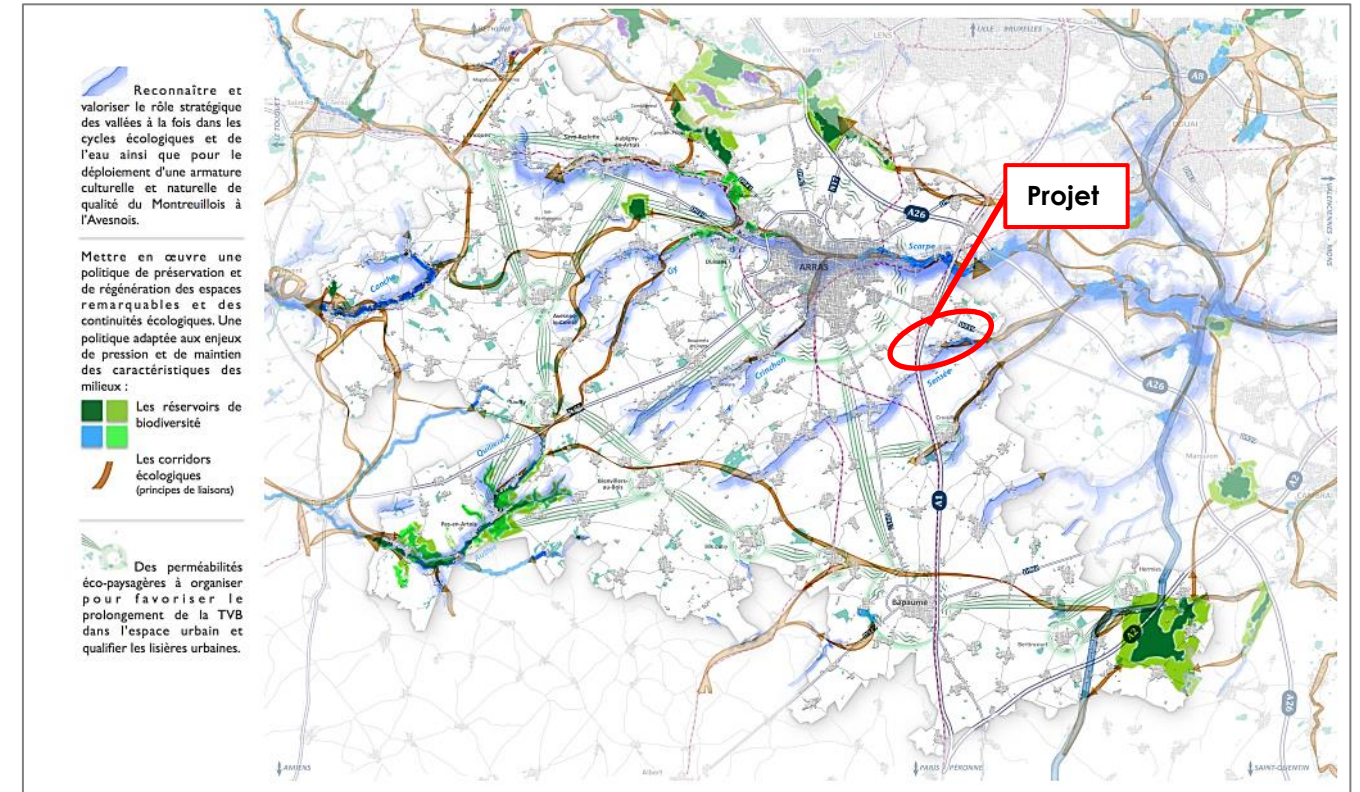


Figure 29 : Trame verte et bleue du SCoT

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

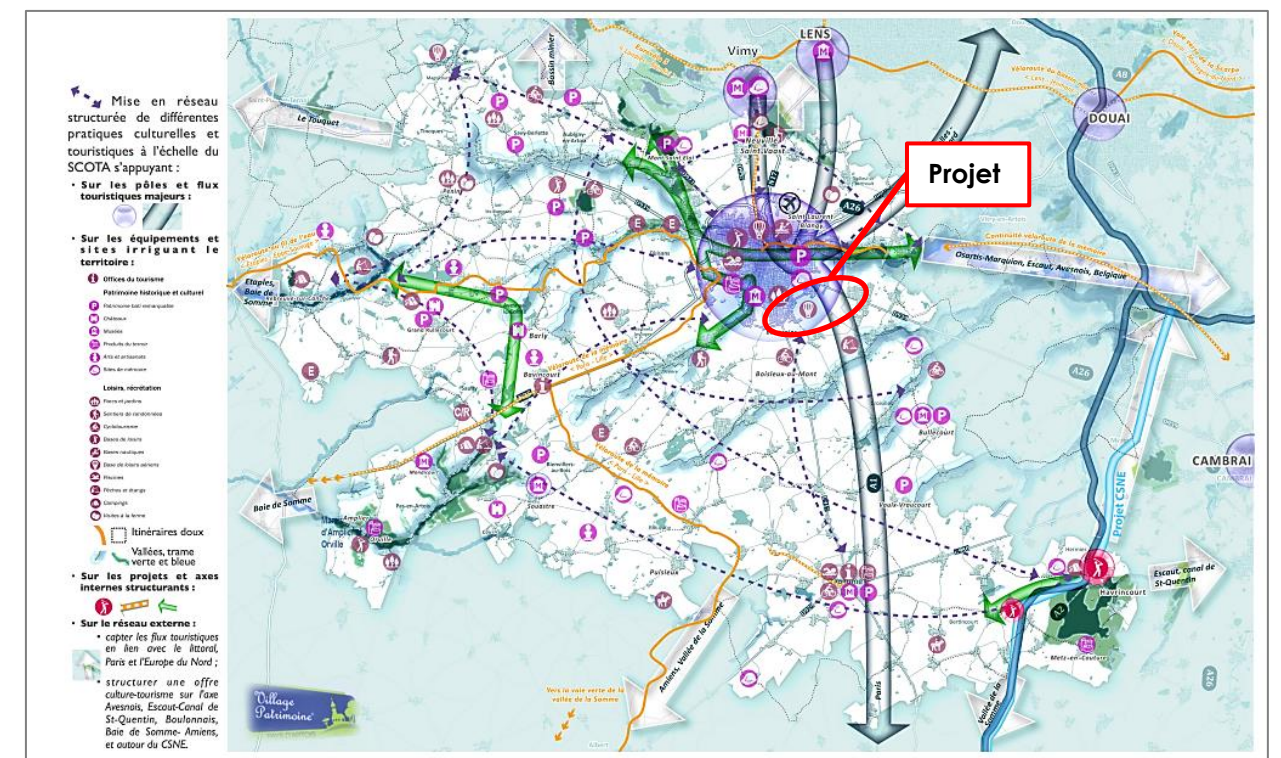


Figure 30 : Trame culturelle et touristique du SCoT

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

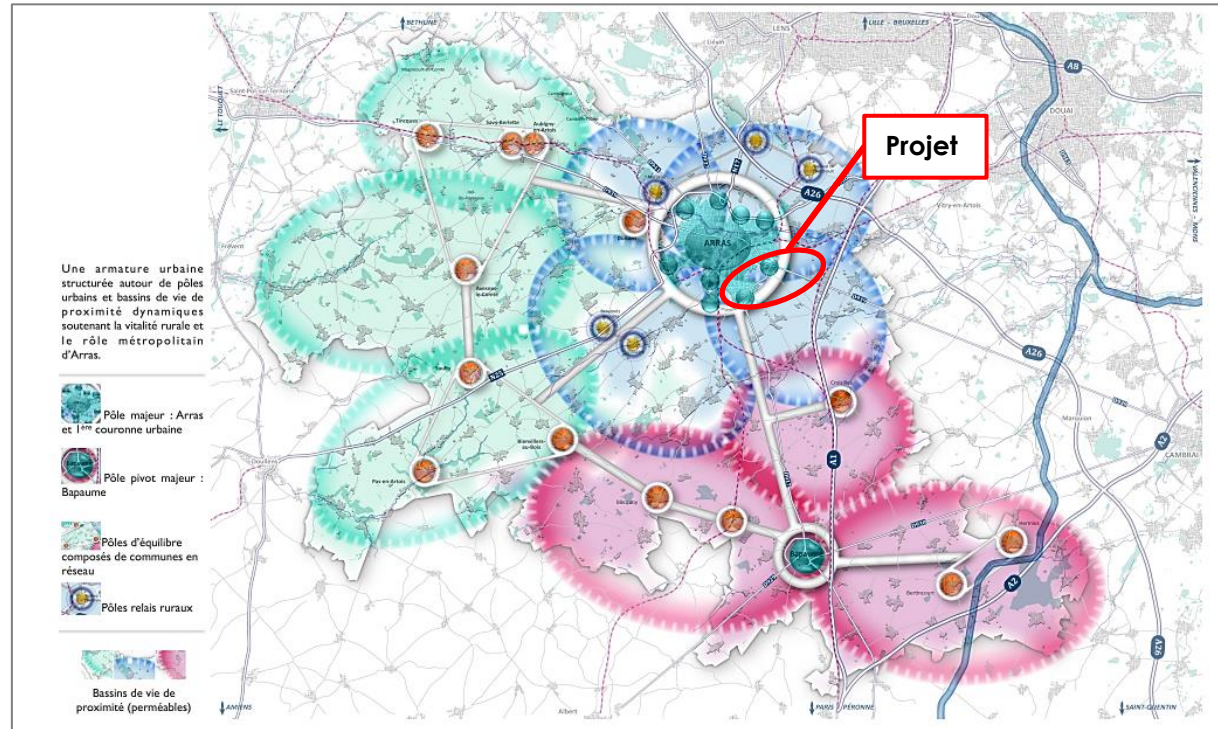


Figure 31 : Armature urbaine multipolaire du SCoT

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

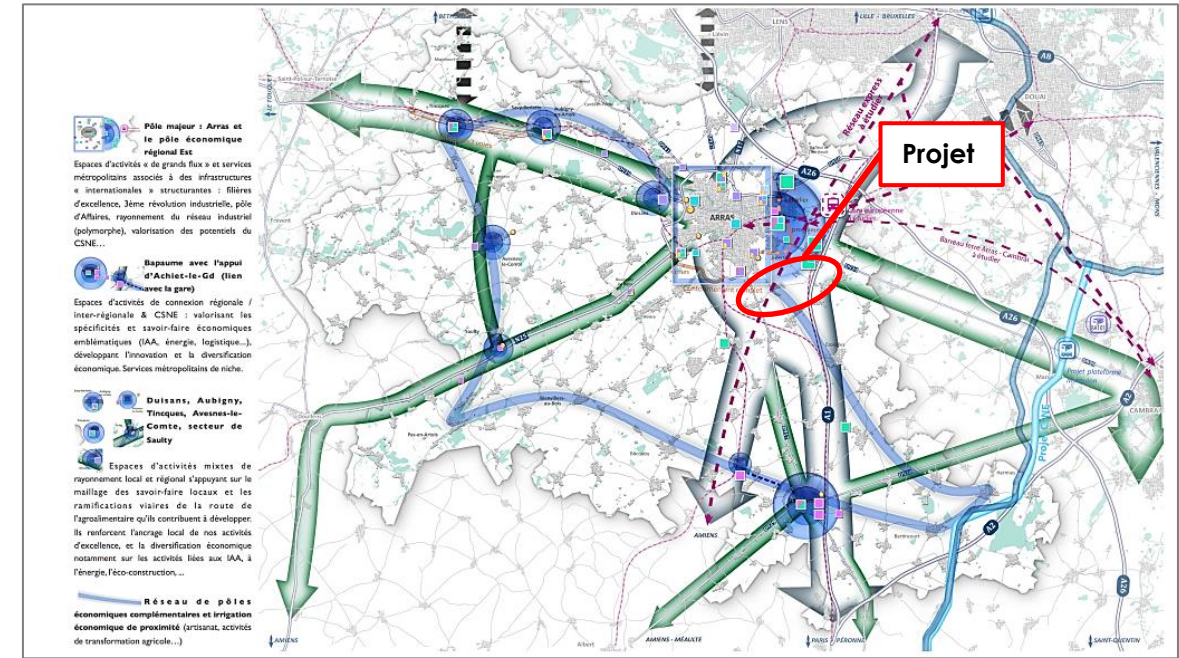


Figure 33 : Armature économique du SCoT 2/2

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

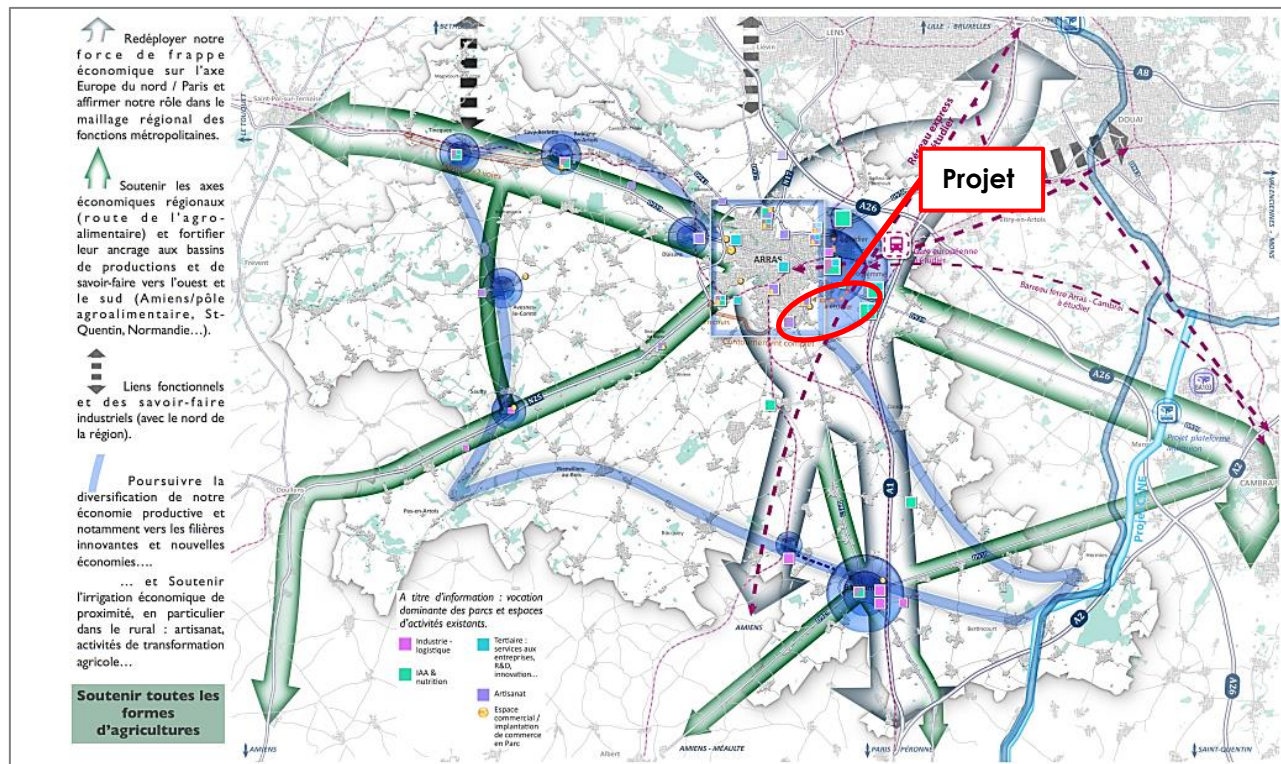


Figure 32 : Armature économique du SCoT 1/2

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

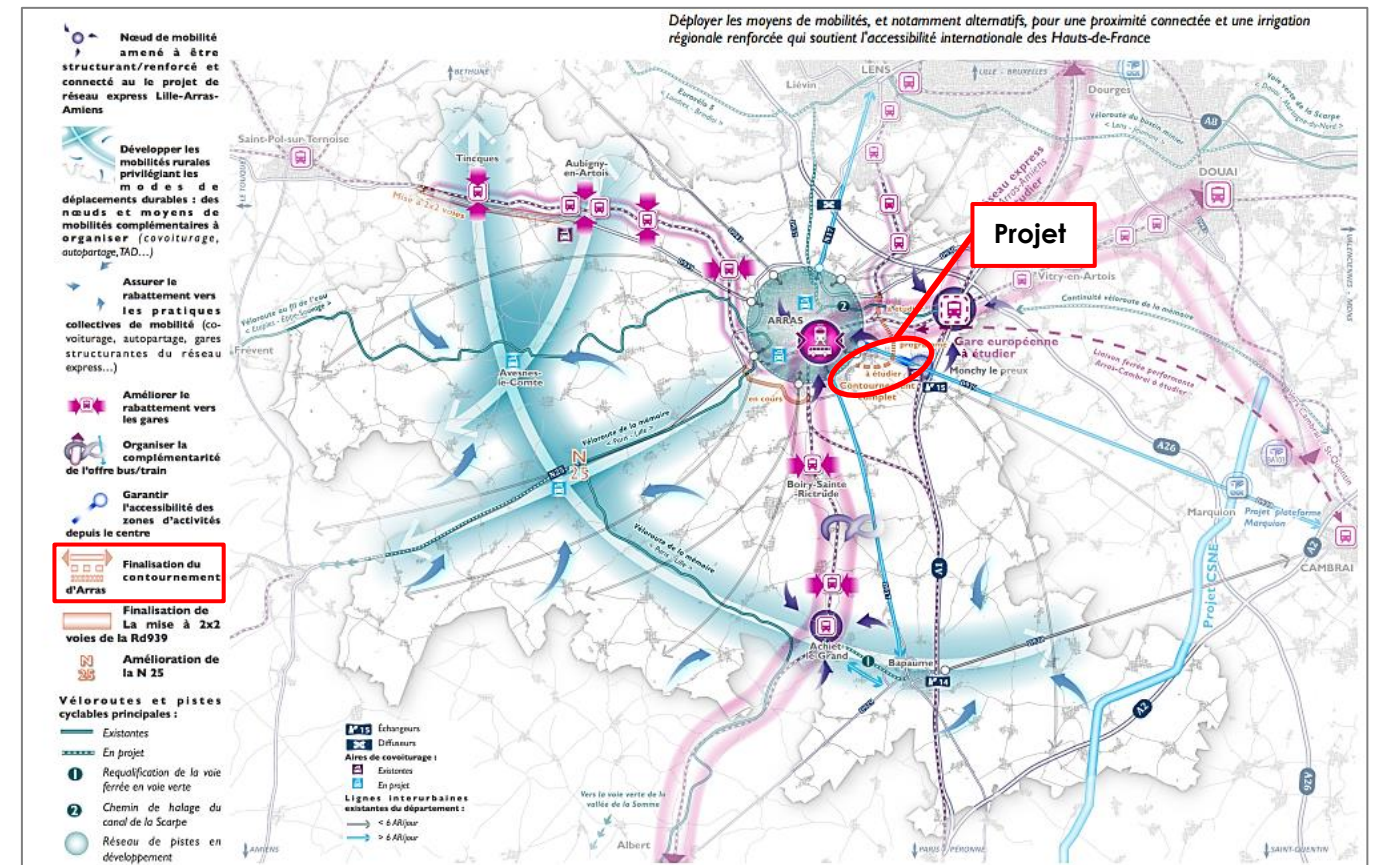


Figure 34 : Armature des mobilités – contournement de Tilloy-lès-Mofflaines clairement identifié

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

Le projet de contournement d'Arras est clairement identifié au sein des deux axes majeurs stratégiques du PADD :

« [...] 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 »

« 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 »

3.1.2 Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT

Le Document d'orientations et d'Objectifs se veut une traduction concrète du projet politique établi dans le PADD.

Il fixe les orientations et objectifs d'organisation spatiale du territoire et de la gestion des différents espaces, dans une logique de valorisation des ressources et d'attractivité globale sur le long terme.

Il donne corps à la stratégie du PADD : « affirmer la vocation métropolitaine et rurale innovante du territoire et son rôle pour irriguer et faire rayonner le cœur de la région ». Grâce à une structuration forte de l'Arrageois impliquant tous ses secteurs, le parti d'aménagement met en œuvre un réseau territorial cultivant les synergies urbain-rural et soutenant l'irrigation régionale (culturelle, économique, écologique, en services...)

Il fixe ainsi 3 grands axes d'orientation et d'objectif :

- **AXE 1 : Un parti d'Aménagement au service de l'Art de vivre arrageois et de la valorisation de ses ressources (environnementales, culturelles, humaines et agricoles) pour une attractivité territoriale globale, métropolitaine et rurale innovante**
- **AXE 2 : Une qualité résidentielle et de services promouvant proximité, connectivité et durabilité pour des espaces à vivre arrageois toujours plus attractifs et solidaires**
- **AXE 3 : Des savoir-faire productifs d'excellence et l'affirmation d'une culture de l'expérimentation et de la valorisation durable des ressources, au cœur du repliement de la force de frappe économique arrageoise et de son engagement vers la 3ème révolution industrielle**

Le projet de contournement d'Arras, est également identifié comme un enjeu important au sein de certains objectifs du DOO :

3.2 Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) des Hauts-de-France

De quoi parle-t-on ?

Le **Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)** fixe les objectifs de moyen et long terme en lien avec plusieurs thématiques : équilibre et égalité des territoires, implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, désenclavement des territoires ruraux, habitat, gestion économe de l'espace, intermodalité et développement des transports, maîtrise et valorisation de l'énergie, lutte contre le changement climatique, pollution de l'air, protection et restauration de la biodiversité, prévention et gestion des déchets.

Il se substitue aux schémas sectoriels idoines : SRCE, SRCAE, SRI, SRIT, PRPGD.

Le SRADDET de la région haute de France a été adopté par arrêté préfectoral le 4 août 2020.

NOTA : Depuis la loi du 10 juillet 2010, dite loi Grenelle, portant Engagement National pour l'Environnement, et la loi ALUR (pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové) du 14 mars 2014, le rôle intégrateur du SCoT a été renforcé.

Le SCoT est chargé d'intégrer les documents de planification supérieurs (SDAGE, SAGE, SRCE, SRADDET) et devient ainsi le document pivot : on parle de SCoT intégrateur, ce qui permet aux PLU/PLUi et cartes communales de ne se référer juridiquement qu'à lui.

Cependant, dans le cas de la présente étude, l'analyse de la compatibilité du projet avec le SRADDET des Hauts de France.

À l'échelle intercommunale locale, il assure ainsi la cohérence des documents sectoriels intercommunaux (PLH, PDU), des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) ou communaux (PLU) et des cartes communales qui doivent tous être compatibles avec les orientations du SCoT.

L'ambition générale poursuivie par la Région Hauts-de-France au travers du SRADDET se décline au travers de 13 orientations regroupées en 3 partis pris.

La compatibilité du projet avec les orientations du SRADDET Hauts-de-France est analysée dans le tableau ci-après :

Parti pris	Orientation	Compatibilité avec le projet
Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée	Impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions	<p>La mise en place du projet permettra d'améliorer les conditions de déplacement et de sécurité des usagers (meilleure fluidité, temps de parcours réduit, congestion amoindries...).</p> <p>Le développement de cette nouvelle connexion permettra également de connecter des pôles économiques d'importance (Artoipole, Boréal Parc, ZI Est...) ce qui permettra de dynamiser le territoire et d'accompagner le développement économique de la région (flux de marchandises). Le projet prévoit également la mise en place de mobilités douces à terme.</p> <p>⇒ Compatible</p>
	Révéler les atouts des pôles d'envergure régionale	<p>Le développement de cette infrastructure permettra de connecter des pôles économiques d'importance (Artoipole, Boréal Parc, ZI Est...) ce qui permettra de dynamiser le territoire et d'accompagner le développement économique de la région (flux de marchandises).</p> <p>⇒ Compatible</p>
Une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional	Valoriser les fonctions des espaces ruraux et périurbains dans leur diversité et renforcer les pôles intermédiaires	<p>Le projet va permettre à la commune de Tilloy-lès-Mofflaines la réappropriation du centre-ville avec le déplacement du trafic sur le contournement. Cela permettra de créer des aménagements favorisant les mobilités douces à terme. Le projet s'implante sur des terres agricoles sur environ 14,6 ha. Des mesures de réduction et de compensation sont prévues vis-à-vis du monde agricole.</p> <p>Le CD62, maître d'ouvrage de l'infrastructure, en application de l'article L123-24 du Code rural et de la pêche maritime remédiera aux dommages causés en participant financièrement, si les Commissions Communales d'Aménagement Foncier le décident, à l'exécution d'opération d'aménagement foncier et de travaux connexes visant notamment à recomposer le parcellaire agricole et sa desserte. Dans tous les cas, l'accessibilité aux différentes parcelles agricoles sera rétablie dans la mesure du possible.</p> <p>Le projet fait l'objet d'une étude concernant l'impact sur l'économie agricole.</p> <p>⇒ Compatible</p>
	Favoriser le développement de nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages des services	<p>Le projet va permettre la réappropriation du centre-ville avec le déplacement du trafic sur le contournement. Cela permettra de créer des aménagements favorisant les mobilités douces à terme (pistes cyclables, aires de covoiturage, BHNS...). Cela permettra un accès sécurisé services de proximités et permettra à terme de favoriser l'implantation de nouveaux commerces.</p> <p>⇒ Compatible</p>
Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	Intégrer l'offre de nature dans les principes d'aménagement pour améliorer la qualité de vie	<p>La réalisation du projet fait l'objet d'une notice d'insertion paysagère. Celle-ci permet de proposer des choix d'aménagement paysager permettant d'intégrer au mieux le projet dans le territoire local. La végétalisation des abords du projet permettra de recréer des espaces de transition pour la faune. Des espèces végétales locales seront utilisées et une gestion différenciée de ces espaces paysager sera privilégié afin de favoriser le développement de la biodiversité.</p> <p>⇒ Compatible</p>

Tableau 1 : Analyse de la compatibilité du projet avec le SRADDET Hauts-de-France

Ainsi, le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines est compatible avec les orientations du SRADDET Hauts-de-France.

3.3 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Artois Picardie

De quoi parle-t-on ?

Découlant de la loi sur l'eau de 1992, le **Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)** fixe pour chaque bassin hydrographique les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée des ressources en eau dans l'intérêt général et dans le respect des principes de la loi sur l'eau.

Ce document d'orientation à portée juridique s'impose aux décisions de l'Etat en matière de police des eaux, notamment des déclarations d'autorisations administratives (rejets, urbanisme...) ; de même qu'il s'impose aux décisions des collectivités, établissements publics ou autres usagers en matière de programme pour l'eau.

Le projet est situé dans le périmètre couvert par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.D.A.G.E) du bassin Artois Picardie 2022-2027, approuvé par arrêté préfectoral du 21 mars 2022.

Les orientations et dispositions du SDAGE sont organisées selon les 5 enjeux du bassin Artois-Picardie :

- Enjeu A : Préserver et restaurer les fonctionnalités écologiques des milieux aquatiques et des zones humides,
- Enjeu B : Garantir une eau potable en qualité et en quantité satisfaisante,
- Enjeu C : S'appuyer sur le fonctionnement naturel des milieux pour prévenir et limiter les effets négatifs des inondations,
- Enjeu D : Protéger le milieu marin,
- Enjeu E : Mettre en œuvre des politiques publiques cohérentes avec le domaine de l'eau.

Le tableau suivant présente les différentes caractéristiques du projet permettant de justifier de la compatibilité de celui-ci avec les différentes orientations et dispositions du SDAGE Artois-Picardie 2022-2027.

Enjeu	Orientation	Disposition	Remarque/mesure du projet	Compatibilité
Enjeu A : Maintenir et améliorer la biodiversité des milieux aquatiques	Orientation A-1 Continuer la réduction des apports ponctuels de matières polluantes classiques dans les milieux	Disposition A-1.1 Adapter les rejets à l'objectif de bon état	<u>Pollution chronique</u> : Le projet garanti l'épuration des eaux pluviales de la plateforme routière avant rejet dans le milieu naturel. Les rejets respecteront les seuils de qualité en vigueur. <u>Pollution accidentelle</u> : Des mesures de confinement seront prises pour gérer les pollutions accidentelles.	Compatible
	Orientation A-2 Maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbanisé par des voies alternatives (maîtrise de la collecte et des rejets) et préventives (règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles)	Disposition A-2.1 Gérer les eaux pluviales	L'intégralité des eaux générées par le projet sera collectée et tamponnée avant rejet. A minima, la pluie 20 ans est gérée dans les ouvrages d'infiltration. De plus, les ouvrages de gestion des écoulements naturels sont dimensionnés à hauteur d'une pluie centennale.	Compatible
	Orientation A-5 Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques dans le cadre d'une gestion concertée	Disposition A-5.5 Respecter l'hydromorphologie des cours d'eau lors de travaux	Le projet n'a aucun impact sur les cours d'eau.	
	Orientation A-6 Assurer la continuité écologique et sédimentaire	Disposition A-6.1 Prioriser les solutions visant le rétablissement de la continuité longitudinale		
	Orientation A-9 Stopper la disparition, la dégradation des zones humides à l'échelle du bassin Artois-Picardie et préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalité	Disposition A-9.5 Mettre en œuvre la séquence « éviter, réduire, compenser » sur les dossiers zones humides au sens de la Police de l'Eau	Des inventaires de terrain ont été réalisés (critère pédologique et critère floristique). Le projet n'impacte aucune zone humide.	
Enjeu B : Garantir une eau potable en qualité et en quantité satisfaisante	Orientation B-1 Poursuivre la reconquête de la qualité des captages et préserver la ressource en eau dans les zones à enjeu eau potable définies dans le SDAGE	Disposition B-1.2 Préserver les aires d'alimentation des captages	Le projet est situé en dehors des aires d'alimentation de captage et en dehors de tout périmètre de protection de captage. Les rejets en infiltration seront conformes aux objectifs de qualité des eaux souterraines.	Compatible
Enjeu C : S'appuyer sur le fonctionnement naturel des milieux pour prévenir et limiter les effets négatifs des inondations	Orientation C-2 Limiter le ruissellement en zones urbaines et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation et les risques d'érosion des sols et coulées de boues	Disposition C-2.1 Ne pas aggraver les risques d'inondations	L'intégralité des eaux générées par le projet sera collectée et tamponnée avant rejet. A minima, la pluie d'occurrence 20 ans est gérée dans les ouvrages d'infiltration. Les ouvrages de gestion des écoulements naturels sont dimensionnés à hauteur d'une pluie centennale.	Compatible

Tableau 2 : Analyse de la compatibilité du projet avec le SDAGE Artois-Picardie

Ainsi, le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines est compatible avec les dispositions et les orientations du SDAGE Artois-Picardie 2022-2027.

3.4 Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)

De quoi parle-t-on ?

Le **Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)** est un document de planification élaboré de manière collective, et en cohérence avec le SDAGE dont il dépend, pour un périmètre hydrographique cohérent. Il fixe des objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur, de protection quantitative et qualitative de la ressource en eau, sur un territoire délimité. Il débouche entre autres sur une déclinaison en actions et obligations concrètes pour l'atteinte des objectifs (par exemple des zonages avec des arrêtés préfectoraux).

Le SAGE est établi par une Commission Locale de l'Eau (CLE) représentant les divers acteurs du territoire, soumis à enquête publique et est approuvé par le préfet. Il est doté d'une portée juridique : le règlement et ses documents cartographiques sont opposables aux tiers et les décisions dans le domaine de l'eau doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan d'aménagement et de gestion durable de la ressource en eau. Les documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme et carte communale) doivent être compatibles avec les objectifs de protection définis par le SAGE.

Le projet est situé dans le périmètre couvert par deux SAGE.

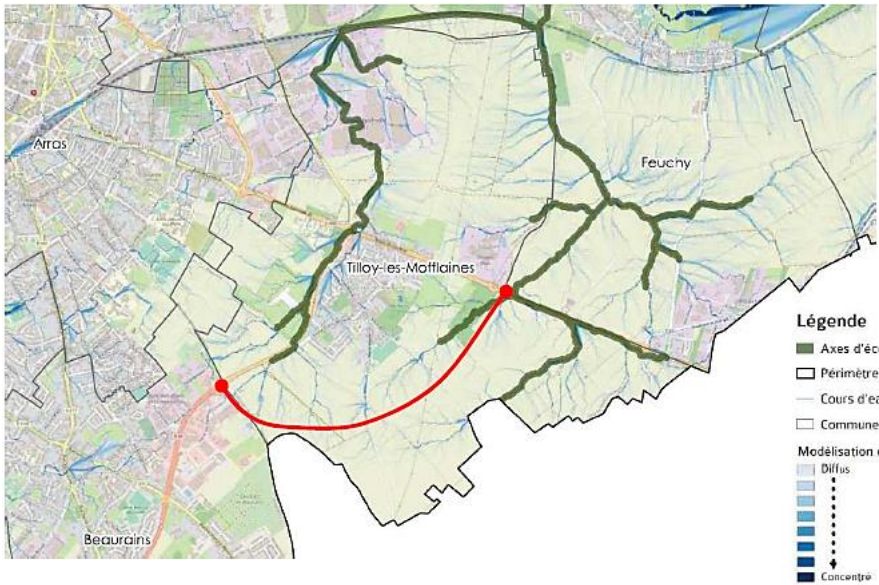
- Le SAGE de la Scarpe Amont en cours d'élaboration,
- Le SAGE de la Sensée approuvé.

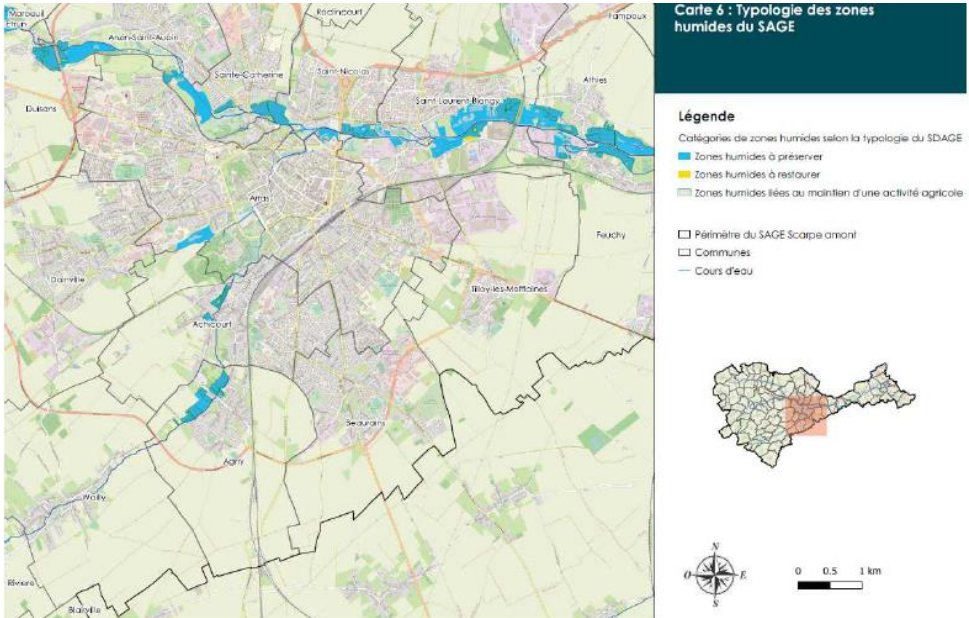
3.4.1 SAGE Scarpe Amont

La zone d'étude entre dans l'aire d'application du Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.A.G.E.) Scarpe amont (en phase d'instruction).

La compatibilité du projet avec le Plan d'Aménagement et de gestion durable du SAGE Scarpe Amont, approuvé le 09 novembre 2022 est démontré ci-après.

Tableau 3 : Analyse de la compatibilité du projet avec le SAGE Scarpe Amont

Enjeux du SAGE	Orientations	Dispositions	Compatibilité du projet
<p>Enjeu 1 : Préservation de l'équilibre quantitatif de la ressource</p>	<p>Orientation 2 : Favoriser la recharge des nappes</p>	<p><u>Dispositions 2.1 : Favoriser l'infiltration des eaux :</u> La CLE souhaite que l'infiltration des eaux vers la nappe de la craie soit favorisée (...). Les collectivités territoriales privilégient des techniques alternatives à une gestion des eaux de pluie par le réseau d'assainissement des eaux pluviales (...).</p>	<p>Dans le cadre du projet, il est prévu une gestion des eaux pluviales par infiltration. Le projet est donc compatible avec la disposition 2.1. => Compatible</p>
<p>Enjeu 2 : Limitation des risques d'érosion, d'inondation et du ruissellement</p>	<p>Orientation 6 : Restaurer les éléments paysagers et dispositifs linéaires ralentissant les écoulements</p>	<p><u>Disposition 6.3 : Eviter les aménagements sur les axes d'écoulement :</u> La CLE identifie en carte 1 de l'atlas (extrait ci-dessous) les principaux axes d'écoulement superficiels. Il s'agit des secteurs sur lesquels se concentrent les écoulements et/ou les coulées de boue en cas de forts orages.</p>  <p>Sur ces secteurs, l'exposition aux risques de coulées de boue et l'imperméabilisation de la zone doivent être limitées. Pour ce faire, les SCoT, ou à défaut les PLU, PLUi, prennent en compte la cartographie de ces secteurs dans leur document d'orientations et d'objectifs, règlement et documents cartographiques afin d'éviter les projets incompatibles avec cet objectif de limitation.</p>	<p>Dans le cadre du projet, l'imperméabilisation des sols est limitée à l'emprise de la future voirie. De plus, les ruissellements issus des parcelles amont ont été identifiés et quantifiés afin de dimensionner avec précision les ouvrages de d'infiltration nécessaires. Ces ouvrages contribuent à limiter les ruissellements naturels identifiés dans les axes de ruissellement. => Compatible</p>
	<p>Orientation 8 : Mieux gérer les eaux pluviales</p>	<p><u>Disposition 8.2 (article 3 du Règlement) : Privilégier les techniques de gestion des eaux pluviales à la source</u> La CLE fixe un objectif de gestion intégrée des eaux pluviales à la source en priorisant les techniques d'infiltration des eaux. (...) La collecte par bassin d'infiltration est à éviter car les surfaces mobilisées sont importantes et empiètent sur les surfaces naturelles et agricoles (...).</p>	<p>Conformément à l'énoncé ci-dessus, le projet d'aménagement prévoit une gestion des eaux pluviales par infiltration. Les bassins d'infiltration sont envisagés au droit du projet, au plus près du point de chute. Pour les eaux de ruissellement issues de la chaussée, il a été retenu un</p>

Enjeux du SAGE	Orientations	Dispositions	Compatibilité du projet
			<p>tamponnement des eaux pluviales dans des bassins à ciel ouverts, moins consommateur d'espace que les noues longitudinales à la voirie et permettant une gestion efficace des pollutions accidentelles. Seules les eaux issues de la voie mixte (piéton / cycliste), exemptes de pollution, seront gérées grâce à des noues d'infiltration.</p> <p>Pour les eaux issues des bassins versants interceptés, elles seront gérées en bassin et noue, selon le bassin versant considéré.</p> <p>=> Compatible</p>
<p>Enjeu 3 : Restauration de la qualité de l'eau</p>	<p>Aucune des orientations et dispositions de l'enjeu 3 ne concerne le projet.</p>		
<p>Enjeu 4 : Préservation et restauration des milieux aquatiques – cours d'eau naturels</p>	<p>La zone d'étude ne comporte aucun cours d'eau. Aucune des orientations et dispositions de l'enjeu 4 ne concerne le projet.</p>		
<p>Enjeu 5 : Devenir de la Scarpe</p>	<p>Aucune des orientations et dispositions de l'enjeu 5 ne concerne le projet.</p>		
<p>Enjeu 6 : Préservation et restauration des milieux humides</p>	<p>Orientation 19 : Sauvegarder et restaurer les zones humides</p>	<p>Le SAGE cartographie les zones humides sur son territoire. La carte correspondant à la zone d'étude est fournie ci-dessous. Aucune zone humide n'est identifiée sur les communes de Tilloy lès-Mofflaines et Beaurains.</p>	 <p>Carte 6 : Typologie des zones humides du SAGE</p> <p>Légende</p> <p>Catégorie de zones humides selon la typologie du SDAGE</p> <ul style="list-style-type: none"> Zones humides à préserver Zones humides à restaurer Zones humides liées au maintien d'une activité agricole <p>□ Périmètre du SAGE Scarpe amont □ Communes — Cours d'eau</p>
<p>Aucune des orientations et dispositions de l'enjeu 6 ne concerne le projet.</p>			
<p>Enjeu 7 : Gouvernance et communication</p>	<p>Aucune des orientations et dispositions de l'enjeu 7 ne concerne le projet.</p>		

Les éléments ci-dessous démontrent la compatibilité du projet avec le Règlement du SAGE Scarpe Amont, approuvé le 09 novembre 2022.

Article 1 : Répartition de volumes globaux prélevables entre usages

Cette règle concerne les projets pour lesquels des prélèvements d'eaux souterraines sont envisagés. Elle ne concerne donc pas le projet.

=> Non concerné

Article 2 : Interdiction des prélèvements en nappe à proximité des cours d'eau

Cette règle s'applique à tout nouveau projet de prélèvement, toute demande de renouvellement ou de régularisation d'autorisation, ou lors de demande d'augmentation de volume de prélèvement, situé dans la nappe de la Craie. Elle ne concerne donc pas le projet.

=> Non concerné

Article 3 : Encadrement de la gestion des eaux pluviales

Énoncé de la règle : Tout nouveau projet d'aménagement ou de rénovation urbaine, présentant un rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, quelle que soit la superficie totale du projet prévoit l'infiltration des eaux pluviales dès lors que les conditions pédologiques, hydrogéologiques et la qualité des eaux rejetées le permettent.

Conformément à l'énoncé ci-dessus, le projet d'aménagement prévoit une gestion des eaux pluviales par infiltration.

Ce projet privilégie dans sa conception le maintien des zones d'infiltration au plus près de l'existant.

Les bassins d'infiltration sont envisagés au droit du projet, au plus près du point de chute.

En cas d'impossibilité technique d'infiltration, notamment en raison du contexte pédologique ou de risque de pollution de la nappe, le pétitionnaire intègre dans son projet des dispositifs de collecte, de rétention et de traitement des eaux pluviales. Pour le rejet résiduel au milieu, ces nouveaux projets respectent :

- le débit de fuite maximal de 2 l/s/ha en se basant sur un épisode pluvieux d'une période de retour de 20 ans.
- un taux d'abattement minimum sur les matières en suspension (MES) de 65%.

L'infiltration ayant été retenue sur l'ensemble du projet, l'énoncé ci-dessus ne s'applique pas.

Dans le cas des projets d'aménagement dont la gestion des eaux pluviales intercepte des eaux de ruissellement de zone agricole, la gestion par bassin enterré est interdite.

Le projet intercepte des ruissellements naturels issus des zones agricoles amont. Les eaux seront collectées et infiltrées établies au moyen d'ouvrage de type noues et bassins à ciel ouvert. Aucun bassin enterré n'est envisagé.

=> Compatible

Article 4 : Encadrement des opérations d'artificialisation des berges

Cette règle s'applique aux opérations de consolidation ou de protection des berges de cours d'eau par des techniques autres que végétales vivantes sont interdites.

Dans le cas présent, aucun cours d'eau n'est recensé au droit du projet. Cette règle ne s'applique donc pas au projet.

=> Non concerné

Article 5 : Préservation des zones humides

Cette règle s'applique à tout projet situé en tout ou partie au sein d'une zone humide telles que définies à l'article L211-1 du code de l'environnement.

Dans le cas présent, aucune zone humide n'a été identifiée au droit du projet. Cette règle ne s'applique donc pas au projet.

=> Non concerné

3.4.2 SAGE de la Sensée

Le projet se situe également dans l'aire d'application du Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.A.G.E.) de la Sensée approuvé par arrêté inter-préfectoral en date du 21 février 2020.

L'analyse de la compatibilité du projet avec le SAGE de la Sensée est présenté dans le tableau ci-dessous.

Enjeu	Objectif	Mesures	Compatibilité
Enjeu 1 : Protection et gestion de la ressource en eau	E1-O2 : Favoriser l'infiltration des eaux de surface	O2-M1 Limiter l'imperméabilisation par la mise en place de techniques alternatives de gestion des eaux pluviales	Dans le cadre du projet, une gestion des eaux par infiltration a été retenue. L'intégralité des eaux générées par le projet sera collectée et tamponnée avant infiltration. A minima, la pluie d'occurrence 20 ans est gérée dans les ouvrages. De plus, les ouvrages de gestion des écoulements naturels sont dimensionnés à hauteur d'une pluie centennale. ⇒ Compatible
	E1-O4 : Assurer la protection des aires d'alimentation des captages prioritaires pour la ressource en eau potable	Sans objet	Le projet est situé en dehors des aires d'alimentation de captage et en dehors de tout périmètre de protection de captage. Les rejets en infiltration seront conformes aux objectifs de qualité des eaux souterraines. ⇒ Compatible
Enjeu 2 : Gestion et préservation des milieux aquatiques et des zones humides	E2-O8 : Améliorer la fonctionnalité des milieux aquatiques	O8-M2 : Faire respecter la libre circulation écologique pour les aménagements existants et futurs	Le projet n'a aucun impact sur les cours d'eau. Le projet n'impacte aucune zone humide. ⇒ Compatible
	E2-O10 : Préserver les milieux aquatiques des effets de l'urbanisation	O10-M2 : Prendre en compte la présence de cours d'eau et des zones humides inventoriées dans le SAGE et sans le SDAGE pour les aménagements futurs	
		O10-M4 : Préserver le caractère naturel des milieux humides	
		O10-M5 : Appliquer le principe « éviter, réduire, compenser » sur les dossiers zones humides au sens de la police de l'eau	
Enjeu 3 : Maîtrise et limitation des risques liés à l'eau	E3-O12 : Inciter les collectivités territoriales et leurs établissements publics à intégrer la problématique des ruissellements et des inondations dans les documents d'urbanismes	O12-M1 : Intégrer la gestion « durable et intégrée » des eaux pluviales dans la conception de tout nouvel aménagement et sans les documents d'urbanisme	L'intégralité des eaux générées par le projet sera collectée et tamponnée avant infiltration. A minima, la pluie d'occurrence 20 ans est gérée dans les ouvrages. De plus, les ouvrages de gestion des écoulements naturels sont dimensionnés à hauteur d'une pluie centennale. ⇒ Compatible

Tableau 4 : Analyse de la compatibilité du projet avec le SAGE de la Sensée

Le règlement du SAGE de la Sensée impose une règle concernant la gestion des eaux pluviales :

ENONCÉ DE LA RÈGLE

Les installations, ouvrages, travaux ou activités, visés à l'article L.214-1 du code de l'environnement soumis à déclaration ou autorisation au titre de l'article L.214-2 du code de l'environnement, ainsi que les installations classées pour la protection de l'environnement, visées aux articles L.512-1 du code de l'environnement et L.512-8 du même code, ne doivent pas aggraver le risque d'inondation.

Il est rappelé que pour tout projet, le rejet des eaux pluviales n'est pas autorisé dans les réseaux d'assainissement.

De plus, en cas de rejet dans le milieu naturel, le débit de fuite à appliquer dans le cadre des mesures compensatoires à l'imperméabilisation ne doit pas dépasser la valeur de 2l/s/ha pour une pluie centennale et de période de retour inférieure.

Les pétitionnaires et les autorités compétentes prennent en considération la totalité du bassin versant situé en amont d'un projet d'aménagement urbain futur pour le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales.

Dans ce sens, le recours à des techniques alternatives (réalisation de noues ou de fossés, chaussées drainantes, bassins d'infiltration...) est nécessaire pour gérer les eaux sur les zones nouvellement aménagées. En cas d'infiltration, les projets susvisés doivent tenir compte de la capacité d'infiltration des terrains et prévoir si nécessaire un traitement préalable des eaux pluviales infiltrées. Cette règle concerne également les aménagements complémentaires et extensions des projets susvisés soumis à autorisation ou déclaration au titre de l'article L. 214-2 précité.

L'entretien régulier des installations de gestion des eaux pluviales sera aussi étudié et mis en œuvre afin que leur efficacité reste identique à celle existante au moment de l'installation.

Dans le cas où l'application des techniques alternatives ne permet pas de gérer la totalité des eaux pluviales sur site et/ou que le respect d'un débit de fuite dans le milieu naturel inférieur à 2l/s/ha ne peut être respecté, il est demandé à l'aménageur de démontrer l'impossibilité d'appliquer ces deux règles, et l'absence d'impact sur le milieu naturel et/ou sur les réseaux d'assainissement d'un point de vue quantitatif et qualitatif.

Dans ce cas, des techniques seront mises en place pour limiter les impacts de cet aménagement. Ces techniques (création d'ouvrages de rétention d'eau et techniques alternatives) devront limiter au maximum l'imperméabilisation des sols et permettre de stocker et tamponner l'eau afin d'assurer un débit d'eau rejeté le plus faible possible.

Aucun rejet aux réseaux d'assainissement n'est prévu dans le cadre du projet. En effet les perméabilités en place permettent de gérer intégralement les eaux par infiltration. Les ouvrages de gestion des eaux de voirie sont dimensionnés pour une pluie d'occurrence 20 ans et la pluie 100 ans est gérée dans l'emprise du projet.

Les ouvrages de gestion des eaux issues des bassins versants interceptés sont dimensionnés pour une pluie 100 ans. Les eaux seront infiltrées.

Le projet n'engendre donc aucun rejet vers l'aval. Il n'aggrave pas le risque inondation.

Une règle concerne également les zones humides :

ENONCÉ DE LA RÈGLE

Les IOTA soumis à déclaration et autorisation délivrées au titre de la loi sur l'eau (article L.214-1 du code de l'environnement), ainsi que les ICPE soumises à enregistrement, déclaration et autorisation (articles L.512-1 et suivants du code de l'environnement), ne doivent pas conduire au remblaiement, à l'affouillement, à l'imperméabilisation, à l'exhaussement de sol, aux dépôts de matériaux et / ou à l'assèchement total ou partiel de zones humides de la catégorie 1 (zones où des actions de restauration/réhabilitation sont nécessaires) et de la catégorie 2 (zones où des actions de préservation doivent être menées) telles que définies par le SDAGE Artois-Picardie 2016-2021 (disposition A-9.4).

Cette règle ne s'applique pas aux projets d'intérêt général relevant des articles L.102-1, L.102-2 et L.102-3 du code de l'urbanisme et aux projets faisant l'objet d'une déclaration d'intérêt général relevant de l'article L.211-7 du code de l'environnement.

Des inventaires de terrain ont été réalisés afin d'identifier la présence ou non de zone humide au droit de la zone d'étude du projet. Ces inventaires se sont basés sur des critères pédologiques et floristiques.

Ces inventaires ont permis de conclure que le projet n'impacte aucune zone humide.

Ainsi, le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines est compatible avec les objectifs du SAGE Scarpe Amont (en phase d'instruction) et du SAGE de la Sensée (approuvé).

3.5 Plan de Déplacement Urbain Intercommunal (PDUI) de la Communauté Urbaine d'Arras

De quoi parle-t-on ?

Le Plan de Déplacement Urbain Intercommunal (PDUI) organise les modes de déplacement à l'échelle d'un territoire en veillant à un développement équilibré et durable du territoire (partage de la voirie, modes doux, etc.). Son périmètre correspond à celui d'une Autorité Organisatrice de Transport Urbain.

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) a été prévu par la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 et ils ont été rendus obligatoires pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la loi sur l'air du 30 décembre 1996.

Approuvé par délibération du Conseil Communautaire du 28 Novembre 2019, le Plan de Déplacements Urbains – Grand Arras 2030 définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement sur le territoire communautaire.

La stratégie retenue pour le PDU – Grand Arras 2030 se segmente en 7 axes. Chaque axe est décliné en 40 fiches actions.

La compatibilité du projet avec les actions du PDU Grand Arras 2030 est analysée dans le tableau ci-après :

Axe	Fiche d'action	Compatibilité avec le projet
<p>1) Articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité</p>	<p>Desservir les principaux pôles générateurs de déplacements en transports collectifs</p>	<p>Le Département propose un déclassement d'une partie de la RD60 et une interdiction PL sur la RD939 et la RD260 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. 2 voies réservées aux BUS seront créées de part et d'autre des voies de circulation (VL/PL) au niveau de la RD939.</p> <p>Ce projet ne pourra être permis que si le contournement de Tilloy-lès-Mofflaines est réalisé et les trafics de transit et PL déviés de la RD939 actuelle.</p> <p>⇒ Compatible</p>
<p>3) Développer un système de mobilité à coûts maîtrisés</p>	<p>Aménager un réseau de transport collectif urbain de qualité et efficace</p>	<p>Le Département propose un déclassement d'une partie de la RD60 et une interdiction PL sur la RD939 et la RD260 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. 2 voies réservées aux BUS seront créées de part et d'autre des voies de circulation (VL/PL) au niveau de la RD939.</p> <p>Ce projet ne pourra être permis que si le contournement de Tilloy-lès-Mofflaines est réalisé et les trafics de transit et PL déviés de la RD939 actuelle.</p> <p>⇒ Compatible</p>
	<p>L'intermodalité, la clé du succès</p>	<p>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.</p> <p>Le Département propose un déclassement d'une partie de la RD60 et une interdiction poids-lourds sur la RD939 et la RD260 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.</p> <p>Le Département a fait un plan de covoiturage avec la Communauté Urbaine d'Arras pour étudier les besoins et localiser les zones où cela peut s'implanter. Il est prévu une zone de covoiturage à la sortie de TILLOY les MOFFLAINES vers RD 939.</p> <p>⇒ Compatible</p>
<p>4) Construire une agglomération apaisée</p>	<p>Passer progressivement à la fin du tout auto via un nouveau partage de l'espace</p>	<p>Le projet de contournement va permettre la réappropriation du centre-ville avec le déplacement du trafic sur le contournement. Cela permettra de créer des aménagements favorisant les mobilités douces à terme (pistes cyclables, aires de covoiturage, BHNS...) et de gagner en sécurité.</p> <p>⇒ Compatible</p>
	<p>Développer l'usage du vélo au quotidien dans l'ensemble de la CUA par un aménagement continu et sûr du réseau cyclable</p>	<p>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.</p> <p>⇒ Compatible</p>
	<p>Aménager un réseau de continuités piétonnes</p>	<p>Des cheminements mixtes seront créés aux abords du contournement. Ces chemins seront praticables par les piétons de manière sécurisée.</p> <p>⇒ Compatible</p>

Axe	Fiche d'action	Compatibilité avec le projet
<p>5) Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des « outils » disponibles »</p>	<p>Inscrire et accompagner le contournement d'Arras</p>	<p>Le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines constitue un des tronçons du barreau Est de la rocade de contournement de l'agglomération d'Arras. ⇒ Compatible</p>
	<p>Traiter les points d'insécurité routière</p>	<p>Le projet de contournement va permettre la réappropriation du centre-ville avec le déplacement du trafic sur le contournement de traiter le problème de sécurité des RD939 et RD60 qui sont sujettes à de nombreux accidents dans le centre-ville de Tilloy-lès-Mofflaines. ⇒ Compatible</p>
<p>6) Confirmer la mobilité dans son rôle de vecteur de dynamisme économique</p>	<p>Valoriser les alternatives modales à la route</p>	<p>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. Le Département a fait un plan de covoiturage avec la Communauté Urbaine d'Arras pour étudier les besoins et localiser les zones où cela peut s'implanter. Il est prévu une zone de covoiturage à la sortie de TILLOY les MOFFLAINES vers RD 939. Ces aménagements permettront de nombreuses nuisances liées au trafic routier (sonores, qualité de l'air...) ; ⇒ Compatible</p>
	<p>Prendre en compte et faciliter les déplacements agricoles</p>	<p>Une voie mixte sera créée tout le long du tracé du futur contournement. Celui-ci sera empruntable par les engins agricoles. La géométrie des giratoires créés dans le cadre du projet sera dimensionnée pour accueillir les engins agricoles. Les chemins agricoles interceptés seront, dans la mesure du possibles rétablis via deux ouvrages d'art. Ceux-ci sont dimensionnés pour pouvoir accueillir les engins agricoles. D'autre part, la circulation des engins agricoles est autorisée sur le contournement. ⇒ Compatible</p>
<p>7) Favoriser les changements de comportement de mobilité</p>	<p>Favoriser les modes de déplacement innovants et moins polluants</p>	<p>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 a fait un plan de covoiturage avec la Communauté Urbaine d'Arras pour étudier les besoins et localiser les zones où cela peut s'implanter. Il est prévu une zone de covoiturage à la sortie de TILLOY les MOFFLAINES vers RD 939. ⇒ Compatible</p>

Tableau 5 : Analyse de la compatibilité du projet avec le PDU de la CUA

Parmi les enjeux énoncés dans le PDUI, apparaît la nécessité de finaliser le contournement d'Arras évitant ainsi de transiter dans les centres urbains et de pallier à l'engorgement de trafic à venir de l'entrée Nord. Le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines est un barreau routier de ce contournement et respecte ainsi ces dispositions sans obérer les développements futurs. Le projet bénéficiera également du barreau créé en parallèle par la Communauté Urbaine d'Arras permettant de relier l'extension de la ZI Est.

Ainsi, le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines est compatible avec les actions du PDU du Grand Arras 2030.

4 ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PLUI) 39 COMMUNES DE LA COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS

4.1 Présentation du PLUI et de ses pièces

La Communauté Urbaine d'Arras [CUA] s'est doté d'un PLUI 39 communes approuvé le 19 décembre 2019, modifié le 24 juin 2021. Ce dernier est composé des pièces suivantes :

1 - Le rapport de présentation : il assure la cohérence de l'ensemble du document en s'appuyant sur un diagnostic territorial et ses perspectives d'évolution ainsi qu'en expliquant les choix retenus pour établir le PADD. Il comprend également une évaluation environnementale analysant les incidences du PLUI sur le territoire ;

2 - Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) : il définit les orientations générales de la commune à l'horizon 2030 ;

3 - Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) elles définissent des dispositions spécifiques sur des thématiques ou dans des secteurs à enjeux du territoire communal ;

4 - Le règlement écrit et le règlement graphique : ils délimitent les différentes zones du territoire (zones urbaines (U), zones à urbaniser (AU), zones agricoles (A), zones naturelles et forestières (N)) ; le règlement écrit fixe les règles d'urbanisme appliquées à celles-ci ;

5 - Les annexes : elles comprennent un certain nombre de prescriptions, de servitudes ou d'informations complémentaires du PLU.

Il est important de noter que toutes les pièces du PLUI ne sont pas opposables, c'est notamment le cas du rapport de présentation et du PADD. Seul les règlements graphiques et écrits, les annexes et les OAP sont les pièces du PLUI obligatoirement prises en compte lors de la réalisation d'un aménagement sur le territoire communal.

Toutefois, dans un souci d'uniformité, l'ensemble des pièces du PLUI seront analysées dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUI 39 communes au niveau du territoire de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines.

4.2 Règlement écrit et graphique du PLUI

Le règlement écrit du PLUI fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols à travers les articles qui le composent. Il est accompagné du règlement graphique qui permet de localiser les choix au niveau de chaque commune de l'intercommunalité à travers les différentes vocations du sol.

Le règlement écrit du PLUI est composé de deux tomes :

- « Règlement écrit – Tome 1 » composé de cinq chapitres :
 - les dispositions générales ;

- les dispositions applicables aux zones urbaines ;
- les dispositions applicables aux zones à urbaniser ;
- les dispositions applicables aux zones agricoles ;
- les dispositions applicables aux zones naturelles et forestières ;

- « Règlement écrit – Tome 2 » composé de sept chapitres :
 - le lexique (termes faisant l'objet d'une définition repérés par un astérisque « * ») ;
 - les destinations des constructions ;
 - la liste des emplacements réservés ;
 - la liste et les fiches du patrimoine bâti à protéger ;
 - la liste des essences locales* ;
 - les préconisations pour les aménagements paysagers ;
 - le plan des secteurs et des normes de stationnement (Arras).

4.3 Documents ne nécessitant pas d'ajustement

4.3.1 Rapport de présentation

Le rapport de présentation, expose les composantes de l'environnement physique, naturel et humain de l'intercommunalité et justifie des choix retenus pour l'établissement du projet d'aménagement et de développement durable et des orientations d'aménagement et de programmation.

Au droit de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines, le diagnostic territorial brosse le portrait d'une commune située à proximité de pôles d'activités importants (ZI Est, Zone d'Activité de Saint-Laurent-Blangy) associée à une excellente desserte du territoire (grands axes routiers comme l'A1 ou l'A26), qui assure l'attractivité du territoire au détriment d'une importante exposition aux nuisances sonores, au trafic et à l'insécurité routière lors de la traversée du bourg.

L'urbanisation de la commune est fortement marquée par la RD939 et la RD60 qui a structuré le développement de la commune pendant plusieurs années. Le développement de l'urbanisation se porte désormais vers le sud-est du bourg. Il en résulte que les RD939 et RD60 sont des axes principaux de la commune autour duquel s'est développé le centre-ancien, ce qui pose aujourd'hui des problèmes de santé et de sécurité.

Le « projet de contournement d'Arras », qui s'implante en parti au niveau de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines a un chapitre dédié dans le rapport de présentation qui retrace l'importance de finaliser le barreau Est du contournement. En effet, celui-ci constitue un enjeu majeur du développement du territoire.

Il est à noter que le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines constitue un des tronçons du barreau Est de la rocade de contournement de l'agglomération d'Arras.

La stratégie intercommunale adoptée dans le projet de territoire du rapport de présentation porte l'ambition de concilier le développement économique intercommunal vis-à-vis de la région Arrageoise tout en préservant le cadre de vie et l'environnement des habitants :

« Le réseau de rocade de la Communauté Urbaine d'Arras est un maillon structurant du réseau de l'agglomération. Toutefois, il n'est actuellement pas de possibilité de contourner l'intégralité de l'agglomération via les rocades.

L'objectif de ce contournement est de limiter le transit au travers des centres urbains denses de l'agglomération, et d'offrir une meilleure accessibilité au pôle régional Est notamment.

Il est important de rappeler que la ZI Est développe aujourd'hui 3870 emplois, ce qui génère quotidiennement quelques 2500 voitures particulières et près de 800 camions, et que l'extension de la ZI Est, ZI à vocation plutôt artisanale devrait générer un flux d'environ 1000 véhicules / jour dont 300 poids lourds.

Ce chaînon manquant permettra d'apaiser les trafics en centre-ville et sur les axes structurants urbains de l'Est de l'agglomération. Par conséquent, il participera à l'apaisement des trafics en zone urbaine et améliorera le partage de la voie, deux thématiques indispensables au développement d'une mobilité durable.

Le projet de réalisation de ce contournement permettrait d'absorber plus de 15 000 véhicules les jours ouvrés, soit le même volume qu'absorbe aujourd'hui l'A26 à la hauteur d'Arras (selon une étude menée par le CD62 en 2011).

Ce barreau pourrait alléger l'axe de la rue de Cambrai (D939) sur la commune de Tilloy-Lès-Mofflaines, la traversée de Saint-Laurent-Blangy, ainsi que l'entrée Nord, lieux qui doivent absorber quotidiennement des volumes conséquents de véhicules.

Dès lors, la réalisation de ce barreau doit être accompagnée par des mesures de limitation des poids lourds sur les axes urbanisés et sur les boulevards, par une révision complète du plan de jalonnement et une mutation de certains carrefours afin de favoriser l'accès via le contournement Est.

Dans un même temps, ce contournement viendrait s'inscrire en lien avec les développements majeurs à l'est de l'agglomération (canal Seine Nord, BA 103, plateforme multimodale de Marquion). En effet, la réalisation de la rocade Est offrirait une alternative à une partie des convois de transport de matières dangereuses traversant actuellement l'agglomération.

- Extrait de l'évaluation environnementale du PLUI 39 communes de la CUA.

NOTA : Le Département du Pas-de-Calais et la CUA ont décidé conjointement fin 2019 d'abandonner le projet de Rociade Est d'Arras. En effet, la réalisation de cette rocade 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.

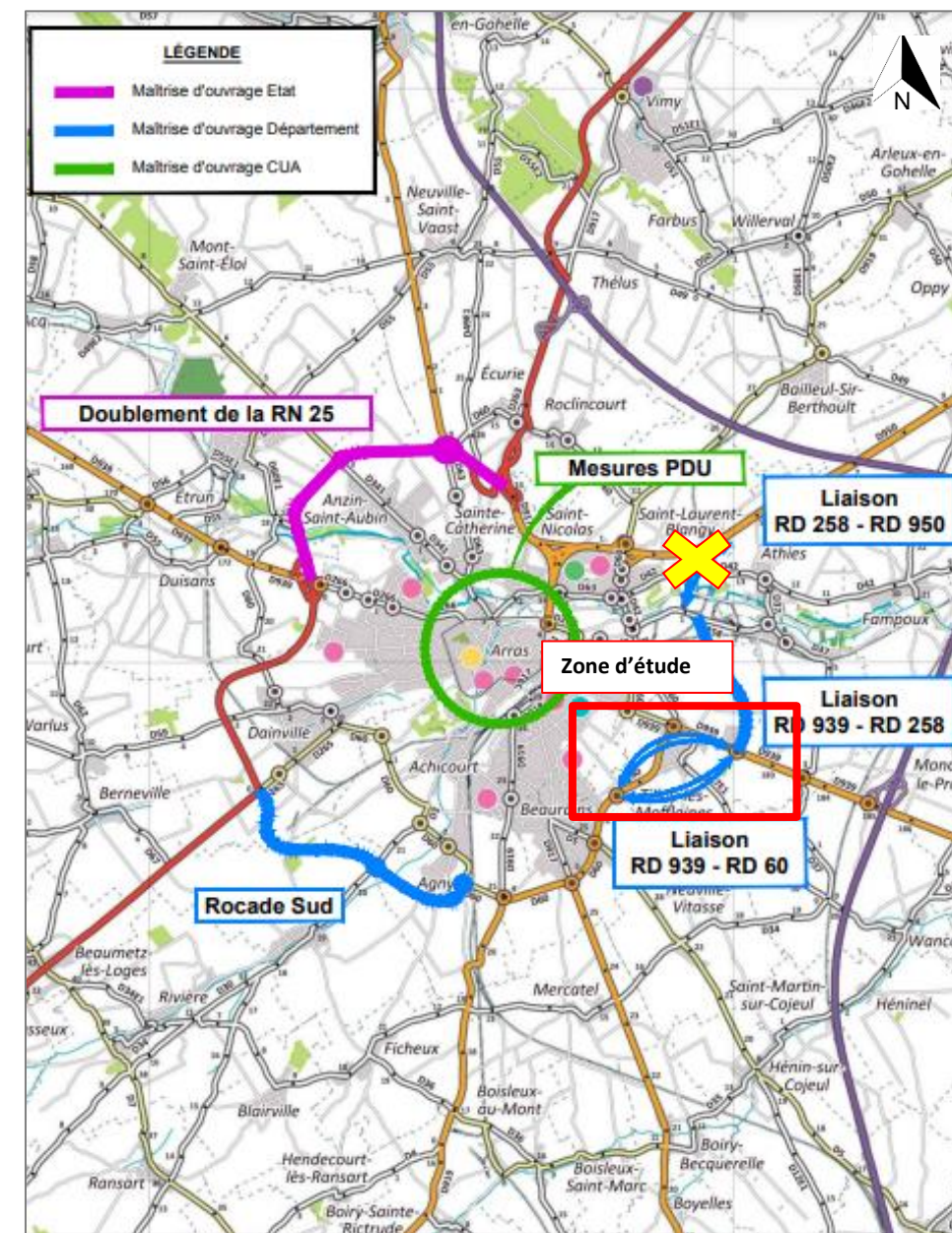


Figure 35 : Projet de finalisation du contournement d'Arras

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

Le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines ne remet pas en cause le rapport de présentation du PLUI et les choix d'aménagements retenus.

Le projet et le rapport de présentation sont compatibles.

La présente note vaudra « additif » au rapport de présentation du PLUI à l'issue de la procédure de DUP.

4.3.2 Projet d'Aménagement et de Développement Durable [PADD], du PLUI 39 communes

De quoi parle-t-on ?

Le **Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)** expose les intentions d'aménagement intercommunaux sous la forme d'objectifs en prenant en compte l'ensemble des enjeux liés au territoire. Il s'agit d'une vision de l'avenir de l'intercommunalité sur un horizon à 10 ans (16 ans pour le PADD du PLUI de la CUA).

Orientations générales

AXE 1 : Une économie à haute valeur humaine ajoutée profitable aux habitants du territoire :

- Renforcer la position géostratégique du territoire au cœur des échanges de l'Europe du Nord ;
- Faire coïncider dynamique de l'emploi et dynamique résidentielle ;
- Renforcer le pôle économique d'envergure régionale à l'Est du territoire en s'appuyant sur la structuration des secteurs d'excellence de l'Arrageois ;
- Valoriser le potentiel des parcs d'activités d'intérêt communautaires et optimiser les zones commerciales de grande distribution ;
- Conforter l'attractivité tertiaire d'Arras en s'appuyant sur son repositionnement géostratégique au cœur de la nouvelle région ;
- Favoriser l'implantation d'activités en milieu urbain ;
- Consolider le développement commercial du cœur de ville ;
- Conforter l'attractivité du territoire en renforçant la complémentarité entre les différentes formes de tourisme ;
- Maintenir une activité agricole dynamique ;
- Structurer de nouvelles filières d'excellence dans la perspective engageante de la troisième révolution industrielle.

AXE 2 : Un cadre de vie privilégié, un environnement naturel et un patrimoine historique à préserver :

- Engager le territoire sur une trajectoire post-carbone et adopter les objectifs ambitieux de la troisième révolution industrielle en région Hauts de France ;
- Renforcer les relations entre l'espace rural, l'environnement naturel et le paysage urbain ;
- Consolider le capital patrimonial en s'appuyant sur la ville centre et en ouvrant de nouvelles perspectives sur l'héritage rural ;
- Economiser les ressources foncières en favorisant la densité des activités humaines ;
- Lutter contre toutes les formes de pollution et protéger le territoire contre les risques naturels et technologiques.

AXE 3 : Une attractivité résidentielle renforcée garante de grands équilibres socio-économiques et de positionnement compétitif du territoire

- Déployer une offre de logements attractive pour attirer de nouveaux habitants et fidéliser la population résidant sur le territoire ;
- Concevoir le développement de l'habitat de manière à assurer un équilibre résidentiel et à économiser le foncier ;
- Proposer une solution de logement ou d'hébergement pour couvrir les besoins de tous aux différentes étapes de la vie ;
- Innover pour produire des logements attractifs ;
- Soigner l'articulation du logement et de l'urbanisme avec l'attractivité économique et le cadre de vie.

AXE 4 : Un très haut niveau de service à la population facilitateur de déplacements et de vie quotidienne :

- Faire émerger de nouvelles habitudes de mobilité sur le territoire ;
- Finaliser les grandes infrastructures routières de desserte et de contournement de l'agglomération ;
- Poursuivre l'adaptation de transports « en commun » en intégrant les perspectives technologiques ;
- « Apaiser » la ville en facilitant les nouvelles pratiques de déplacement en mode doux ;
- Garantir une bonne couverture du territoire en équipements ;
- Veiller au rapprochement et à l'équilibre de l'offre de services.

AXE 5 : Une responsabilité sociétale exigeante, lien social et solidarités au service du bien vivre ensemble

- Cultiver l'état d'esprit constructif et collaboratif des acteurs du territoire ;
- Renforcer l'adéquation de l'économie avec les aspirations de la population ;
- Enrichir les échanges entre les composantes urbaines et rurales du territoire ;
- Proposer une offre résidentielle garante de mixité sociale ;
- Des ambitions convergentes vers une approche globale du bien-être.

Economiser l'espace (projet d'aménagement spatial)

« Objectif de la modernisation de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, un modèle de développement qualitatif où la sobriété foncière renforce l'attractivité ».

- Economiser l'espace et créer de la valeur ;
- Une réussite économique partagée avec les territoires voisins ;
- Relever le défi de la pression foncière ;
- Diminuer de près d'un tiers le rythme d'artificialisation des terres agricoles et naturelles.

Le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines constitue un des tronçons du barreau Est de la rocade de contournement de l'agglomération d'Arras. La finalisation du barreau Est du contournement d'Arras figure dans le PADD comme un outil contribuant à l'apaisement de la circulation du centre bourg de Tilloy-lès-Mofflaines dans le cadre de la 4^{ème} orientation « un très haut niveau de service à la population facilitateur de déplacement et de vie quotidienne ».

Toutefois, les effets bénéfiques de la réalisation de la déviation ne se limitent pas à l'apaisement du centre bourg. En effet, cette dernière contribuera également au soutien de l'économie locale (orientation n°1), à la récréation des lieux de vie et d'échanges (orientation n°2), au développement des espaces dédiés aux piétons et cyclistes (orientation n°4) à travers la réappropriation du centre-ville induite avec l'apaisement de ce dernier.

« De façon à disposer d'un dispositif complet de contournement de l'agglomération, d'une part, et de faciliter la desserte du pôle économique régional Est, d'autre part, la réalisation de la rocade Est sera défendue prioritairement, par la Communauté urbaine [...] La finalisation de ce contournement sera un préambule indispensable à la hiérarchisation des voiries secondaires et la mise en place de "robinets", qui permettront de réguler le trafic aux entrées du territoire et ainsi limiter le transit au centre d'agglomération.

Elle permettra également de poursuivre l'aménagement des grandes pénétrantes dans l'agglomération en boulevards urbains sécurisés. [...] »

Il est à noter que le PADD précise que la finalisation de ce contournement sera réalisée dans une optique de préserver l'environnement naturel du territoire.

« L'ensemble de ces ouvrages et infrastructures s'inscriront dans une logique de grande qualité environnementale pour maîtriser leurs impacts écologiques sur l'environnement naturel et assurer la continuité de la trame écologique [...] ».

- Extrait de l'axe 4 du PADD du PLUI 39 communes de la CUA.

NOTA : Le Département du Pas-de-Calais et la CUA ont décidé conjointement fin 2019 d'abandonner le projet de Rocade Est d'Arras. En effet, la réalisation de cette rocade 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.













Le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines ne remet pas en cause les orientations du projet d'aménagement et de développement durable. En effet, le PADD identifie une voirie de contournement qui devrait permettre une desserte optimisée des pôles économiques majeurs du territoire arrageois tout en évitant la zone urbaine de Tilloy-lès-Mofflaines.

Le PADD du PLUI 39 communes ne nécessite pas de modifications.

Les orientations du PADD sont synthétisées dans des documents graphiques présentés ci-après.

AVANT-PROJET D'AMÉNAGEMENT SPATIAL

12 ORIENTATIONS CLÉS

- 1  Finaliser le contournement d'Arras
- 2  Développer une nouvelle gare TGV européenne et assurer la connexion avec le REGL
- 3  Conforter le pôle régional économique par un développement de 200 ha d'activités
- 4  Dynamiser le pôle commercial et résidentiel central de l'agglomération
- 5  Protéger et valoriser les vallées et les pénétrantes agricoles et assurer les connexions vertes vers le rural et vers la ville
- 6  Affirmer les 2 axes majeurs de loisirs et tourisme nature : Val de Scarpe (nautiques et plein air) et Crinchon / Citadelle / Mont St Éloi (randonnée et tourisme vert)
- 7  Apaiser le centre d'agglomération via une politique de déplacements intégrée
- 8  Affirmer le rôle structurant des pôles-relais
- 9  Conforter la fonction agroalimentaire et soutenir la fonction agricole sur l'ensemble du territoire
- 10  Renforcer le tourisme d'affaires (Gare / Artois expo)
- 11  Maintenir les parcs d'activités d'enjeu communautaire existants et renforcer le pôle "nouvelles technologies"
- 12  Valoriser les pôles d'appui touristiques (patrimoine, nature) et affirmer le tourisme de mémoire sur le nord du territoire

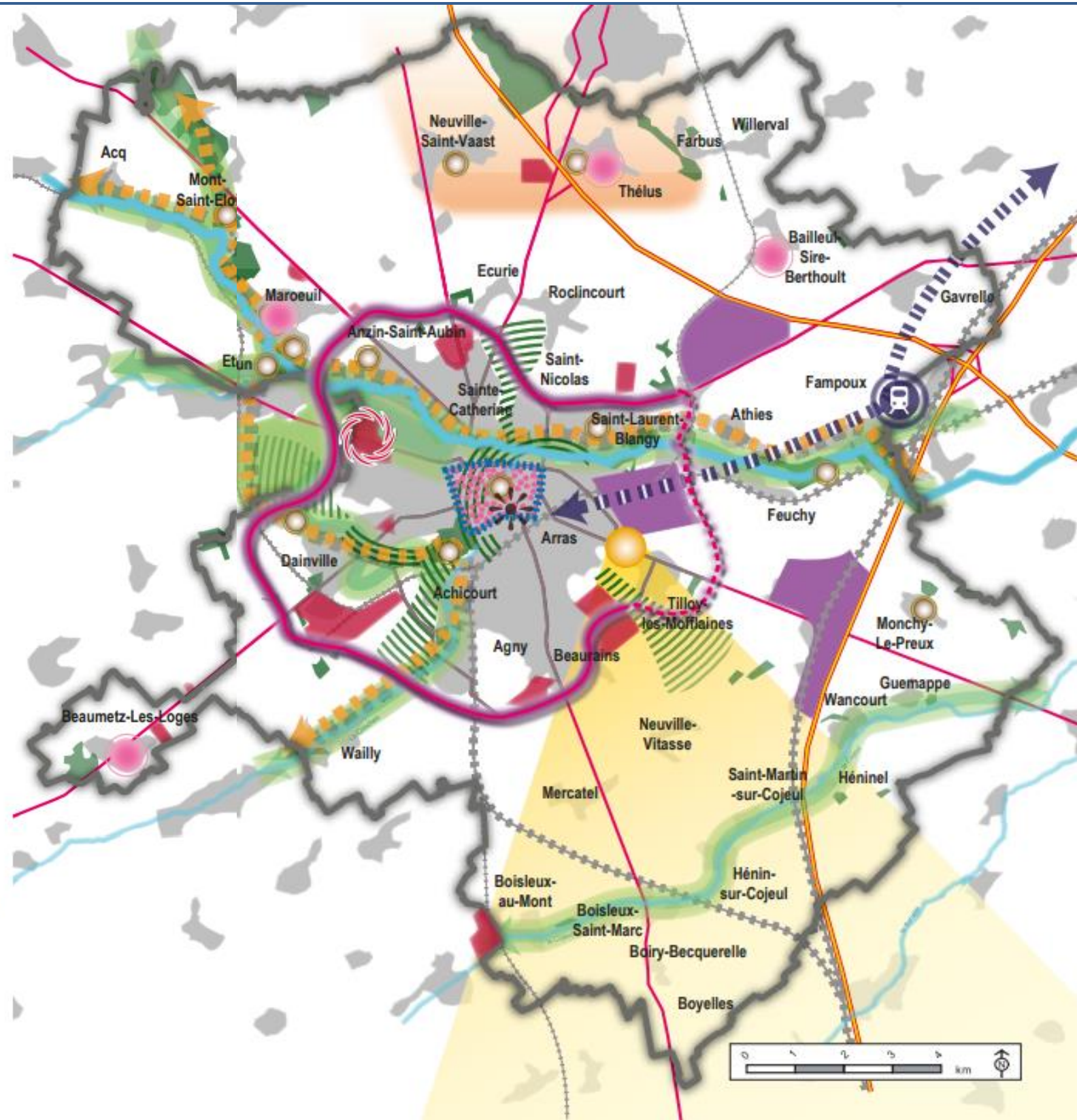


Figure 36 : Carte de synthèse des orientations d'aménagement spatial du PADD du PLUI 39 communes de la Communauté Urbaine d'Arras

(Source : www.cu-arras.fr)

5 AXES DE DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUES

pour un territoire d'excellence

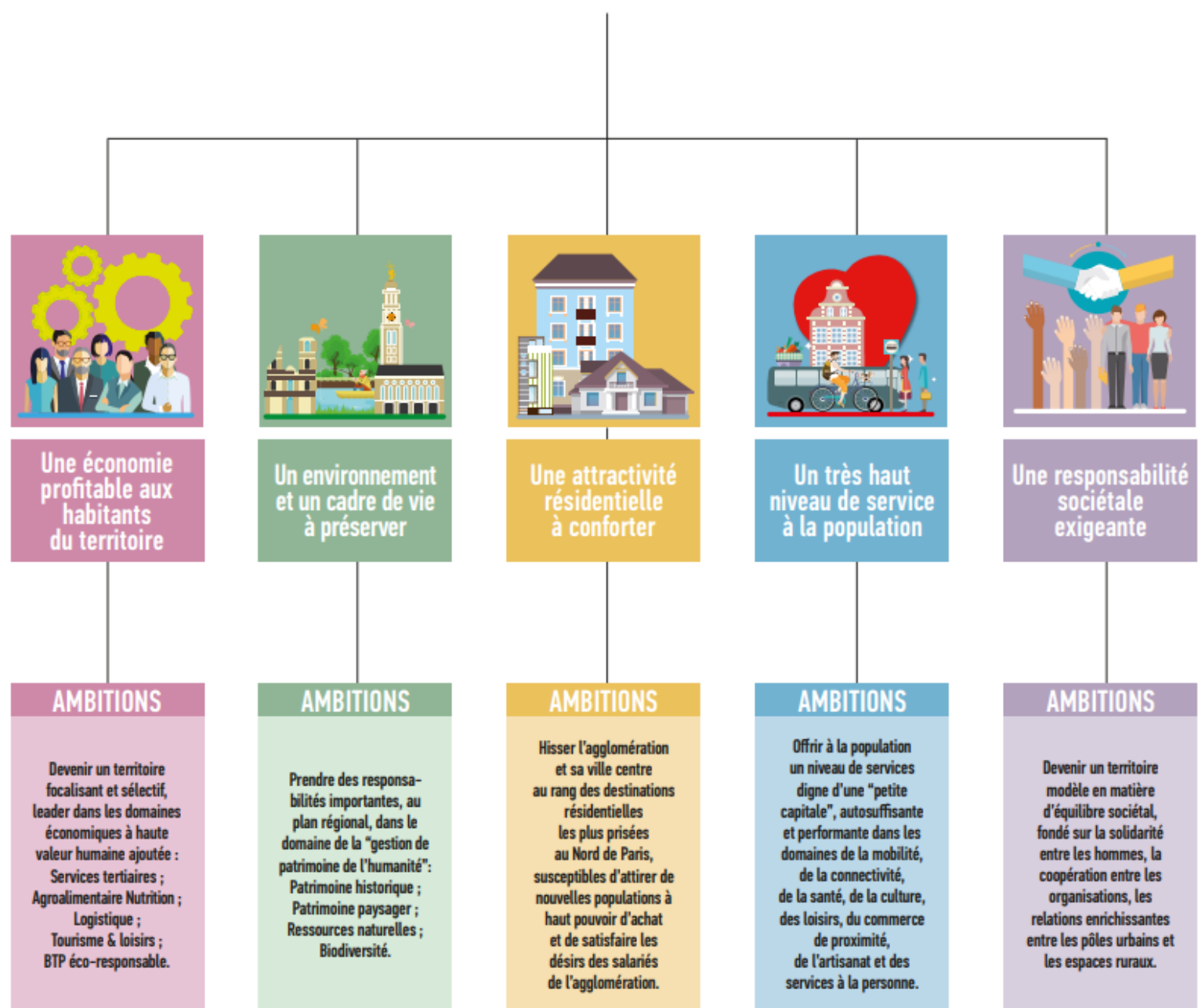


Figure 37 : Axes de développement stratégique du PADD du PLUI 39 communes de la Communauté Urbaine d'Arras

(Source : www.cu-arras.fr)

4.3.3 Documents graphiques du règlement

Dans le plan de zonage au niveau de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines, le site de projet se situe :

- En zone A : « zone agricole » ;
- En zone Ac « zone agricole constituant des corridors écologiques à maintenir afin de valoriser et conforter la trame verte et bleue » uniquement sur la commune de Tilloy-lès-Mofflaines.
- A la marge, le projet longe une zone N « Naturelle » correspondant à un boisement à protéger

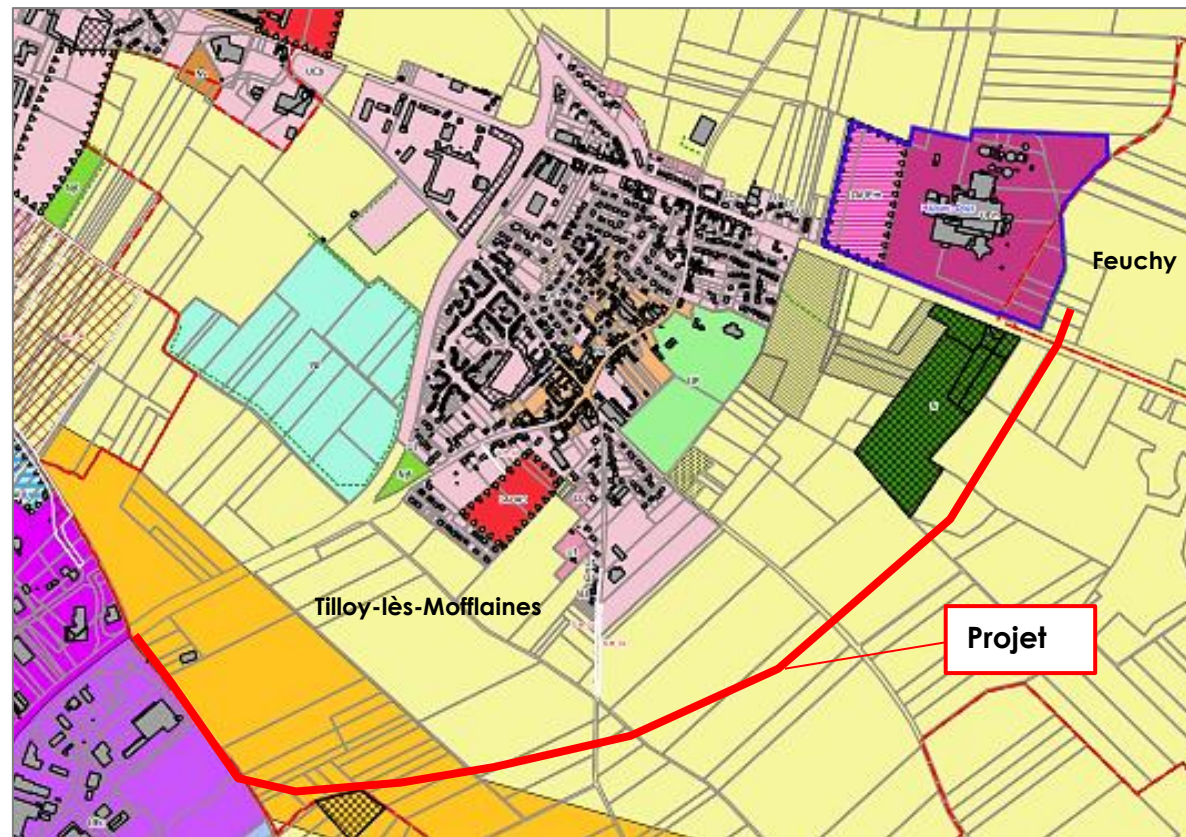


Figure 38 : Plan de zonage réglementaire au niveau du projet

(Source : www.cu-arras.fr)

Légende	
DESTINATION DES SOLS	
Zones urbaines mixtes	
	UA - Zone centrale (UAa - UAb - UAc)
	UB - Zone à enjeux forts en termes de densification et de reconquête urbaine (UBa - UBb)
	UC - Zone périphérique (UCa - UCb - UCc)
Zones urbaines spécifiques	
	UJ - Zone de fonds de jardin en contact avec les zones A ou N
	UL - Zone d'équipements et services marchands liés
	UG - Zone urbaine spécifique d'activités ferroviaires, autoroutières et de services publics
	UP - Zone de parcs urbains, squares et éléments de nature urbaine
Zones urbaines économiques	
	UEm - Secteur économique à vocation d'activités sauf commerces de détails et services
	UEI - Secteur économique à vocation d'activités y compris commerces de détails et services
	UEc - Secteur économique à vocation d'activités hors industries soumises à autorisation
Zones à urbaniser	
	1AUA - Zone à urbaniser mixte (1AUA1 - 1AUA2 - 1AUA3 - 1AUA4)
	1AUL - Zone à urbaniser d'équipements d'intérêt collectif et de développement touristique
Zones à urbaniser économiques	
	1AUEm - Secteur à urbaniser à vocation d'activités mixtes sauf commerces de détail et services
	1AUEc - Secteur à urbaniser à vocation d'activités hors industries soumises à autorisation
Zones naturelles	
	N - Zone naturelle dont zone tampon de 30m autour des coeurs de nature
	Njf - Secteur de jardins familiaux
	NI - Secteur d'équipements légers de loisirs et sportifs
	Nv - Secteur d'accueil des Gens du Voyage
Zones agricoles	
	A - Zone Agricole
	Ae - Secteur reprenant des activités économiques isolées au sein de la plaine agricole
	Ap - Secteur agricole à protéger pour des motifs paysagers
	Ac - Secteur de corridors de la Trame Verte et Bleue en zone agricole

L'emprise du projet de contournement est comprise en zone classée agricole (zone A). Le règlement écrit de la zone agricole du PLUI 39 communes intégrera la phrase suivante permettant d'autoriser la réalisation du projet : « **Est autorisé la réalisation des ouvrages liés au contournement routier de Tilloy-lès-Mofflaines, incluant toutes les opérations d'affouillement, d'exhaussement qui y sont liées.** » (Cf. voir paragraphe 4.4.1.3 « Règlement écrit de la zone après modification »).

Ainsi, une évolution du document graphique du PLUI n'est pas nécessaire au niveau de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines.

4.3.4 Orientations d'Aménagement et de Programmation [OAP] du PLUI 39 communes

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) constitue le cadre de référence du PLUI et indique les orientations générales de développement pour l'intercommunalité. Il est complété par des orientations d'aménagement et de programmation (OAP), notamment sur les périmètres de développement futur stratégiques.

De quoi parle-t-on ?

Les **Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)** traduisent les intentions communales pour les secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière. Elles définissent un parti d'aménagement et permettent de préciser les conditions d'aménagement, en complémentarité du règlement.

La CUA a souhaité s'appuyer fortement sur l'outil OAP, en le déclinant à différentes échelles et à différents niveaux de détail. Ainsi le PLUI compte :

- 1 **OAP thématique sur la trame verte et bleue** ;
- 1 **OAP Aménagement** pour chaque commune du territoire, soit **39 OAP communales**. Ces OAP "communales" constituent de véritables déclinaisons du PADD, sortes de schémas directeurs à l'échelle des territoires communaux. Ces OAP "Communales" sont travaillées à grande échelle pour garantir les interactions intercommunales. Par ailleurs, leur légende est organisée selon les grandes orientations du PADD, afin de garantir la cohérence entre les documents ;
- Des **OAP sectorielles**, portant sur des secteurs d'aménagement à enjeux (principalement des zones à urbaniser) nécessitant des dispositions particulières d'aménagement pour garantir la qualité des projets envisagés, et veiller à la cohérence de leur insertion urbaine et paysagère.

La commune de Tilloy-lès-Mofflaines dispose de trois OAP sectorielles, une OAP TVB et une OAP communale.

4.3.5 OAP sectorielles

Trois OAP sectorielles sont identifiées dans la liste des OAP de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines : la résidence « Château d'Eau » au niveau de l'avenue Charles de Gaulle et l'extension du site Häagen Dazs ; l'extension de la ZI Est. Le projet de contournement n'aura pas d'impact sur ces OAP sectorielles.

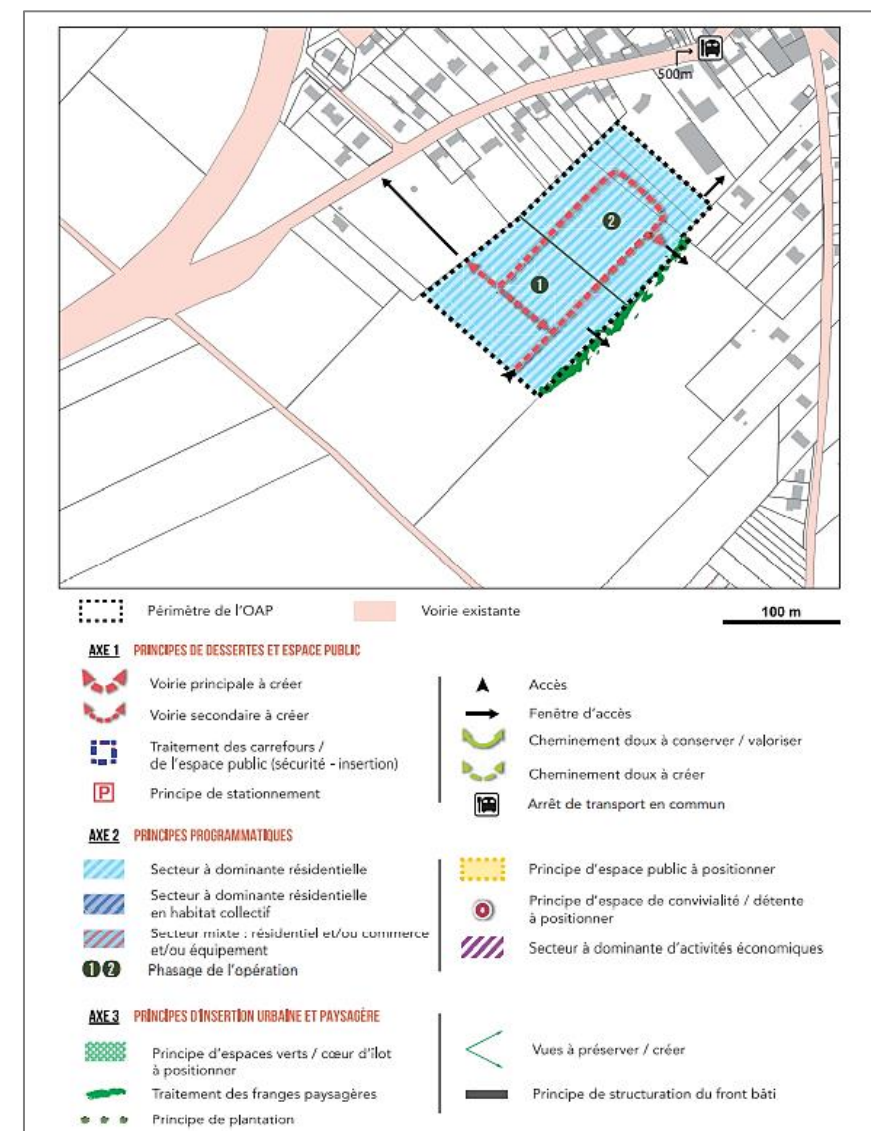


Figure 39 : OAP sectorielle n°1 "Château d'Eau" - commune de Tilloy-lès-Mofflaines

(Source : www.cu-arras.fr)

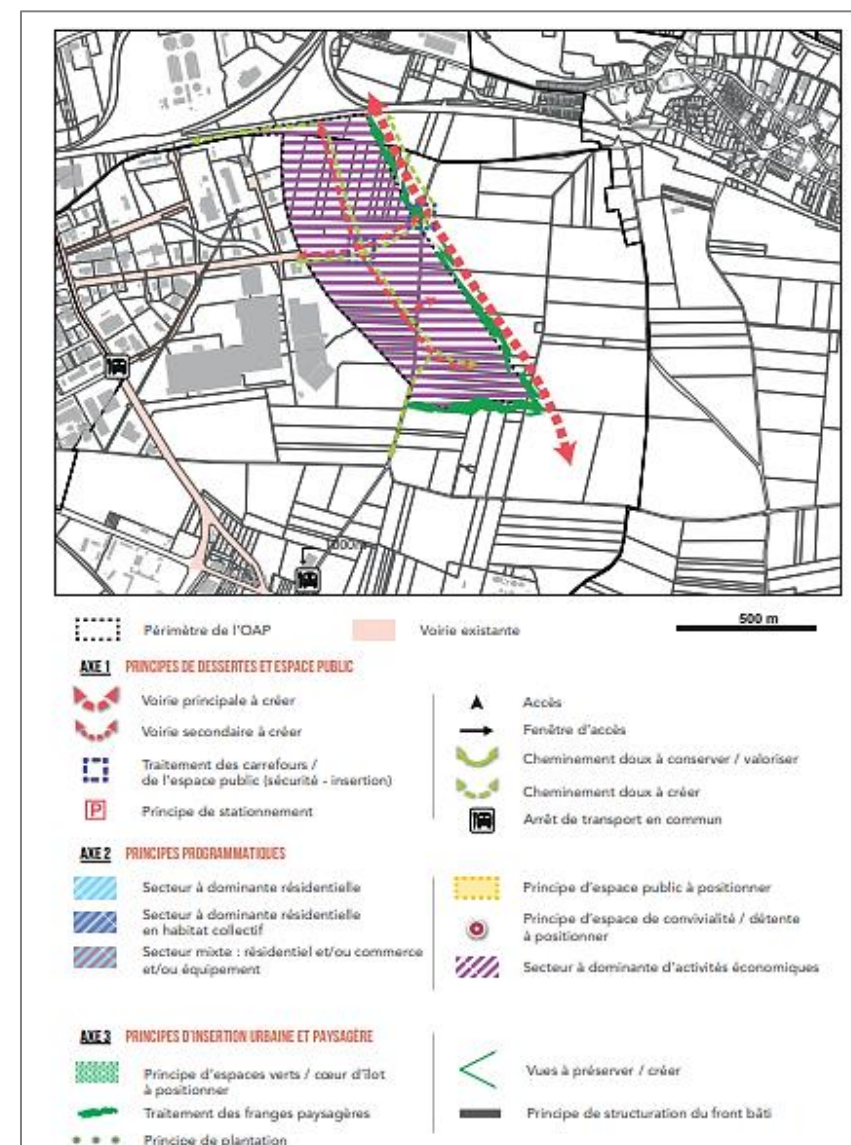
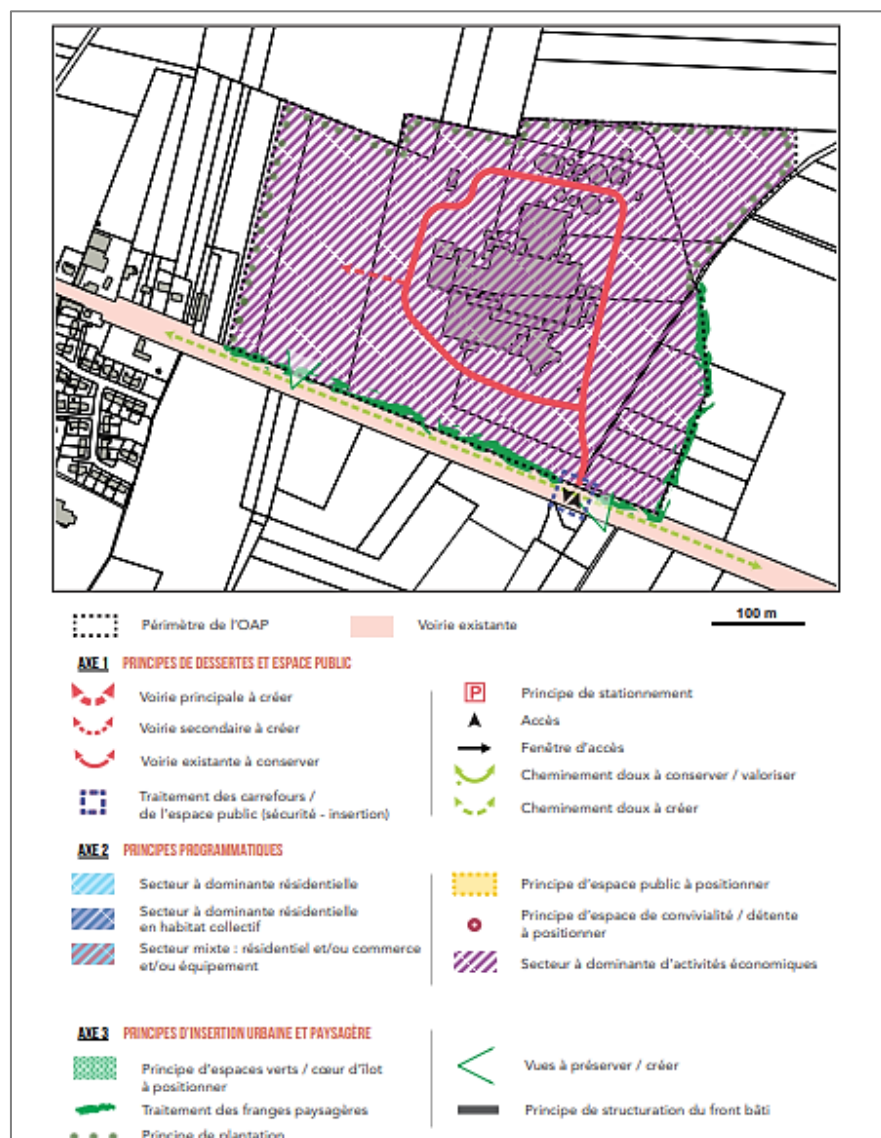


Figure 40 : OAP sectorielle n°2 Extension du site Häagen Dazs - commune de Tilloy-lès-Mofflaines

Figure 41 : OAP sectorielle n°3 : Extension de la ZI Est - commune de Tilloy-lès-Mofflaines

(Source : www.cu-arras.fr)

Le projet n'impacte pas ces OAP sectorielles. Il permettra d'autre part une meilleure desserte de ces zones identifiées. Ainsi l'esprit général de l'OAP est respecté.

Le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines ne remet pas en cause les orientations d'aménagement et de programmation sectorielles.

Le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines et les OAP sectorielles de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines sont compatibles. Il n'y a pas de modifications à apporter aux l'OAP sectorielles sur cette commune.

4.3.6 OAP TVB sur la commune de Tilloy-lès-Mofflaines

De quoi parle-t-on ?
 La **Trame Verte et Bleue (TVB)** est une démarche qui vise à maintenir et à reconstituer un réseau d'échanges pour que les espèces animales et végétales puissent, comme l'homme, circuler, s'alimenter, se reproduire, se reposer... et assurer ainsi leur cycle de vie. La trame verte et bleue porte l'ambition d'inscrire la préservation de la biodiversité dans les décisions d'aménagement du territoire, contribuant à l'amélioration du cadre de vie et à l'attractivité résidentielle et touristique.
 Les corridors écologiques assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie

L'OAP thématique trame verte et bleue de la CUA est une déclinaison spécifique des dispositions portant sur l'aménagement et identifiées au L151-6 du Code de l'Urbanisme (CU) qui énumère des champs généraux très larges. Elle s'inscrit sur l'ensemble du territoire.

Repères réglementaires L 151-6 du CU : « Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

L151-7 1° du CU : « Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :
 1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ».

Une OAP TVB est identifiée dans le PLUI 39 communes et concerne tout le territoire dont la commune de Tilloy-lès-Mofflaines.

Le tracé du projet intercepte une « pénétrante agricole » identifiée dans l'OAP TVB du PLUI 39 communes.

De quoi parle-t-on ?
 Les **pénétrantes agricoles**, espaces de transition naturels et agricoles autour du cœur d'agglomération, forment une interface entre les milieux rural et urbain. Ils permettent la pénétration de la nature jusqu'au cœur d'agglomération, et visent à raccrocher la ville centre et la population aux masses boisées.

Il est mentionné dans l'OAP TVB les règles suivantes concernant les pénétrantes agricoles :

« Les espaces délimités comme pénétrantes agricoles seront protégés de toute urbanisation, hors bâtis nécessaires à l'activité agricole et aux loisirs. Les bâtis seront implantés de manière à ne pas porter préjudice aux continuités écologiques. Des aménagements visant à renforcer ces-dernières pourront être envisagés ».

« Les pénétrantes vertes et agricoles, dont la vocation agricole doit être maintenue, seront valorisées comme espaces supports des continuités écologiques. A cet effet, les éléments de patrimoine naturel de ces espaces seront protégés, et la plantation de nouveaux éléments sera envisagée (arbres isolés, bosquets, haies...). Des objectifs de qualité paysagère seront associés à ces espaces, en vue notamment d'assurer des transitions douces entre les espaces urbains et ruraux ou naturels : intégration paysagère des franges urbaines, aménagements paysagers, ... Des liaisons douces pourront être développées dans ces espaces en particulier, participant au lien ville-nature et à sa pratique par tous [...] De même, des liaisons douces permettant de raccorder les équipements structurants de l'agglomération aux pénétrantes, pourront être développées ».

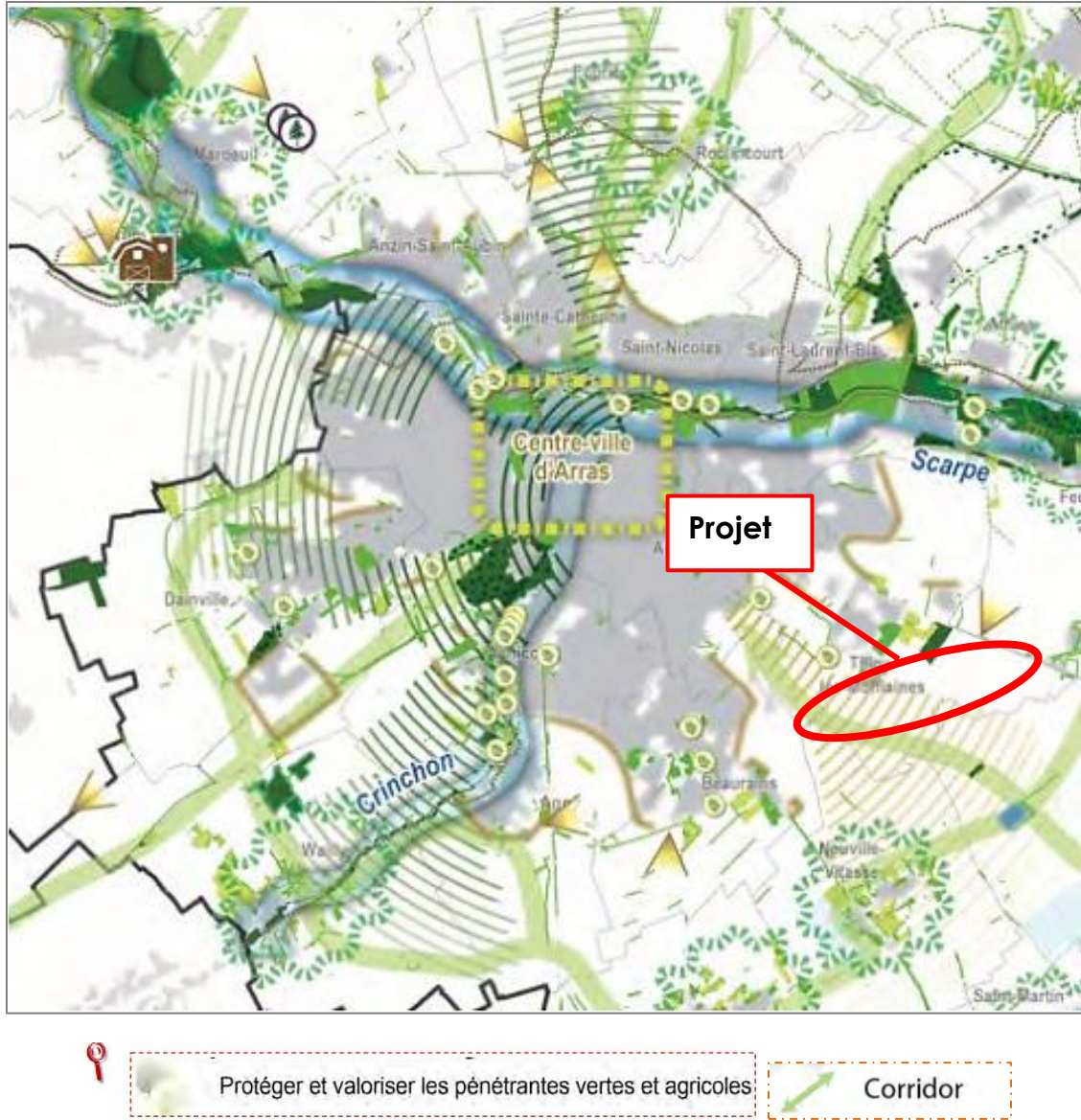


Figure 42 : OAP TVB du PLUI 39 communes - corridor et pénétrante agricole au droit du projet

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

Le tracé du projet intercepte également, dans sa partie sud-ouest, un corridor identifié dans l'OAP TVB. Il s'agit d'un corridor linéaire reliant le cœur de nature de la vallée du Cojeul à Arras.

Il est mentionné dans l'OAP TVB les règles suivantes concernant le corridor écologique :

« La Scarpe, le Crinchon, le Cojeul et leurs abords, cœurs de nature et corridor écologique avérés du territoire, devront être protégés. Leur intégrité spatiale devra être maintenue.

Les grandes entités boisées, cœurs de nature avérés du territoire, seront protégées, et leur emprise sera maintenue. Des aménagements légers participant à la valorisation écologique des sites pourront s'y développer. Les usages de loisirs de ces sites y seront maintenus, dans le respect de leurs sensibilités écologiques et paysagères.

En complément des grandes entités boisées, le maillage de petits éléments boisés, qui permettent d'ancrer les corridors entre les cœurs de nature du territoire et forment des corridors en pas japonais, sera préservé. Le maillage bocager existant, support essentiel de déplacement des espèces du fait de sa fonction de corridor linéaire, sera protégé.

Le maillage boisé et bocager sera développé par la plantation d'éléments végétaux, dans l'objectif de créer des continuités vertes fortes entre les cœurs de nature. Ces plantations se feront en particulier dans les secteurs de projets de l'agglomération.

Les espaces de prairies seront préservés au maximum et maintenus en leur état, ou dans le sens d'une amélioration de leur fonctionnalité écologique. Le développement d'entretien de nouveaux espaces comme prairies sera encouragé

Des aménagements paysagers pourront être proposés pour accompagner les voies principales de desserte (plantation d'arbres d'alignement, haies libres diversifiées, cortège herbacé, pieds d'arbres plantés...).

Le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines prévoira la création d'espaces hautement qualitatifs au sein de son emprise afin de s'intégrer dans la Trame Verte et Bleue, en proposant des aménagements paysagers végétalisés, à dominante de pleine terre. Ces espaces verts seront conçus en intégrant les impératifs de connexion au reste du maillage écologique local.

Les principaux aménagements écologiques qui seront réalisés consiste en la mise en place de passages à petite faune sous chaussée afin de rétablir les continuités écologiques interceptées de l'OAP TVB. Ces passages permettront de limiter l'effet « barrière » engendré par la présence de l'infrastructure et de réduire les impacts liés à la destruction d'individus concernant l'herpétofaune et les mammifères notamment.

Localisation

Il est préconisé la mise en place de passages à faune sous chaussée dans le secteur boisé au Nord-Est du site et Sud-Ouest du site au niveau du corridor intercepté. Cette mesure concerne la petite faune présente dans ce boisement, les amphibiens pouvant s'installer dans le bassin de gestion des eaux qui sera mis en place et les chiroptères chassant et transitant sur la zone.

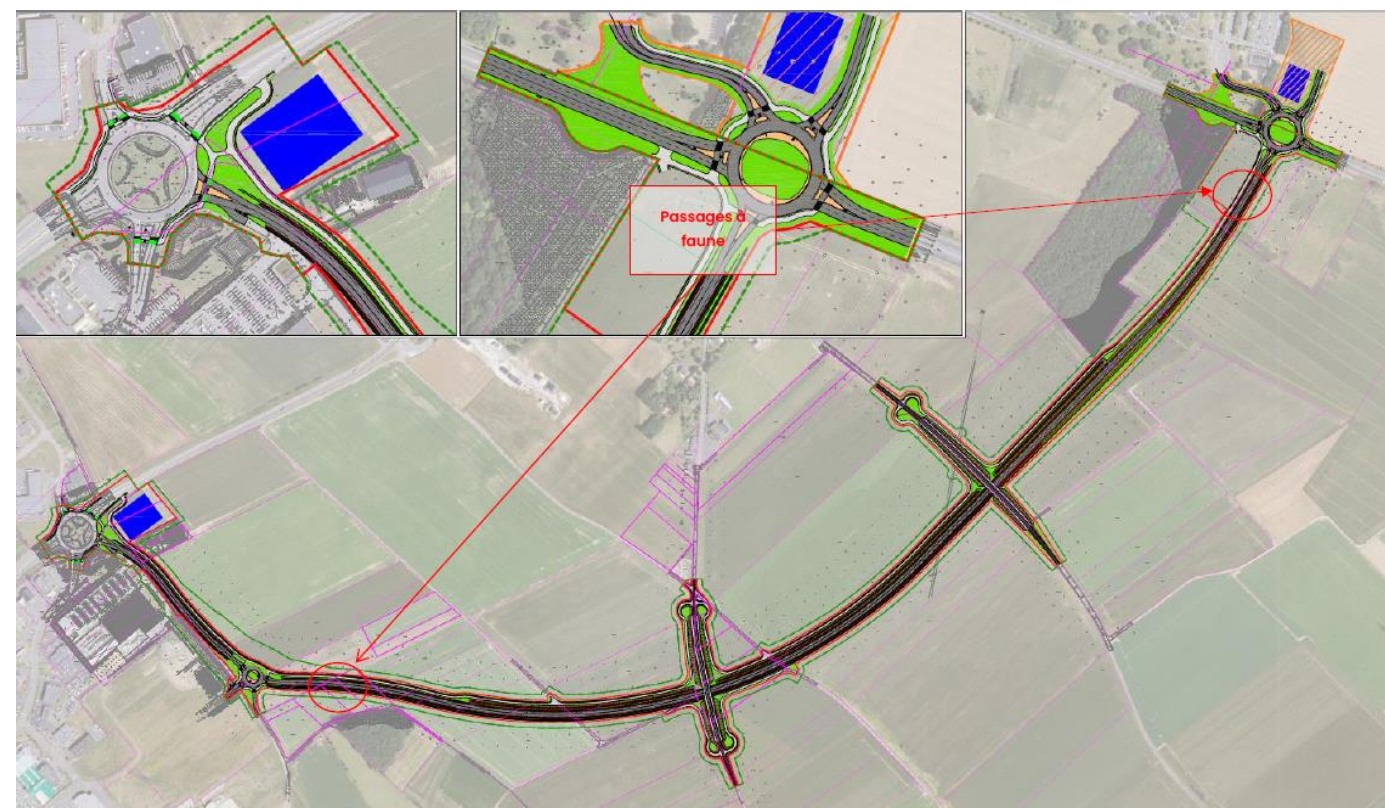


Figure 43 : Localisation des passages à faune sur le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines

(Source : CD62 & Rainette, 10/2023)

Description

Des passages à faune de type I seront implantés sur les secteurs Nord-Est du site et Sud-Ouest. Ce sont de simples conduits ou dalots de ciment placés en travers du remblai, d'un diamètre minimum de 2 mètres. Ce type de passage est utilisable à la fois par la petite et la moyenne faune (passages généralistes).



Figure 44 : Vue avant d'un conduit adapté aux mammifères (Source : CMNF)

Recommandations d'implantation

Les dispositifs de franchissement doivent être installés en bas de talus, au-dessus des matériaux insensibles à l'eau. Dans le cas présent, la mise en place de 2 passages à faune est possible.

Cette mesure sera complétée par l'installation de grillages à petite maille pour guider les animaux vers les passages sous-chaussée et de dispositifs de guidage par gestion de végétation à l'approche des ouvrages.

Réductions d'impacts associées :

La réalisation de cette mesure permet de réduire l'impact de fragmentation et d'isolement des populations concernant principalement les amphibiens, les mammifères et les reptiles. La mise en place du dispositif permet également de limiter les risques de collisions.

D'autre part, dans ce secteur, l'accotement de la chaussée restera enherbé au Nord afin de conserver des vues ouvertes et il sera planté d'une haie bocagère au Sud afin de créer une lisière avec le Petit bois et de guider le passage de la faune.

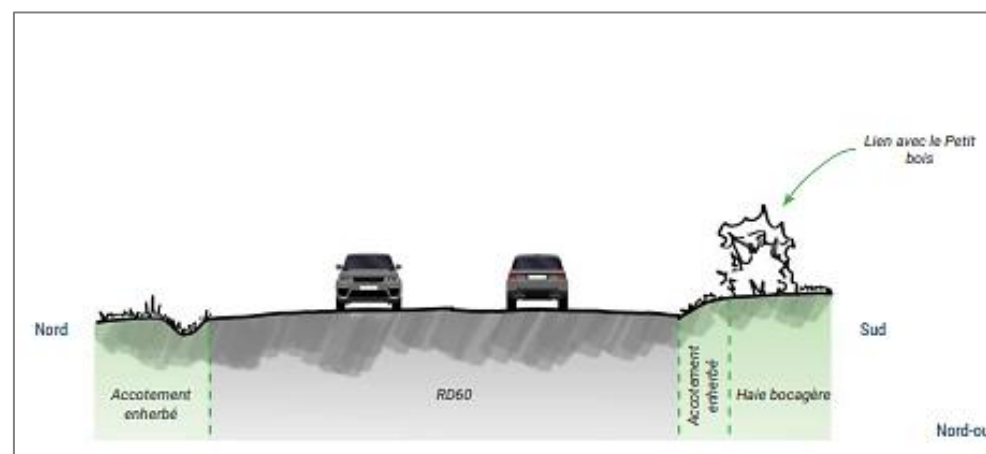


Figure 45 : Aménagement paysagers et écologiques de l'accotement de la chaussée
(Source : Verdi, 2022)

Régulièrement réalisées dans le cadre d'aménagements paysagers, les plantations visant à améliorer l'aspect visuel d'un lieu doivent répondre à certaines règles afin d'éviter un impact négatif sur les milieux naturels environnants et afin que ces opérations soient réellement bénéfiques à la biodiversité. Ces généralités concernent tout type de plantation comme les plantations d'arbustes pour créer des haies ou des bosquets, le semis en prairies, etc.

Préconisations écologiques générales – respect d'une charte végétale

Les espèces utilisées seront indigènes à la région (c'est-à-dire naturellement présentes). Cette condition est essentielle : aucune espèce exotique ne doit être introduite car il existe un réel risque de prolifération de ces espèces ou de pollution génétique. En effet, de nombreuses espèces exotiques possèdent un caractère invasif avéré. Notons que ces invasions biologiques sont

considérées, à l'échelle mondiale, comme la seconde cause de perte de biodiversité (derrière la destruction et la fragmentation des habitats naturels).

De même, l'utilisation de taxons ornementaux (taxons horticoles) ne doit pas se faire dans les espaces libres du projet. Ces végétaux possèdent en réalité un intérêt écologique bien inférieur à celui de la flore indigène.

Une espèce indigène est une espèce qui croît naturellement dans une zone donnée de la répartition globale de l'espèce et dont le matériel génétique s'est adapté à cet endroit en particulier. Une espèce indigène est donc particulièrement adaptée au climat, à la faune et à la flore qui l'entoure. Planter une espèce indigène permet de maintenir les équilibres écosystémiques de la région.

Les semences (ou individus) utilisés seront de provenance régionale (origine locale certifiée). Une telle précaution est indispensable pour limiter le risque, réel, de pollution génétique des populations locales qui risque de provoquer une diminution de leur capacité d'adaptation. Pour cette même raison, l'introduction (plantation ou semis) d'espèces protégées, patrimoniales ou menacées ne sera pas faite. Une telle opération risque en réalité d'engendrer une dérive génétique des populations naturelles et donc de réellement fragiliser le taxon considéré. De ce fait, les taxons retenus doivent être considérés comme très communs ou communs à l'échelle régionale (statuts définis par le Conservatoire Botanique National de Bailleul).

La partie sud-ouest du tracé du projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines s'implante, au niveau d'un corridor écologique et d'une pénétrante agricole identifié dans l'OAP TVB du PLUI 39 communes. La forte végétalisation du futur axe routier permettra le recréer un réseau des connexions écologiques (haies bocagères). Des essences végétales locales seront privilégiées. Un passage petite faune sera créé au niveau de la zone impactée, à proximité du « Petit bois » afin de garantir une transparence écologique et de reconnecter le corridor à la TVB locale.

L'OAP TVB figurant dans le PLUI 39 communes au niveau de l'emprise du projet ne nécessite donc pas de modification.

4.3.1 Règlement écrit du PLUI 39 communes en zone naturelle (zones N)

A la marge, le projet longe une zone N « Naturelle » correspondant à un boisement à protéger au niveau de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines.

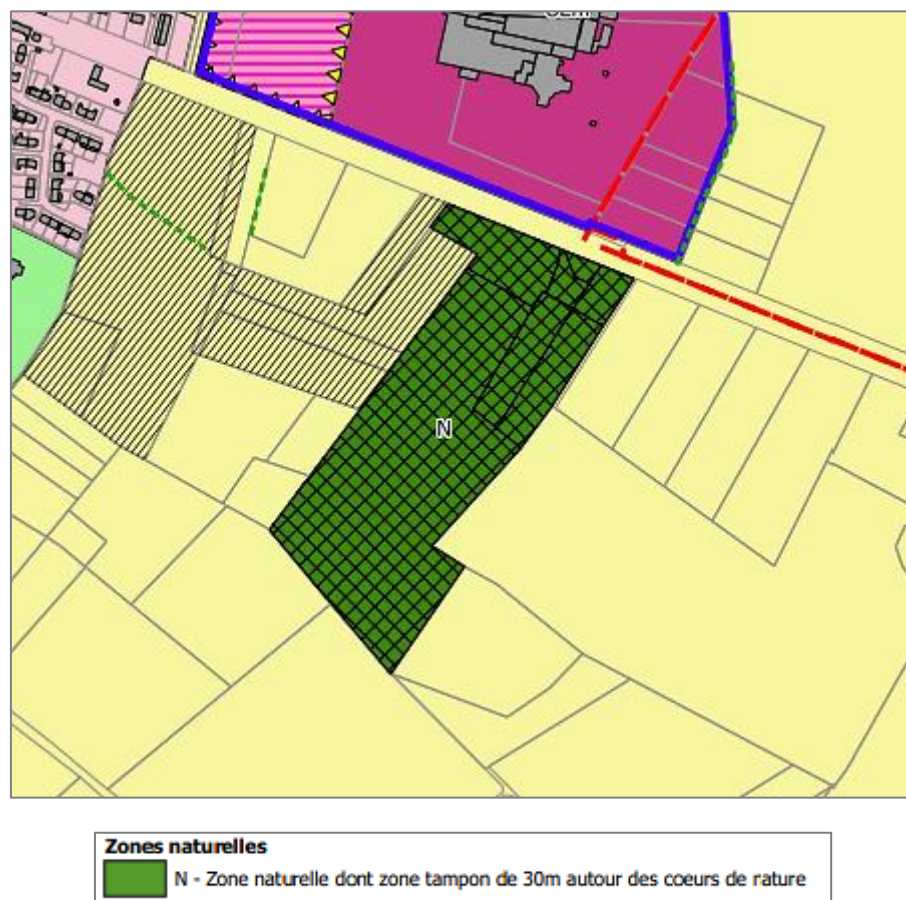


Figure 46 : Zone naturelle au droit du tracé du projet

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

Le tracé du contournement se trouve la majorité du temps à plus de 60 m de la zone tampon de se trouvant autour du boisement qui constitue un cœur de nature. Cependant une partie du projet au sud de ce boisement se situe à environ 5 à 10 m de la zone tampon.



Figure 47 : Tracé du projet situé à proximité de la zone N et de sa zone tampon de 30 m

(Source : Ingerop, septembre 2023)

Il est mentionné dans le règlement écrit au niveau de la zone classée « N » :

« Il s'agit d'une zone naturelle de protection stricte des espaces naturels fragiles, des paysages et des lisières forestières et, dans des secteurs de taille limitée à des sites à vocation récréative et d'hébergement. Elle correspond aux **grandes entités naturelles généralement boisées du territoire et comprend les cœurs de nature, leurs zones tampons pour en protéger les lisières**, les espaces naturels relais et les corridors centraux de la Trame Verte et Bleue du territoire. »

La zone tampon est donc comprise au sein de l'entité boisée à préserver (espaces naturels relais). Le tracé du projet n'impacte donc pas cette zone tampon.

Le projet n'entraîne donc aucune modification des dispositions applicables aux zones naturelles et forestières (zones N) du règlement écrit du PLUI 39 communes.

4.3.2 Emplacements réservés [ER]

Les emplacements réservés sont des terrains réservés au règlement graphique pour la mise en œuvre d'un projet déterminé d'intérêt général (voirie, équipement public, cheminement, corridor écologique, etc.).

Le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines n'intercepte aucun emplacement réservé (ER) existant. Il ne fait pas non plus l'objet d'un emplacement réservé sur le règlement graphique de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines.

Le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines ne remet pas en cause les emplacements réservés identifiés au PLUI sur la commune de Tilloy-lès-Mofflaines.

Le projet n'entraîne pas de modification des emplacements réservés du PLUI 39 communes.

4.3.3 Servitudes d'Utilité Publique [SUP]

Les servitudes d'utilité publique (SUP) sont des limitations administratives au droit de propriété autorisées par la loi au bénéfice de personnes publiques. Ces servitudes ont un caractère d'ordre public, aucun particulier ne peut y déroger unilatéralement. Il existe différents types de servitudes : liées au patrimoine culturel ou naturel, aux infrastructures de transport, aux mines et carrières, aux télécommunications, etc.

Le contournement de Tilloy-lès-Mofflaines intercepte les servitudes suivantes :

- I4 – Servitude relative à l'établissement des canalisations électriques qui concernent toutes les canalisations aériennes et souterraines de moyenne et basse tension
- PT3 – Servitude relative aux communications téléphoniques et télégraphiques concernant l'établissement, l'entretien et le fonctionnement des lignes et des installations de télécommunications qui concernent toutes les lignes

La délivrance des permis de construire est soumise au respect des servitudes d'utilité publiques (arrêté préfectoral).

Les servitudes d'utilité publique ne peuvent pas faire l'objet d'une mise en compatibilité, en cas de problème avec une servitude, les gestionnaires seront contactés.

Le projet n'entraîne aucune modification sur le plan des servitudes d'utilité publiques.

4.3.4 Les éléments du patrimoine remarquable protégés au titre de l'article L.113-1 à L.113-7 du code de l'urbanisme (boisement à protéger)

Le projet de contournement intercepte la marge de recul de protection des lisières boisées, figurant aux éléments du patrimoine protégé au titre de l'article L.113-1 à L.113-7 du code de l'urbanisme.

En effet, le projet se situe à proximité d'un boisement protégé (bois Poulet) avec une zone tampon de 30m (marge de recul de protection de la lisière boisée).

De manière générale la marge de recul de protection des lisières boisées est respectée. En effet, le tracé du projet se situe la plupart du temps à plus de 60m du boisement à protéger. Cependant, il n'est pas possible de rester hors de la marge sur l'ensemble du tracé, notamment au nord-est du tracé où le projet se situe à 5/10m du boisement à protéger et non à plus de 30m. Dans ce secteur le projet fera l'objet d'une intégration paysagère et environnementale soignée avec notamment :

- La reconstitution d'une lisière forestière reprenant la stratification progressive de la fermeture des milieux (reboisement);
- La mise en place d'une palette végétale qui évoluera en correspondance avec le boisement lui faisant face, de manière à harmoniser la végétalisation du projet avec l'existant ;
- La création et végétalisation de noues des chemins mixtes de part et d'autre de la voie pour former un espace végétalisé ouvert assurant la transition entre la lisière et la déviation.

L'ensemble de ces efforts tendant à limiter les incidences du contournement sur la lisière proche du boisement à protéger en créant un espace tampon entre le contournement et le bois. De cette manière, l'effet de lisière sera reconstitué et les fonctionnalités écologiques seront conservées. En outre, la végétalisation des abords du contournement par des végétaux hauts permettra de diriger les trajectoires des chiroptères et de l'avifaune au-dessus du trafic et donc de diminuer les risques de collision.

La marge de recul de protection des lisières boisées est interceptée ponctuellement par le projet, notamment au nord-est du tracé du projet. Les mesures d'intégration environnementale et paysagère prévues permettent que le projet soit compatible avec les éléments remarquables identifiés au PLUI 39 communes de la CUA.

4.3.5 Les règlements de lotissement (article L. 442-13 du code de l'urbanisme)

Aucun lotissement n'est présent au niveau du contournement de Tilloy-lès-Mofflaines.

4.3.6 Les plans d'aménagement de ZAC (article L. 311-7 du code de l'urbanisme)

Aucune zone d'aménagement concerté n'est présente au niveau du contournement de Tilloy-lès-Mofflaines.

4.4 Documents qui nécessitent une mise ne compatibilité

La mise en compatibilité du PLUI 39 communes de la CUA porte sur l'ajout d'une mention, dans le règlement écrit, du projet de contournement dans le chapitre autorisant les occupations du sol du projet en zone A, ainsi que la modification de l'OAP communale de Tilloy-lès-Mofflaines.

4.4.1 Règlement écrit du PLUI en zone agricole (zones A)

L'article A2 qui autorise certains usages et affectations des sols ne mentionne pas spécifiquement les ouvrages d'infrastructure liés au contournement de Tilloy-lès-Mofflaines. Cette mention sera ajoutée dans le règlement écrit du PLUI.

4.4.1.1 Caractéristiques de de la zone

Vocation principale

Cette zone correspond aux secteurs du territoire de la Communauté Urbaine d'Arras, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles, mais également de leurs qualités paysagères et environnementales. Cela concerne à la fois les terres cultivées et celles faisant partie intégrante de l'activité agricole.

Cette zone sera donc réservée, en priorité, aux pratiques, installations et constructions liées à l'activité agricole. Toutes les mesures nécessaires à la préservation et à la mise en valeur de ces pratiques agricoles devront être prises, en vue d'une pérennisation à très long terme.

Division de la zone en secteurs

La zone A comporte des sous-secteurs Ae, Ap et Ac.

Le secteur Ac correspond aux espaces agricoles constituant les corridors écologiques à maintenir afin de valoriser et conforter la trame verte et bleue.

4.4.1.2 Règlement écrit de la zone avant modification (extrait de l'article A2)

Le projet traverse la zone A sur la majorité de son tracé. Le sous-secteur Ac est présent à l'extrémité sud-ouest du projet, au droit du giratoire de Boréal Par en limite communal de Beaurains.

Le tome 1 du règlement écrit du PLUI indique par l'intermédiaire des articles suivants :

Article 1 : interdiction de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

Sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol non autorisées sous conditions particulières à l'article A2.

Article 2 : Autorisation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités sous conditions.

« Sont autorisés dans toute la zone y compris au sein du corridor écologique restreint à préserver identifié graphiquement au plan de zonage, sous réserve de ne pas porter atteinte au caractère agricole de la zone et à l'intérêt du site :

*Les constructions et installations nécessaires à des équipements d'intérêt collectif et services publics **dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages** ».*

Le tome 2 du règlement, ayant également une valeur d'opposabilité, précise les choses :

« Les constructions et installations techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux (transport, postes, fluides, énergie, télécommunication, etc.) et aux services urbains (voirie, assainissement, traitement des déchets, etc.) constituent des équipements publics ou d'intérêt collectif au sens de la présente définition ».

Le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines est considéré, d'après le tome 2 du règlement écrit du PLUI 39 communes, comme un équipement public ou d'intérêt collectif. Cependant, d'après le tome 1 -article 2, l'exercice d'une activité agricole étant impossible dans l'emprise routière, la création d'une route en zone A est incompatible avec le règlement tel que rédigé.

Ainsi le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines et le règlement de la zone A sont incompatibles.

4.4.1.3 Règlement écrit de la zone après modification (extrait de l'article A2)

ARTICLE A 2 : AUTORISATION DE CERTAINS USAGES ET AFFECTATIONS DES SOLS, CONSTRUCTIONS ET ACTIVITES SOUS CONDITIONS.

Sont autorisés dans toute la zone y compris au sein du corridor écologique restreint à préserver identifié graphiquement au plan de zonage, sous réserve de ne pas porter atteinte au caractère agricole de la zone et à l'intérêt du site :

Les constructions et installations nécessaires à des équipements d'intérêt collectif et services publics dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière* du terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages*,

Les exhaussements et affouillements des sols* sous réserve de respecter au moins l'une des conditions suivantes :

- Qu'ils soient indispensables à la réalisation des types d'occupation ou d'utilisation des sols autorisés,
- Qu'ils soient nécessaires pour une mise en sécurité des types d'occupation ou d'utilisation des sols autorisés (comblement de cavités, sapes de guerre etc...),
- Qu'ils soient nécessaires aux besoins de rehausse des types d'occupation ou d'utilisation des sols autorisés pour des raisons de mise en sécurité par rapport au risque d'inondation,
- Qu'ils soient nécessaires pour lutter contre le risque d'inondation,
- Qu'ils soient nécessaires pour améliorer la gestion (écoulement, infiltration etc...) des eaux pluviales

En dehors du domaine public, l'entreposage de caravanes (dont camping-car) est autorisé sur le terrain où est implantée la construction constituant la résidence principale de l'utilisateur. Il pourra se faire dans les bâtiments* et remises (carport, garage, entrepôt) existants ou à créer sur le terrain. En l'absence de bâtiment, un emplacement spécifique devra être aménagé et masqué par un écran végétal.

Les aires de stationnement ouvertes ou non au public sous réserve qu'elles soient liées aux occupations et utilisations du sol autorisées.

Est autorisé la réalisation des ouvrages liés au contournement routier de Tilloy-lès-Mofflaines, incluant toutes les opérations d'affouillement, d'exhaussements qui y sont liés.

4.4.2 Mise en compatibilité de l'OAP communale de Tilloy-lès-Mofflaines

Le tracé du projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines est identifié sur la carte des orientations d'aménagement et de programmation communale en tant que « Développer les projets structurants en matière de transport ».



AXE 4 UN TRÈS HAUT NIVEAU DE SERVICE À LA POPULATION
STRUCTURER ET RELIER LES TERRITOIRES










-  Développer les projets structurants en matière de transport
-  Créer les voies d'accès et de desserte des secteurs à urbaniser
-  Réaménager et requalifier les carrefours
-  Préserver les cheminements doux (pédestres, cyclables, équestres)
-  Développer les cheminements doux (pédestres, cyclables, équestres)
-  Maintenir et créer des espaces de stationnement : Aires de covoiturage et/ou parcs relais
-  Requalifier les voies et les traversées de bourg
-  Requalifier les entrées de territoire par un traitement favorisant l'identification
-  Préserver des fenêtres d'accès

Figure 48 : Carte de l'OAP communale de Tilloy-lès-Mofflaines en vigueur

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

Le tracé du projet ayant évolué dans sa partie sud-ouest, il est nécessaire de modifier l'OAP communal de Tilloy-lès-Mofflaines figurant au PLUI 39 communes de la CUA.

Le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines ne remet pas en cause les orientations d'aménagement et de programmation sectorielles. Toutefois, le tracé du projet ayant évolué dans sa partie sud-ouest, il est nécessaire de modifier l'OAP communale de Tilloy-lès-Mofflaines figurant au PLUI 39 communes de la CUA.

Le projet et la carte des OAP d'aménagement de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines doivent être mis en compatibilité.

4.4.2.1 Carte de l'OAP communale de Tilloy-lès-Mofflaines avant mise en compatibilité

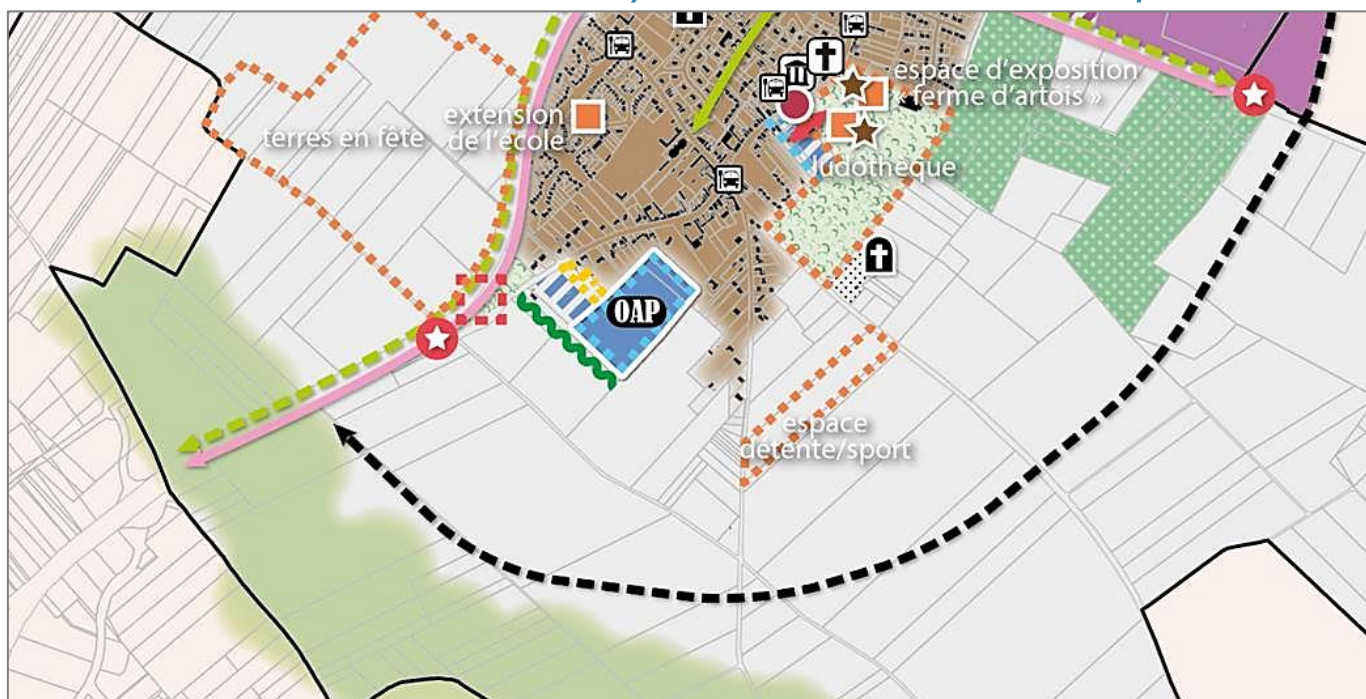


Figure 49 : Carte de l'OAP communale de Tilloy-lès-Mofflaines en vigueur

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

4.4.2.2 Carte de l'OAP communal de Tilloy-lès-Mofflaines après mise en compatibilité

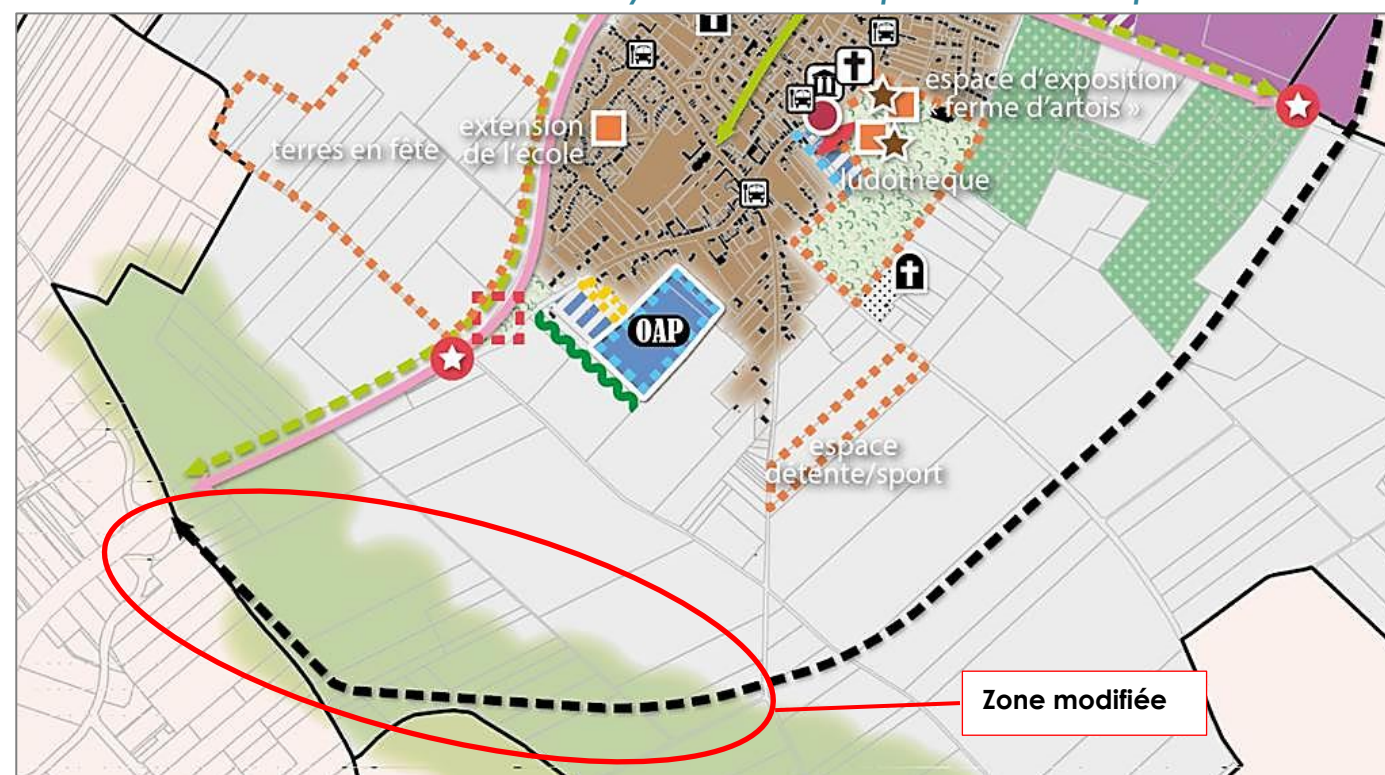


Figure 50 : Carte de l'OAP communal de Tilloy-lès-Mofflaines -modifié

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

4.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

La partie décrivant l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme du PLUI 39 communes de la CUA au niveau de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines fait l'objet d'un chapitre spécifique intégrée dans l'étude d'impact du projet routier

(Cf. voir Volume 3 – Chapitre 12 - Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUI 39 communes de la Communauté Urbaine d'Arras – Commune de Tilloy-lès-Mofflaines).

5 AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES [PPA]

De quoi parle-t-on ?

Les **personnes publiques** (définies aux articles L. 132-7, L. 142-8, L. 132-9, L132-10 et L. 132-11 du code de l'urbanisme) sont **associées (PPA)** à l'élaboration des documents d'urbanisme. Leur rôle est de s'assurer de la bonne prise en compte des lois, règlements et intérêts supra-communaux.

Quand le dossier de MECDU du PLUI 39 communes avec la DUP du contournement de Tilloy-lès-Mofflaines sera déposé pour instruction, il passera en réunion d'examen conjoint. Le procès-verbal sera joint au dossier pour enquête publique.

La réunion d'examen conjoint a pour objectif de recueillir les avis des Personnes Publique Associées (PPA), sur le dossier complet préalablement transmis par le Conseil Départemental du Pas-de-Calais.

La Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) du Pas de Calais sera saisie. En effet, le projet de contournement à une emprise agricole de plus de 5 ha de terres agricoles. Son avis sera également joint au dossier pour enquête publique.

Types de document ou de procédure	Cas de saisine	Référence réglementaire	Type d'avis	Délai de réponse à compter de la date de saisine de la commission	Organisme chargé de la saisine
Tout projet d'aménagement ou d'urbanisme	Procédures associées à un projet conduisant à la réduction d'une zone agricole, naturelle ou forestière ou susceptible de porter atteinte aux structures agricoles ou à l'économie agricole, ou à un secteur présentant un intérêt écologique. (exemples : DUP, DP au titre du CE ou du CU, projet de création d'une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC), dossier d'autorisation Loi Sur l'Eau (LSE)...))	CRPM L112-1-1	simple	3 mois (délai non imposé par la réglementation)	Le Président de la CDPENAF sur proposition de la commission avant la réunion d'examen concerté avec les personnes publiques associées (saisine facultative)

Nota : Ces avis feront l'objet de réponses par le MOA lorsque que cela est jugé nécessaire sous la forme de notices complémentaires au présent dossier (mises à disposition lors de l'enquête).