

PREFECTURE du NORD
Département du Nord
Arrondissement de Douai
Communauté d'agglomération du Douaisis
Commune de Lambres-lez-Douai

*Enquête publique conduite
du 13 novembre 2023 au 13 décembre 2023.*
(Arrêté préfectoral du n° du 19 octobre 2023)



*Relative à la déclaration de projet du réaménagement
de l'échangeur RD621-RD650 entraînant mise en compatibilité
du Plan Local d'Urbanisme de Lambres-lez-Douai.*

Les conclusions et l'avis du commissaire enquêteur

Sommaire

Table des matières

1. Le cadre général.....	5
1.1 Présentation ; cadre de l'enquête	5
2. Organisation ; déroulement de l'enquête	6
2.1. L'organisation de l'enquête Publique	6
2.2. Le déroulement de l'enquête publique.	8
3. Les conclusions du commissaire enquêteur	8
3.1. Les conclusions partielles.....	8
3.1.1. Les conclusions liées à l'étude du dossier.....	10
➤ Sur la procédure d'élaboration du Projet.	16
3.1.3. Les conclusions liées à l'analyse des observations du public.....	17
3.1.4. Les conclusions liées au mémoire en réponse du pétitionnaire.....	20
3.1.5. La synthèse de l'argumentaire.....	21
3.2. La conclusion générale.....	21
4. L'avis du Commissaire Enquêteur sur <i>la déclaration de projet du réaménagement de l'échangeur RD 621 RD 650, entraînant la mise en compatibilité du PLU de la commune de Lambres-lez-Douai.</i>	22

Lexique

EP	<i>Enquête Publique</i>
CE	<i>Commissaire enquêteur</i>
MRAe	<i>Mission Régionale de l'Autorité environnementale.</i>
Ae	<i>Autorité environnementale nationale, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement</i>
Douaisis aggro	<i>Communauté d'agglomération du Douaisis</i>
PLU	<i>Plan Local d'Urbanisme.</i>
U	<i>Zone Urbaine</i>
AU	<i>Zone à Urbaniser</i>
A	<i>Zone Agricole</i>
N	<i>Zone Naturelle</i>
Np	<i>Zone Naturelle de Protection des paysages.</i>
AUe	<i>Zone à Urbaniser à l'extension d'équipement.</i>
NpI	<i>Sous-secteur naturel de protection des paysages pour l'extension et le réaménagement des infrastructure et superstructures des voiries existantes.</i>
PADD	<i>Projet d'Aménagement et de Développement Durable.</i>
GWh	<i>GigaWatt/heure</i>
SCoT	<i>Schéma de Cohérence Territoriale.</i>
ZAN	<i>Zéro Artificialisation Nouvelle.</i>
EBC	<i>Espace de Bois Classé.</i>
Département	<i>Conseil départementale.</i>
CAD	<i>Communauté d'Agglomération du Douaisis.</i>
dBA	<i>Valeur en décibel.</i>
CO2	<i>Gaz Carbonique.</i>
Véh.	<i>Véhicule.</i>
PDU	<i>Plan de Déplacement Urbain.</i>
AO	<i>Autorité organisatrice.</i>
BHNS	<i>Bus de Haut Niveau de Service.</i>
PCAET	<i>Plan Climat, Air, Energie, Territorial.</i>
RD	<i>Route Départementale.</i>

DREAL	<i>Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement.</i>
DDTM	<i>Direction Départementale des Territoires et de la Mer.</i>
VNF	<i>Voies Navigables de France.</i>
AMS	<i>Avec Mesures Supplémentaires.</i>
GES	<i>Gaz à Effet de Serre.</i>
OAP	<i>Orientation d'Aménagement et de Programmation</i>

1. Le cadre général

1.1 Présentation ; cadre de l'enquête

L'échangeur routier en débat de Lambres-lez-Douai, a vu le jour quelques années après l'implantation de l'Usine Renault en 1970. Il est complexe pour ses usagers de la route, accidentogène, et il est à l'origine de remontées de files importantes aux heures de pointes tant le matin que le soir.

Il est au cœur d'un développement économique considérable, tant industriel que logistique animé par la communauté d'agglomération du Douaisis.

Cet équipement fait l'objet d'une réflexion de longue date. Le Département du Nord est l'autorité organisatrice de ces axes routiers, très fréquentés, plus de 20 000 véhicules/jour dont près de 15% sont des Poids Lourds.

Déjà en mai 2018, Christian Poiret Président de la communauté d'agglomération du Douaisis, annonçait la concrétisation de ce nouvel échangeur.

La volonté affichée du département est le réaménagement du site pour le simplifier tant dans l'usage des automobilistes que dans son exploitation et sa gestion. Une compétence qui est de la responsabilité du Département du Nord.

Ce projet qui se défend d'être animé par la volonté d'accompagner un développement de la fréquentation automobile, comme le dénonce ses opposants, va tout de même être impacté par le développement des trafics conséquents des bâtiments industriels et logiques qui s'y développent à proximité.

La Zone de l'Ermitage toute proche a vu l'arrivée de l'arrivée d'immenses plateformes logistiques dont la construction a été confiée à la Sté Goodman France pour le compte de ses clients, dans ce qui fut appelé initialement la ZAC de Renault.

- En 2019 un bâtiment de 25000 m² a vu le jour pour l'activité de la société Renault.
- Un autre de 37000m² pour Simastock du groupe Bills Deroo
- En 2000, c'est un entrepôt de 49600 m² qui a été mis en chantier
- En 2021 le groupe belge Fedrus International a investi les 37 000 m². Le groupe Kuehne Nagel est chargé de l'exploitation de ce site ; notamment le stockage et la distribution de zinc sorti de l'usine d'Auby

Fin 2025, si le calendrier prévu est respecté, Envision AESC (Automotive Energy Supply Corporation), ex-filiale de Nissan rachetée en 2018 par le chinois Envision, devrait produire 9 GWh de batteries électriques par an, puis monter en puissance jusqu'à 30 GWh par an à la fin de la décennie.



L'objet de l'enquête prend la forme d'une déclaration de projet entraînant une mise en conformité du PLU de la ville de Lambres-lez-Douai. (Code de l'urbanisme articles L.153-16, L.153-54 à L.153-59, L.300-6 et R.153-13 et suivants)

Un PLU de cette commune qui est également en cours de révisions à la suite de la prescription décidée par le Conseil Municipal de Lambres-lez-Douai le 14 décembre 2022.

Une concertation préalable a été organisée par le Département du 22 mai au 22 juin 2023, la raison en était la demande de la levée de protection d'un boisement classé et de sa réduction. Il est prévu également la construction d'un bassin de rétention des eaux pluviales.

L'hypothèse choisie pour ce projet est la suivante :

- Passage à deux voies sur la bretelle RD621 du giratoire sud ;
- Passage à deux voies de la branche d'entrée voie Renault du giratoire sud ;
- La création d'une voie directe de tourne-à-droite sur le giratoire sud (depuis RD650 ouest vers RD621sud) ;
- Elargir au maximum l'anneau du giratoire ;
- Passage à deux voies d'entrées sur la branche arrivant de la RD621 au niveau du giratoire nord.

Cette procédure de déclaration de projet nécessite une enquête publique.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

Le fait que le département ait choisi la procédure de déclaration de projet pour lancer ce projet laisse penser que le temps presse. D'autant que ce dossier est ancien dans la réflexion des services du département et de la communauté d'agglomération du Douaisis. Le Commissaire Enquêteur imagine que cet empressement est lié à l'ouverture prochaine de l'usine de fabrication de batterie, et de l'exploitation de ces imposants bâtiments logistiques.

2. Organisation ; déroulement de l'enquête

2.1. L'organisation de l'enquête Publique

Le Commissaire Enquêteur a été désigné le 11 octobre 2023 par décision E023000133/59 du Président du TA de Lille, en vue de procéder à une enquête publique relative à la déclaration de projet du

réaménagement de l'échangeur RD621-RD650 entraînant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Lambres-lez-Douai.

L'enquête s'est déroulée conformément à l'arrêté préfectoral du Nord du 19 octobre 2023, sur la période du 13 novembre 2023 au 13 décembre 2023, soit durant 31 jours consécutifs.

Une publication légale a eu lieu dans deux journaux régionaux habilités. L'avis de l'EP a été affiché sur site et en mairie de Lambres-lez-Douai comme le prévoit la loi. A la demande du CE l'avis a été affiché dans différents lieux de la commune sur des panneaux d'affichage et les dates de permanence du Commissaire Enquêteur publiées sur les panneaux du journal numérique de la commune.

Le dossier en version papier était consultable en mairie de Lambres-lez-Douai aux heures habituelles d'ouverture de la mairie ainsi qu'aux permanences du Commissaire Enquêteur.

Le dossier dans sa version numérique était disponible sur le site des services de l'état en charge de cette EP, sur le site du Département et sur un poste d'ordinateur mis à disposition en mairie de Lambres-lez-Douai.

Les observations éventuelles du public pouvaient être écrites sur le registre de l'EP, sa version papier disponible en mairie de Lambres-lez-Douai aux heures d'ouverture habituelles et lors des permanences du CE.

Elles pouvaient également être transcrites sur le registre dématérialisé mis à disposition sur une adresse dédiée ainsi que par mail ou courrier postal adressé au CE.

Le Commissaire Enquêteur s'est mis à disposition du public lors de 5 permanences en Mairie de Lambres-lez-Douai, siège de l'enquête, à des jours et horaires facilitant la démarche à tout public, quel que soit ses conditions.

- **Le lundi 13 novembre (ouverture de l'enquête), de 8h30 à 11h30**
- **Le mercredi 22 novembre, de 8h30 à 11h30**
- **Le samedi 2 décembre, de 9h00 à 12h00**
- **Le mardi 5 décembre, de 16h00 à 19h00**
- **Le mercredi 13 décembre (clôture de l'enquête), de 14h30 à 17h30**

Le Commissaire Enquêteur, dès sa nomination a pris contact avec l'organisateur de l'enquête, à savoir la préfecture du Nord (Direction des relations avec les collectivités territoriales, Bureau de l'Urbanisme et de la maîtrise foncière). L'essentiel du dossier en version numérique, lui a été transféré lors de ce premier contact. Il échangé avec Mr Fardel Damien sur la rédaction de l'arrêté et l'avis de l'enquête. Lors d'un second échange la rédaction de l'arrêté puis de l'avis d'enquête ont été validés.

L'avis de la MRAe et le mémoire de réponse du récipiendaire ont été transférés dans la même période.

Le Commissaire Enquêteur a également rencontré le maître d'ouvrage du projet. Le Département du Nord (Direction des Voiries), Mr Luc Follebout accompagné de Mr Delassus Loïc. Une réunion de présentation du projet a eu lieu le 08 novembre 2023. A cette occasion, il lui a été remis un dossier papier complet du dossier soumis à la consultation du public.

Le Commissaire Enquêteur a été mis en relation avec madame Fiolet Karen, Chef de marché *Annonces Légales du groupe Rossel Conseil Légales*, pour la mise en place d'un registre numérique dématérialisé d'enquête publique, une demande de la préfecture.

Le Commissaire Enquêteur a suivi une formation le mardi 14 novembre en Visio avec madame Laurence Lamai de Publilégal, le 14 novembre après midi, pour un apprentissage de ce registre numérique.

La coopération avec le maître d'ouvrage a été très sincère et le CE a obtenu réponses à toutes ces requêtes. Madame Claire Six responsable de l'urbanisme et les services de la ville de Lambres-lez-Douai ont été disponibles à toutes les requêtes du CE. Les conditions d'accueil du public en mairie ont été excellentes.

2.2. Le déroulement de l'enquête publique.

Le Commissaire Enquêteur a tenu ses cinq permanences dans le respect de la réglementation comme des conditions fixées par l'arrêté du Préfet du 18 octobre 2023. Il a reçu 32 contributions sur le registre numérique comme celui dans sa version papier. Plus de 300 citoyens ont manifesté de l'intérêt pour cette consultation, soit par des contributions, soit par des consultations du dossier dans version numérique, soit par des téléchargement de pièces du dossier.

Les conditions pour la bonne tenue des cinq permanences du commissaire enquêteur ainsi que pour la mise à disposition du public le dossier soumis à l'enquête publique ont été respectées.

Conclusions du commissaire en enquêteur.

On peut affirmer sans crainte que cette enquête publique s'est déroulée en conformité avec les réglementations en vigueur et qu'aucun évènement n'est venu troubler le bon déroulement de l'Enquête Publique.

3. Les conclusions du commissaire enquêteur

3.1. Les conclusions partielles

Pour établir et argumenter son avis, *qui n'est que son intime conviction*, le Commissaire Enquêteur a construit sa réflexion sur les considérants suivants ;

- Considérant la délibération n° DV/2023/151 du 21 mars 2023 du département du Nord prescrivant la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU)

de Lambres-lez-Douai, ainsi que le lancement des procédures réglementaires au titre du code de l'environnement et du code forestier, et de l'enquête publique ;

- Considérant la décision du préfet de la Région Hauts-de-France du 15 février 2023 de dispense d'étude d'impact du projet de réaménagement de l'échangeur entre la RD 621 et la RD 650 ;
- Considérant l'avis de la mission régionale de l'autorité environnementale (MRAe) « *MRAe 2023-7231 du 14 septembre 2023* » ;
- Considérant le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint avec les PPA, tenue conformément aux dispositions de l'article L.153-54 du code de l'urbanisme, le 20 septembre 2023 ;
- Considérant la délibération n° DV/2023/151 du 21 mars 2023 organisant les modalités de la concertation préalable et de son bilan tiré, autorisant le président du département du Nord à solliciter l'ouverture de l'enquête publique ;
- Considérant la composition du dossier soumis à l'enquête publique, comprenant ; une notice explicative, un plan de situation, un plan général des travaux, les caractéristiques des ouvrages les plus importants, l'appréciation sommaire des dépenses, le dossier d'évaluation environnementale et son résumé non technique, l'avis rendu par la mission régionale de l'autorité environnementale, son mémoire en réponse, le fascicule reprenant les différents avis réglementaires exigibles pour l'opération, le fascicule de mise en compatibilité du document d'urbanisme ainsi que le procès-verbal d'examen conjoint des personnes publiques associées ;
- Considérant le PLU de la commune de Lambres-lez-Douai, lui-même en procédure de révision ;
- Considérant la Déclaration de Projet, valant mise en compatibilité du PLU de Lambres-lez-Douai, sujet de l'enquête publique ;
- Considérant que le Préfet du département est chargé d'organiser l'enquête publique unique préalable à la mise en compatibilité du PLU ;
- Considérant que le projet se situe au cœur d'une modification structurelle, industrielle et économique considérable du territoire ;
- Considérant les déclarations de Mr Chr. Poiret, Président, les articles référents du « *Mag de Douaisis aggro* » ;
- Considérant le dossier d'enquête publique comportait l'ensemble des pièces exigées par l'article R.123-8 du code de l'environnement ;
- Considérant le document de la DREAL « Synthèse des enjeux au regard de l'environnement »
- Considérant le document de la DDTM Nord « fiche de synthèse du SCOT du Grand Douaisis »
- Considérant le document intitulé « Quelle place pour la sobriété dans les politiques publiques ? » du SCoT du Grand Douaisis
- Considérant les différentes études prospectives de l'évolution du trafic routier d'ici 2035.

- Considérant le compte-rendu de la réunion de mise en place du groupe de travail mobilité placé sous la responsabilité du sous-préfet de Douai du 03/06/2022.
- Considérant le document « *Compensations environnementale, forestière et collective agricole : évaluation et mise en cohérence* » du Ministère de l'Agriculture du 16 mars 2021
- Considérant le Guide du CGDD « *pour l'élaboration d'un site naturel de compensation* » de février 2023.
- Considérant la réunion de présentation du Maître d'Ouvrage le 08 novembre 2023 à Lille.
- Considérant les avis exprimés par le public sur les registres (numérique et papier)
- Considérant l'avis des Personnes Publiques Associées
- Considérant les réflexions des habitants rencontrés lors de visites du commissaire enquêteur sur le site du projet.
- Considérant les réponses apportées par le porteur du projet aux sollicitations du public et aux interrogations du Commissaire Enquêteur.
- Considérant les visites détaillées du commissaire enquêteur, des différents aspects et environs du site, ses propres recherches sur internet (Géoportail, Géorisques, l'ADEME, DREAL, les sites des mouvements opposés au projet, Légifrance, revue de presse, ...) ses archives personnelles.

Le commissaire enquêteur formule les avis suivants ;

3.1.1. Les conclusions liées à l'étude du dossier

Une réflexion qui date.

Le projet de modification de l'échangeur RD621-RD650 est une ancienne réflexion, débutée dans le début des années 2000, entre les services du Département, ceux de l'Etat, ceux des collectivités territoriales. On peut penser que ce projet attendait de boucler son financement.

Le trafic routier actuel se trouve devant de grandes difficultés, tant aux heures de pointes du matin comme du soir. Cette infrastructure qui est de lisibilité difficile, est également accidentogène.

Les raisons de ces dysfonctionnements sont multiples.

Tout d'abord l'usage de l'automobile est devenu accru. Il n'a plus rien à voir avec celui des années 70. A cette époque seulement 1/3 des foyers possédait une automobile, chiffre largement en dessous de la moyenne nationale. Aujourd'hui le Nord Pas de Calais est au-delà des moyennes nationales, on le doit certainement aux 50 000 salariés du secteur automobile dans le Nord Pas de Calais.

A ce constat s'ajoutent des implantations industrielles et de logistique voisines qui ont connu un développement, considéré par les experts, comme l'un des plus élevés de la région. Ces édifices et ceux

engagés modifient et modifieront profondément ce territoire. Ils nécessitent des réponses complexes de mobilité d'une toute autre dimension.

Un périmètre restreint.

Dans le document « objet de l'enquête », le porteur du projet définit un périmètre restreint dans lequel l'enquête doit se mener.

Partant du principe qu'il s'agit simplement de l'adaptation d'un ouvrage existant, le périmètre d'étude s'est limité à la surface grosso modo de celle de l'échangeur.

Les objectifs du projet, se résument à tenir compte des difficultés actuelles de la circulation routière et d'améliorer le fonctionnement, ainsi il est envisagé :

- De rendre l'échangeur plus lisible et plus sûr pour les usagers et l'exploitant ;
- De réduire la superficie de bretelles à entretenir en simplifiant le système d'échanges ;
- D'améliorer la desserte depuis la RD621 et d'en faciliter les accès ;
- De rendre à la voie Renault sa fonction initiale de desserte locale ;
- De maintenir l'accès des vélos à l'usine Renault.

Le pétitionnaire liste ensuite les textes réglementaires régissant cette DP, à savoir les articles du code de l'urbanisme, principalement l'article L. 300-6, définissant une déclaration de projet valant mise en conformité du PLU.

La DP "code de l'urbanisme" est une procédure permettant de mettre en compatibilité de manière simple et accélérée les documents d'urbanisme locaux avec un projet d'aménagement d'intérêt général.

La décision du Préfet, avec son arrêté du 15 février 2023 de ne pas soumettre le projet à étude d'impact, a certainement encouragé le département à restreindre ce périmètre d'études.

La coexistence du projet avec son environnement.

Les impacts et les conséquences de cet ouvrage transformé semblent pourtant avoir d'autres impacts et conséquences que ceux du périmètre restreint. C'est ce qui a conduit la MRAe à faire des recommandations et des remarques sur le projet et ses pièces justificatives lors de son Avis réglementaire.

La qualité du choix retenu, parmi les scénarios étudiés.

Seule une réponse routière semble avoir été réellement étudiée.

Bien sûr le porteur de projet a raison de dire que l'hypothèse retenue est économe en termes d'artificialisation des sols. Qu'elle compense ce qu'elle consomme, en rendant à la nature, par un boisement de qualité, sur les bretelles et espaces qui ne seront plus utiles quand les travaux seront achevés.

Si l'artificialisation des sols est compensée sur ce projet d'échangeur, on ne peut pas en dire autant des centaines de milliers de m², de hangars nécessaires aux équipements logistiques construits, ni de l'espace de l'usine de batteries en cours d'édification, ni des parkings qui y sont associés.

Bien qu'étant en dehors du périmètre d'étude du projet choisi par le porteur du projet, personne ne peut dire que cela n'aura pas de conséquences sur la demande nouvelle sur cet échangeur modifié.

Ceci sans prendre en compte le doublement de la RD 500, son trafic augmenté, dont partie consommera la capacité de cet échangeur, ni le développement de la zone de Lauwin-Planque, ni ceux des territoires voisins ; la C.U. d'Arras, la Métropole Européenne de Lille, la CAHC et la CALL.

Si le maître d'ouvrage de ce projet, le Département du Nord a la compétence sur cette infrastructure et les axes routiers qui s'y croisent, la Communauté d'agglomération du Douaisis à quant à elle, la responsabilité du développement économique qui a d'importants impacts sur le trafic constaté. Même si le président de ces deux collectivités est aujourd'hui la même personne, on peut constater que les calendriers de ces deux assemblées ne sont pas identiques, voir même coopérants.

Commentaires du Commissaire Enquêteur :

On crée les activités à fortes demandes de déplacements avant de mettre en place les outils nécessaires à cette mobilité décuplée. Il n'est pas excessif de penser que ce projet d'un nouvel échangeur court après la demande de ces trafics due aux implantations économiques, notamment la nouvelle usine de batteries pour véhicules électriques.

Cet empressement nuit certainement à la recherche de réponses plus complexes que la simple adaptation de l'infrastructure routière à la demande.

On peut penser qu'une réponse associant Douaisis aggro qui a la compétence du PDU, le syndicat mixte des transports du Douaisis (délégation de Douaisis aggro), aurait pu envisager de garder un gabarit pour un développement du BHNS vers cette zone par exemple. Ou aurait pu mettre également en place des outils de co-voiturage. Cela pourrait également permettre la négociation d'un plan de déplacement d'entreprise (PDE) avec tous les acteurs économiques du secteur.

L'agglomération a fait le choix judicieux du transport gratuit sur son réseau, mais la ligne de Bus n°17 qui dessert l'usine Renault ne propose que deux horaires 7h47 et 16h34. La ligne 821 arc en ciel de la Région ne s'arrête pas à proximité. La gare TER de Corbehem, qui est la plus proche, est éloignée de 2 km avec un train toutes les heures environ.

En l'état, seule la solution voiture semble en capacité de répondre à la demande.

Il y a bien sûr le vélo, dont l'itinéraire reliant l'usine Renault va vers le réseau cyclable de Douai et celui des bords à canal de la Scarpe, mais rien ne semble avoir été imaginé pour des enjambements de ces imposantes voies routières à grande circulation.

Ces réflexions ne sont pas neuves, déjà dans son avis du 23 juin 2022 l'Autorité Environnementale, sur l'usine d'Envision AESC, recommandait : « de compléter l'étude d'impact par un diagnostic complet des déplacements (personnes, marchandises) dans l'état initial et des incidences environnementales induites. ...

de prévoir, en lien avec le site Renault voisin, des mesures de réduction des impacts (artificialisation, pollutions et nuisances) liés à l'utilisation de l'automobile, notamment par la réduction des surfaces dédiées au stationnement automobile et par des mesures de report modal. »

Ces remarques étaient renforcées dans l'avis du 14 septembre 2023 de la MRAe, Autorité environnementale sur ce projet d'aménagement de l'échangeur. Celle-ci recommande : *« de réaliser l'étude de trafic à une échelle plus large, couvrant au moins l'agglomération de Douai. En l'état du dossier, l'autorité environnementale ne peut pas se prononcer sur les impacts induits liés au trafic induit par le projet. ... L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par l'étude des besoins et adaptations du projet, afin de favoriser le recours aux modes doux et aux transports en commun. »*

La réponse du porteur du projet dans son mémoire de réponse interroge. *« L'étude de scénarios à échelle plus large et dépassant le seul projet routier n'a pas été jugé pertinente ... »*

Par ailleurs, il est utile de rappeler que l'entreprise Envision s'est 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 se mettre en adéquation avec le bilan de concertation préalable de juillet 2023. Elle s'était engagée à rechercher des solutions alternatives et plus vertueuses que l'autosolisme. Le sous-préfet de Douai a réuni une seule fois le 3 juin 2022 cette instance. Les services de la sous-préfecture ont adressé au CE le compte rendu de la réunion. Celle-ci a réalisé un diagnostic et a fixé des pistes de travail. Un travail est en cours et une nouvelle réunion est prévue sous un mois. Des réponses clefs sont attendues par le sous-préfet et ses services pour tenter d'apporter des solutions clef en main aux chômeurs (16% de taux de chômage sur l'arrondissement) pour un retour à l'emploi. La mobilité est un enjeu essentiel pour l'employabilité de ces personnes privées d'emploi qui n'ont ni le permis de conduire, ni voiture pour se déplacer bien souvent.

➤ L'appréhension des conséquences sur la biodiversité.

L'infrastructure routière est au cœur d'un biotope plus complexe qu'il n'y paraît. Les boisements plus que trentenaire sont protégés. Ils sont un espace d'habitat, de nidification et de transit d'espèces protégées et de patrimoine.

Le site se situe sur un corridor écologique de type « zone humide » reliant deux zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1. Cinq sites Natura 2000 sont dans un rayon de 14km. Des études ont été menées par le porteur du projet et elles ont permis d'identifier des habitats, des espèces protégées. La MRAe les jugent très restreintes géographiquement comme insuffisantes en termes de jours d'observation passés sur le terrain.

Si le Département, compte reboiser les délaissés après le chantier, s'il entend prendre des mesures de protections de la flore, des habitats durant le chantier, s'il ambitionne d'assurer un suivi écologique à l'issue des travaux, ces réponses n'annulent pas, pour autant, les interrogations de la MRAe.

Elle recommande en effet « de renforcer les mesures d'évitement des espèces protégées, de réduire et de compenser les impacts, dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU, mais aussi du projet ».

Les arbres qui seront plantés mettront des dizaines d'années avant de remplir le rôle joué par ceux d'aujourd'hui âgés de plus de 30 ans. Ceci tant du point de vue d'accueil relais éventuels pour la faune en transit entre les ZNIEFF (non étudié) ni leur action de puits de carbone dans ce site pollué.

Le commissaire enquêteur n'est pas convaincu par cette analyse. Il considère que ce défrichement d'arbres trentenaires 1.9ha, 1/5e de la partie boisée, est à considérer dont la nature des éléments détruits est telle, que les techniques de génie écologique ne seront pas en mesure de les reconstituer (biodiversité irremplaçable). Il s'appuie pour cette opinion sur des travaux du CGDD qui liste des critères d'analyse ; un parmi ceux-ci cite le temps de régénération de l'écosystème trop long. Cette réalité paraît être le cas avec ces plantations compensatrices envisagée. En effet, le ratio de compensation de 1/1 (établi du fait de l'enjeu considéré comme faible) est jugé trop faible de ce point de vue.

➤ L'étude acoustique.

Une étude acoustique réalisée par le cabinet SPC Acoustique a modélisé à la fois l'état initial et l'impact du développement du trafic envisagée pour 2035. Elle conclut que le nouvel échangeur aura aucune incidence sur le plan acoustique. C'est un avis d'expert, que n'est pas le commissaire enquêteur. Pourtant le CE s'interroge sur le fait que cette modélisation ne s'est réalisée que sur un seul point de mesure. Une habitation la plus proche, Fg d'Arras, les 3 et 4 juin 2019, il y a 4 années, sur une durée de 20 heures. Un moment où les conditions météorologiques n'avait pas d'influence sur le bruit dans un contexte des températures élevées avec un vent faible.

Si le CE sait que cela correspond à la réglementation, il a quand même le souvenir d'études acoustiques dans d'autres enquêtes publiques où plusieurs points de mesures permettait cette modélisation.

➤ Ce qu'a dit la concertation préalable.

La concertation publique est une procédure réglementaire introduite dans les textes (articles L. 103-2 à L. 103-6 du Code de l'Urbanisme) et par la loi n°85-729 du 18 juillet 1985 relative à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement.

Une phase de concertation, pour le projet de réaménagement de l'échangeur, s'est déroulée du 22 mai au 22 juin 2023 inclus organisée par le Département du Nord.

Pour informer le public avant et pendant la concertation des modalités mises en œuvre :

- Une publication légale préalable pour annoncer la concertation.
- Des campagnes d'information à la mairie de Lambres-lez-Douai
- Sur le site web du Département

Deux participations ont été enregistrées sur le registre dématérialisé.

Ces deux contributions d'association, sont plutôt défavorables aux deux scénarios du projet présentés, mais favorables à des aménagements « à minima ». (Selon l'analyse du département).

Ces deux associations se sont largement exprimées sur les solutions de mobilités plus diversifiées et des alternatives à la route.

Le département rappelle qu'il n'est pas compétant en matière de transport ferroviaire ni fluvial mais déclare accompagner d'autres partenaires publics : l'Etat, la Région en charge de la multimodalité.

La réflexion sur les modes de déplacements doux fait partie du projet, selon lui, avec un aménagement cyclable intégré au programme de l'opération.

➤ **La mise en compatibilité avec le PLU de Lambres-lez-Douai.**

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une procédure du code de l'urbanisme. Les articles L.153-54 et suivants, ainsi qu'à l'article R.153-14, précisent que lorsque le Plan Local d'Urbanisme (PLU), approuvé par la commune, ne permet pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration de Projet (DP), elles peuvent être adaptées pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

En l'état actuel, le projet n'est pas compatible avec le PLU de Lambres-lez-Douai. Des parcelles classées en zonages N et A ne permettent pas le réaménagement de cette infrastructure. A cela s'ajoute un espace boisé classé (EBC) qui nécessite d'être amputé afin de permettre la réalisation du projet. 19 100 m² d'EBC devraient être déclassés. Afin de se mettre en compatibilité avec le PLU, un sous-secteur Np1 doit être créé pour autoriser l'aménagement des équipements d'infrastructures et superstructures de voiries existantes.

➤ **L'intérêt général du projet.**

L'intérêt général du projet repose sur sa volonté de répondre à l'enjeu de pérennisation et d'amélioration de la desserte des activités économiques locales actuelles et futures. (L'usine Renault, l'entreprise Goodman, la future usine de batteries électriques Envision, les zones logistiques, artisanales et commerciales). 2000 emplois nouveaux sont attendus sur ce site

Le projet en réduisant les problèmes de saturation, contribue également à limiter la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre comme le prévoit le PCAET du Grand Douaisis.

Il a pour ambition de répondre à 3 principaux enjeux : -

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

Avec ces enjeux, il contribuera à la pérennisation et à l'amélioration de la desserte des activités économiques.

Commentaire du Commissaire Enquêteur :

Le projet d'amélioration de l'échangeur en lui-même paraît utile, voire nécessaire aux vues des difficultés quotidiennes des utilisateurs de l'échangeur actuel.

Mais il doit être également être observé et son utilité jugée, dans son environnement un peu plus large.

Cet échangeur lors de sa construction initiale était entouré de terres agricoles et proche de l'usine Renault pour laquelle il avait été décidé.

Ce territoire a connu depuis une urbanisation rapide avec l'un des rythmes d'artificialisation des sols des plus importants de la région sur la période 1998 – 2009 (alors même que le territoire comprend déjà une composante urbaine importante). Ce territoire dispose également d'un gisement de friches à recycler important, avec des opérations

de requalification déjà nombreuses (pour un usage économique notamment). Les espaces urbains représentent plus de 33 % du territoire du Grand Douaisis, contre 17 % pour l'ensemble de la région, et 9 % pour la France. Le rythme d'artificialisation moyen était de 114 ha/an entre 1998 et 2009, soient 0,30 % de sa surface, contre une moyenne régionale à 0,14 %. C'est un des rythmes d'artificialisation élevés juste derrière Lille Métropole (0,33 %). Les prévisions d'artificialisation du SCOT s'élèvent à 40 ha/an contre 25 ce que préconise le SRCAE. Certaines terres agricoles sont parmi les plus fertiles de la région Nord Pas-de-Calais. Le Grand Douaisis présente ainsi un niveau d'enjeu élevé pour la préservation et la restauration des réservoirs de biodiversité, ainsi que les corridors écologiques qui les relient. L'urbanisation et l'artificialisation des sols exercent des pressions importantes sur les milieux naturels du Bassin Minier, elles créent des ruptures écologiques et un morcellement des habitats naturels. L'enjeu de restauration de la qualité de l'air est important pour le Douaisis. Le territoire figure parmi les plus touchés par les journées de dépassement du seuil de 50 µg/m³ de poussières fines alors qu'il concentre une population importante. On connaît par ailleurs l'impact négatif important pour la santé de la présence de ces particules dans l'air. Cette analyse c'est celle des services de l'Etat que partage le commissaire enquêteur.

Personne ne peut nier ces faits, et l'infrastructure routière ne pourra pas absorber durablement des trafics en évolution provoqués par ces choix d'aménagement.



La vue aérienne de l'usine Renault lors de sa construction entourée de terres agricoles en 1973 à gauche une vue aujourd'hui de ce site qui est encore en développement à droite.

➤ **Sur la procédure d'élaboration du Projet.**

L'infrastructure a vu le jour en 1973, pour répondre à la fois aux besoins de l'usine Renault (mise en service en 1970) et aux conséquences du développement de l'usage de l'automobile dans le territoire.

Ce projet de réaménagement de l'échangeur RD621-RD650 a été initié en 2000 dans le but de fluidifier le trafic et de désengorger la voie Renault. Une concertation préalable relative au projet 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.

Un dossier présentant cette opération, ses objectifs, ses enjeux, les différents scénarios d'aménagement envisagés et la présentation de la réduction de l'espace boisé classé, a été mis à disposition du public.

Le Département a réalisé, en 2019, une étude de faisabilité globale d'un nouvel échangeur. Des profils et des plans ont été proposés et négociés auprès de la ville de Lambres-lez-Douai et de Douaisis agglo.

Le montant global général de cette adaptation de l'échangeur est estimé à 9 500 000 euros TTC.

Le Département a choisi la procédure, jugée plus simple et plus rapide, prévue à l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme, préférant ne pas attendre les conclusions de révision du PLU de la commune de Lambres-lez-Douai qui est engagée.

3.1.3. Les conclusions liées à l'analyse des observations du public.

➤ Les avis des Personnes Publiques Associées.

Le SCoT a considéré que le projet répondait aux objectifs listés dans le document régulateur du SCoT. Le SMTD s'est dit favorable au maintien de la piste cyclable vers l'usine Renault.

La SNCF, La DREAL, le Centre Régional de la Propriété Forestière, la chambre d'Agriculture du N P-d-C, la CCI H-de-F, la Région, Douaisis Agglo, globalement ne se sont pas prononcés sauf le Centre Régional de la Propriété Forestière qui a donné un avis positif.

➤ L'échange téléphonique avec Mr le sous-préfet.

En complément du compte rendu de la réunion d'installation du groupe mobilité placé sous la responsabilité de Mr le sous-préfet, le Commissaire Enquêteur a eu un échange téléphonique avec Mr Pierre Azzopardi sous-préfet. Sa responsabilité est de créer les conditions d'un retour à l'emploi de 2000 chômeurs pour couvrir les embauches futures sur ce site. Au-delà des questions de formation, il lui faut trouver les moyens pour que ces personnes puissent se rendre à leur travail. Beau nombre de ces candidats potentiels ne sont pas titulaire du permis de conduire ou ne possède pas d'automobile. Trouver des solutions clef en main, autres que la voiture particulière est une condition essentielle d'employabilité de ces chômeurs du Douaisis mais également de l'arrondissement de Lens puisqu'il travaille avec sa collègue de l'arrondissement de Lens. Pour Mr le sous-préfet l'échangeur rénové sera d'un apport au territoire, à son économie, aux navetteurs actuels mais ceci n'est pas une fin en soi. Trouver des solutions alternatives à l'automobile est une obligation il y travaille en lien avec le SMTD. L'objectif est d'améliorer la desserte par transport collectif, en ajoutant des stations. Les entreprises seront partie prenante car l'action publique ne fera pas tout. D'autres pistes sont actuellement travaillées, la location de voiture électrique, l'achat ou la location de vélos électriques, voire d'autres deux roues électriques. Les itinéraires sécurisés pour ces deux roues mais également pour les piétons sont une nécessité pour accompagner ces nouveaux modes de déplacement. Des parkings relais de co-voiturage sont également à l'étude déjà celui de Pecquencourt est en place. Concernant les trafics importants de ce secteur il a espoir qu'ils se régulent dans le temps, avec ces mesures alternatives, l'arrivée rapide de véhicules électriques pour ainsi limiter les GES.

➤ Les contributions du public.

Il y a eu une participation importante et sérieuse à cette consultation. 31 citoyens et 1 collectif ont porté des contributions sur le registre de l'enquête publique tant en version papier que sur sa version dématérialisée. 313 visites du dossier version numérique ont été enregistrées et 100 documents ont été téléchargés. A chacune des réunions de quartier que tenaient madame le Maire durant cette consultation, le sujet de l'échangeur a été abordé.

Les contributions sont à classer en deux grandes familles.

- Des habitants des hameaux au plus proche du projet, ceux-ci ont manifesté des inquiétudes sur le devenir de leur cadre de vie. Ils vivaient à la campagne et se trouvent aujourd'hui enclavés dans un maillage de grandes infrastructures routières et industrielles.

- Des citoyens de la commune de Lambres-lez-Douai et des communes voisines dont les préoccupations portaient sur les impacts environnementaux et leurs conséquences additionnées aux activités économiques et logistiques qui se sont implantées récemment. Ces personnes avaient d'ailleurs contribué à la consultation sur l'implantation de l'usine Envision.

Concernant le cadre de vie des habitants les plus proches du site.

Les nuisances qu'ils disent déjà aujourd'hui subir, sont de trois ordres

- **L'enclavement** par rapport au cœur de la commune de Lambres-lez-Douai, celui-ci s'est renforcé au fil des implantations des activités économiques, de leurs infrastructures pour un accès routier. Difficultés pour se rendre dans les services publics (écoles, collège, clinique, médecins, sport, administration ...). Manque de sécurité de ces déplacements pour s'insérer dans les trafics routiers importants. L'automobile est obligatoire pour effectuer ces déplacements, puisqu'aucun cheminement piéton ou cyclable sécurisé n'existe. Les enfants et les adolescents de ces hameaux ne peuvent ni s'y rendre à pied, ni à vélo, sans prendre de gros risques pour leur sécurité. On peut en dire autant pour ceux qui doivent se rendre au travail. Le Commissaire Enquêteur a pu lui-même s'en apercevoir en observant sur place, des personnes à vélo obligés d'emprunter les délaissés de la RD 650 et d'enjamber les barrières de sécurité de cette infrastructure.
- **Le bruit.** les habitants du Fg d'Arras coté hameau des Cences comme ceux du Fg d'Arras de l'autre coté de la rocade Minière disent entendre un bourdonnement continu dû à la circulation importante de la RD 650 et de la RD621. Ce phénomène est accentué lorsque le vent est plus fort et qu'il pousse le bruit vers leurs habitations. Ils ont créé une association pour mobiliser les habitants de Fg d'Arras de part et d'autre de la rocade minière sur cette question. Lors de la construction des hangars de logistique en face de chez eux. À la suite de cela le constructeur de l'entrepôt de la zone de l'Ermitage occupé par la Sté Kuehne Nagel a mis en place un merlon planté pour tenter de protéger les habitations du hameau des Cences des incidences sonores de son activité. Le développement des trafics avec l'arrivée de nouvelles activités, notamment l'usine Envision, les conduisent à renouveler ces demandes de protections par exemple des vitrages spécifiques ou tout au moins merlon planté pour les protéger.
- **La remontée de nappe et les inondations éventuelles.** Un habitant du Fg d'Arras explique qu'il a vécu un problème d'inondation, du fait d'une nappe affleurante, devenue plus haute que la pente de son écoulement des eaux usées. L'artificialisation conséquente du périmètre voisin l'inquiète. L'eau en cas d'évènements pluvieux importants pourraient reproduire et accentuer ce phénomène. Surtout que s'ajoute à proximité la construction d'un bassin rétention. Il est à signaler que le périmètre est classé susceptible à inondation par remontée de nappe. L'actualité récente du département du Pas de Calais voisin, ne nécessite pas d'aller plus loin. Si l'échangeur n'est pas le seul responsable il pourrait contribuer à cette menace.

A ces trois sujets directement liés au projet, s'ajoute une autre inquiétude. L'aménagement futur de la Zone dite « le bord à canal » qui se situe entre la RD650 et la RD 621 et le canal. Son accès n'est pas prévu par le giratoire G1 RD650 sud. Le PLU en vigueur de Lambres-lez-Douai avait décidé une OAP avec un accès par le Fg d'Arras. C'était bien avant le projet du nouvel échangeur. La réalisation d'embranchement supplémentaire, est demandé pour conserver la tranquillité face à leur maison. Sinon au bruit de la RD 650 s'ajoutera celui de la desserte de cette zone.

Concernant les craintes des impacts nouveaux sur l'environnement.

Les arguments des contributeurs sont nombreux ; les coûts économiques, la sécurité routière, le respect du PCAET pour la qualité de l'air et lutter contre le réchauffement climatique, l'assurance des déplacements en mode doux, le développement des modes de déplacements alternatifs, la capacité de l'ouvrage à accepter de nouveaux trafics, le transport de matière toxiques d'Envision, le déboisement prévu et sa solution compensatrice, l'artificialisation des sols, les impacts sonores du projet, ...

Beaucoup de ces sujets dépassent l'impact direct du projet sur son environnement et le porteur de projet apporte des réponses stricto sensu au périmètre défini pour le projet. Une approche qui a été jugée trop étroite la MRAe, qui l'a conduit à en faire la remarque. En effet tous les programmes nés récemment sur ce territoire ont tous des avantages, un intérêt général, pris individuellement. Ils démontrent tous leur volonté d'Eviter, de Réduire et de Compenser leurs impacts mais c'est l'empilement de ces impacts individuels qui pose de plus d'importantes questions.

Concernant la qualité de l'air et l'artificialisation des sols

Les services de l'Etat l'ont clairement analysé ; *« le rythme d'artificialisation moyen est de 114 ha/an entre 1998 et 2009, soient 0,30 % de sa surface, contre une moyenne régionale à 0,14 %. C'est l'un des rythmes d'artificialisation les plus élevés au niveau régional derrière Lille Métropole (0,33 %). Les prévisions d'artificialisation du SCOT s'élèvent à 40 ha/an contre 25 que préconise le SRCAE. Le territoire figure parmi les plus touchés par les journées de dépassement du seuil de 50 µg/m³ de poussières fines alors qu'il concentre une population importante. Le territoire du Grand Douaisis émet 2 052 kteqCO₂/an (atmo2010) soient 2,7 % des émissions régionales (qui sont fortement influencées par les émissions industrielles dunkerquoises). »*

Concernant le déboisement et sa compensation.

Les espaces naturels voisins cultivés ou pas, ont été profondément bouleversés ces dernières années, y compris depuis l'étude Rainette (oct.2020). On peut donc imaginer un transfert pour partie sur l'espace boisé de l'échangeur. Le défrichement d'arbres plus que trentenaires, 1.9ha soit 1/5e de la partie boisée, conduit le CE à considérer que la nature des éléments détruits est telle que les techniques de génie écologique ne seront pas en mesure de les reconstituer (biodiversité irremplaçable). Le CGDD liste des critères d'analyse de genre de situation ; ainsi le temps de régénération de l'écosystème trop long est une de ces catégories. C'est certainement le cas avec les plantations compensatrices envisagées. En plus le ratio de 1/1 (établi du fait de l'enjeu a été considéré comme faible par les études) est pour nous trop faible. Nous savons tous, que ces plantations même plus qualitatives, ne remplaceront pas les fonctions de ces arbres de plus de 30 ans avant des dizaines d'années. Ce sera un puits de carbone diminué, des habitats troublés voir détruits.

Concernant les déplacements en mode doux, le développement des modes de déplacements alternatifs.

Le cheminement piéton sont quasi-inexistants et rien n'est envisagé sur les coupes de travers dans ce dossier soumis à l'enquête publique. La piste cyclable envisagée dessert uniquement l'usine Renault. Les lignes de bus transversent le territoire sans s'y arrêter ou alors avec des horaires peu adaptés aux déplacement domicile travail. Aucun PDE n'a été réalisé, un travail promis par la direction d'Envision est en cours. Des travaux sont engagés avec HDF mobilités pour expérimenter du co-voiturage. Le sous-préfet de Douai nous a apporté des éléments complémentaires qui vont dans le bon sens mais le projet tel qu'il est présenté dans le dossier soumis à la concertation ne semble pas en tenir compte.

Concernant les éventuels développements de trafic sur l'échangeur et ses accès.

Les études de trafics ont été réalisées par le porteur de projet mais également par Douaisis agglo ont pris pour parti de comparer l'impact de l'évolution du trafic sans et avec le projet à l'échelle de 2035.

Le projet d'aménagement, selon ces études, permet d'avoir un meilleur débit de trafic, de réduire de ce fait, la densité de véhicule par kilomètre sur le réseau étudié (-25 % comparé entre le scénario SANS projet et le scénario AVEC projet). Les émissions de GES liées au trafic routier à l'horizon 2035 avec projet représente 2,6kg.CO2eq/jour/Véh/km, soit 23% d'émission en moins que la situation en 2035 sans projet.

Cette hypothèse de regard ne contredit pas le fait que le trafic va progresser de façon de façon et les études ne se donne pas comme objectif de le réduire mais de le réguler.

Les projets économiques du secteur « Usine Renault / échangeur D621 x D650 » génèrent selon ces études 30% du trafic total de tous les projets impactants, envisagés sur le territoire du Douaisis à horizon 2035.

- C'est par exemple +4700 Véh/jour, soit +20%, sur la RD 650.
- C'est +30% au giratoire de l'Ermitage.
- La voie en direction de Brebières et des projets Envision + Goodman verra son trafic accru de +120 % à 140 %.
- Seule la voie Renault pourrait voire son trafic passer de 14900 Véh/jour actuellement à 10500 Véh/jour en 2035, soit une réduction de 30% de son trafic. Une réduction due, aux reports sur le projet d'échangeur complet D621 x D650 et au positionnement de l'accès direct du projet Envision sur l'échangeur de l'ermitage.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Les impacts de ce projet s'ajouteront à ceux qui sont provoqués par les implantations existantes et celles en cours de construction. Et cet ensemble pèsera sur l'environnement du territoire comme sur le cadre de vie des habitants. La démarche ERC du projet répond insuffisamment à ces préoccupations du public.

3.1.4. Les conclusions liées au mémoire en réponse du pétitionnaire

Le mémoire de réponse du pétitionnaire apporte des précisions en s'appuyant sur les documents soumis à l'enquête publique, mais sort peu de cette logique. Il ajoute des compléments sur l'action du Département sur des domaines hors de sa compétence sur les infrastructures routières départementales. Ainsi il informe sur l'action engagée sous la coordination de HDF Mobilités sur des projets d'expérimentation de co-voiturage. Il témoigne également des recherches d'Envision et des services de l'Etat pour un acheminement ferroviaire de tout ou partie des matières premières nécessaires à la fabrication des batteries. Il explique également de la politique de subventionnement du Département auprès des collectivités en charge de la mobilité douce et des transports collectifs.

Si ces informations complètent l'information du public et du Commissaire Enquêteur elles ne répondent pas à l'ensemble des préoccupations exprimées. Ce mémoire de réponses ne semble pas être cohérent avec les travaux des services de l'Etat en cours pour rechercher une mobilité adaptée aux besoins des futurs candidats des 2000 postes qui seront à pouvoir d'ici 2025.

3.1.5. La synthèse de l'argumentaire

Le projet de transformation de l'échangeur RD 621/RD650 se donne pour ambition de réduire le trafic parasite de la Voie Renault et faciliter la lisibilité de l'usage de cette infrastructure. Il compte par cette réalisation mieux réguler la concurrence entre les trafics de transit et ceux périurbain notamment les navetteur domicile/travail. La vision des porteurs de ce projet est une réponse au développement du trafic pour conserver une capacité d'absorber le trafic sur cet échangeur. Le raisonnement est limité aux fonctions routières de cet ouvrage, cela sans prendre en compte les impacts cumulés auxquels celui-ci contribuera.

La réalisation de ce projet peut être apprécié comme contrainte. Sans les améliorations qu'il compte apporter les disfonctionnements seront tels que l'économie des activités économiques du territoire en sera pénalisée et lourdement impactée. Sans ces améliorations qu'il compte apporter, les habitants voisins de cet ouvrage seront encore plus enclavés et leurs déplacements connaîtront une dangerosité renforcée.

3.2. La conclusion générale

Le Commissaire Enquêteur préconise une mise en œuvre de ce projet qui entend l'expression du public. La conception de ce projet doit être, de son point de vue, revisitée pour être complétée. Ceci dans l'objectif de rechercher des alternatives de mobilités réalisables dans un calendrier court, comme les travaux des services de l'Etat semblent les étudier. Que cette revisite soit également l'occasion de protéger mieux les habitations proches. Il ne s'agit pas de remettre tout à plat mais de compléter.

- En ce sens, des itinéraires piétons et cyclables doivent être ajoutés. Les routes départementales 650 et 621 modifiées par ce projet, doivent être praticables par les modes doux (pas seulement pour se rendre à l'usine Renault), des traversées de ces infrastructures doivent être aménagées pour les piétons.
- Les habitations notamment celles du Fg d'Arras, conservées malgré ce méga-développement industrialo-logistique, doivent être mieux protégées des nuisances par des merlons ou des murs anti-bruit. L'accès à la future zone de bord à canal (coup parti) doit être prévu au giratoire G1 RD650 sud.
- Le Département doit poursuivre son engagement auprès de HDF Mobilités pour développer le co-voiturage et rechercher avec les services de l'Etat, le SMTD, son réseau de bus Arc en Ciel une déserte efficace de site.

Ceux sont des mesures qui contribuent à l'intérêt général et aux conditions d'employabilité des 2000 futurs salariés de ce site.

4. L'avis du Commissaire Enquêteur sur la déclaration de projet du réaménagement de l'échangeur RD 621 RD 650, entraînant la mise en compatibilité du PLU de la commune de Lambres-lez-Douai.

- Vu le code de l'environnement notamment les articles L.126-1 et R.126-1 à R.126-4 ;
- Vu le code de l'urbanisme notamment les articles L.153-16, L.153-54 à L.153-59, L.300-6 et R.153-13 et suivants relatifs à la mise en compatibilité par déclaration de projet ;
- Vu la délibération n° DV/2023/151 du 21 mars 2023 du département du Nord prescrivant la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Lambres-lez-Douai prévue par le code de l'urbanisme et fixant les modalités de concertation préalable, ainsi que le lancement des procédures réglementaires au titre du code de l'environnement et du code forestier, et de l'enquête publique ;
- Vu la décision du préfet de la Région Hauts-de-France du 15 février 2023 de dispense d'étude d'impact du projet de réaménagement de l'échangeur entre la RD 621 et la RD 650 ;
- Vu l'avis de la mission régionale de l'autorité environnementale sur l'évaluation environnementale n° MRAe 2023-7231 du 14 septembre 2023 ;
- Vu la composition du dossier soumis à l'enquête publique, comprenant une notice explicative, un plan de situation, un plan général des travaux, les caractéristiques des ouvrages les plus importants, l'appréciation sommaire des dépenses, le dossier d'évaluation environnementale et son résumé non technique, l'avis rendu par la mission régionale de l'autorité environnementale et son mémoire en réponse, le fascicule reprenant les différents avis réglementaires exigibles pour l'opération, le fascicule de mise en compatibilité du document d'urbanisme ainsi que le procès-verbal d'examen conjoint des personnes publiques associées ;
- Vu la dérogation défrichement de 1.9ha de la zone EBC et le déclassement de l'ensemble de la zone boisée et replantée de l'échangeur ;
- Vu l'avis de la mission régionale de l'autorité environnementale sur l'évaluation environnementale n° MRAe 2023-7231 du 14 septembre 2023 ;
- Vu la décision n°E23000133/59 du président du tribunal administratif de Lille en date du 11 octobre 2023 portant désignation Mr DECOURCELLES Jean-Paul commissaire-enquêteur pour l'enquête publique relative à la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Lambres-lez-Douai dans le cadre du projet de réaménagement de l'échangeur RD 621 – RD 650 ;
- Vu le Plan Climat Air, Energie, Territorial (PCAET) de Douaisis agglo
- Vu l'échange téléphonique avec Mr le sous-préfet de Douai le 10/01/2024

Attendu

- Que les éléments fournis par le pétitionnaire, à l'appui de sa demande d'enquête publique, sont conformes à la réglementation.
- Que le dossier soumis à la consultation a été composé des documents prévus par la réglementation et rendu accessible au public toute la durée de l'enquête.

- Que l'enquête s'est déroulée sans difficulté, conformément aux dispositions des arrêtés préfectoral du 24 octobre 2023

Considérant

- Que le public a exprimé des inquiétudes (impacts sur le cadre de vie des habitants proches, sur l'environnement) et des demandes ont été exprimées (de désenclavement, moyens de protection du bruit, moyens de déplacements sécurisés pour les piétons et les cyclistes)
- Que le projet apportera une réponse au développement du trafic attendu, simplifiera la lisibilité de ses utilisateurs. Qu'il assurera une fluidité des trafics logistiques et industriels aidant ainsi au développement économique
- Que la compensation du défrichement d'1.9 ha de bois plus que trentenaire dont la nature des éléments détruits est telle que les techniques de génie écologique ne seront pas en mesure de les reconstituer (biodiversité irremplaçable).
- Que le projet doit également contribuer au développement des mobilités alternatives à la route.

Avis du commissaire enquêteur

- Compte tenu de la nature du projet
 - Passage à deux voies sur la bretelle RD621 du giratoire sud ;
 - Passage à deux voies de la branche d'entrée voie Renault du giratoire sud ;
 - La création d'une voie directe de tourne-à-droite sur le giratoire sud (depuis RD650 ouest vers RD621sud) ;
 - Elargir au maximum l'anneau du giratoire ;
 - Passage à deux voies d'entrées sur la branche arrivant de la RD621 au niveau du giratoire nord.
- Compte tenu de la procédure prévue à l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme. La déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU et l'intérêt général de l'opération.
- Compte tenu de l'étude Compte tenu de l'étude approfondie du dossier et des informations complémentaires, de l'écoute des citoyens, des élus et des institutions consultées par le commissaire enquêteur.
- Compte tenu des réponses apportées par le maître d'ouvrage et de ses compléments qui n'étaient pas dans le dossier initial. Compte tenu des appréciations ci-avant exposées dans ses conclusions.

Le Commissaire Enquêteur émet **un avis favorable assorti de deux réserves et d'une recommandation** à la déclaration de projet du réaménagement de l'échangeur RD621-RD650 entraînant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Lambres-lez-Douai.

La première réserve :

- Que le Département du Nord complète son projet d'un véritable plan de déplacement en modes doux (cheminements piéton et cyclable) sur l'ensemble du périmètre du projet. Ceci en faveur des habitants, des salariés du site actuels et des 2000 embauches à venir.

La deuxième réserve :

- Que le Département du Nord protège mieux les habitants du Fg d'Arras des nuisances de ces trafics en progrès par tous les moyens utiles le long de ses infrastructures modifiée la RD 621, la RD 650, le nouveau Giratoire G1/RD650 sud.

Il est recommandé également au Département du Nord, à son Assemblée délibérative, d'accompagner toutes les initiatives, en collaboration avec les autres collectivités, les services de l'Etat, afin d'assurer un transfert de charge de la route vers des modes alternatifs, ceci tant pour le transport des marchandises que pour celui des personnes.

Fait à Lens le 11 janvier 2024.

Le commissaire enquêteur
Jean-Paul Decourcelles