

4.4

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20231009-319973-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 12 octobre 2023

Publié le 12 octobre 2023

**Suite à la convocation en date du 27 septembre 2023**  
**LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL**  
**Réunion à Lille le 09 OCTOBRE 2023**

**Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental**

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Barbara BAILLEUL, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, François-Xavier CADART, Benjamin CAILLIERET, Yannick CAREMELLE, Loïc CATHELAIN, Paul CHRISTOPHE, Marie CIETERS, Sylvie CLERC, Barbara COEVOET, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Stéphane DIEUSAERT, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Isabelle FERNANDEZ, Julien GOKEL, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Sylvie LABADENS, Nicolas LEBLANC, Michel LEFEBVRE, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Anne MIKOLAJCZAK, Luc MONNET, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ, Laurent PERIN, Max-André PICK, Michel PLOUY, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Frédérique SEELS, Sébastien SEGUIN, Marie TONNERRE-DESMET, Anne VANPEENE, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Karima ZOUGGAGH.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Salim ACHIBA donne pouvoir à Monique EVRARD, Martine ARLABOSSE donne pouvoir à Paul CHRISTOPHE, Doriane BECUE donne pouvoir à Marie TONNERRE-DESMET, Frédéric BRICOUT donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Marie CHAMPAULT donne pouvoir à Loïc CATHELAIN, Isabelle CHOAIN donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Christine DECODTS donne pouvoir à Barbara BAILLEUL, Laurent DEGALLAIX donne pouvoir à Sylvie CLERC, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Marie-Paule ROUSSELLE, Jean-Claude DULIEU donne pouvoir à Michel LEFEBVRE, Soraya FAHEM donne pouvoir à Julien GOKEL, Jacques HOUSSIN donne pouvoir à François-Xavier CADART, Simon JAMELIN donne pouvoir à Laurent PERIN, Vincent LEDOUX donne pouvoir à Caroline SANCHEZ, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Valentin BELLEVAL, Valérie LETARD donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Maryline LUCAS donne pouvoir à Charles BEAUCHAMP, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Nicolas SIEGLER donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Patrick VALOIS donne pouvoir à Anne VANPEENE, Aude VAN CAUWENBERGE donne pouvoir à Sébastien SEGUIN, Jean-Noël VERFAILLIE donne pouvoir à Christian POIRET, Philippe WAYMEL donne pouvoir à Marie CIETERS.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Pierre-Michel BERNARD, Valérie CONSEIL, Frédéric DELANNOY.

Absent(e)(s) : Grégory BARTHOLOMEUS, Bernard BAUDOUX, Josyane BRIDOUX, Olivier CAREMELLE, Régis CAUCHE, Claudine DEROEUX, Mickaël HIRAUX, Marie-Hélène QUATREBOEUF, Eric RENAUD.

**OBJET** : Réaménagement de l'échangeur RD 650 / 621 à Lambres-lez-Douai. Bilan de la concertation

publique.

Vu le rapport DV/2023/350

Vu l'avis en date du 9 octobre 2023 de la Commission Infrastructures, mobilités, aménagement du territoire, logement, habitat, développement économique, partenariats institutionnels, relations internationales et européennes

**DECIDE à l'unanimité:**

- d'approuver le bilan de la concertation préalable relative au projet de réaménagement de l'échangeur RD 650-RD 621 et à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Lambres-lez-Douai ci-joint ;
- d'autoriser Monsieur le Président à poursuivre les études techniques et réglementaires et toutes les procédures correspondantes, dont la demande à Monsieur le Préfet d'ouverture de l'enquête publique.

---

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 19 h 34.

Madame SANCHEZ est Maire de Lambres-lez-Douai. En raison de cette fonction, elle ne peut ni prendre part au délibéré et à la prise de décision ni être comptée dans le quorum. Elle n'assiste pas à cette partie de la réunion.

Monsieur LEDOUX avait donné pouvoir à Madame SANCHEZ. Cette dernière ne pouvant prendre part au délibéré et à la prise de décision, il n'est pas tenu compte de ce pouvoir pour cette affaire.

45 Conseillers départementaux étaient donc présents en séance. Ils étaient porteurs de 23 pouvoirs.

Madame ROUSSELLE (porteuse du pouvoir de Madame DESCAMPS-MARQUILLY), présente à l'appel de l'affaire, avait quitté momentanément la salle préalablement à la prise de décision. Il n'est donc pas tenu compte de ce pouvoir pour cette affaire.

**Décision acquise par assentiment de l'assemblée.**

Signé électroniquement



Pour le Président du Conseil Départemental  
et par délégation,  
La Directrice des Affaires Juridiques  
et de l'Achat Public

Claude LEMOINE

# Bilan de concertation préalable.

## Réaménagement de l'échangeur RD621 – RD650 nécessitant une mise en compatibilité du PLU de Lambres-lez-Douai.

*Réduction d'un Espace Boisé Classé dans le cadre du  
projet d'aménagement de l'échangeur RD621 – RD650.*



## SOMMAIRE

<b>1. PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT ET DE LA REDUCTION DE L'EBC</b>	<b>4</b>
1.1. RAPPEL DE LA JUSTIFICATION DU PROJET	4
1.2. RAPPEL DES OBJECTIFS ET DE L'INTERET GENERAL DU PROJET ET CARACTERISTIQUES DES SCENARIOS	4
➤ <i>Les objectifs et l'intérêt général</i>	4
➤ <i>Les scénarios proposés à la concertation</i>	5
1.3. LA REDUCTION DE L'ESPACE BOISE CLASSE AU REGARD DU PROJET	7
<b>2. LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION</b>	<b>9</b>
<b>3. LES MODALITES DE LA CONCERTATION</b>	<b>9</b>
3.1. LANCEMENT DE LA CONCERTATION	9
3.2. MODALITES MISES EN ŒUVRE POUR INFORMER LE PUBLIC AVANT ET PENDANT LA CONCERTATION	10
➤ <i>Publication préalable pour annoncer la concertation</i>	10
➤ <i>Campagnes d'information à la mairie de Lambres-lez-Douai</i>	11
➤ <i>Le site web du Département</i>	11
<b>4. LE BILAN DE LA CONCERTATION</b>	<b>13</b>
4.1. LA PARTICIPATION EN CHIFFRES	13
4.2. LES THEMATIQUES ABORDEES	13
➤ <i>L'approche des mobilités plus larges et plus variées</i>	14
➤ <i>L'impact environnemental du projet</i>	17
➤ <i>L'impact sur la santé et le cadre de vie</i>	18
4.3. CONCLUSION	19

## SOMMAIRE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Scénario 1 - Vue en plan de l'aménagement de l'échangeur	6
Figure 2 : Scénario 2 - Vue en plan de l'aménagement de l'échangeur avec les préconisations	6
Figure 3 : Extrait de la page de la voix du nord, publié le 25 mai 2023 (source : lavoixdunord.fr)	10
Figure 4 : Extrait de la publication sur le site de la commune de Lambres-lez-Douai, publié le 22 mai 2023 (source : lambreslezdouai.fr)	11
Figure 5 : Couverture du dossier de concertation	11

Figure 6 : Extrait de la page internet dédiée (services.lenord.fr) ..... 12

**Elaboré par**



## 1. PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT ET DE LA REDUCTION DE L'EBC

### 1.1. Rappel de la justification du projet

La présente opération concerne le réaménagement de l'échangeur RD650-RD621, sur la commune de Lambres-lez-Douai (59).

Le projet de réaménagement de l'échangeur doit permettre de répondre à 3 principaux enjeux :

- Améliorer la lisibilité et la compréhension du fonctionnement de l'échangeur pour les usagers ;
- Améliorer la **sécurité** routière ;
- Limiter les problèmes de saturation du trafic en période de pointe.

Ces enjeux présentent tous un caractère d'intérêt général et sont liés entre eux. Le manque de lisibilité et de compréhension impliquent des risques d'accidents de type face-à-face. Cette situation conduit également à des ralentissements en périodes de pointe.

Le projet présente également un caractère d'intérêt général car il permet de répondre à **l'enjeu de pérennisation et d'amélioration de la desserte des activités économiques locales actuelles et futures**. La proximité de l'usine Renault, de l'entreprise Goodman, de la future usine de batteries électriques Envision et des zones artisanales et commerciales avec l'échangeur entraîne un trafic important sur celui-ci qui supporte un pourcentage de poids lourds dépassant les 10% et atteignant les 20% sur certaines bretelles.

Le projet permet ainsi de répondre au constat en situation actuelle de congestion de l'échangeur et dans une situation à l'horizon 2035, sans projet, d'un seuil de saturation dépassé. A l'horizon 2035, le projet permet d'**anticiper la saturation du trafic de 58% le matin et de 64%**

**le soir et ainsi d'accompagner le développement du territoire et la desserte de l'agglomération douaisienne.**

Ainsi, le réaménagement de l'échangeur permettra de **résorber les congestions, simplifier les échanges et sécuriser les voiries** en rendant à la voie Renault sa fonction première de desserte locale.

### 1.2. Rappel des objectifs et de l'intérêt général du projet et caractéristiques des scénarios

#### ➤ Les objectifs et l'intérêt général

L'échangeur ne permet actuellement pas de réaliser tous les mouvements, en raison des connexions peu aisées entre la RD650 et la RD621 depuis ou vers le nord. Ce manque de simplicité conduit les usagers à utiliser la voie Renault qui supporte un trafic de transit lié à ces mouvements.

A cause du manque de visibilité et de fluidité plusieurs contraintes apparaissent :

- **L'échangeur est compliqué et peu lisible pour les usagers** : 2 entrées vers le sud et 2 sorties depuis le sud, points de choix successifs et rapprochés... ;
- **L'échangeur est dangereux** : croisement de voies sans dispositifs de retenue impliquant des face-à-face ;
- **Les échanges ne sont pas adaptés** : la voie Renault doit supporter le trafic de transit de la liaison RD621 – RD650.

Par ailleurs, en l'absence de projet d'aménagement de l'échangeur, les problématiques relatives à l'enclavement du territoire, aux nuisances de la route (bruit, pollution...), aux situations de saturations, à l'insécurité et à l'accidentalité s'accroîtront.

De manière à répondre aux enjeux actuels de l'échangeur et aux besoins du territoire, les objectifs du projet sont formulés de la manière suivante :

- **Résorber la congestion** de l'échangeur au niveau de la voie Renault en lui rendant sa fonction de desserte locale ;
- **Améliorer l'accès et les dessertes** depuis la RD621 ;
- **Sécuriser l'échangeur**, en le rendant plus lisible et plus sûr pour les usagers et les exploitants ;
- **Simplifier les échanges** et réduire la superficie des bretelles à entretenir.

Le projet intègre également les modes doux par la réalisation d'une continuité cyclable entre l'usine Renault et la voie des vaches qui mène au canal de la Scarpe.

Le projet répond donc à des objectifs d'utilité publique ne pouvant être satisfaits par le maintien de la configuration actuelle. Par ailleurs, la reconfiguration « sur place » de l'échangeur permet de limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles et limiter ainsi l'artificialisation des sols.

### ➤ **Les scénarios proposés à la concertation**

Lors de la concertation, 2 scénarios ont été présentés :

- **Scénario 1** : l'aménagement de deux giratoires, avec un rayon extérieur de 38 m ;
- **Scénario 2** : modifications de la géométrie des aménagements du scénario 1 (préconisations).

L'analyse comparative met en évidence que les deux scénarios présentent des impacts fonciers et environnementaux similaires mais que le scénario 2 apporte une meilleure réponse aux enjeux du territoire. **La réalisation du scénario 2 est donc préférable.**

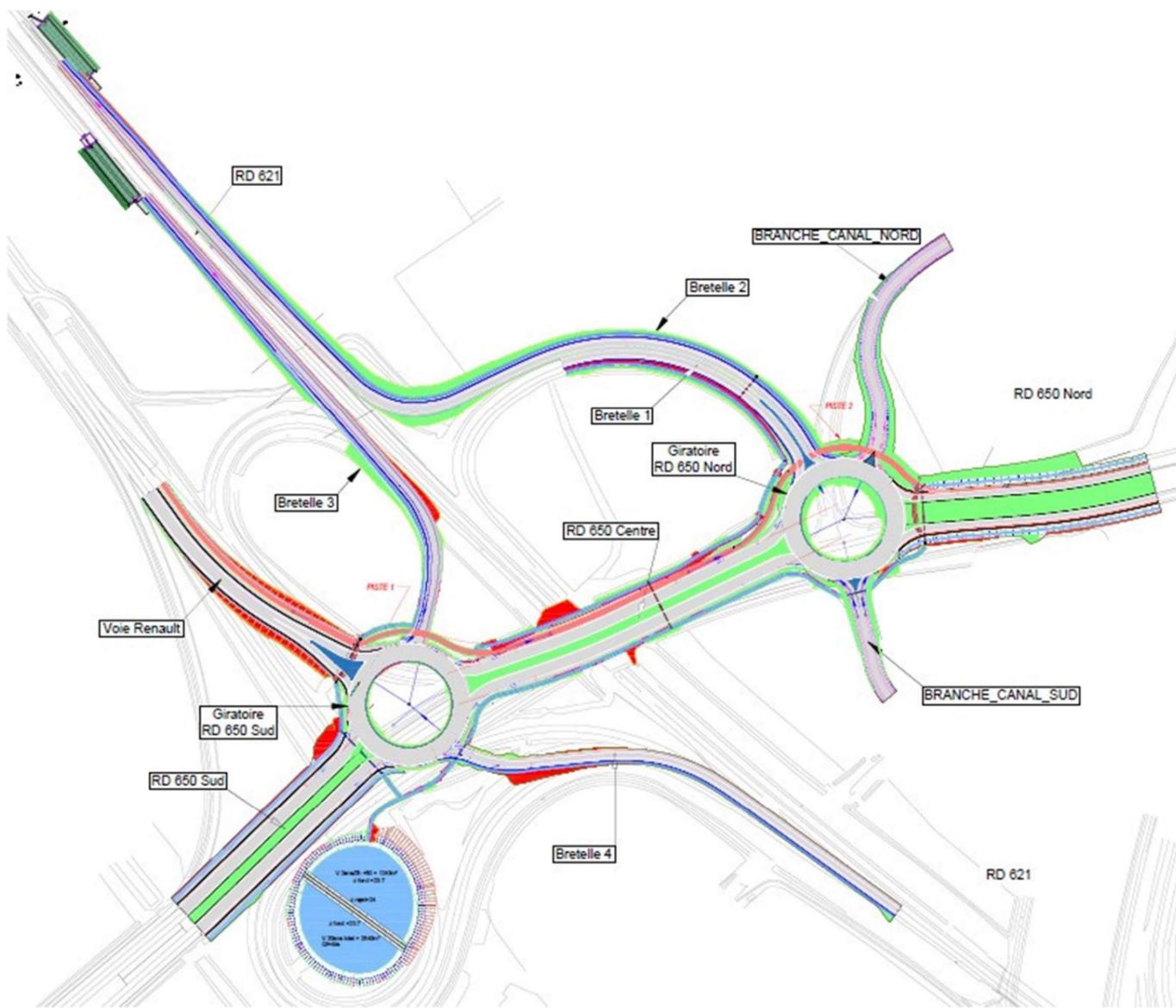


Figure 1 : Scénario 1 - Vue en plan de l'aménagement de l'échangeur

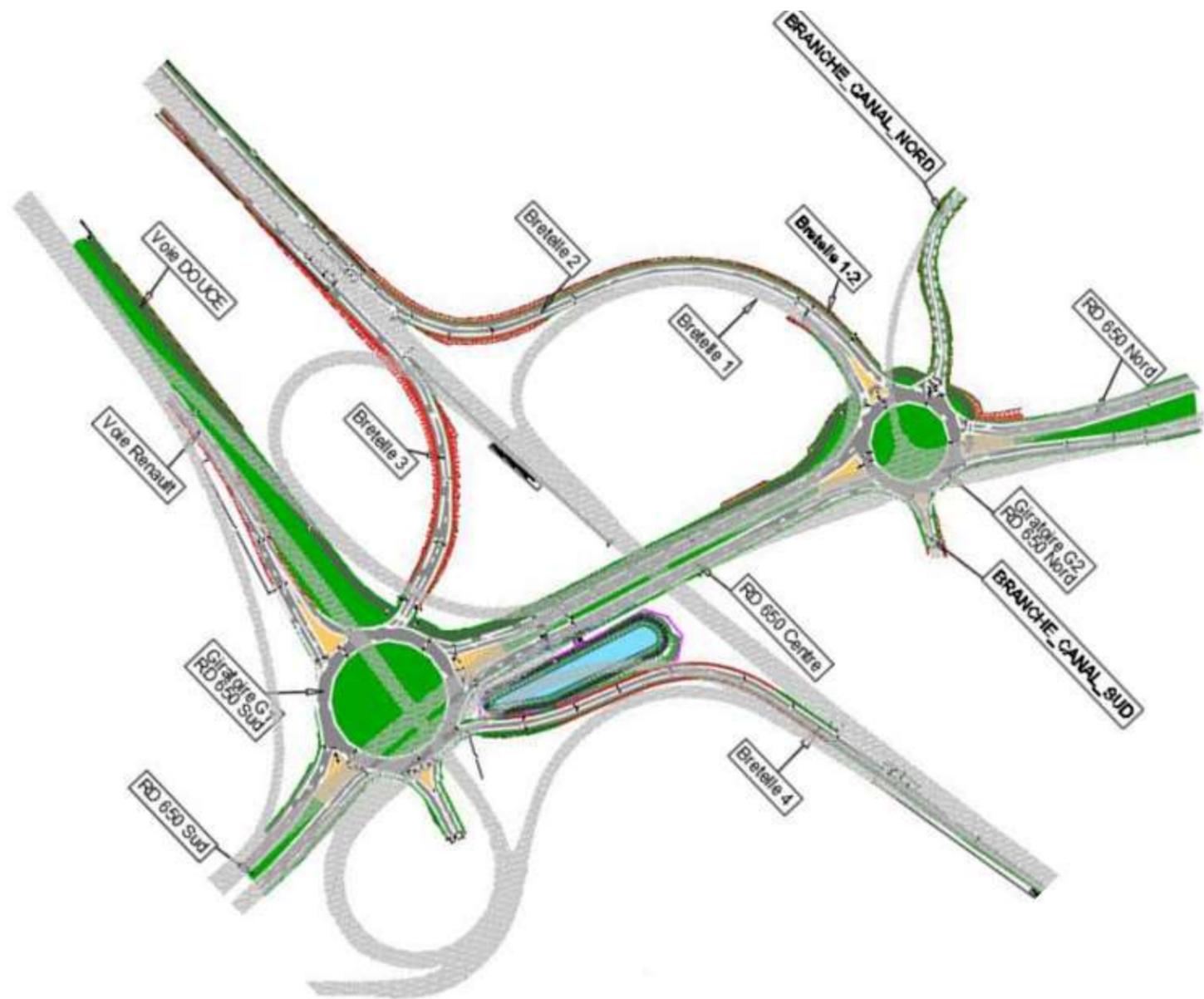


Figure 2 : Scénario 2 - Vue en plan de l'aménagement de l'échangeur avec les préconisations

### **1.3 La réduction de l'Espace Boisé Classé au regard du projet**

Le régime des EBC est un régime légal, fixé par le code de l'urbanisme, aux articles L113-1 et L113-2 : « *Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Nonobstant toutes dispositions contraires, il entraîne le rejet de plein droit de la demande d'autorisation de défrichement prévue aux chapitres Ier et II du titre Ier livre II du code forestier* ».

**En l'état actuel, le projet constitue un mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation des boisements classés** présents à l'intérieur des bretelles. La surface totale d'EBC impactée par le projet est de 19 100 m<sup>2</sup> (soit 1,9 ha).

Pour permettre la réalisation du projet, **les 19 100 m<sup>2</sup> d'EBC doivent être déclassés**. En effet, le classement des EBC rend impossible les défrichements nécessaires à la réalisation de tout nouvel aménagement.

Ce déclassement correspond aux surfaces en pointillés noirs, sur la carte ci-dessous. L'évaluation de la flore et des habitats ainsi que l'étude d'impact, réalisé en 2020 par Rainette SARL, démontre **l'absence d'espèce protégée et patrimoniale sur les zones à déboiser**. Ces zones recensent des espèces exotiques envahissantes, dont le Robinier faux-acacia, le Cerisier tardif et le Rosier rugueux. Le boisement au centre de l'échangeur est donc dans un état général dégradé.

Le déclassement des zones EBC permettra de **déboiser les surfaces nécessaires à l'implantation du projet sans causer de dommage irréversible sur l'environnement**. L'un des avantages du

déclassement sera de supprimer les espèces exotiques envahissantes.

Au total, le projet prévoit le déboisement de 23 900 m<sup>2</sup> (soit 2,4 ha) comprenant les surfaces d'Espace Boisé Classé et des boisements le long d'une voirie existante.

La séquence Eviter, Réduire, Compenser sera appliquée pour limiter l'impact sur l'environnement :

- **Réduire :**
  - o Les surfaces à déboiser ont été réduites au minimum nécessaire au projet ;
  - o L'abattage des arbres s'effectuera en période hivernale (en dehors de la période de reproduction de l'avifaune) pour ne pas détruire les individus et ne pas altérer les cycles biologiques.
- **Compenser :**
  - o Reboiser in-situ sur 24 200 m<sup>2</sup> (soit 2,4 ha) avec des essences locales.

Le projet prévoit la suppression des bretelles qui ne seront plus ouvertes à la circulation et reboisées. Le démontage de ces bretelles sera l'occasion de refaçonner les contours des boisements. La surface des voiries avant et après réaménagement de l'échangeur est quasiment la même, il n'y aura aucune artificialisation de foncier supplémentaire par rapport à la situation existante.

Cette opération consistera en la **création de fronts boisés alignés pour apporter de la légitimité aux boisements et une meilleure intégration dans son contexte paysager**.



Figure 3 : Plan des zones EBC, de déboisement et de reboisement

## 2. LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION

Le présent dossier de concertation porte sur le projet de requalification de l'échangeur RD621 – RD650, ainsi que la **mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Lambres-lez-Douai** (59). En effet, l'aménagement de l'échangeur au niveau de la RD621 et de la RD650 requiert un **déclassement d'un Espace Boisé Classé** (EBC). Selon les articles L. 153-31 et R. 104-11 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité est obligatoirement soumise à **une évaluation environnementale**, rendant la **concertation obligatoire**.

La concertation publique est une procédure réglementaire introduite dans les textes (articles L. 103-2 à L. 103-6 du Code de l'Urbanisme) par la loi n°85-729 du 18 juillet 1985 relative à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement. Le présent projet est soumis à une concertation portant sur le projet d'aménagement ainsi que sur la procédure de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme.

La concertation mise en œuvre dans le cadre de cette procédure est instaurée au titre de l'article L. 103-2 du Code de l'Urbanisme, actualisé par la loi ASAP du 07/12/2020. Selon le fondement 1<sup>o</sup>c) de cet article «*Font l'objet d'une concertation... les procédures suivantes : la mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme soumise à évaluation environnementale*». Ainsi que sur le fondement 3<sup>o</sup> de cet article «*Font l'objet d'une concertation ... les procédures suivantes : Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat*».

Le projet est concerné également par l'organisation d'une concertation au titre de l'article R.103-1 du Code de l'Urbanisme dans l'article 2 «*réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants d'une infrastructure routière d'un investissement supérieur à 1,9 millions d'euros, notamment lorsque l'opération conduit à la création de nouveaux ouvrages ou bien modifie l'assiette d'ouvrages existants*».

La concertation publique a pour fonction d'écouter les avis, les questionnements et les propositions sur l'aménagement préférentiel ainsi que sur les autres scénarios.

La phase de concertation s'achève par la rédaction du présent document, dressant le bilan des modalités poursuivies, des avis exprimés et des échanges tenus lors de cette période. Ce bilan doit être rendu public sur le site internet du maître d'ouvrage et communiqué aux communes concernées.

A l'issue de la concertation, le conseil départemental du Nord, maître d'ouvrage de l'opération, délibérera sur un scénario définitif qui sera présenté lors de l'enquête publique. **Le projet sera alors arrêté dans sa nature et ses options essentielles.**

## 3. LES MODALITES DE LA CONCERTATION

### 3.1. Lancement de la concertation

L'objectif est d'informer le plus largement possible sur l'organisation de la procédure de concertation notamment de la durée, de la date

et du lieu de la réunion publique et des permanences, via différents canaux de communication (présentés dans la partie suivante).

Pour rappel, la phase de concertation, pour le projet de réaménagement de l'échangeur, s'est déroulée du 22 mai au 22 juin 2023 inclus.

Cette durée permet de laisser assez de temps pour recueillir les observations et les propositions du public ainsi que celles des communes concernées, et de l'ensemble des acteurs du territoire (Fédérations, associations, entreprises, etc).

### **3.2. Modalités mises en œuvre pour informer le public avant et pendant la concertation**

#### **➤ Publication préalable pour annoncer la concertation.**

Une publication dans la presse (la Voix du Nord et l'Observateur) et un avis administratif préalable (publié sur le site de Lambres-lez-Douai) ont été diffusés pour informer de la tenue de la concertation.

Par ailleurs, un article de presse a également été publié le 25 mai pour relater la tenue de la concertation (cf figure 3).

## **Une consultation publique sur le déclassement du bois de l'échangeur RD 621-RD 650**

Sur la route de la requalification de l'échangeur entre la RD 621 et la RD 650, à la sortie de Lambres-lez-Douai, le département du Nord invite usagers et riverains à s'exprimer sur le déclassement de l'espace boisé classé, situé sur ce secteur.



La requalification de l'échangeur est l'un des projets prioritaires de l'agglo en matière d'aménagements routiers.

Figure 4 : Extrait de la page de la voix du nord, publié le 25 mai 2023 (source : lavoixdunord.fr)

Concertation préalable : Réduction d'un Espace Boisé Classé dans le cadre du projet de l'échangeur RD621/RD650

22 Mai 2023 08:00 au 22 Juin 2023 16:00

Thématiques : [Environnement](#) [Travaux](#)



AVIS DE CONCERTATION PREALABLE - CONSEIL DEPARTEMENTAL DU NORD - COMMUNE DE LAMBRES-LEZ-DOUAI Réduction d'un Espace Boisé Classé dans le cadre du projet de l'échangeur RD621/RD650

Figure 5 : Extrait de la publication sur le site de la commune de Lambres-lez-Douai, publié le 22 mai 2023 (source : lambreslezdouai.fr)

#### Document(s) à télécharger

- Arrêté 2023.04.19 - Prescription DP MECDU - Lambres-Lez-Douai RP (176,69 ko - pdf)
- avis-publication Réduction d'un Espace Boisé Classé dans le cadre du projet de l'échangeur RD621/RD650 (140,98 ko - pdf)

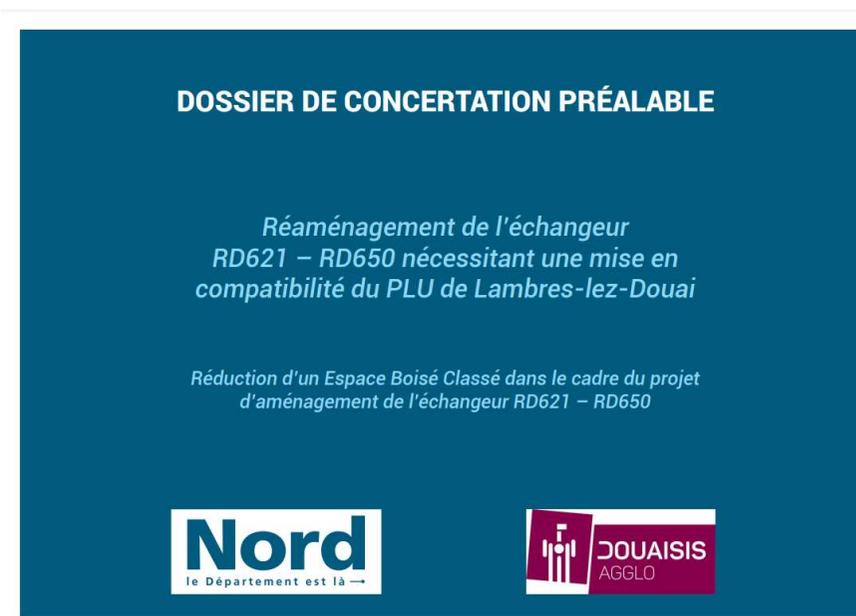


Figure 6 : Couverture du dossier de concertation

### ➤ Campagnes d'information à la mairie de Lambres-lez-Douai

Au sein de la commune de Lambres-lez-Douai, les riverains et usagers avaient accès au dossier de concertation en libre-service à la mairie. Ils avaient également accès à un registre papier permettant de recueillir leurs avis et/ou observations.

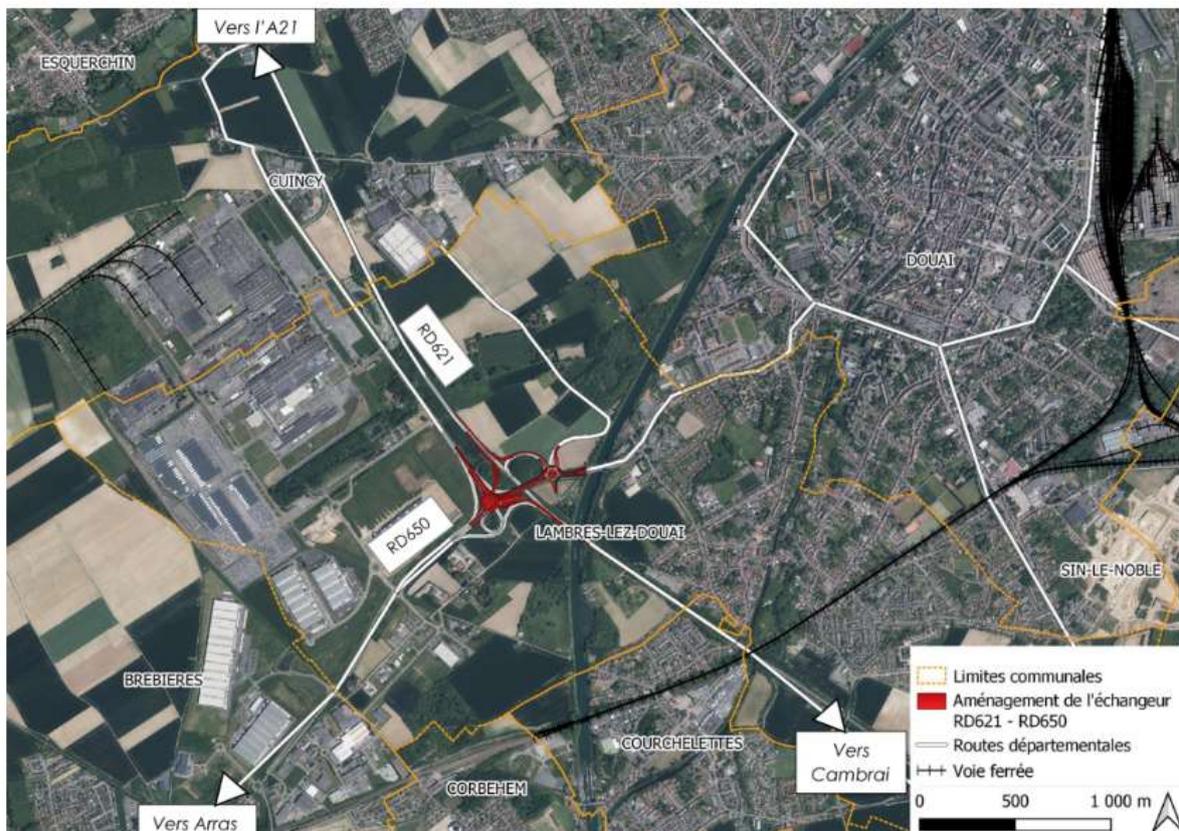
### ➤ Le site web du Département

Le Département a également ouvert une page web dédiée au projet de réaménagement sur son site, afin de mettre à disposition en version numérique le dossier de concertation. Cette page web donnait également l'adresse pour accéder au registre dématérialisé. Le lien de cette page web a été relayé sur le site internet de Lambres-lez-Douai.

## Consultations et concertations en cours

### Réduction d'un Espace Boisé Classé dans le cadre du projet d'aménagement de l'échangeur RD621 – RD650 à Lambres-lez-Douai (concertation préalable)

Le Département du Nord a un projet de requalification de l'échangeur RD621 – RD650 à Lambres-lez-Douai. Ce projet nécessite la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Lambres-lez-Douai (59). En effet, l'aménagement de l'échangeur au niveau de la RD621 et de la RD650 requiert un déclassement partiel d'un Espace Boisé Classé (EBC). Selon les articles [L\\_153-31](#) et [R\\_104-11](#) du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité est obligatoirement soumise à une évaluation environnementale, rendant la concertation obligatoire.



#### Objectifs de l'opération

- résorber la congestion de l'échangeur au niveau de la voie Renault en lui rendant sa fonction de desserte locale
- améliorer l'accès et les dessertes depuis la RD621
- sécuriser l'échangeur, en le rendant plus lisible et plus sûr pour les usagers et les exploitants
- simplifier les échanges et réduire la superficie des bretelles à entretenir

#### Consulter les documents et émettre un avis

Afin de recueillir les avis du public, une concertation préalable a été mise en place du **22 mai au 22 juin 2023** sur cette page ainsi qu'en mairie de Lambres-lez-Douai

**La consultation est terminée. Il n'est plus possible d'émettre un avis.**

Figure 7 : Extrait de la page internet dédiée ([services.lenord.fr](http://services.lenord.fr))

## 4. LE BILAN DE LA CONCERTATION

### 4.1. La participation en chiffres

Deux participations sur le **registre dématérialisé** ont été transmises entre le 22 mai et le 22 juin 2023 (formulaire sur le site internet du Département). Ce sont deux associations qui se sont exprimées. Aucune participation n'a été faite sur le registre papier disponible en mairie de Lambres-lez-Douai.

Ces deux contributions, sont plutôt **défavorables aux deux scénarios de projet présentés** mais **favorables à des aménagements « a minima »** pour diminuer certains points noirs de l'axe.

Le registre dématérialisé a été analysé et classé par thématique, pour permettre au Conseil Départemental du Nord d'apporter des réponses précises.

### 4.2. Les thématiques abordées

Les thématiques identifiées sont les suivantes :

Thèmes abordés	Nombre de contributions ayant porté sur le thème
L'approche des mobilités plus large et plus variée.	2
L'impact environnemental du projet : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Artificialisation des sols</li> <li>- Boisement</li> </ul>	1
L'impact sur la santé et cadre de vie : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nuisances sonores</li> <li>- Qualité de l'air</li> </ul>	1

**Chaque thématique a fait l'objet d'un développement avec des extraits de contribution, une ou plusieurs questions permettant de synthétiser les attentes, inquiétudes, interrogations vis-à-vis du projet, et une partie consacrée aux réponses du maître d'ouvrage.**

Ce développement est présent dans la partie ci-après.

➤ **L'approche des mobilités plus larges et plus variées**

Les deux associations se sont largement exprimé sur les solutions de mobilités plus variées. L'ensemble des mobilités se sont invitées dans les contributions/échanges, soit comme sujet direct soit indirectement en alternative au projet.

Voici des extraits :

- « Privilégiez le **feroutage**, les **voies navigables**. »
- « Par son Plan Climat, Air, Energie, Territorial (PCAET), adopté le 15/12/2020 par le conseil communautaire, notre territoire du Grand Douaisis s'est engagé à **réduire ses pollutions atmosphériques et ses émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) de 50 % à l'horizon 2026**, afin d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Il est noté dans ce PCAET que les transports sont la première cause de ces émissions de GES. Pour les diminuer, l'axe 2 de ce plan prévoit de « développer les mobilités décarbonées pour les personnes et les marchandises ». Le développement d'infrastructures routières visant à les rendre davantage capacitaire ne peut y contribuer. »
- « Dans un secteur fortement pollué par l'industrie et par un trafic routier saturé sur les axes RD621(28600v/j)/RD650/D500-D25(24500v/j), le projet d'usine de batteries Envision-AESC (pour équiper 600.000 véhicules/an) et le développement de la fabrication de véhicules électriques par Renault Group Electricity (400.000 véhicules/an) vont augmenter ce flux routier de manière très importante. Pour faire face à cette situation, des projets d'infrastructures routières sont en cours d'étude et de décision pour absorber l'augmentation du trafic. La proximité des réseaux ferroviaires et fluviaux, ainsi que nos échanges avec les acteurs concernés nous confortent dans l'idée que des solutions bas carbone existent, mais elles ne peuvent être portées par une seule entreprise. Dans l'intérêt général, il est de la responsabilité des pouvoirs

publics d'étudier avec toutes les parties, les **alternatives bas carbone** à ces coûteux projets d'infrastructure (40 millions d'Euros pour le dédoublement de la RD500, 7.92 millions d'Euros pour l'aménagement de l'échangeur RD621-RD650) qui de toute façon deviendront toujours insuffisants. Ils visent à fluidifier un trafic toujours plus dense au lieu de chercher à le réduire. Cette logique nous conduit à une augmentation sans fin des infrastructures routières avec toutes les conséquences néfastes qu'elles entraînent. »

- « ... Il faut lancer très rapidement une **étude de faisabilité des transports bas carbone relative aux entreprises du territoire** en prévision des flux importants que vont générer les activités d'Envision et de Renault Electricity.

En effet, à terme l'usine Envision-AESC aura une capacité de production de 30GW. Ce qui permettra à Renault Electricity d'équiper 600.000 véhicules/an. Pour cela Renault Douai assemblera les modules d'Envision en pack dont les éléments de structure seront fournis par son usine de Ruitz. La majeure partie de ces packs seront montés sur la R5 à Douai. Le reste sur la 4L et la Kangoo à Maubeuge. Par ailleurs Renault étant actionnaire de Verkor, il est fort probable que l'unité de Douai assemblera en packs les modules Verkor. D'autre part, l'augmentation importante des volumes de production du site de Douai rendra économiquement viable la reprise des approvisionnements de tôle par le rail au lieu de la route actuellement.

Ces éléments renforcent la nécessité de mettre en place des transports bas carbone non routiers entre Dunkerque-Douai via Douvrin (usine de batteries ACC). Ils doivent se faire jusqu'au dernier km, car la voie ferrée arrive aux portes des usines Envision et Renault Electricity. La proximité de la plateforme multimodale de Dourges permettrait de combiner le mode fluvial et le mode ferroviaire. La première ministre l'a déclaré lors du conseil d'orientation des Infrastructures, en

février dernier, 100 milliards seront alloués pour le ferroviaire dans le contrat de Plan Etat-Région qui se négocie actuellement. Des investissements y sont aussi prévus pour fiabiliser le fluvial et les modes de déplacement doux.

En outre, Le 27/10/2022, la DREAL a donné son avis sur l'autorisation d'exploiter Envision-AESC : au paragraphe "Diagnostic complet des déplacements : Concernant les déplacements de personnes, le pétitionnaire a indiqué qu'un groupe de travail était en cours avec les sociétés voisines et piloté par le sous-préfet de Douai, afin d'étudier les moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle. Des solutions étudiées sont : l'autopartage, le covoiturage, un plan de mobilité employeur, mais surtout transport en commun et navette entreprise. Concernant le fret : un transport via des voies ferroviaires et fluviales est à l'étude." »

- « Ces projets de transport bas carbone sont vertueux économiquement et écologiquement :
  - o ils économisent 48 millions d'investissement en infrastructure routière (aménagement RD621-RD650, doublement de la RD500),
  - o ils diminuent les coûts de transport,
  - o ils évitent l'augmentation des émissions de Gaz à Effet de Serre de notre territoire,
  - o ils évitent la réduction d'un espace boisé,
  - o ils évitent l'artificialisation des sols,
  - o dans un secteur accidentogène, il diminue les risques d'accident, notamment pour le transport des matières dangereuses nécessaires à la production de batteries,
  - o ils évitent l'augmentation des pollutions atmosphériques et sonores dont se plaignent les riverains de ces axes depuis plusieurs années.

Il n'y a plus à attendre pour lancer ses études de faisabilité. »

### **Est-ce que le Département a envisagé et/ou envisage d'intégrer des projets de transport bas carbone (mobilités décarbonées pour les personnes et les marchandises) ? Des alternatives à la voiture ?**

La réponse du Conseil Départemental du Nord :

*Il convient de noter en préambule que la présente concertation ne porte que sur le projet de réaménagement de l'échangeur de Lambres-lez-Douai, impliquant une mise en compatibilité du document d'urbanisme, et non sur le projet de doublement de la RD500 qui a fait l'objet d'une concertation spécifique il y a quelques mois.*

*Ce projet répond à 3 objectifs principaux que sont l'amélioration de la lisibilité et du fonctionnement de l'échangeur, l'amélioration de la sécurité routière et la limitation des problèmes de saturation en période de pointe de trafic (déjà présents avant l'installation de l'usine Envision).*

*Le projet présente ainsi un caractère d'intérêt général car il permet de répondre à l'enjeu de pérennisation et d'amélioration de la desserte des activités économiques locales actuelles et futures. La proximité de l'usine Renault, de l'entreprise Goodman, de la future usine de batteries électriques Envision comme des zones artisanales et commerciales situées à proximité de l'échangeur.*

*Ainsi, le projet s'attachant à réduire les problèmes de saturation, il contribue à limiter la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre comme le prévoit le PCAET du Grand Douaisis.*

*Par ailleurs, l'entreprise Envision s'est bien engagée à constituer un groupe de travail avec les sociétés voisines pour établir un plan de déplacement inter-entreprises pour les salariés du site afin de mettre*

*en place des solutions alternatives et plus vertueuses que l'autosolisme. Et en lien avec les réflexions et les projets portés par le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis qui est l'entité compétente sur le sujet des mobilités sur l'agglomération douaisienne. Envision s'est également engagée à étudier la possibilité d'une desserte ferroviaire et/ou fluviale du site pour l'approvisionnement de ses marchandises en lien avec les plateformes multimodales à proximité.*

*Engagement que l'entreprise a confirmé lors du dernier comité de suivi du site en sous-préfecture, en mai dernier.*

*Il est important également de noter que les batteries produites par l'usine Envision ne sortiront pas « brut » de la zone puisqu'elles seront acheminées en circuit interne vers l'usine Renault pour équiper ses véhicules. Les batteries quitteront ainsi le site dans les véhicules, ne générant donc pas de flux de déplacement de marchandises supplémentaires.*

*Il convient de noter que le département n'est pas compétant en matière de transports ferroviaire et fluvial mais il accompagne cependant les partenaires publics, que sont l'Etat et la Région en charge de ces questions sur la multimodalité. Etant entendu que le développement de modes de transports bas carbone n'est pas exclusif de l'amélioration des réseaux routiers existants mais complémentaire.*

*Enfin, la réflexion sur les modes de déplacements doux fait bien partie intégrante du projet puisqu'un aménagement cyclable sera intégré au programme de l'opération, notamment pour accéder aux différentes implantations économiques de la zone.*

### ➤ **L'impact environnemental du projet**

L'une des associations a émis des observations sur l'atteinte à l'environnement. Afin de mieux discerner les contributions émises, cette vaste thématique que représentent les impacts environnementaux pour le projet a été divisée en deux sous-thématiques pour que le maître d'ouvrage puisse apporter des réponses précises. Ces sous-thématiques sont : l'artificialisation des sols et les espaces boisés.

#### **L'artificialisation des sols**

Voici l'extrait :

- « Arrêt de l'artificialisation des sols »

#### **Quelle sera la démarche du département afin de limiter l'artificialisation des sols dans le projet ?**

La **réponse** du Conseil Départemental du Nord :

*Pour rappel, le projet est un réaménagement de l'échangeur existant. Ce réaménagement implique la création de nouvelles bretelles mais aussi la suppression de bretelles existantes qui ne seront plus ouvertes à la circulation. Les surfaces de bretelles supprimées seront reboisées avec des essences locales.*

#### **Les espaces boisés**

Voici l'extrait :

- « Stop à la destruction des espaces boisés ».

#### **Quelle est la démarche du département afin de limiter la destruction des espaces boisés dans le projet ?**

La **réponse** du Conseil Départemental du Nord :

*L'évaluation de la flore et des habitats, réalisé en 2020 par le bureau d'études Rainette, démontre **l'absence d'espèce protégée et patrimoniale** sur les zones à déboiser. L'espace boisé à l'intérieur de l'échangeur **recense des espèces exotiques envahissantes**, dont le Robinier faux-acacia, le Cerisier tardif et le Rosier rugueux. Le boisement au centre de l'échangeur est donc dans un état général dégradé. Ainsi, l'un des avantages du déboisement sera de supprimer les espèces exotiques envahissantes.*

*Par ailleurs, le projet prévoit la suppression des bretelles qui ne seront plus ouvertes à la circulation. Le démontage de ces bretelles sera l'occasion de reboiser ces surfaces avec des espèces locales plus qualitatives en application des règles établies dans l'Arrêté Préfectoral du 5 mars 2021.*

*En définitive, sur ces deux questions, le projet ne réduira pas la surface boisée et n'artificialisera pas les sols puisque dans le cadre du projet de réaménagement de l'échangeur, les surfaces qui seront déboisées ont été réduites au minimum nécessaire, et s'équilibreront parfaitement avec les surfaces qui seront reboisées sur les emprises des anciennes bretelles qui seront démontées. Ces reboisements se feront par ailleurs avec des espèces locales qui apporteront un gain patrimonial et écologique. Le projet a donc un impact nul en surface de boisement et d'artificialisation et permettra un gain qualitatif patrimonial et écologique.*

➤ **L'impact sur la santé et le cadre de vie**

Le cadre de vie est une thématique citée par une des associations, soucieuse du bien-être de la population sur le territoire. Les craintes exprimées se déclinent autour de la pollution, de l'augmentation des gaz à effet de serre, des nuisances sonores et de la santé. Si des réponses ont été apportées sur la base des études menées sur la zone d'étude, les particules fines liées au trafic routier restent un sujet de grandes inquiétudes pour les riverains.

Voici quelques extraits :

- « Ce projet prend insuffisamment en compte les **risques sanitaires** générés par le trafic toujours plus dense qu'il permettra. Notamment l'augmentation des **pollutions atmosphériques et sonores** dans un secteur déjà fortement impacté. »
- « Notre santé en dépend tant au niveau de la qualité de l'air que des nuisances sonores. Sur ce dernier point les relevés du département du Nord sont explicites (Etude réalisée par le département du Nord le 23/11/2021), ils justifient les plaintes des riverains soumis en permanence à des niveaux sonores intolérables. Un étude de l'ADEME du 22/07/2021 chiffre à 155.7 milliards d'Euros et à 2405 décès prématurés/an le coût de cette pollution sonore dont la première source sont les transports. »
- « En ce qui concerne la pollution de l'air la dernière étude de Santé Publique France chiffre à 48.000 morts/an le nombre de décès prématurés dont elle est la cause. Cette étude rappelle qu'actuellement, « La France est également visée par un pré-contentieux relatif aux particules fines, après une mise en demeure en février 2013, elle a reçu un avis motivé de la Commission européenne en avril 2015 pour 10 zones [dont]: Douai-Béthune-Valenciennes ». La situation ne semble pas s'améliorer. En effet, ATMO nous alerte

régulièrement sur la mauvaise **qualité de l'air** sur notre territoire. »

- « Ce projet d'aménagement de l'échangeur RD621-RD650 ainsi que le projet de dédoublement de la RD500 sont dangereux pour la santé des populations environnantes. Il est urgent de mettre en œuvre des mesures de réduction du trafic routier et des mesures de mobilités décarbonées comme le prévoit le Plan Climat Air Energie Territorial du Grand Douaisis 2020-2026. »

**Quels aménagements particuliers pourront être prévus pour diminuer les nuisances (sonores, sur la santé) pour les riverains ?**

**Quelles seront les mesures et/ou aménagements mis en place par le Département afin d'améliorer les qualités paysagères aux abords de l'axe ?**

La **réponse** du Conseil Départemental du Nord :

*Il convient de noter en préambule que la présente concertation ne porte que sur le projet de réaménagement de l'échangeur de Lambres-lez-Douai impliquant une mise en compatibilité du document d'urbanisme et non sur le projet de doublement de la RD500 qui a fait l'objet d'une concertation spécifique il y a quelques mois.*

*La qualité de l'air est une thématique qui est bien prise en compte dans l'évaluation environnementale du projet en ce qui concerne la mise en compatibilité du document d'urbanisme. De même, l'étude acoustique est réalisée afin de mesurer l'impact du projet et, le cas*

*échéant, réduire cet impact via des aménagements spécifiques adaptés pour être conforme à la réglementation en vigueur.*

*Les obligations concernant les incidences du projet et les seuils à appliquer seront respectés par le département du Nord pour ce type d'aménagement.*

*L'étude d'impact caractérise, sur la base d'une modélisation acoustique et air et santé, la situation existante, les impacts du projet et le dimensionnement des éventuelles mesures de protection individuelles ou collectives mises en œuvre pour respecter les seuils réglementaires.*

*L'impact visuel et la préservation du cadre de vie sont également étudiés dans le cadre de l'étude d'impact. Une étude paysagère est réalisée pour veiller à la bonne intégration paysagère du projet intégrant les mesures de compensation en terme de reboisement.*

*L'ensemble de ces éléments seront soumis via, l'étude d'impact, à l'avis de l'Autorité Environnementale et du public et du commissaire enquêteur dans le cadre de l'enquête publique préalable à la Déclaration de Projet emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme.*

### **4.3. Conclusion**

En conclusion, les modalités de concertation avec la population ont été respectées par la commune de Lambres-lez-Douai et le Département du Nord. Les habitants et les acteurs associatifs et économiques ont pu s'informer et s'exprimer sur le projet de réaménagement de l'échangeur.

Ces différentes remarques ne remettent cependant pas en cause le projet et les choix d'aménagement retenus. La prise en considération

des expressions du public pour la suite des études par le Département du Nord concerne principalement :

- Les nuisances sonores et la pollution de l'air ;
- L'environnement via la neutralité en surface de boisement et d'artificialisation ;
- La prise en compte des modes doux et la sécurisation des déplacements ;
- La qualité paysagère des abords de l'échangeur comprenant le reboisement ;

Le scénario retenu, à l'issue de la concertation, reste le scénario 2 avec des aménagements ayant une géométrie plus confortable (répondant aux préconisations suite à l'étude trafic) : passage à deux voies sur certaines branches des giratoires, élargissement de l'anneau du giratoire sud, création d'une voie de tourne-à-droite sur le giratoire sud.

**COMMISSION PERMANENTE**  
**Réunion du 09 octobre 2023**

OBJET : Réaménagement de l'échangeur RD 650 / 621 à Lambres-lez-Douai. Bilan de la concertation publique.

L'échangeur actuel, situé entre la RD 650 et la RD 621, sur le territoire de la commune de Lambres-lez-Douai comporte un certain nombre de défauts :

- il est complexe et peu lisible pour les usagers ;
- il peut s'avérer dangereux du fait de sa géométrie ;
- les mouvements d'échange ne sont pas adaptés, la voie d'accès à l'entreprise Renault doit notamment supporter le trafic de transit de la liaison RD 621-RD 650 ;
- l'entretien de l'échangeur est coûteux du fait de l'important linéaire de bretelles.

Afin d'améliorer cette situation, le Département du Nord et Douaisis Agglo ont souhaité engager conjointement des travaux de modification de cet échangeur.

Le nouvel aménagement de l'échangeur revêt un caractère d'intérêt général à travers les objectifs suivants :

- assurer tous les mouvements de circulation entre la RD 621 et la RD 650 ;
- rendre l'aménagement plus lisible et plus sûr pour les usagers et l'exploitant ;
- réduire la superficie de bretelles à entretenir ;
- redonner à la voie Renault sa fonction première de desserte locale et de maintenir l'accès vélos à l'usine Renault ;
- pérenniser et améliorer la desserte des activités économiques actuelles et futures de la zone.

La démonstration détaillée de l'intérêt général sera réalisée dans la notice explicative de la présente Déclaration de Projet.

La mise en œuvre du projet nécessite par ailleurs le déclassement partiel d'un Espace Boisé Classé, par le biais d'une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Lambres-lez-Douai, en vue de son défrichement partiel.

Le projet prévoit également un reboisement à surface au moins équivalente, notamment sur les anciennes bretelles qui seront démontées.

Le coût global du projet est estimé à 9,5 M € TTC.

Par délibération n° 4. DV/2018/374, la Commission permanente a approuvé le principe d'un cofinancement des études par le Département et Douaisis Agglo, puis par délibération n° 4.3 DV/2022/496 le cofinancement des travaux par les 2 collectivités, sur la base d'une participation de Douaisis Agglo à hauteur de 30 % du montant HT des travaux soit 2,375 M €.

Le démarrage des travaux est envisagé en 2024.

Par ailleurs, les acquisitions pour la maîtrise foncière du projet sont en cours par les services de Douaisis Agglo. Les modalités pour l'acquisition par la suite des terrains nécessaires au projet par le Département restent encore à définir en accord avec les services de Douaisis Agglo et feront l'objet d'une délibération spécifique.

Par arrêté n° AR-DV/19042023 du 19 avril 2023, le Président du Conseil départemental a arrêté le lancement de cette concertation et en a défini les objectifs et modalités.

- Vu la délibération N° DV/2023/151 de la Commission permanente du 6 mars 2023 ;
- Considérant que le dossier d'enquête préalable à la déclaration de projet emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme relative au projet de réaménagement de l'échangeur RD621 – RD650 a été soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale, à l'avis de la CDPENAF et il sera également soumis à l'examen conjoint des Personnes Publiques Associées.

### **1) Déroulement de la concertation**

La concertation préalable relative au projet de réaménagement de l'échangeur RD 621 – RD 650 nécessitant la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Lambres-lez-Douai, s'est déroulée du 22 mai au 22 juin 2023 inclus.

Dans ce cadre, un dossier présentant le contexte de cette opération, ses objectifs et ses enjeux, les différents scénarios d'aménagement envisagés et la présentation de la réduction de l'espace boisé classé au regard du projet a été mis à disposition du public. Il était consultable pendant toute la durée de la concertation :

- en Mairie de Lambres-lez-Douai aux heures d'ouverture. Un registre y était disponible pour recueillir les observations du public ;
- en ligne sur le site lenord.fr où les internautes avaient la possibilité de déposer leurs observations. Celles-ci ont la même valeur que les contributions écrites sur les registres en Mairie.

### **2) Participation**

Deux participations sur le registre dématérialisé ont été transmises entre le 22 mai et le 22 juin 2023 (formulaire sur le site internet du Département). Ce sont deux associations qui se sont exprimées. Aucune participation n'a été faite sur le registre papier disponible en Mairie de Lambres-lez-Douai.

### **3) Thématiques abordées**

Les thèmes récurrents abordés lors de la concertation sont développés ci-après.

<b>Thèmes abordés</b>	<b>Nombre de contributions ayant porté sur le thème</b>
L'approche des mobilités plus larges et plus variées.	<b>2</b>
L'impact environnemental du projet :  - Artificialisation des sols  - Boisement	<b>1</b>
L'impact sur la santé et cadre de vie :  - Nuisances sonores  - Qualité de l'air	<b>1</b>

## **L'approche des mobilités plus larges et plus variées**

### Synthèse des éléments soulevés

Les deux associations se sont largement exprimées sur les solutions de mobilités plus variées. L'ensemble des mobilités se sont invitées dans les contributions/échanges, soit comme sujet direct soit indirectement en alternative au projet.

**Est-ce que le Département a envisagé et/ou envisage d'intégrer des projets de transport bas carbone (mobilités décarbonées pour les personnes et les marchandises) ? Des alternatives à la voiture ?**

### Réponse du Conseil départemental du Nord

*Ce projet répond à 3 objectifs principaux que sont l'amélioration de la lisibilité et du fonctionnement de l'échangeur, l'amélioration de la sécurité routière et la limitation des problèmes de saturation en période de pointe de trafic (déjà présents avant l'installation de l'usine Envision).*

*Le projet présente ainsi un caractère d'intérêt général car il permet de répondre à l'enjeu de pérennisation et d'amélioration de la desserte des activités économiques locales actuelles et futures. La proximité de l'usine Renault, de l'entreprise Goodman, de la future usine de batteries électriques Envision comme des zones artisanales et commerciales situées à proximité de l'échangeur.*

*Ainsi, le projet s'attachant à réduire les problèmes de saturation, il contribue à limiter la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre comme le prévoit le PCAET du Grand Douaisis.*

*Par ailleurs, l'entreprise Envision s'est bien engagée à constituer un groupe de travail avec les sociétés voisines pour établir un plan de déplacement inter-entreprises pour les salariés du site afin de mettre en place des solutions alternatives et plus vertueuses que l'autosolisme. Et en lien avec les réflexions et les projets portés par le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis qui est l'entité compétente sur le sujet des mobilités sur l'agglomération douaisienne. Envision s'est également engagée à étudier la possibilité d'une desserte ferroviaire et/ou fluviale du site pour l'approvisionnement de ses marchandises en lien avec les plateformes multimodales à proximité.*

*Engagement que l'entreprise a confirmé lors du dernier comité de suivi du site en Sous-Préfecture, en mai dernier.*

*Il est important également de noter que les batteries produites par l'usine Envision ne sortiront pas « brut » de la zone puisqu'elles seront acheminées en circuit interne vers l'usine Renault pour équiper ses véhicules. Les batteries quitteront ainsi le site dans les véhicules, ne générant donc pas de flux de déplacement de marchandises supplémentaires.*

*Il convient de noter que le Département n'est pas compétent en matière de transports ferroviaire et fluvial mais il accompagne cependant les partenaires publics, que sont l'Etat et la Région en charge de ces questions sur la multimodalité. Etant entendu que le développement de modes de transports bas carbone n'est pas exclusif de l'amélioration des réseaux routiers existants mais complémentaire.*

*Enfin, la réflexion sur les modes de déplacements doux fait bien partie intégrante du projet puisqu'un aménagement cyclable sera intégré au programme de l'opération, notamment pour accéder aux différentes implantations économiques de la zone.*

## **L'impact environnemental du projet**

### Synthèse des éléments soulevés

Une association a exprimé son inquiétude concernant l'artificialisation des sols et la destruction des espaces boisés.

## **Quelle sera la démarche du Département afin de limiter l'artificialisation des sols dans le projet et afin de limiter la destruction des espaces boisés dans le projet ?**

### Réponse du Conseil départemental du Nord

*Pour rappel, le projet est un réaménagement de l'échangeur existant. Ce réaménagement implique la création de nouvelles bretelles mais aussi la suppression de bretelles existantes qui ne seront plus ouvertes à la circulation. Les surfaces de bretelles supprimées seront reboisées avec des essences locales.*

*L'évaluation de la flore et des habitats, réalisée en 2020 par le Bureau d'études Rainette, démontre l'absence d'espèces protégées et patrimoniales sur les zones à déboiser. L'espace boisé à l'intérieur de l'échangeur recense des espèces exotiques envahissantes, dont le Robinier faux-acacia, le Cerisier tardif et le Rosier rugueux. Le boisement au centre de l'échangeur est donc dans un état général dégradé. Ainsi, l'un des avantages du déboisement sera de supprimer les espèces exotiques envahissantes.*

*En définitive, sur cette question, le projet ne réduira pas la surface boisée et n'artificialisera pas les sols puisque dans le cadre du projet de réaménagement de l'échangeur, les surfaces qui seront déboisées ont été réduites au minimum nécessaire, et s'équilibreront parfaitement avec les surfaces qui seront reboisées sur les emprises des anciennes bretelles qui seront démontées. Ces reboisements se feront par ailleurs avec des espèces locales qui apporteront un gain patrimonial et écologique. Le projet a donc un impact nul en surface de boisement et d'artificialisation et permettra un gain qualitatif patrimonial et écologique.*

## **L'impact sur la santé et le cadre de vie**

### Synthèse des éléments soulevés

Le cadre de vie est une thématique citée par une des associations, soucieuse du bien-être de la population sur le territoire. Les craintes exprimées se déclinent autour de la pollution, de l'augmentation des gaz à effet de serre, des nuisances sonores et de la santé.

## **Quels aménagements particuliers pourront être prévus pour diminuer les nuisances (sonores, sur la santé) pour les riverains ?**

## **Quelles seront les mesures et/ou aménagements mis en place par le Département afin d'améliorer les qualités paysagères aux abords de l'axe ?**

### Réponse du Conseil départemental du Nord

*La qualité de l'air est une thématique qui est bien prise en compte dans l'évaluation environnementale du projet en ce qui concerne la mise en compatibilité du document d'urbanisme. De même, l'étude acoustique est réalisée afin de mesurer l'impact du projet et, le cas échéant, réduire cet impact via des aménagements spécifiques adaptés pour être conforme à la réglementation en vigueur.*

*Les obligations concernant les incidences du projet et les seuils à appliquer seront respectées par le Département du Nord pour ce type d'aménagement.*

*L'étude d'impact caractérise, sur la base d'une modélisation acoustique et air et santé, la situation existante, les impacts du projet et le dimensionnement des éventuelles mesures de protection individuelles ou collectives mises en œuvre pour respecter les seuils réglementaires.*

*L'impact visuel et la préservation du cadre de vie sont également étudiés dans le cadre de l'étude d'impact. Une étude paysagère est réalisée pour veiller à la bonne intégration paysagère du projet intégrant les mesures de compensation en termes de reboisement.*

*L'ensemble de ces éléments seront soumis via, l'étude d'impact, à l'avis de l'Autorité Environnementale et du public et du Commissaire enquêteur dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme.*

#### **4) Conclusion**

Les modalités de concertation avec la population ont été respectées par la commune de Lambres-lez-Douai et le Département du Nord. Les habitants et les acteurs associatifs et économiques ont pu s'informer et s'exprimer sur le projet de réaménagement de l'échangeur.

Ces différentes remarques ne remettent cependant pas en cause le projet et les choix d'aménagement retenus. La prise en considération des expressions du public pour la suite des études par le Département du Nord concerne principalement :

- les nuisances sonores et la pollution de l'air ;
- l'environnement via la neutralité en surface de boisement et d'artificialisation ;
- la prise en compte des modes doux et la sécurisation des déplacements ;
- la qualité paysagère des abords de l'échangeur comprenant le reboisement.

Le scénario retenu, à l'issue de la concertation, reste le scénario 2 (présenté en annexe) avec des aménagements ayant une géométrie plus confortable (répondant aux préconisations suite à l'étude trafic) : passage à deux voies sur certaines branches des giratoires, élargissement de l'anneau du giratoire sud, création d'une voie de tourne-à-droite sur le giratoire sud.

Il est proposé à la Commission permanente :

- d'approuver le bilan de la concertation préalable relative au projet de réaménagement de l'échangeur RD 650-RD 621 et à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Lambres-lez-Douai ;
- d'autoriser Monsieur le Président à poursuivre les études techniques et réglementaires et toutes les procédures correspondantes, dont la demande à Monsieur le Préfet d'ouverture de l'enquête publique.

Valentin BELLEVAL  
Vice-Président