

Atelier de proximité « Abords du poste de Gavrelle » 25 janvier 2016

Compte-rendu

La réunion commence à 18h10.

Jean-Louis Carlier, directeur de projet RTE, accueille les participants. Il précise qu'il s'agit de la troisième réunion de l'atelier de proximité consacré aux abords du poste électrique de Gavrelle. Il indique que Bruno Rabin, de l'agence paysagère Bocage, présent, a été missionné pour réfléchir aux aménagements à réaliser autour du poste ainsi que pour la voie douce.

Cette nouvelle réunion de l'atelier des abords du poste de Gavrelle a été précédée, pour les participants qui le souhaitent et en avaient la possibilité (environ 8 personnes), d'une visite des installations du poste électrique.

Concernant l'actualité du projet Avelin-Gavrelle, M. Carlier explique que les démarches administratives sont en cours depuis la fin de la concertation post-débat public. L'enquête publique est prévue pour mars 2016 ; RTE espère obtenir la déclaration d'utilité publique à la fin de l'année 2016. Parallèlement à ce processus, il annonce le démarrage des discussions autour du plan d'accompagnement de projet (PAP) fin février, tout en soulignant que celui-ci sera officiellement lancé après l'obtention de la DUP.

Vincent Théry, maire de Gavrelle, accueille RTE et les participants. Il se félicite que des habitants autres qu'élus ou anciens élus soient présents. En effet, il estime que les aménagements dont il est question aujourd'hui ne concernent pas uniquement le conseil municipal, mais bien l'ensemble des Gavrellois. Il juge important de se retrouver aujourd'hui, pour voir ce qui a été étudié depuis le dernier atelier où de nombreuses remarques avaient été apportées.

Un tour de table est réalisé.

Claude Chardonnet, animatrice C&S Conseils, revient sur le compte-rendu de la dernière réunion du 27 mars 2015 et demande si les participants ont des remarques sur ce document.

Personne n'a de remarques à apporter.

➔ VOIE DOUCE SUR LA ROUTE D'OPPY

Bruno Rabin, agence Bocage, présente l'état de la réflexion sur l'aménagement d'une voie douce sur la route d'Oppy. En introduction, il souligne le constat que la commune de Gavrelle est enclavée entre plusieurs axes routiers majeurs, ce qui constitue une contrainte forte.

Cf. diaporama en annexe

Echanges

Vincent Théry demande pourquoi l'option du tunnel n'a pas été retenue pour franchir la RD 950, au lieu de l'aménagement du passage sud aujourd'hui envisagé. Il souligne qu'il pourrait aussi être possible d'aménager une passerelle.

Bruno Rabin explique que les écuries de Gavrelle ont demandé un passage adapté aux chevaux : dans cette optique, un passage à terre était préférable. Par ailleurs, la longueur du tunnel en fait une solution extrêmement onéreuse par rapport à l'aménagement du passage sud, de l'ordre de dix fois plus élevée.

Vincent Théry souligne que les écuries n'ont rien demandé ; il estime que ce passage de la RD 950 concerne les modes doux en général, que ce soit les piétons et les cyclistes.

Antoine Baguenier-Desormaux, RTE, précise que la passerelle doit être assez haute pour franchir la RD 950 ; il s'agit d'un ouvrage d'art qui pourra coûter cher aussi.

Séquence 1 : centre-ville de Gavrelle – sud de la RD 950

Pascal Hermant, agriculteur à Gavrelle, souligne que la RD 33 est beaucoup fréquentée par les poids lourds : selon lui, il peut être dangereux de trop empiéter sur l'emprise de la route.

Bruno Rabin précise que le projet envisagé respecte les normes d'accès poids lourds, y compris dans le virage.

Vincent Théry juge que la technique de colle végétale avec graines et substrat évoquée par Bruno Rabin risque de ne pas bien fonctionner sur de la craie franche ; il cite l'exemple de la zone d'activités Actiparc où la végétalisation n'a pas pris. Il suggère de recourir à des films ensemencés ou à des techniques de végétalisation murale.

Bruno Rabin note cette suggestion.

Jean Pierre Charlet, premier adjoint au maire de Gavrelle et **Pascal Hermant** estiment qu'une largeur de 7,5 m de la RD 33 en centre-ville serait très étroite pour permettre à un camion et un bus de se croiser dans le carrefour avec la route principale de Gavrelle (cf. photos ci-dessous)

Etat des lieux : carrefour



Source : diaporama de présentation

Jean-Louis Dupayage, conseiller municipal, et **Jean-Maurice Bourrez, agriculteur retraité,** jugent que le camion sera même obligé de laisser passer avant de s'engager.

Joseph Fouache, citoyen de Gavrelle, indique que beaucoup de véhicules arrivant de la gauche ont tendance à mordre sur la voie de gauche quand ils tournent en direction d'Oppy.

Jean-Louis Carlier souligne que la circulation n'est pas continue sur ce tronçon : la rencontre entre deux poids-lourds ne sera donc pas systématique. Il estime qu'il peut être pertinent d'élargir légèrement la route. Il insiste dans le même temps sur l'importance pour les piétons et cyclistes de disposer d'un itinéraire sécurisé par une barrière.

Vincent Théry rappelle sa réticence à la mise en place d'un terre-plein central dans l'aménagement du centre-bourg : il indique que la municipalité avait opté pour un rétrécissement tout en laissant la place à deux camions de se croiser. Il constate que cet aménagement pousse certains camions à stationner de manière récurrente, ce qui ne règle donc pas le problème. Sans prendre position sur le sujet, il craint qu'il ne soit très difficile de mettre en œuvre une solution à la fois esthétique et efficace. En ne rétrécissant la route que d'un mètre, il estime qu'on peut permettre un stationnement et un croisement entre un poids-lourd et une voiture ; à l'inverse, rétrécir fortement la route en permettant tout juste le passage peut empêcher le stationnement, et les gens arrêteraient de stationner à cet endroit.

Pascal Hermant juge que cette solution fonctionnerait avec une voiture, et non dans le cas d'un croisement entre deux poids-lourds. Il désapprouve la configuration prévue pour le carrefour, jugeant le rétrécissement trop important.

Bruno Rabin précise qu'il n'y a pas de valeur réglementaire pour l'élargissement d'une route.

Pascal Hermant suggère de rétrécir à la fois le trottoir de gauche et celui de la voie douce pour garantir une largeur suffisante.

Samuel Cayet, conseiller municipal de Gavrelle, souligne que très peu de camions sont garés là le soir ; il propose de reculer le début de la voie verte 25 mètres plus au nord et de revenir à un trottoir normal au niveau du carrefour. Il demande également pourquoi une étude a été réalisée sur le tunnel de franchissement de la RD 950, car il était évident que cette solution serait beaucoup plus onéreuse.

Vincent Théry explique que dans les réunions intermédiaires qui ont eu lieu avec les parties prenantes, le Conseil départemental a insisté pour chiffrer cette solution, pour l'exercice.

Jean-Louis Carlier confirme que l'exercice a été fait : l'étude montre que la réalisation d'un tunnel se heurte à de nombreux obstacles.

Samuel Cayet demande si la glissière présentée dans le diaporama constitue une apparence définitive ou s'il ne s'agit que d'un premier jet.

Bruno Rabin indique qu'il s'agit d'une esquisse, mais précise que la glissière constitue un concept sécurisant pour les piétons, plus pertinent que des bornes qui n'empêcheraient pas les voitures de stationner. A propos du recul de la voie douce suggéré, il estime qu'une continuité depuis le centre-ville serait logique.

Vincent Théry propose de matérialiser au sol une placette au niveau du carrefour, ce qui serait un bon compromis. Il suggère de marquer le début de la voie douce par une signalisation uniquement horizontale – en recourant à un revêtement particulier, par exemple – afin de créer un espace mixte piétons/voitures.

Joseph Fouache juge que s'il n'y a pas de matérialisation verticale, il y aura du stationnement devant le bureau de tabac situé sur le carrefour.

Samuel Cayet demande des précisions sur le revêtement envisagé pour la voie douce.

Bruno Rabin indique qu'il pourra s'agir d'une transition entre un béton à gravier et un béton brossé.

Joseph Fouache invite à ne pas oublier les bus scolaires qui passent le matin et l'après-midi.

Jean-Pierre Charlet se demande s'il n'est pas possible d'atteindre l'impasse rue d'Oppy par une autre manière que par ce carrefour. Il indique l'existence d'une nouvelle voie d'accès à des maisons en construction à proximité.

Vincent Théry explique que cette voie est privée pour l'instant : faire acquérir cet axe par la commune serait compliqué, car une mise aux normes serait nécessaire. De plus, il s'agit avant tout d'une route permettant de desservir des maisons : il faut étudier au préalable ce qu'il se passe si on y fait aussi passer des piétons, cyclistes ou cavaliers.

Séquence 2 : RD 950 nord

Gilles Rousseau, habitant de Gavrelle, met en avant la mauvaise visibilité actuelle pour les véhicules arrivant de la RD 950 ; il craint que l'aménagement envisagé ne risque d'aggraver le problème.

Bruno Rabin indique que la réalisation d'une chicane sur le tunnel de franchissement de la RD 950 (cf. ci-après) permet au contraire de déporter les véhicules sur la droite, ce qui les rend plus visibles depuis la RD 950.



Source : diaporama de présentation

Pascal Hermant juge qu'une largeur de 4 mètres sous le tunnel avec chicane est très étroite.

Bruno Rabin explique que le but de l'aménagement est bien de forcer les véhicules à ralentir. Il rappelle que la voie de décélération est équipée d'un panneau stop.

Jean-Louis Dupayage indique que les gens arrivant de Bailleul ont tendance à regarder à gauche avant de s'engager sur le carrefour avec la voie de décélération de la RD 950.

Marie-France Turbiez, habitante de Gavrelle, considère que la mise en place d'une signalisation efficace pour réduire la vitesse sur cette voie de décélération est nécessaire.

Bruno Rabin souligne que l'aménagement de la voie douce n'a pas pour vocation de régler tous les problèmes de circulation de la commune, même s'il peut contribuer à améliorer la situation. Il s'agit avant tout d'améliorer le cadre de vie des personnes qui pourront se promener en toute sécurité.

Pascal Hermant constate que tout le monde est d'accord pour que les gens puissent se promener en toute sécurité ; il déplore que la circulation des engins agricoles passe au second plan.

Bruno Rabin explique que des ajustements sont toujours possibles : l'aménagement d'une voie douce ne doit pas se faire au détriment des agriculteurs et des routiers. Il souligne que le trottoir d'1,5 mètre permet de disposer d'une largeur supplémentaire.

Samuel Cayet propose de supprimer le trottoir d'1,5 mètre tout en canalisant le passage des piétons et des cyclistes sur la voie douce, afin de disposer d'une bande large de 5,5 mètres.

Antoine Baguenier-Desormaux confirme que l'enjeu est bien de ralentir la circulation, sans empêcher le passage ponctuel d'engins agricoles en mordant sur ce petit trottoir.

Bruno Rabin rappelle que la réglementation impose 4 mètres de voirie pour les chicanes.

Vincent Théry souligne que si on opte pour un rétrécissement sous le tunnel, il est important de trancher clairement afin que les conducteurs comprennent qu'un croisement à deux véhicules n'est pas possible.

Pascal Hermant souligne que le passage d'une moissonneuse-batteuse nécessite 4 mètres de voirie et des débords supplémentaires pour tenir compte des parties les plus larges de la machine.

Jean-Pierre Charlet note qu'avec le trottoir supplémentaire d'1,5 mètre de large, le passage d'un tel engin est possible.

Samuel Cayet juge que rétrécir le trottoir à 0,5 m inciterait les piétons à emprunter exclusivement la voie douce, tout en permettant de réaliser une voirie un peu plus large qui permettrait le passage d'engins agricoles.

Joseph Fouache suggère de déplacer le panneau d'entrée d'agglomération avant le tunnel, côté Oppy, pour faire ralentir les véhicules.

Pascal Hermant propose d'installer un panneau stop pour les véhicules qui arrivent d'Oppy, au carrefour avec la RD 950 : le carrefour serait ainsi équipé d'un double stop qui forcerait les gens à s'arrêter.

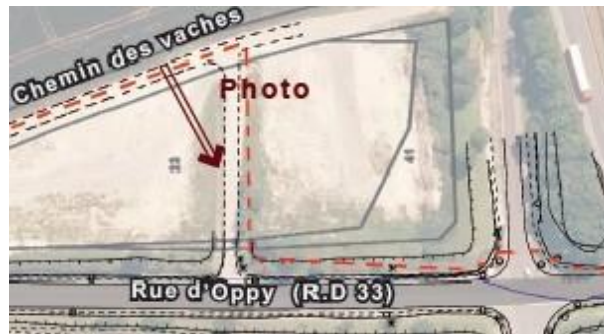
Gilles Rousseau considère que ces panneaux ne seront pas respectés.

Claude Chardonnet retient qu'il ne faut pas aggraver la situation actuelle, ni générer des contraintes pour l'activité agricole en particulier.

Samuel Cayet demande si des études de trafic ont été menées pour identifier des points durs sur le réseau.

Bruno Rabin indique que le Conseil départemental va effectuer des comptages en mars. A ce stade, seuls des comptages sommaires ont été effectués ; il souligne que ce carrefour, lieu d'échanges, pourrait constituer un point dur au niveau du trafic.

Nadège Deram, habitante de Gavrelle, souhaite savoir qui accède au chemin AFR entre la rue d'Oppy et le chemin des vaches (cf. plan ci-après)



Source : diaporama de présentation

Gilles Rousseau indique que des agriculteurs et des routiers y passent régulièrement. Il précise que ce chemin est également un lieu de stationnement.

Pascal Hermant ajoute que les agriculteurs empruntent ce chemin pour longer la RD 950.

Vincent Théry rappelle qu'il avait été souligné lors d'une réunion précédente qu'une sécurisation de la circulation piétonne et cycliste dans ce secteur avait été demandée, au vu de la fréquentation par des poids lourds. En tant que maire, il se dit partisan de protéger les usagers piétons ou équestres et souligne la prudence nécessaire à adopter face à la taille imposante des engins qui circulent sur ce chemin. Mais il est conscient que la question de l'utilité de séparer les deux circulations reste ouverte.

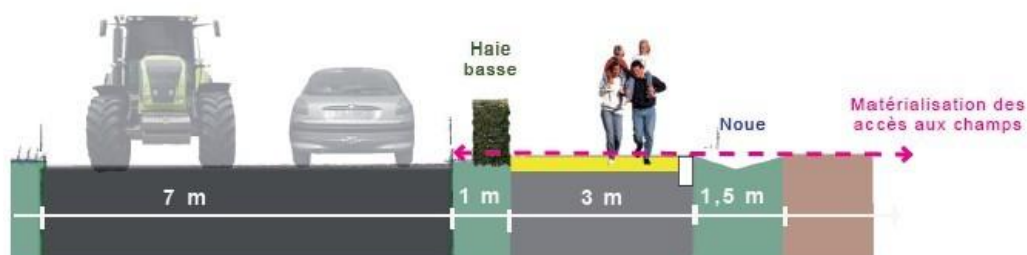
Joseph Fouache demande si l'AFR est disposée à céder du terrain pour réaliser la voie douce sans trop empiéter sur la voirie.

Jean-Louis Carlier souligne que RTE propose en effet d'empiéter légèrement.

Pascal Hermant juge qu'il n'est pas vraiment utile de réaliser une protection sur ce chemin déjà très emprunté par des piétons et des cyclistes. Selon lui, les poids lourds pourront se garer là et revenir dans le centre-ville à pied par la voie douce.

Séquence 3 : poste RTE

Samuel Cayet fait remarquer que la noue se situe côté champ (cf. ci-après), ce qui peut poser un problème d'écoulement des eaux de la route dans les parcelles agricoles.



Source : diaporama de présentation

Bruno Rabin indique qu'il faudra en effet surveiller cet aspect et précise que ce positionnement est une préconisation de l'hydraulicien qui travaille avec l'agence paysagère. Il souligne que parfois, certains agriculteurs empiètent sur cette noue dans l'exploitation de leur parcelle.

Pascal Hermant explique que les herbes des bas-côtés devraient être coupées mais que, pour des raisons écologiques notamment, cet entretien n'est pas réalisé. Les agriculteurs sont ainsi contraints de labourer ces terres pour éradiquer les semences qui volent depuis la noue.

Gilles Rousseau demande si l'objectif de la noue consiste à ramener l'eau de ruissellement sur Gavrelle.

Bruno Rabin indique que la noue doit permettre aux eaux de s'infiltrer, dans l'idéal ; les noues sont justement compartimentées pour retenir l'eau et éviter qu'elle ne s'écoule vers le village.

Jean-Louis Carlier relève qu'aujourd'hui, il y a un usage pour entretenir les bordures de champ et souligne que l'aménagement de la voie douce permettra de résoudre ce problème.

Pascal Hermant pose la question de l'entretien des aménagements de la voie douce.

Jean-Louis Carlier indique que les voiries seront communautaires : l'entretien reviendra donc à la Communauté urbaine d'Arras (CUA).

Jean-Pierre Charlet signale l'existence de deux accès aux champs qu'il faudra conserver. Il estime que l'accotement n'est pas très large sur cette section, moins de deux mètres, ce qui pose le problème de la place disponible pour réaliser la voie douce.

Bruno Rabin indique que le projet intègre la conservation des accès agricoles en proposant un revêtement renforcé en béton brossé pour ces accès. Des bornes pourront également être installées pour identifier clairement la limite de propriété.

Jean-Louis Carlier souligne que si nécessaire, il peut être envisagé d'acheter la largeur nécessaire aux propriétaires.

Gilles Rousseau souhaite savoir ce que RTE prévoit comme aménagement à partir du chemin AFR, où s'arrête la voie douce.

Bruno Rabin indique qu'une transition sera opérée avec le chemin par un balisage.

Jean-Louis Carlier mentionne la réflexion en cours de la CUA à ce sujet ; il précise que RTE n'aménagera pas d'itinéraire doux jusqu'à Oppy, mais la CUA pourrait poursuivre la voie douce.

Antoine Baguenier-Desormaux évoque la possibilité de traverser et de rejoindre un chemin qui pourrait passer le long du poste pour se connecter à un autre chemin vers Bailleul.

Vincent Théry rappelle qu'Oppy ne fait pas partie de la CUA : la voie douce pourrait plutôt s'inscrire dans les projets de boucles pédestres vers Actiparc, portées par la communauté urbaine.

→ AMÉNAGEMENTS AUX ABORDS DU POSTE

Bruno Rabin présente les enjeux et les aménagements proposés autour du poste de Gavrelle.

Cf. diaporama en annexe

Echanges

Samuel Cayet se dit satisfait des modifications apportées au projet depuis le dernier atelier. Il juge en revanche plus difficile de comprendre sans illustration les aménagements à l'intérieur du poste. Il demande s'il est possible d'étendre les plaques d'acier corten le long du poste.

Dans une volonté de cohérence paysagère, **Vincent Théry** suggère également de retrouver un peu de corten dans la voie douce ; de même, il propose que les pavés qui seraient installés devant l'entrée du poste, soient utilisés au carrefour du centre-ville de Gavrelle, au départ de la voie douce.

Jean-Louis Carlier se souvient d'avoir entendu certains coureurs déclarer qu'ils passaient vite à côté du poste, pour ne pas subir son impact visuel. Il indique que l'idée ici est de rendre le poste plus sympathique, sans le cacher pour autant.

Antoine Baguenier-Desormaux souligne que les participants ont été nombreux à saluer la volonté de réaliser un aménagement transparent pour le poste : dans cette perspective, il propose l'installation d'un panneau d'information détaillant le fonctionnement du poste.

Claude Chardonnet relève que les échanges ont permis de bien identifier la direction à emprunter pour l'aménagement du poste, ainsi que les écueils à éviter. Elle retient que pour les participants, l'enjeu consiste à assurer la continuité entre Gavrelle et son poste, afin de le rendre plus avenant.

CONCLUSION

Jean-Louis Carlier indique que RTE va apporter des amendements à son projet, afin d'aboutir à une mouture presque finalisée vers avril-mai. Il précise que la réalisation de ces aménagements ne pourra intervenir qu'après obtention de la déclaration d'utilité publique, à partir de 2017. S'il s'agit de répondre à une demande des Gavrellois, dans le cadre de la politique menée par la commune, il souligne que le Conseil départemental et la CUA seront également des partenaires pour les aspects voirie et dans la planification des travaux sur 2017 et 2018. Il indique l'intention de RTE de ne pas attendre les travaux de la ligne 400 kV, car les travaux d'extension du poste commenceront avant.

Vincent Théry demande des précisions sur les modalités de dialogue pour la suite. Il estime qu'il faudra organiser des réunions intermédiaires restreintes mais aussi réunir rapidement les citoyens.

Jean-Louis Carlier propose d'organiser un atelier technique restreint en mai et un atelier public en septembre.

Vincent Théry informe RTE que les travaux de raccordement gaz auront lieu au second semestre 2016.

Jean-Louis Carlier indique que cette information a été prise en compte. Il indique qu'il faudra anticiper certains aménagements, en se rapprochant de Grdf pour identifier les opportunités de travaux en commun sur le secteur.

Il remercie les participants.

Durée de la réunion : 2h10
