

# Départements du Nord et du Pas-de-Calais

Arrondissements de Dunkerque (Nord) & Saint-Omer (Pas de Calais)

## Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet de passage à 2 x 2 voies de la RD 642 entre Hazebrouck et Renescure.

Communes : Eblinghem, Hazebrouck, Lynde, Renescure, Staple, Wallon Cappel (Nord) et Arques, Campagne-lès-Wardrecques (Pas-de-Calais)



## CONCLUSIONS MOTIVÉES du COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Enquête programmée du 08 juillet au 6 août 2020  
par arrêté interpréfectoral du 16 juin 2020

Conduite par décision du Président du Tribunal Administratif de Lille  
n°E20 000 031/59 du 12 juin 2020

\*\*\*

Siège de l'enquête : Mairie de Renescure

\*\*\*

Commissaire enquêteur : Monsieur Jean-Paul HÉMERY

## Sommaire

<b>01 - Introduction</b>	<b>003</b>
<b>02 – Présentation du projet</b>	<b>005</b>
<b>03 – Appréciation de l'utilité publique du projet</b>	<b>008</b>
<b>04 – Conclusion</b>	<b>012</b>

## ▲ 1 - INTRODUCTION ▲

L'Etat et les sociétés d'autoroutes gèrent les grands axes nationaux. Les communes et les communautés s'occupent de la voirie urbaine.

Le Conseil Département du Nord a, pour sa part, la charge des routes interurbaines et rurales.

Le Conseil Département du Nord initie des projets de développement, grâce à la méthode Route durable qui permet d'inscrire chaque projet au sein du territoire qu'il traverse en prenant en considération tous ses aspects environnementaux, sociaux, écologiques et économiques.

Dans le cadre de ses compétences, Conseil Département du Nord a projeté l'aménagement de la Route Départementale 642 (RD642) entre Hazebrouck et Renescure, dans une optique globale de liaison des grands pôles que sont la région lilloise, Hazebrouck, Saint-Omer, Boulogne-sur-Mer et Calais et fait partie de l'axe régional A25 - A16.

La RD 642 a été empruntée par 16 069 véhicules/jour (14,5 % PL) en 2017, chiffre en évolution constante.

L'ancienne Route Nationale 42 (RN 42) parcourt le Nord et le Pas-de-Calais, entre l'A25 à Méteren et Boulogne-sur-Mer. Cette route est scindée en 3 sections ;

\* - La section ouest (RN 42 dans le Pas-de-Calais), entre Boulogne-sur-Mer et l'A 26 (Wisques, Setques et Leulinghem). Section maintenue dans le réseau routier national et en partie aménagée à 2 x 2 voies.

\* - La section centrale (RD 942 du Pas-de-Calais), entre l'A 26 et le département du Nord (Arques-Renescure). Actuellement, le profil de cette route est de type 2 x 2 voies, sauf sur la jonction rocade de Saint-Omer/Limite de département, où le profil est à 7 mètres.

\* - La section Est (RD 642 du Nord), entre la limite de département et l'A 25. Cette section se décompose en trois sous-sections :

- La section A25 – Hazebrouck, l'aménagement à 2x2 voies (la partie ouest de cette section, correspondant au contournement de Borre et de Pradelles a été mise en service le 30 juin 2014) ;

- Le contournement d'Hazebrouck, dont le profil est à 2 voies, élargissable à 2x2 voies.

### **- La section Hazebrouck - Renescure, objet de cette enquête**

Hazebrouck, située à égale distance de Lille, Lens et Dunkerque (40 km environ) est la plus grande ville de Flandre intérieure : c'est le pôle qui assure, avec l'agglomération de Saint-Omer, la transition entre le bassin minier et la région lilloise d'un côté, et le littoral de l'autre. Renescure, située à 10 km à l'ouest, est limitrophe du Département du Pas-de-Calais, à la frontière avec l'agglomération de Saint-Omer.

La RD 642, qui relie ces deux communes assure également la liaison entre deux axes structurants de la région : les autoroutes A 25 et A 26.

Les études de l'aménagement de la section Hazebrouck-Renescure s'inscrivent dans le Plan Pluriannuel d'Investissement 2016-2020 du département du Nord.

Le diagnostic du territoire achevé en 2012 a permis de dégager les enjeux de l'opération. Ainsi, le projet d'aménagement de la liaison Hazebrouck-Renescure doit s'envisager afin de répondre au mieux aux besoins suivants :

- permettre le désenclavement d'Arques et Renescure, qui accueillent de nombreuses activités et emplois générant un trafic important,
- donner plus de confort de circulation, de fluidité dans le trafic en fonction des destinations et des catégories d'usagers,
- améliorer les conditions de vie des riverains de l'actuelle RD 642, subissant les nuisances résultant de la grande fréquentation de cet axe.

Le projet doit également prendre en compte les particularités du territoire et s'insérer au mieux dans son mode de fonctionnement agricole et environnemental. Il engendrera aussi des changements à long terme sur les pratiques et les modes de vie.

Le projet, porté à l'enquête a pour objectifs :

- ✓ d'améliorer la sécurité des abords de la voie, notamment sur le tronçon de Renescure qui présente des portions dangereuses à faible visibilité ;
- ✓ de disposer d'une voirie adaptée face à l'augmentation constante du trafic sur ce secteur ;
- ✓ d'assurer la cohérence de la RD 642 dans le réseau existant qui propose aujourd'hui une disparité d'aménagement afin de proposer une liaison globale Est-Ouest.

Le dossier d'enquête préalable à la demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), concerne exclusivement l'aménagement d'une nouvelle RD 642, section Hazebrouck – Renescure.

**Cette demande de DUP permet :**

- **de préciser l'utilité publique de l'aménagement ;**
- **de préciser le rétablissement des ouvrages.**

Pour cette phase du projet, le commissaire n'a été questionné que sur le projet de DUP.

A l'issue de cette enquête, si les autorités organisatrices en décident, et à la suite d'études détaillées ultérieures au stade projet, d'autre(s) enquête(s) publique(s) pourront être engagées pour les procédures suivantes :

- Mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ebblinghem, Hazebrouck, Lynde, Renescure, Staple, Wallon-Cappel (dep 59) Arques, Campagnes-lès-Wardrecques (dep 62).
- Autorisation Environnementale (dite unique puisque conduit à une décision unique du préfet de département regroupant des décisions de l'État relevant de certaines dispositions du code de l'environnement, du code forestier, du code de l'énergie, des codes de la défense, des postes et des communications électroniques, du patrimoine, des transports. A l'issue de la procédure et de l'enquête publique, l'autorisation environnementale loi sur l'eau délivrée par le préfet tiendra également lieu et se substitue à la dérogation aux mesures de protection de la faune et de la flore sauvage (dérogation espèces protégées) (4° de l'art. L.411-2 du code de l'environnement).
- Enquête relative à la suppression des passages à niveau régie selon les stipulations du Code des relations entre le public et l'administration (CRPA), articles R134-3 à R134-32.
- Enquête parcellaire préalable à la cessibilité qui a pour but de déterminer avec précision les biens situés dans l'emprise du projet et d'identifier avec exactitude leurs propriétaires.

Une première étape de concertation sur le projet a été menée du 25 novembre au 23 décembre 2013, avec organisation de 3 réunions publiques à Renescure, Wallon-Cappel et Ebblinghem.

Par délibération du 19 décembre 2019, la commission permanente du Conseil Départemental du Nord, après avoir étudié le rapport, a décidé du projet soumis à cette enquête.

Le projet dit « historique » a été retenu.



-  Fuseau historique : Sud Renescure – Sud Eblinghem – Nord Wallon-Cappel (Longueur : 14,1 km)
-  Fuseau Mixte : Nord Renescure – Sud Eblinghem – Sud Wallon-Cappel (Longueur : 14,2 km)
-  Fuseau Sud : Sud Renescure – Sud Eblinghem – Sud Wallon-Cappel (Longueur : 14,4 km)

## ▲ 02 - PRESENTATION DU PROJET ▲

Le projet du routier de passage à 2 x 2 voies de la RD 642 entre Hazebrouck et Renescure consiste essentiellement en la construction d'une infrastructure nouvelle d'un linéaire de 14,2 km.

Le tracé projeté sera exclusivement implanté en milieu agricole, et la partie Nord de la commune de Wallon-Cappel longera la voie ferrée sur un linéaire d'environ 5 km.

Les normes de tracé retenues par le MOA pour la réalisation de l'ouvrage projeté sont basées sur le référentiel technique **Aménagement des Routes Principales (ARP)** et plus précisément la catégorie R80 avec une limitation de vitesse à 110 km/h.

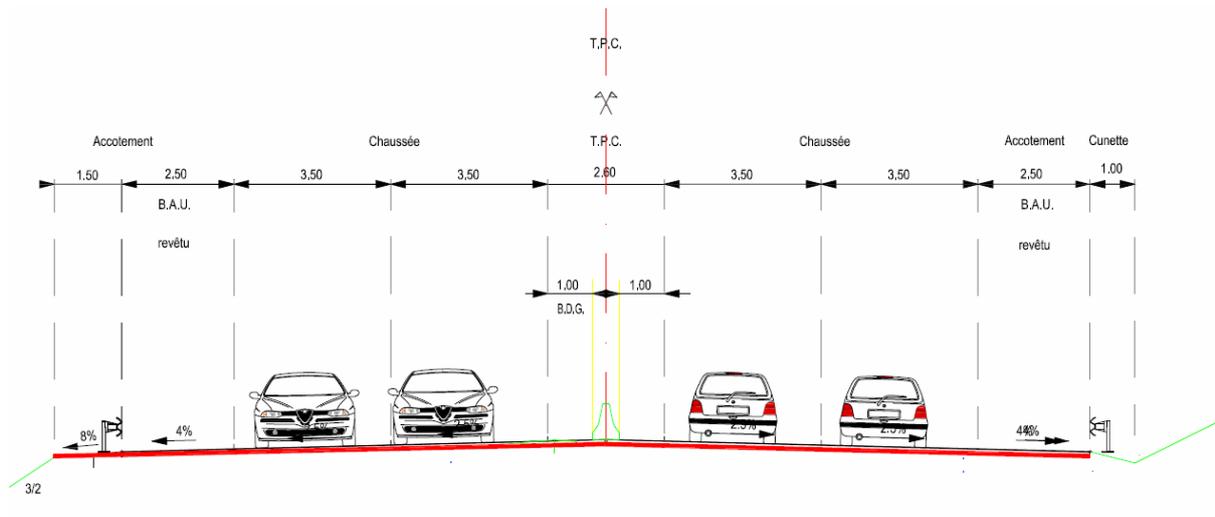
La catégorie R80 semble toute indiquée étant donné que l'on conçoit ici, une 2x2 voies avec échanges réalisés au moyen de carrefours plans type giratoires.

### **Profil en travers pour la voie principale :**

Les caractéristiques du profil en travers proposées correspondent aux normes de l'ARP-R80 à 2 x 2 voies :

- Largeur de plateforme 25m ;
- Largeur de la chaussée 7m ;
- Largeur du terre-plein central (TPC) 2.60 m, dont bande dérasée de gauche (BDG) de 1 m ;

➤ Largeur bande dérasée de droite 2,50 m.



Les rétablissements de communication sont conçus conformément aux recommandations de l'ARP catégorie routes existantes.

Quatre échanges seront rétablis par des carrefours type giratoires avec :

- ✚ La rocade de Saint Omer (RD 642 et RD 211) ;
- ✚ La RD 255 ;
- ✚ La RD 642 à l'ouest de Wallon-Cappel ;
- ✚ La RD 642 à l'est de Wallon-Cappel.

Six voies interceptées seront rétablis par des ouvrages d'art de passage supérieur :

- ✚ La RD 355, commune de Renescure ;
- ✚ La RD 406, commune d'Ebblinghem ;
- ✚ La RD 55, commune d'Ebblinghem ;
- ✚ Le chemin des loups, commune de Staple ;
- ✚ La RD 138, commune de Wallon-Cappel ;
- ✚ Le chemin des 5 rues, commune d'Hazebrouck.

### **Profils en travers pour les voies interceptées :**

*Pour les routes départementales de catégorie 3 :*

- 5,60 m de chaussée et 2,00m de BDD pour les RD interceptées hors ouvrages d'art ;
- 6,00 m de chaussée et 1,50m de trottoir pour les RD interceptées sur ouvrages d'art.

*Pour les voies communales :*

- 5,00 m de chaussée et 1,75m de BDD pour les voies communales hors ouvrages d'art ;
- 5,50 m de chaussée et 1,00m de trottoir pour les voies communales sur ouvrages d'art.

### **Assainissement**

Le principe de gestion des eaux pluviales issues du projet est le suivant :

- collecte,
- tamponnement,
- traitement,
- rejet à débit régulé au milieu naturel.

Le rétablissement des écoulements naturels est assuré sous la chaussée par des ouvrages hydrauliques de type buse ou dalot en béton.

Les écoulements des eaux issues de l'un des ouvrages seront rétablis par un fossé le long de la liaison avec rejet dans la longue Becque.

### **Cadre paysager**

Le principe paysager proposé vise à insérer le projet de telle sorte qu'il semble exister depuis longtemps et qu'il se confonde dans son environnement proche.

Il s'agit donc de veiller à la préservation du caractère rural et bocager de ces paysages. Les typologies végétales plantées offriront une diversité de végétaux seront exclusivement des essences locales, de préférence mellifères.

### **Soit la suppression définitive de 5 passages à niveau pour la commune de Wallon-Cappel**

#### Situation existante - Contexte

Le tracé nord longe la voie ferrée sur 3,5 km environ, 5 passages à niveau sont concernés par le contournement/

- Le chemin de la Cayenne.
- La route de Bourbourg ;
- La RD 138 ;
- La rue du Moulin ;
- Le chemin du Prince.

#### Trafic

Le trafic ferroviaire est de 53 trains par jour.

Le trafic moyen routier (données SNCF et comptages CD59 2016) est de :

- Le chemin de la Cayenne : 3 véhicules par jour ;
- La route de Bourbourg : 233 véhicules par jour ;
- La RD 138 : 3 577 véhicules par jour ;
- La rue du Moulin : 86 véhicules par jour ;
- Le chemin du Prince : 50 véhicules par jour.

#### Sécurité

Au vu des trafics routiers et ferroviaires et dans une volonté de sécuriser les traversées de la voie ferrée, le CD 59 prévoit la suppression de 4 passages à niveau sans rétablissement :

- Le chemin de la Cayenne ;
- La route de Bourbourg ;
- La rue du Moulin ;
- Le chemin du Prince.

Par contre, le pétitionnaire prévoit la création d'un passage dénivelé en compensation de la suppression du passage à niveau de la RD 138.

### **Conséquences des fermetures des PN**

Le chemin de Cayenne et la route de Bourbourg :

La fermeture des PN concerne:

- ❖ Pour le chemin de Cayenne : une ferme.

- ❖ Pour la route de Bourbourg : sur la zone entre le chemin du Prince, la rue de Staple, la RD 138 et la voie ferrée, ce sont 10 habitations qui sont concernées auxquelles s'ajoutent l'exploitation EARL Salomé.

Les allongements de trajet sont les suivants :

- ❖ PN chemin de Cayenne : allongement de 6.3 km.
- ❖ PN route de Bourbourg : allongement de 5 km.

Le CD 59 estime que le trajet vers la mairie sera allongé de 1,5 km maximum pour les habitations au nord.

#### La rue du Moulin et le chemin du Prince

La fermeture des PN concerne une dizaine d'habitations et quelques fermes situées à proximité.

Les allongements de trajet estimé par le pétitionnaire sont les suivants :

- ❖ PN rue du Moulin : allongement de 2 km,
- ❖ PN chemin du Prince : allongement de 3.8 km.

Le CD 59 estime que le trajet vers la mairie sera allongé de 500 m maximum pour les habitations au nord.

En compensation

Le non rétablissement des 4 voies nécessitera des itinéraires routiers de remplacement et d'accompagnement :

- ✓ L'aménagement de zones de croisement sécurisées ;
- ✓ La sécurisation des carrefours existants (visibilité, giration) ;
- ✓ Si nécessaire, l'aménagement du profil en travers ;
- ✓ Des itinéraires de remplacement définitifs après concertation avec les communes concernées.

#### **Eclairage du projet**

Le pétitionnaire ne prévoit aucun éclairage sur le linéaire de la 2 x 2 voies.

### ▲ 03 - APPRECIATION DE L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET ▲

#### **Cadre général dans lequel s'inscrit le projet**

Le Conseil Département du Nord a projeté, dans le cadre de sa compétence en matière d'infrastructure routière, la réalisation du passage à 2 x 2 voies de la RD 642 entre Hazebrouck et Renescure, sur les territoires des communes d'Ebblinghem, Lynde, Renescure, Staple, Renescure et Wallon-Cappelle (département du Nord) et Arques et Campagne-lès-Wardrecques (département du Pas-de-Calais).

#### **Déclaration liminaire du CE sur l'Utilité Publique**

L'utilité publique ne s'apprécie pas seulement en fonction du but poursuivi et de l'intérêt de l'opération projetée, mais aussi en prenant en compte le passif de l'opération, c'est à dire de ses divers inconvénients, ce qui est appelé «la théorie du bilan».

Dans le cadre d'une enquête préalable à la DUP, le commissaire enquêteur se doit de faire une analyse bilancielle de l'opération à travers 3 questions :

- ❖ L'opération présente t'elle concrètement un caractère d'utilité publique ?

1<sup>ère</sup> : Quels sont les avantages de l'opération ?

2<sup>ème</sup>: Quels sont les inconvénients de l'opération ?

3<sup>ème</sup>: Quel est le bilan avantages / inconvénients de l'opération qui justifie concrètement le caractère d'utilité publique de l'opération ?

#### ❖ Quels sont les avantages de l'opération ?

Le projet routier de passage à 2 x 2 voies de la RD 642 entre Hazebrouck et Renescure consiste :

- à réaliser une voie structurante et performante visant à améliorer les conditions de déplacement des populations et des transports de marchandises par poids lourds ;
- à réaliser un maillon supplémentaire entre l'agglomération lilloise et le littoral ;
- à délester les secteurs urbains de plusieurs communes du trafic PL en les déviant vers la voie nouvelle ;
- à améliorer et sécuriser le cadre de vie des habitants des communes traversées par la RD 642 actuelle ;
- à favoriser l'évolution du territoire dans son développement économique en désenclavant des pôles économiques situés dans l'aire d'étude du projet.

Le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de la de Flandre Intérieure approuvé en avril 2009 avait évoqué dans son analyse les infrastructures existantes et les projets prévus en indiquant :

*« Les points faibles : les liaisons vers Saint-Omer par la RN 42 demeurent peu aisées ».*

Le SCOT de la communauté de communes de Flandre Intérieure (CCFI), révisé et approuvé en janvier 2019, a identifié le projet dans le cadre du document d'orientation et d'objectifs (DOO) :

**Objectif 1.3 : valoriser la position du territoire sur l'axe Est-Ouest / Lille-Boulogne-sur-Mer.**

**Avis du CE** : à partir de ces critères, le projet routier de passage à 2 x 2 voies de la RD 642 entre Hazebrouck et Renescure, porté par le CD 59 dans le cadre de sa compétence en matière d'infrastructure routière répond, en particulier, aux orientations du SCOT de la CCFI, et par là même présente concrètement un caractère d'intérêt public pour la sécurité et le cadre de vie des riverains de la RD 642 actuelle et est de nature à accompagner le développement économique du secteur.

#### ❖ Quels sont les inconvénients de l'opération ?

Le projet intégralement inclus en zone agricole aura un impact sur le milieu naturel, avec la suppression de 4.2 ha de zones humides.

La réduction d'espaces agricoles pour la réalisation du projet peut être considérée comme négative pour les exploitants agricoles concernés par les prélèvements de terres cultivées pour la concrétisation de la voie nouvelle.

La suppression de 5 passage à niveau, dont 4 sans rétablissement aura un impact sur les déplacements d'une partie des populations résidant au Nord de la commune de Wallon-Cappel et des exploitants agricoles.

La réalisation du projet impactera directement plusieurs propriétés bâties qui devront disparaître pour permettre de réaliser le chantier routier.

Le CD 59 ne dispose pas de la maîtrise foncière pour réaliser le projet routier de la future RD 642. Sa réalisation nécessitera l'acquisition de parcelles ou partie de parcelles, qu'elles participent au projet routier ou à la compensation environnementale induite par celui-ci.

Les acquisitions devront s'effectuer par procédure amiable, ou à défaut, par voie d'expropriation.

Des nuisances acoustiques sont susceptibles d'être générées dès la mise en service du projet.

Le CD après modélisation a proposé plusieurs Elles devront être prises en compte.

**Avis du CE :** Les inconvénients évoqués concernent majoritairement des problèmes économiques, hormis les atteintes à la biodiversité.

J'estime que les inconvénients d'ordre économique pourront être compensés par une juste indemnisation des biens dont l'acquisition est justifiée par la réalisation du projet.

En ce qui concerne les atteintes à la biodiversité, le CD 59 devra les réduire à leur minimum ou les compenser s'il ne peut pas les éviter.

#### ❖ Le bilan avantages / inconvénients de l'opération.

*Conformément à la jurisprudence désormais classique (Conseil Etat du 28 mai 1971 - Ville nouvelle Lille Est), il convient de déterminer si les inconvénients de l'opération ne sont pas excessifs par rapport aux avantages.*

*Dans le cadre de la « théorie du bilan » doivent ainsi être pris en considération les avantages du projet avec inconvénients, c'est-à-dire : "les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social, aux intérêts publics ou ses répercussions sur l'environnement " par rapport à l'intérêt présenté par l'opération.*

#### **Les atteintes à la propriété privée.**

Le projet routier traverse en totalité la plaine agricole des communes d'Ebbalinghem, Hazebrouck, Lynde, Renescure, Staple, Wallon-Cappel (dep 59) Arques, Campagnes-lès-Wardrecques (dep 62).

Avant la prise de décision de retenir le projet mis à l'enquête par le CD 59, les différents itinéraires projetés avaient tous des impacts sur les propriétés foncières agricoles.

Les acquisitions foncières susnommées sont incontournables pour la réalisation du projet.

Par ailleurs, plusieurs propriétés bâties se trouvent sur le parcours du projet. Leur position rend leur disparition inévitable.

**Avis du CE :** J'estime que les atteintes à la propriété privée sont incontournables pour réaliser le nouvel itinéraire de la RD 642.

Les atteintes à la propriété privée devront être limitées aux seuls besoins nécessaires pour la réalisation du projet et se devront d'être confortées lors de l'enquête parcellaire.

Les atteintes à la propriété privée devront être compensées intégralement.

Pour l'indemnisation des exploitations agricoles, le pétitionnaire prendra en compte l'ensemble des sujétions liées à l'activité des exploitants qu'ils soient ou non propriétaires des fonds.

Pour l'indemnisation du patrimoine immobilier, le pétitionnaire devra être en conformité avec les évaluations de la Direction Régionale des Finances Publiques.

#### **Les atteintes à la biodiversité**

Les atteintes inévitables et irréversibles liées à la disparition de 4,2 ha de zones humides devront être compensées par des aménagements quantitatifs et qualitatifs qui devront clairement être présentés lors des consultations ultérieures.

Les inventaires faunistiques et floristiques présentés dans l'étude d'impact et complétés dans le complément en réponse à la MRAe répondent aux exigences de la réglementation sur le sujet.

**Avis du CE :** J'estime que les atteintes à la biodiversité ont été inventoriées et prises en compte par le pétitionnaire.

Les engagements pris pour éviter, réduire ou compenser les atteintes à l'environnement semblent correctement appréhendés et ils devront être mis en œuvre lors de la réalisation du projet.

### **Le coût financier**

L'estimation du coût du projet est évaluée à 79,50 M€ HT, suivant la décomposition ci-après.

- 73,50 M€ HT pour l'ensemble des travaux dont 8,2 M€ HT pour les travaux ouvrages d'art
- 2,15 M€ HT pour les acquisitions foncières
- 3,20 M€ HT pour les études.

**Avis du CE :** J'estime que ne maîtrisant pas les coûts d'une telle opération, je ne peux me prononcer sur ce sujet.

Par contre, cette estimation, sur le plan global, est équivalente au coût de projets non retenus.

### **Les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics**

#### 1- Les raisons sociales

**Avis du CE :** Dans le cas d'espèce, je considère qu'il n'existe pas d'intérêt social majeur justifiant le refus d'utilité publique de cette opération.

#### 2- L'intérêt public de la santé publique

Les conséquences du projet sur la santé publique sont celles liées à la circulation automobile et aux pollutions sonores et atmosphériques qu'elle générera sur le nouveau tracé.

L'étude "air et santé" menée sur la zone d'étude a conclu à des variations d'Indice Pollution/Population comme négligeables et une caractérisation du risque sanitaire équivalent avec ou sans projet.

L'impact sonore sur les domiciles des riverains du projet a été pris en compte par le maître d'ouvrage, et des correctifs étudiés et évalués à 200 000€ HT.

Des études complémentaires en phase exploitation devront conforter les modélisations effectuées ou apporter les corrections nécessaires à la protection des riverains.

**Avis du CE :** Je constate que le projet qui vise à s'éloigner des zones loties aidera à fluidifier les déplacements et n'aura pas d'impact aggravant sur la santé publique.

#### 3- Les intérêts de l'environnement

Les intérêts de l'environnement pour un projet de cette envergure ont bien été pris en compte.

L'évitement et la réduction de l'impact sur les zones sensibles a été recherché.

Le pétitionnaire a correctement pris en compte la suppression des zones humides et s'est engagé à les compenser.

Bien que le projet soustrait des terres à l'exploitation agricole, il est limité au strict besoin de la réalisation du projet.

**Avis du CE :** J'estime, que le projet routier, dans le contexte géographique présent a pris en compte les intérêts de l'environnement.

#### 4- Les autres critères examinés

##### 4.1 – Documents stratégiques :

Le projet n'est pas en contradiction avec le SCOT du CCFI, et correspond à des orientations du document.

##### 4.2 - Compatibilité avec les documents d'urbanisme :

Les documents d'urbanisme n'ayant pas été mis à l'enquête, il ne m'est pas possible de m'exprimer sur la compatibilité du projet avec les PLUi des territoires traversés.

Dans le cadre de la DUP du projet, les mises en compatibilité des PLUi devront être soumis aux conseils municipaux de ces communes.

##### 4.3 - autorisations complémentaires

En complément à la DUP, si celle-ci était prononcée, les demandes de dérogation pour la destruction ou déplacement d'espèces animales et/ou végétales seront à formuler si elles étaient.

#### **Sur la réalisation du projet**

Il conviendra durant toute la durée des travaux d'apporter la plus grande attention pour assurer la sécurité personnes et des biens en particulier dans les zones d'interceptions des différentes voies interceptées.

#### **Conclusion sur l'analyse bilancielle**

**Au terme de cette analyse bilancielle des différents critères qui sous-tendent le caractère d'utilité ou de désutilité du projet soumis à l'enquête, je considère que les avantages du projet routier de passage à 2 x 2 voies de la RD 642 l'emportent sur les inconvénients qu'il pourrait générer et penche en faveur de la DUP de sa réalisation.**

## ▲ 04 - CONCLUSIONS ▲

A l'issue d'une enquête ayant duré trente (30) jours,

- vu les délibérations de la commission permanente du Conseil départemental du Nord des 19 novembre 2018 et 17 décembre 2019 sollicitant l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ;
- vu le dossier d'enquête constitué en application de l'article R. 123-8 du code de l'environnement ;
- vu les textes réglementaires qui régissent ce type d'enquête, et notamment l'Etude d'Impact ;
- vu l'avis de l'autorité environnementale (MRAe de la région Hauts-de-France) en date du 10 septembre 2019 ;
- vu le mémoire en réponse du Conseil départemental du Nord répondant aux observations émises par l'autorité environnementale ;
- vu les observations émises par les services de l'État lors de la consultation inter-administrative ;
- vu les réponses apportées par le Conseil départemental du Nord ;

- vu la décision n° E20000031/59 du 12 juin 2020 par laquelle Monsieur le Président du tribunal administratif de Lille a procédé à ma désignation en tant que commissaire enquêteur pour conduire la présente enquête publique ;
- vu le déroulement de l'enquête qui s'est tenue du mercredi 8 juillet au jeudi 6 août 2020 inclus, par arrêté inter préfectoral du 16 juin 2020 ;
- vu mes visites et investigations complémentaires ;
- vu les observations du public collectées au cours de l'enquête, de celles du commissaire enquêteur et des réponses du Conseil Départemental du Département du Nord aux questions qui lui ont été soumises ;
- vu les conclusions de l'analyse bilancielle.

**Le commissaire enquêteur, considérant que :**

- après une phase de concertation débutée en 2013, les élus du territoire ont approuvé le choix du tracé au Nord de la commune de Wallon-Cappel ;
- le déroulement de l'enquête a été réalisé dans les conditions prescrites par l'arrêté inter préfectoral ;
- que les documents contenus dans les dossiers soumis à l'enquête publique étaient complets et ont permis aux populations de disposer d'une information complète et détaillée sur le projet de routier de passage à 2 x 2 voies de la RD 642 entre Hazebrouck et Renescure ;
- que les conditions de mise à dispositions des dossiers d'enquête ont permis au public d'en prendre connaissance, sans restriction d'accès, aux jours et heures d'ouvertures normales des mairies qui les détenaient ;
- que le public est venu nombreux dans les mairies dans lesquelles j'ai tenu mes permanences ;
- que la mise en place d'un registre d'enquête dématérialisé, accompagné de l'intégralité du dossier d'enquête a permis d'accéder et de s'exprimer sans nécessité de déplacement et sans interruption de l'heure d'ouverture de l'enquête à son heure de clôture ;
- que les publicités légales de l'annonce de l'enquête ont été réalisées conformément à la réglementation ;
- que j'ai enregistré et analysé l'ensemble des contributions du public, les réunies sous forme de synthèse et les ai transmises au porteurs du projet ;
- que le Conseil Départemental du Nord a répondu, sans restrictions aux questions qui lui ont été soumises ;
- que le maître d'ouvrage devra concrétiser dans ses études de détail les solutions proposées dans ses réponses aux observations du public ;
- que le projet routier mis à l'enquête est un projet structurant qui vise à améliorer les conditions de déplacement Est-Ouest ;
- que le projet permettra d'améliorer la sécurité des abords de la voie, notamment sur le tronçon de Renescure qui présente des portions dangereuses à faible visibilité ;
- que la nouvelle voie sera adapté à l'augmentation constante du trafic sur ce secteur ;
- que la mise en œuvre de solutions alternatives au transport routier (fluvial et ferroviaire) ne permet pas de répondre aux besoins, compte tenu d'un trafic conséquent de

marchandises par poids lourds de courte et moyenne distance et qui ne pourrait pas être satisfait par la mise en place d'un réseau de transport collectif ;

- que le projet routier devrait favoriser l'évolution du territoire dans son développement économique en désenclavant des pôles économiques situés dans l'aire d'étude du présent projet ;

- que les acquisitions foncières seront limitées aux besoins de l'opération ;

- que les dommages irréversibles à la biodiversité apportés par le projet routier ont évalués par le CD 59 et qui, seront réduits et/ou compensés s'ils ne peuvent pas être évités ;

- que le conseil municipal de Willon-Cappel, dans sa délibération du 4 aout 2020 a acté le choix du projet à l'issue du comité de pilotage de juin 2018 ;

- que le projet forme un ensemble homogène et que l'autorisation sollicitée concerne l'ensemble des 3 secteurs : Sud Renescure, Sud Ebblinghem et Nord Wallon-Cappel ;

## **Pour ces motifs, j'émet un avis favorable au projet routier de passage à 2 x 2 de la Route Départementale 642 entre Hazebrouck et Renescure.**

### **Cet avis est assorti de 5 réserves et 8 recommandations.**



### **RESERVES :**

#### **1 / Suppression des zones humides**

4.2 ha de zones humides sont appelées à disparaître.

La convention avec la SAFER pour constituer des réserves foncières afin de réaliser les compensations à la disparition des zones humides ne sauraient être une réponse suffisante à la compensation des zones humides.

Le pétitionnaire devra définir avec précision, les parcelles retenues pour compenser la disparition de ces zones humides.

#### **2 / Franchissement voie ferrée + RD 642**

Dans sa délibération du 4 aout 2020, le Conseil Municipal de Wallon-Cappel a acté du choix du projet Nord de sa commune, avec une demande d'un accès piétonnier et cycliste en compensation de la suppression de l'un des PN supprimés dans la commune.

Le CD 59 devra développer cette demande pour un passage aérien ou souterrain.

L'étude portera sur la possibilité technique et sa compatibilité financière.

#### **3 / Documents d'urbanisme**

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées par le projet routier n'a pas été présentée au dossier.

Le CD 59 devra engager dans les meilleurs délais la consultation du public sur la compatibilité du projet par rapport aux PLUi opposables.

#### **4 / Destruction et/ou déplacement d'espèces**

Compte tenu des enjeux environnementaux importants, le dossier préalable aux autorisations environnementales [loi sur l'eau délivrée, mesures de protection de la faune et de la flore sauvage (dérogation espèces protégées)] devra être constitué et mis à la disposition du public pour avis.

Pour autoriser la DUP, le CD 59 devra, à minima, justifier auprès des autorités compétentes l'engagement de la procédure dérogatoire prescrite par le Code de l'Environnement.

### **5 / Suppression des passages à niveaux**

La suppression des 5 passages à niveaux a été largement développée dans les contributions du public.

La procédure légale devra être engagée rapidement pour clore le débat sur ce sujet sensible.



## **RECOMMANDATIONS**

### **1 / Aménagement foncier agricole :**

L'aménagement foncier agricole a largement été évoqué dans le dossier et dans les réponses du CD 59 aux contributions du public.

La profession agricole devra être sollicitée pour donner suite à cette problématique.

### **2 / Acoustique :**

Les dispositions techniques retenues pour limiter les nuisances sonores dues au projet routier sont issues de logiciels de modélisation.

Les propositions techniques devront être validées par les riverains directement impactés par les nuisances sonores.

Si le projet est réalisé, des mesures in situ devront être réalisées pour valider les modèles mathématiques.

En cas de dépassements des valeurs limites fixées par le Code de la Santé Publique, des mesures correctives devront être mises en place pour respecter les valeurs limites de ce code.

### **3 / Vestiges archéologiques :**

Dans le cas de découverte fortuite de vestiges non localisables avant travaux, les entreprises mandatées par le CD 59 devront impérativement informer le pétitionnaire qui devra informer sans délai le service régional de l'archéologie (DRAC).

### **4 / Protections de la faune**

L'essentiel du linéaire du projet traversera des milieux naturels, même s'ils sont exploités par le milieu agricole.

La programmation des travaux devra tenir compte des périodes de nidification et de reproduction des espèces.

### **5 / Circulations douces**

#### **Infrastructures cyclables**

Dans son étude, le pétitionnaire a fait le constat que « *le réseau en infrastructures cyclables est quasiment inexistant sur le secteur, les cyclistes sont obligés de circuler sur la chaussée avec les autres véhicules, ce qui peut poser des problèmes de sécurité où le trafic poids lourds est important* ».

A termes si le projet est autorisé et achevé, la RD 642 sera libérée par la majorité des véhicules de transit VL et PL.

Des études d'aménagements cyclables devront être réalisées pour aménager cette voie devenue apaisée.

Cette étude pourra également être menée dans le secteur Nord de Wallon-Cappel pour l'ensemble des voies interceptées par le projet routier.

Pour ces études, les associations compétentes pourraient aider le CD 59.

#### Infrastructures piétonnes, chemins de randonnée

De nombreux requérants se sont manifesté pour déplorer la suppression des chemins de randonnée interceptés par le projet.

Le pétitionnaire devra répondre à ces inquiétudes en faisant une étude (avec fléchage indicatif) pour indiquer de nouvelles destinations pédestres et/ou sportives.

### **6 / Indemnisations des riverains**

Au cours de sa consultation, le public riverain du futur projet a appréhendé la dépréciation éventuelle de son patrimoine immobilier.

Le CD 59 a indiqué que la dépréciation du bâti pourra être étudiée au cas par cas avec le pôle d'évaluation domaniale de la Direction Régionale des Finances Publiques.

Pour répondre à cette problématique, le CE prend acte de la réponse du CD 59, mais il recommande que soit mise en place une commission particulière spécifique dans laquelle pourraient être associés des propriétaires impactés ou non par le projet.

### **7 / Indemnisation spécifique**

Le cas particulier du propriétaire du 120 rue Basse à Wallon-Cappel a attiré l'attention du CE. Ce propriétaire sera indemnisé aux conditions légales de la Direction Régionale des Finances Publiques.

Le CE suggère que ce propriétaire soit aidé dans la recherche d'un logement sensiblement équivalent à ce qu'il possède actuellement (localisation, prix).

### **8 / Tenue des chantiers et Information des riverains :**

Une grande partie du chantier, s'il est autorisé, va être réalisé en milieu agricole, néanmoins de nombreuses routes départementales et locales seront impactées par les travaux.

#### La CE recommande au maître d'ouvrage :

- que le phasage des travaux devra être réalisé en tenant compte des activités locales (agricoles et autres) ;

- que le CD 59 s'assure en permanence que les entreprises titulaires des marchés, et surtout leurs sous-traitants éventuels, respecteront les procédures qui seront mises en place avant le démarrage des travaux. Ces procédures devront être écrites et connues par l'ensemble des intervenants, encadrement et exécutants ;

- qu'un l'outil pédagogique soit élaboré avec les acteurs locaux : collectivités communales et riverains, pour informer les populations locales du planning des travaux et des conditions d'accès aux voies qui seraient susceptibles d'être perturbées pendant la période des travaux ;

- que si un service d'astreinte s'il est programmé par le maître d'ouvrage soit connu par les acteurs locaux (services municipaux, représentants des riverains), ainsi que ses coordonnées téléphoniques, pour une meilleure réactivité d'action dans le cadre des désordres que pourraient connaître les populations locales ;

- qu'une signalétique spécifique et lisible des déviations guide les usagers des voies perturbées par les travaux ;
- que les déviations routières et la circulation des engins de chantier devront être planifiées avec les acteurs locaux ;
- que, sauf impératif majeur de sécurité, la circulation des engins de chantier devra éviter les heures de pointe de circulation.
- qu'en cas de dommages constatés pendant les travaux une commission d'indemnisation soit composée de façon paritaire, en y intégrant des représentants des collectivités locales et des riverains impactés par les travaux.

\*\*\*\*\*

Fait le 9 octobre 2020

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Hémery', with a stylized flourish at the end.

Jean-Paul HÉMERY,  
Commissaire enquêteur