

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)



RAPPORT du COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Enquête programmée du 08 juillet au 06 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

01 – Sommaire

01 - Sommaire	003
02 – Lexique	005
03 - Préambule	007
04 – Cadre juridique	008
05 – Rappel résumé du dossier	009
05.1 – Sommaire général	010
05.2 – Objet de l’enquête et informations juridiques et administratives	010
05.2.1 – Coordonnées du maître d’ouvrage	010
05.2.2 – L’objet de l’enquête	010
05.2.3 – Les textes régissant l’enquête	010
05.2.4 – Finalité de la procédure	011
05.3 – Notice explicative	010
05.3.1 – Le périmètre de l’opération	011
05.3.2 – Choix du site et justifications générales du projet	012
05.3.3 – Evolutions et justification du projet retenu	012
05.3.4 – Présentation du projet retenu	017
05.3.5 – Principe d’assainissement	018
05.3.5 – Principe paysager	018
05.4 – Plan de situation	018
05.5 – Plan général des travaux	019
05.6 – Caractéristiques des ouvrages les plus importants	019
05.6.1 – Principe paysager	019
05.6.2 – Profil en travers	019
05.6.3 à 05.6.6 – (pour mémoire)	020
05.7 – Appréciation sommaire des dépenses	020
05.8 – Evaluation environnementale (EI)	020
05.8.1 – Résumé non technique de l’Etude d’Impact	022
05.8.2 – Analyse de l’état initial de l’environnement	022
05.8.2.1 – Présentation du site	022
05.8.2.2 – Milieu physique	022
05.8.2.3 – Milieu naturel et patrimonial	026
05.8.2.4 – Risques et nuisances	034
05.8.2.5 – Milieu humain et urbain	039
05.8.2.6 – Synthèse du diagnostic	045
05.8.3 – Description des variantes et de la solution retenue	045
05.8.3.1 – Présentation du projet	045
05.8.3.2 – Etudes réalisées	046
05.8.3.3 – Variantes	046
05.8.3.4 – Solution retenue	047

05.8.4 – Analyse des impacts sur l’environnement et mesures visant à les éviter, réduire ou compenser	047
05.8.4.1 – Effets sur le milieu physique	048
05.8.4.2 – Prise en compte des risques et nuisances identifiés sur le site	050
05.8.4.3 – Effets sur le naturel et patrimonial	053
05.8.4.4 – Effets sur le naturel et urbain	057
05.8.4.5 – Effets sur la santé	060
05.8.4.6 – Effets temporaires liés aux travaux	060
05.8.4.7 – Compatibilité du projet avec les documents d’urbanisme opposables	060
05.8.4.8 – Analyse des effets cumulés avec d’autres projets connus	062
05.8.5 – Scénario, référence et évolution en absence de mise en œuvre du projet	063
05.8.6 – Coûts collectifs	063
05.8.6.1 – Introduction	063
05.8.6.2 – Bilan	064
05.8.7 – Méthodologie et présentation des auteurs de l’étude	064
05.9 – Avis de l’autorité environnementale et des PPA	064
05.10 – Bilan de la concertation ⁴	064
05.11 – Evaluation socio économique de 2005	064
06 – Concertation	067
07 – Consultation de la MRAe et des PPA	069
08 – Organisation et déroulement de l’enquête	074
08.1 – Publicités de l’enquête – Information du public	074
08.2 – Déroulement de l’enquête	076
08.2.1 – Actions menées avant enquête	076
08.2.2 – Déroulement de l’enquête	076
08.2.3 – Clôture de l’enquête	077
08.2.4 – Délibération des conseils municipaux	077
08.3 – Actions menées pendant l’enquête	078
08.4 – Actions menées après enquête	078
09 – Observations de la contribution publique et du commissaire enquêteur	078
09.1 – Réponses aux thèmes retenus par le commissaire enquêteur	327
09.2 – Réponses aux contributions spécifiques	348
09.3 – Réponses aux observations du commissaire enquêteur	373
10 – Conclusions sur le déroulement de l’enquête	375
<u>ANNEXES</u>	
Annexe 1 – Constat d’huissier	
Annexe 2 – Remise du PV de synthèse des observations	
Annexe 3 – Remise des observations au CD 59	
Annexe 4 – Demande de délai pour réponse aux observations	
Annexe 5 – Réponse aux observations par CD 59	

Les illustrations sont issues du dossier

02 – Lexique

Sigle	Définition
Ae	Autorité environnementale
AEP	Alimentation en Eau Potable
AO	Autorité Organisatrice de l'enquête
AARDD	Association des Acteurs Régionaux du Développement Durable
ADAV	Association Droit au Vélo
ARP	Aménagement des Routes Principales
ARS	Agence Régionale de Santé
BRGM	Bureau de Recherche Géologique et Minière
BASOL	Base de données des sites et sols pollués
BVN	Bassin Versant Naturel
CA	Chambre d'Agriculture
CCFI	Communauté de Communes de Flandre Intérieure
CADA	Commission d'Accès aux Documents Administratifs
CAPSO	Communauté d'Agglomération du Pays de Saint Omer
CD	Conseil Départemental
CE	Commissaire Enquêteur
CEREMA	Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CM	Conseil Municipal
CRPA	Code des Relations entre le Public et l'Administration
DDTM	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DICT	Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux
DRAC	Direction Régionale des Affaires Culturelles
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Agriculture et du Logement
DDRM	Document Départemental des Risques Majeurs
EARL	Exploitation Agricole à Responsabilité Limitée
EEE	Espèce Exotique Envahissante
EI	Etude d'impact
ERC	Eviter – Réduite - Compenser
GAEC	Groupement Agricole d'Exploitation en Commun
ICPE	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement
IGPC	Inventaire Général au Patrimoine Culturel
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
MOA	Chef de projet ou Maîtrise d'Ouvrage
MRAe	Mission Régionale d'Autorité environnementale
NATURA 2000	Le réseau NATURE 2000 rassemble des sites naturels ou semi-naturels de l'Union européenne ayant une grande valeur patrimoniale, par la faune et la flore.
PADD	Plan d'Aménagement et de Développement Durable
PAPI	Programme d'Action de Prévention des Inondations
PCAET	Plan Climat Air Énergie Territorial
PDIPR	Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée
PNR	Parc Naturel Régional
PN	Passage à Niveau

PPA	Personnes Publiques Associées
PPRI	Plan de Protection contre les Risques d'Inondations
PPRT	Plan de Protection contre les Risques Technologique
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUi	Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PNR	Parc Naturel Régional
RD	Route Départementale
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SAU	Surface Agricole Utile
SCOT	Schéma de COhérence Territoriale
SDACR	Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SETRA	Service d'Etudes sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements
SRCAE	Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie
SRA	Service Régional de l'Architecture
STAP	Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine
TMD	Transport de Marchandises Dangereuses
UTA	Unité de Travail Annuel
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique
ZPPAUP	Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager

03 – Préambule

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.

Gestionnaire de 4430 km de routes, 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 missions, le Conseil Département du Nord, gestionnaire de la Route Départementale 642 (RD 642) projette l'aménagement de la voie 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.

Le siège du Conseil Département du Nord est localisé :

**Hôtel du département
51 rue Gustave Dlory
59 000 - LILLE**

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 étude.

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

« La DUP est une procédure administrative qui permet de réaliser une opération d'aménagement sur des terrains privés en les expropriant, précisément pour cause d'utilité publique. Il doit exister un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé. La DUP est obtenue à l'issue d'une enquête d'utilité publique ».

Cette demande de DUP permet :

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

Suite aux 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'Ebbalinghem, 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.

Les procédures concernées par l'Autorisation environnementale sont dites les "procédures embarquées"). Ainsi dans le cas présent, à 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.

Ce rapport ne porte que sur le projet mis à l'enquête.
L'avis et les conclusions motivées du commissaire enquêteur font l'objet d'un document séparé.

04 – Cadre juridique

L'enquête a été ouverte et organisée par arrêté un inter préfectoral du **16 juin 2020**.

L'enquête a été décidée pour une durée de trente jours (30), soit du **mercredi 8 juillet au jeudi 6 août 2020 inclus**.

L'enquête publique concerne 8 communes, réparties entre le département du Nord (6) et le département du Pas-de-Calais (2).

Cette enquête a été décidée au vu (liste non exhaustive) :

- du code de l'environnement ;

- du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- du code de l'urbanisme ;
- du code rural et de la pêche ;
- du décret du 21 avril 2016 nommant Monsieur Michel LALANDE en qualité de Préfet de la région Nord - Pas-de-Calais – Picardie, Préfet de la zone de défense et de sécurité Nord, Préfet du Nord ;
- du décret du 16 février 2017 portant nomination de Monsieur Fabien SUDRY en qualité de Préfet du Pas-de-Calais ;
- du décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation des actions de l'Etat dans les régions et départements ;
- du décret n° 2020-663 du 31 mai 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire ;
- du l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et les dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête mentionné à l'article R. 123-11 du code de l'environnement ;
- des 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 ;
- du PLUi-H de la Communauté de Communes de Flandre Intérieure ;
- du PLUi du Pôle territorial de Longuenesse ;
- de l'étude d'impact produite au dossier ;
- de l'avis de l'autorité environnementale (MRAe de la région Hauts-de-France) en date du 10 septembre 2019 ;
- du mémoire en réponse du Conseil départemental du Nord répondant aux observations émises par l'autorité environnementale ;
- des observations émises par les services de l'État lors de la consultation inter-administrative ;
- des réponses apportées par le Conseil départemental du Nord ;
- du dossier d'enquête constitué en application de l'article R. 123-8 du code de l'environnement ;
- de 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.

Considérant pour l'intérêt général qu'il peut être procédé à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ;

Sur propositions conjointes des secrétaires généraux des préfectures du Nord et du Pas-de-Calais.

05 – Rappel résumé du dossier

Le dossier présenté à l'enquête était constitué par les pièces suivantes (pages format A4 pour

les pièces H ⁽¹⁾ et K, au format A3 pour les autres) :

Sommaire général

A / Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives

B / Notice explicative

C / Plan de situation

D / Plan général des travaux

Plan général des travaux au 1/7500

E / Caractéristiques des ouvrages les plus importants

F / Appréciation sommaire des dépenses

G / Evaluation environnementale

H / Avis de l'Autorité Environnementale et des PPA

Complété par une seconde pièce H ⁽¹⁾

I / Bilan de la concertation

K / Evaluation socio économique de 2005

Constat du commissaire enquêteur :

Le dossier tel qu'il est présenté est conforme à la réglementation.

Par contre, l'Etude d'Impact (pièce G du dossier) a la particularité d'avoir été dénommée « Evaluation environnementale ».

De plus, le résumé non technique de l'EI ou évaluation environnementale est inséré dans la pièce G sans qu'il soit mis en valeur.

Un tiré à part du résumé non technique aurait facilité l'approche du dossier pour les personnes non initiées qui voulaient consulter l'Etude d'Impact.

05 1 - Sommaire général

Document de 3 pages au format A3 listant les pièces du dossier.

05.2 - Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives (pièce A)

Le document de 13 pages au format A3 présente :

05.2.1- Les coordonnées du maître d'ouvrage ;

05.2.2 - L'objet de l'enquête ;

05.2.3 – Les textes régissant l'enquête publique préalable a la déclaration d'utilité publique (DUP) et la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative :

- objet et conditions de l'enquête publique ;

- l'enquête publique ;

- le contenu du dossier ;

- les modalités d'organisation de l'enquête :

✓ organisation préalable de l'enquête,

- ✓ publicité de l'enquête,
- ✓ déroulement de l'enquête,
- ✓ clôture de l'enquête et conclusions.

05.2.4 – Finalité de la procédure

- la déclaration d'utilité publique (si elle est prononcée) ;
- la procédure d'enquête parcellaire ;
- l'ordonnance d'expropriation (si désaccord) ;
- la phase judiciaire.

05.3 – Notice explicative (pièce B)

Le document de 49 pages au format A3 présente :

05.3.1 - Le périmètre de l'opération

La zone d'étude de l'aménagement de l'itinéraire de la RD642 s'étend sur environ 1973,98 hectares sur les communes d'Arques (62), Campagne-lès-Wardrecques (62), Ebblinghem (59), Hazebrouck (59), Lynde (59), Renescure (59), Sercus (59), Morbecque (59), Staple (59) et Wallon- Cappel (59) entre l'autoroute A25 et A26.

La zone d'étude correspondant à l'aménagement de l'itinéraire de la RD642 :

- ✚ Elle s'étend sur 11 communes
- ✚ Le tracé traverse des parcelles agricoles

Les terrains retenus pour l'opération, contournent volontairement les centres-villes de Wallon-Cappel, Ebblinghem et Renescure dans le but de désengorger la RD642.

Les périmètres suivants présentent la zone d'étude prise en compte et le périmètre de DUP retenu.

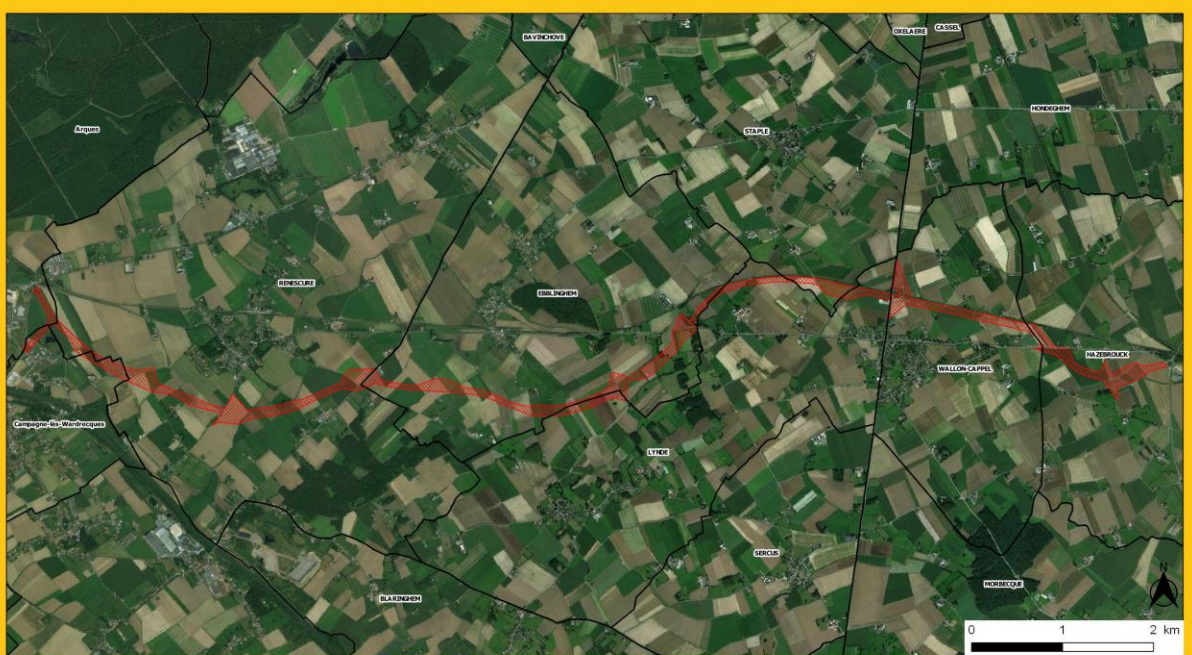


Nord
le Département

verdi
Sensible à vos ambitions

Zone d'étude de l'aménagement de l'itinéraire de la RD642
Section Hazebrouck - Renescure

— Tracé Sud Renescure -
Nord Wallon-Cappel
■ Zone d'étude Hazebrouck -
Renescure



Légende
 ■ Limite communale
 ■ Emplacement réservé de la déviation

Tracé de la déviation de la RD642

Nord
le Département

Février 2019
Source : VERDI

verdi
Sensible à vos ambitions

05.3.2 – Choix du site et justifications générales du projet

Dans cette partie le CD 59 justifie ses choix en précisant et développant les orientations retenus :

- Un projet permettant de répondre aux besoins de la route départementale 642 et notamment aux besoins d'une voirie adaptée.

- Un territoire en plein mutation.

- Un territoire site aux forts potentiels et a forte vocation résidentielle :

- accessibilité et bonne desserte,
- une occasion de développer les modes de déplacements alternatifs.

- Une volonté forte d'inscrire le projet dans une démarche environnementale.

Les axes développés dans le PADD seront particulièrement à prendre en compte/

- opérer l'émergence d'une nouvelle mobilité,
- assurer un développement économique endogène ancré dans les dynamiques euro-régionales,
- assurer un projet de territoire économe en foncier.

- Etudes et décisions antérieures.

Cette partie fait un rappel sur des concertations antérieures au présent projet.

05.3.3 – Evolutions et justification du projet retenu.

Le Département du Nord indique qu'il envisage l'aménagement de la voie 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 que la mise en œuvre de solutions alternatives au transport routier ne permet pas de répondre aux besoins, compte tenu :

- de l'absence de réseau fluvial et de la présence limitée du réseau ferré : l'offre actuelle ne permet pas un report modal des usagers de la route vers ces modes de transport,
- d'un trafic conséquent de marchandises par poids lourds de courte et moyenne distance, que la mise en place d'un réseau de transport collectif ne pourrait pas satisfaire.

- Variantes proposées à la concertation de 2013.



-  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)
-  Limite départementale
-  Limite communale

Scénarios d'aménagement exposés lors de la concertation préalable de 2013 : 5 variantes :

- Fuseau historique : Sud Renescure – Sud Eblinghem – Nord Wallon-Cappel
- Fuseau Mixte : Nord Renescure – Sud Eblinghem – Sud Wallon-Cappel
- Fuseau Sud : Sud Renescure – Sud Eblinghem – Sud Wallon-Cappel
- Fuseau Nord : Nord Renescure – Nord Eblinghem – Nord Wallon-Cappel
- Fuseau via Campagne-les-Wardrecques avec connexion sur la Rocade de Saint-Omer

Conclusions de l'analyse comparative :

Critères de comparaison	Fuseau Historique : Sud Renescure – Sud Ebblinghem – Nord Wallon-Cappel	Fuseau Mixte : Nord Renescure – Sud Ebblinghem – Sud Wallon-Cappel	Fuseau Sud : Sud Renescure Sud Ebblinghem – Sud Wallon-Cappel
Développement économique			
Cadre de vie			
Milieu agricole			
Milieu naturel			
Nombre de phases potentielles	(3 phases)	(1 phase)	(2 phases)
Longueur d'itinéraire (entre le contournement Hazebrouck et la RD942)	14.1 km	14.2 km	14.4 km

- Fuseau ayant l'impact positif le plus fort ou fuseau le moins défavorable
- Fuseau ayant l'impact intermédiaire par rapport aux autres fuseaux
- Fuseau ayant l'impact négatif le plus fort ou fuseau le moins favorable

- Comparaison des fuseaux Nord et Sud de la section de Wallon-Cappel (2016-2018)

Les études 2016-2018 ont été menées sur la section de Wallon-Cappel (fuseaux nord et sud).

Plusieurs études complémentaires ont été réalisées au cours de la définition du projet :

- inventaire faune flore (28/01/2016 au 21/11/2016)
- volet hydraulique, géométrique : levés topographiques (juin 2017)
- état initial acoustique associé à des comptages routiers (mesures 24 et 28 avril 2017)
- sondages pédologiques et localisation des zones humides (été 2017)
- étude d'aménagement foncier (2017)
- mesures de perméabilité (décembre 2017)
- campagne de mesure air (juin 2017 et février 2018)

En parallèle des rencontres avec les collectivités et institutions (CASO, DEP 62, CCFI, DREAL ...) ont eu lieu.

	Tracé ayant l'impact positif le plus fort ou tracé le moins défavorable
	Tracé ayant l'impact intermédiaire par rapport aux autres tracés
	Tracé ayant l'impact négatif le plus fort ou tracé le moins favorable

CRITERES DE COMPARAISON	Tracé nord Wallon-Cappel	Tracé sud Wallon-Cappel
Milieu agricole		
Hectares impactés	De l'ordre de 40 ha	De l'ordre de 40 ha
Nombre d'exploitations directement concernées	14	12
Morcellement des exploitations		Coupures plus franches à proximité des corps de ferme
Chemins/routes interceptés	10	15
Ressource en eau		
Mares et cours d'eau impactés	Mares impactées : 1 Mares à proximité (moins de 10 m) : 3 Cours d'eau impactés : 2	Mares impactées : 0 Mares à proximité (moins de 10 m) : 1 Cours d'eau impactés : 2
Zones humides impactées	1,81 ha	0
Milieu naturel et biodiversité		
Préservation de la flore	A proximité de 2 espèces non protégées.	A proximité de 2 espèces non protégées.
Préservation de la faune	6 espèces à contraintes réglementaires impactées - Impact majeur Procédure de dérogation d'espèces protégées nécessaire	L'habitat en phase d'hivernation d'une espèce à contrainte réglementaire est impactée– Impact très fort Procédure éventuelle de dérogation d'espèces protégées

CRITERES DE COMPARAISON	Tracé nord Wallon-Cappel	Tracé sud Wallon-Cappel
Espaces boisés et linéaires de haies interceptées	Plusieurs prairies traversées, seuls deux endroits verront des haies supprimées sur de faibles longueurs Espace boisé traversé : 800 m ²	Plusieurs prairies traversées, un linéaire de haies plus important sera supprimé. Espace boisé traversé : 4000 m ²
Intégration paysagère		
Insertion du projet routier dans le paysage	Bonne insertion sur le tronçon longeant la voie ferrée dans l'option « suppression de PN »	Topographie vallonnée qui nécessite des terrassements importants. Fragmentation plus importante de la plaine agricole.
Impact sur le bâti		
Nombre d'habitations directement concernées	2 bâtis à détruire	1 bâti à détruire
bâti dans une bande de 50m	de l'ordre de 10 habitations	de l'ordre de 10 habitations
Acoustique		
Nombre d'habitations concernées	12 habitations	9 habitations
Autres éléments		
Sécurité (PN supprimé)	Suppression de 5 passages à niveau	
Rétablissements routiers	4 rétablissements	6 rétablissements
Longueur et temps de parcours	14.200 km - 9 minutes (au total)	13.900 km - 8 minutes 45 (au total)
Estimation niveau études préalables	95 M€ TTC	95 M€ TTC

Le pétitionnaire indique *qu'après avoir caractérisés les impacts résiduels selon l'ensemble des thématiques environnementales, le choix du fuseau a été réalisé lors d'un comité de pilotage réuni le 11 juin 2018. La variante Nord de Wallon-Cappel a été retenue par le département du Nord en concertation et en accord avec les maires des communes concernées.*

Les arguments suivants ont permis d'effectuer ce choix :

- La variante Nord de Wallon-Cappel impacte faiblement les composantes du paysage local avec une très bonne insertion sur le tronçon longeant la voie ferrée ;

- Une fragmentation moindre de la plaine agricole apportant un caractère moins routier au paysage local et permettant d'éviter le morcellement des exploitations agricoles ;
- Des terrassements limités et des ouvrages moins présents ;
- Amélioration de la sécurité des usagers par la suppression de quatre passages à niveau ;
- L'impact plus faible sur les haies et l'espace boisé traversés.

La solution retenue est donc composée de la section Sud de Renescure et de la section Nord de Wallon-Cappel, ce qui correspond au fuseau historique présenté à la concertation en 2013.

Par délibération du 19 novembre 2019, le département a approuvé le choix du tracé routier passant au Nord de la commune de Wallon-Cappel.

05.3.4 – Présentation du projet retenu

Le projet retenu par le CD 59 est présenté en détail :

- Caractéristiques de l'ouvrage principal

- directives techniques
- profil en travers

- Echanges et rétablissements

Quatre échanges seront rétablis par des carrefours type giratoires.

- ✚ 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 rétablies par des ouvrages d'art :

- ✚ La RD 355,
- ✚ La RD 406.
- ✚ La RD 55,
- ✚ Le chemin des loups,
- ✚ La RD 138
- ✚ Le chemin des 5 rues.

Les profils en travers de ces aménagements sont également décrits, ainsi que les 4 giratoires à créer (sous forme de figures et tableau).

Toutes les voies interceptées par le projet, celles qui seront rétablies et celles qui ne le seront pas sont présentées.

Les ouvrages d'art et leur traitement architectural font l'objet d'une présentation.

- Passages à niveau

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

Le porteur du projet indique « Au vu des trafics et dans une volonté de sécuriser les traversées de la voie ferrée, le projet 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.

La suppression du passage à niveau sur la RD 138 avec le rétablissement par la création d'un passage dénivelé.

Soit la suppression définitive de 5 passages à niveau ».

Chaque passage à niveau fermé est localisé par des extraits de plans, avec indication des zones concernées.

05.3.5 – Principe d'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 principe d'assainissement proposé par le passionnaire est détaillé dans cette partie.

05.3.6 – Principe paysager

Les principes d'aménagement paysager sont détaillés et illustrés par séquence.

Le porteur du projet indique ici : « à noter que ces principes paysagers sont des préconisations à grande échelle mais que dans le cadre de cette étude d'impact, de la procédure de DUP et en fonction de la maîtrise du foncier, toutes les propositions ne pourront être prises en compte. Elles pourraient, par contre, l'être dans le cadre d'autres études (aménagement foncier...) »

3 séquences principales sont présentées, elles sont scindées en sous-séquences.

Chaque séquence présente des croquis d'insertions présentent les ouvrages et giratoires proposés au dossier. Ces croquis présentent également :

- le parcours du projet routier, avec délimitation des sous-séquences,
- les coupes en travers du projet routier,
- les accompagnements paysagers des aménagements routiers.

05.4 - Plan de situation (pièce C)

4 pages, format A3.

Le document précise :

- la localisation du projet dans l'entité Nord-Pas-de-Calais, dans la région des Hauts de France,
- la zone d'étude, avec les délimitations départementales.

05.5 - Plan général des travaux (pièce D)

Document de 4 pages au format A3 avec indication du tracé présenté à l'enquête sans détail.

Le document est complété par un plan très détaillé au 1 / 7.500.

Le second document présente le tracé projeté, avec localisation des limites communales et des aménagements proposés à l'enquête, y compris la fermeture des passages à niveau.

Le fond de plan n'étant pas daté, il ne permet pas de confirmer avec certitude l'implantation ou non de nouveaux immeubles.

05.6 - Caractéristiques des ouvrages les plus importants (pièce E)

Document de 35 pages, format A3

05.6.1 - Directives techniques prises en compte

Le projet routier entre Hazebrouck et Renescure concerne un linéaire global de 14,2 km.

Les normes de tracé retenues pour la réalisation de cet avant-projet 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.

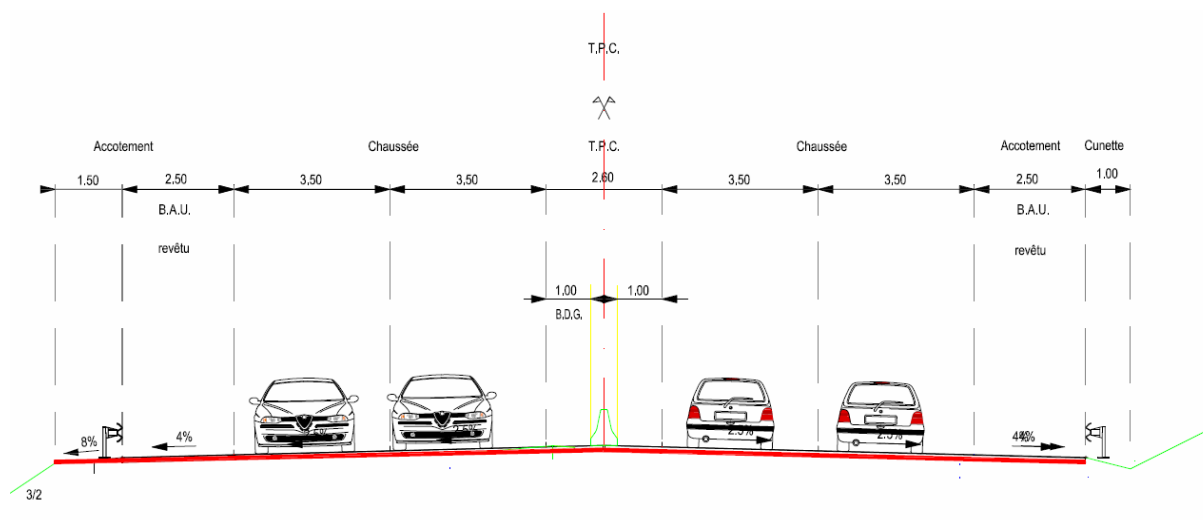
La catégorie R80 semble toute indiquée étant donné que l'on conçoit ici, une 2 x 2 voies avec échanges réalisés au moyen de carrefours plans type giratoires.

05.6.2 - Profil en travers

Les caractéristiques du profil en travers initialement proposées correspondent aux normes de l'ARP-R80 à 2x2 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.

La largeur du terre-plein central de 2.60 m et celle de la Bande Dérasée Droite de 2.50 m a été choisi afin d'assurer la cohérence entre le profil projeté et les profils du contournement de Strazeele et du contournement de Borre-Pradelles.



05.6.3 - Echanges et rétablissements

05.6.4 - Classement et déclassement des voies

05.6.5 - Principe d'assainissement

05.6.6 - Principes paysagers

Les sous chapitres 5.6.3 à 5.6.6 se trouvent déjà en totalité dans la Notice explicative (sous chapitre 5.3, pièce B du dossier).

05.7 - Appréciation sommaire des dépenses (pièce F)

Document de 3 pages, format A3

Appréciation des acquisitions foncières

Estimation	Montant € HT
Bâti à acquérir (et à démolir) + zone agricole	2 150 000

Appréciation des études préalables

Estimation	Montant € HT
Etudes de la MOE, études complémentaires (expertise écologique, étude d'évaluation du projet, ENR, bruit, étude d'impact, etc...)	3 200 000

Appréciation du cout des travaux et aménagements

Type de travaux	Montant € HT
Section courante	63 150 000
Ouvrages d'art	8 200 000
Ouvrages de traitement des eaux	1 000 000
Ouvrages hydrauliques avec passage faune	400 000
Aménagement paysager	1 000 000
Protection acoustique	200 000
Total des travaux estimé (à préciser à l'issue des études projets)	73 950 000

Appréciation globale du coût de l'opération

Type de travaux	Montant € HT
Coût des acquisitions foncières	2 150 000
Coût des études préalables	3 200 000
Coût des travaux et aménagements	73 950 000
Total	79 350 000

Ouvrages écologiques :

Les couts des aménagements suivants seront estimés précisément à l'issue de la phase projet :

- Création de mares : estimés lors du dossier de dérogation espèces protégées
- Création de zones humides : estimés lors du dossier loi eau

05.8 - Evaluation environnementale (Etude d'Impact) (pièce G)

Document de 359 pages, format A3

L'évaluation environnementale est un processus constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé ci-après

Etude d'Impact (EI), ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées et du maître d'ouvrage.

L'évaluation environnementale permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur les facteurs suivants :

- 1° La population et la santé humaine ;
- 2° La biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 et de la directive 2009/147/CE du 30 novembre 2009 ;
- 3° Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat ;
- 4° Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage ;
- 5° L'interaction entre les facteurs mentionnés aux 1° à 4°.

Les incidences sur les facteurs énoncés englobent les incidences susceptibles de résulter de la vulnérabilité du projet aux risques d'accidents majeurs et aux catastrophes pertinents pour le projet concerné.

La rédaction de l'EI doit respecter les articles R.122-1 à R.122-16 du Code de l'Environnement, conformément à la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature.

Selon l'article L.122-3 du Code de l'Environnement, le contenu de l'étude d'impact comprend au minimum :

- ↳ une description du projet,
- ↳ une analyse de l'état initial du site de la zone susceptible d'être affectée et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, affectés par les aménagements ou ouvrages,
- ↳ l'étude des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine, y compris les effets cumulés avec d'autres projets connus,
- ↳ une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique,
- ↳ les mesures proportionnées envisagées pour éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi qu'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur l'environnement ou la santé humaine,
- ↳ l'EI expose également une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître d'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine ?
- ↳ pour les infrastructures de transport, elle comprend une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une

évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter,

↳ afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique.

05.8.1 – Résumé non technique de l'EI

Le résumé non technique de l'EI a pour but de faciliter la compréhension du public par une approche simplifiée de l'EI. Il résume, sous forme synthétique, l'analyse du projet développé plus longuement dans le dossier :

1 – Contexte et présentation du site.

2 – Evolutions et justifications du projet retenu.

3 - Description du projet.

4 - Synthèse de l'état initial de l'environnement, des impacts du projet et des mesures d'évitement, de réduction ou de compensations prévues

05.8.2 – Analyse de l'état initial de environnement

05.8.2.1- Présentation du site

05.8.2.1.1 - Localisation et contexte du projet

Référence est faite sur l'insertion du projet sein des départements du Nord et du Pas-de-Calais et de l'importance de la RD 642 dans leur économie.

05.8.2.1.2 - Définition de la zone d'étude

La zone d'étude choisie s'étend à plus ou moins deux kilomètres de part et d'autre de la portion de route considérée (RD 642 entre Hazebrouck et Renescure). Elle intercepte ainsi d'autres communes que celles traversées par la route, et permet de réaliser le présent diagnostic sur tous les territoires potentiellement impactés par le projet de réaménagement de la route (notamment l'extrémité sud-ouest de la zone d'étude, qui permet de prendre en compte un éventuel raccordement au réseau du Pas-de-Calais).

Les communes considérées sont donc :

- pour le Nord : Hazebrouck, Wallon-Cappel, Morbecque, Staple, Lynde, Sercus, Morbecque, Ebblinghem et Renescure.
- pour le Pas-de-Calais : Arques et Campagne-lès-Wardrecques

05.8.2.2 - Milieu physique

05.8.2.2.1 - Géologie et topographie

L'étude géologique présentée est essentiellement basée sur les cartes au 1:50000° du Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM).

En ce qui concerne la topographie, les altitudes du secteur varient entre 30 et 60 m.

La topographie au droit de la zone d'étude est très plane et offre de grandes visibilitées.

05.8.2.2.2 - Occupation du sol

La zone d'étude est principalement concernée par des territoires agricoles ainsi qu'en plus faible proportion par des territoires artificialisés et les forêts et milieux semi-naturels.

05.8.2.2.3 – Agriculture

La partie relative à l'exploitation agricole du territoire fait référence au recensement agricole de 2010 (site internet « Agreste » dédié aux statistiques agricoles).

A partir de ces données, le maître d'ouvrage a présenté (cartes et diagrammes à l'appui) les données recensées sur le site précité :

- Surface Agricole Utilisée (SAU) et Unité de Travail Annuel (UTA) ;
- Nombre d'exploitations et Production Brute Standard ;
- Salariat et exploitations individuelles ;
- Avenir des exploitations.

Surface agricole utilisée, parcellaires et cultures

Les surfaces cultivées sur la zone d'étude sont principalement des surfaces labourées : grandes cultures de betteraves, céréales ou pommes de terre principalement. Seule la commune de Staple se démarque par une très grande proportion de surfaces en herbe. A noter que les communes de Wallon-Cappel, Sercus et Lynde disposent également d'une proportion plus élevée de terres enherbées.

Sur l'ensemble de la zone d'étude 8 513 ha de SAU en 2010 (8728 ha en 1988).

Exploitations

Suivant les tendances nationales, le nombre d'exploitation sur le territoire de la zone d'étude a largement diminué sur l'ensemble des communes de la zone d'étude. Les exploitations sont moins nombreuses mais couvrent une surface plus grande. En 2010, les communes où le nombre d'exploitation est le plus élevée sont les communes de Staple, Morbecque et Hazebrouck.

Le CD 59 indique dans son exposé : « Une étude d'aménagement foncier (diagnostic, analyse de l'état initial, proposition d'un schéma de protection environnementale et hydraulique) a été réalisée conformément à l'article L 121-1 et R 121-20 du Code Rural par Audicé en 2017-2018. Elle a été réalisée en parallèle de l'étude d'impact. Les parcelles agricoles impactées par le projet et les modalités de l'aménagement foncier seront précisément identifiées après l'enquête publique préalable à la DUP ».

05.8.2.2.4 – Climat

Le climat de la zone d'étude correspond à un climat tempéré océanique caractérisé par une pluviométrie fréquente, des températures particulièrement douces ainsi que des vents dominants de secteur Ouest/Sud-Ouest.

05.8.2.2.5 – Ressource en eau

Hydrogéologie

L'étude hydrogéologique présentée dans le dossier a pour objet l'étude du rôle constituant le rôle des matériaux constituant le sol et le sous-sol et des structures géologiques dans l'origine et les modalités de l'écoulement de l'eau, sont ainsi présentées :

a / Nappes

- Aquifères alluviaux
- Aquifère des limons de plateaux
- Aquifère des sables landéniens
- Aquifère de la craie séno-turonienne

Cet aquifère constitue la réserve principale en eau souterraine du bassin de la Lys, ses apports et exports sont décrits dans cette partie.

- Aquifère de la craie cénomanienne
- Aquifère des grès dévoniens.

b / Vulnérabilité de la nappe

Les nappes au regard de la zone d'étude présentent quelques zones de vulnérabilité moyenne à forte qu'il conviendra de prendre en compte dans la gestion des eaux.

c / Exploitation de la nappe

- Captages d'alimentation en eau potable
L'ARS Nord-Pas-de-Calais a informé qu'il n'existe pas, sur les communes de Hazebrouck, Wallon-Cappel, Staple, Lynde, Ebblinghem, Renescure et communes limitrophes, de périmètre de protection de captages d'Alimentation en Eau Potable (AEP).
- Captages industriels et agricoles
De nombreux captages industriels et agricoles sont recensés sur la zone d'étude.

d / Etude géotechnique

15 sondages ont été réalisés dans le cadre de l'étude, les perméabilités sont majoritairement peu favorables.

Hydrographie

La zone d'étude appartient aux bassins versants Lys-Deûle et Aa-Yser. Pour ce qui la concerne, ce sont l'Aa et la Lys qui conditionnent l'écoulement général des eaux.

La zone d'étude est concernée par un réseau de navigation inscrit dans un schéma régional et international et qui induit des perturbations notables au niveau hydrologique.

L'ouest de la zone d'étude est concerné par le passage du canal de Neufossé qui constitue une liaison à grand gabarit.

Qualité des eaux

Deux problèmes importants sont la gestion des boues de curage et la remise en suspension de polluants lors du passage de grosses péniches ou lors de crues majeures. Les pollutions industrielles ont significativement diminué, soit grâce aux stations d'épuration, soit à la suite de la fermeture des usines les plus polluantes, mais les pollutions d'origine agricole ont augmenté, et la turbidité et l'eutrophisation sont devenues un problème chronique dans tous les canaux navigués, exacerbé par la puissance croissante des moteurs de bateaux automoteurs, depuis l'abandon du halage.

Dans sa présentation, le CD 59 conclue sa présentation hydrographique en indiquant : « ***La zone d'étude est concernée par une mauvaise qualité chimique du cours d'eau. Le projet devra veiller à ne pas l'aggraver*** ».

Objectifs SDAGE et SAGE

Les Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE.) ont été institués par la Loi sur l'Eau du 03 janvier 1992. Il fixe pour chaque bassin ou groupement de bassins les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau.

Le SDAGE Artois Picardie a été approuvé le 16 octobre 2015, pour le période 2016-2021.

Dans le cadre du présent projet, les directives du SDAGE fixe les directives qui devront être intégrées par le porteur du projet afin de ne pas dégrader :

- ✚ L'état général des masses d'eau de surfaces.
- ✚ L'état chimique des masses d'eau de surfaces.
- ✚ L'état chimique des masses d'eau de surfaces.

Les SAGE

La zone d'étude est concernée par 2 SAGE :

- Le SAGE de l'Audomarois, approuvé le 15 janvier 2013
- Le SAGE de la Lys, approuvé le 29 juillet 2010.

A l'identique du SDAGE, les prescriptions des 2 SAGE devront être appliquées.

Zone humides

Le CD 59 a, dans le cadre de son étude, recherché et identifié les zones humides sur le linéaire du tracé projeté.

Le processus de recherche des zones humides est décrit en détail.

En conclusion de la présentation, il est indiqué :

Au total, les investigations pédologiques ont permis de délimiter trois zones humides au regard du critère « sol » de l'arrêté pour une surface globale de 4,42 hectares (2,61 ha sur la partie commune et 1,81 ha sur variante Nord).

La végétation sur les 8 points de relevés pédologiques n'étant pas « spontanée », seul le critère pédologique est à prendre en compte dans la détermination de la présence des zones humides.

La 4ème campagne de mesures, en avril 2018, a confirmé que les conditions climatiques n'ont pas influencé les résultats de la délimitation des zones humides définies lors des campagnes précédentes

Mares et fossés

Le périmètre d'étude est dominé par des grandes cultures et les portions urbanisées qui ont un faible intérêt de manière intrinsèque sur le plan écologique. D'autres secteurs, plus bocagers (prairies pâturées, haies, boisements spontanés et plantations, et réseau hydrique, avec de nombreuses mares), concentrent l'essentiel de l'intérêt écologique du périmètre.

5.8.2.2.6 – Synthèse

Enjeux relatifs au milieu physique		
Thème	Enjeux	Niveau de sensibilité
Géologie /Relief	Gérer les déblais et remblais lors du chantier Gérer les poussières	Faible
Occupation du sol	Réaliser un diagnostic exhaustif des parcelles concernées et de l'impact du projet (procédure d'aménagement foncier)	Fort
	Optimiser les impacts relatifs à la consommation foncière	Fort
Ressource en eau	Préserver les zones humides	Fort
	Préserver les mares et cours d'eau de l'aire d'étude	Fort
	Préserver la qualité des eaux de surface et des eaux souterraines	Fort

05.8.2.3 - Milieu naturel et patrimonial

05.8.2.3.1 - Milieux naturels et biodiversité

Statuts de protection et inventaires du patrimoine naturel

Le site d'étude est situé à proximité de plusieurs Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) : 2 ZNIEFF de type II et 6 ZNIEFF de type I.

- les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ;
- les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

ZNIEFF de type II

Le périmètre d'étude est situé :

- à moins de 200 mètres de la ZNIEFF « Le complexe écologique du Marais Audomarois et de ses versants » ;
- à moins de 2,5 kilomètres de la ZNIEFF « La haute Vallée de l'Aa et ses versants en amont de Remilly-Wirquin et Wizernes ».

ZNIEFF de type I

Au Nord-Ouest :

Le périmètre d'étude est situé :

- à moins de 200 mètres de la ZNIEFF « Forêt domaniale de Clairmarais ».
- à moins de 2,5 kilomètres de la ZNIEFF « Bassin de Bonduelle et bois à l'Est ».
- à plus de 3,5 kilomètres de la ZNIEFF « Prairies humides de Clairmarais et du Bagard ».
- à plus de 3,5 kilomètres de la ZNIEFF «Étang et marais du Romelaëre».

Au Sud-est :

Le périmètre d'étude est :

- contigu de la ZNIEFF « Bois de la Franque, Bois de la Cruysable et Canton des huit rues ».
- est situé à environ 3.5 kilomètres de la ZNIEFF «La forêt domaniale de Nieppe et ses lisières».

Au Sud-ouest :

Le site est situé à environ 5 km à vol d'oiseau de la ZNIEFF « Plateau siliceux d'Helfaut à Racquinghem ».

L'aire d'étude est intégrée dans une planche (page109) où sont localisées tout ou partie des ZNIEFF décrites plus avant.

Sites d'intérêt communautaire

Les sites NATURA 2000 localisés à proximité de la zone étudiée sont listés avec l'inventaire de leur habitat :

Prairies, marais tourbeux, forêts et bois de la cuvette audomaroise et de ses versants - Site de la directive "habitats, faune, flore" (distance environ 2,5 km).

Marais audomarois - Site de la directive "oiseaux" (distance environ 5 km)

Coteau de la montagne d'Acquin et pelouses du Val de Lumbres (distance d'environ 13 km).

Si le projet ne semble pas de nature à pouvoir altérer directement ces habitats et espèces d'intérêt patrimonial, cette proximité incite à porter une attention particulière aux espèces susceptibles d'exploiter les linéaires ou espaces naturels relais situés au sein du périmètre d'étude ou à proximité immédiate et qui peuvent compléter le domaine vital ou favoriser le déplacement des espèces déterminantes de ZNIEFF ou d'intérêt communautaire recensées au sein de ces périmètres d'inventaire et de protection.

Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

Le SRCE ayant été annulé par décision du Tribunal Administratif de Lille, le document est cité pour information.

Description des habitats naturels et semi naturels

Le périmètre d'étude est dominé par des grandes cultures et les portions urbanisées qui ont un faible intérêt de manière intrinsèque sur le plan écologique. D'autres secteurs, plus bocagers (prairies pâturées, haies, boisements spontanés et plantations, et réseau hydrique, avec de nombreuses mares), concentrent l'essentiel de l'intérêt écologique du périmètre.

Le dossier décrit plus précisément les principaux habitats rencontrés sur le site, reprenant la typologie Corine Biotope associée.

Bilan des surfaces et/ou linéaires d'habitats identifiés

Habitats	Surface (ha)	Surface (%)
abords de route (non représentatifs)	6,72	0,34
abords de voies ferrées	3,77	0,19
Arrhénathéraie / prairies de fauches	161,91	8,20
Bandes enherbées	16,17	0,82
Boisements de feuillus	46,61	2,36
Cultures	1388,46	70,35
Forêts riveraines / fourrés humides	2,29	0,12
fourrés	1,28	0,06
Friches / dépôts	7,53	0,38
jeunes plantations	0,52	0,03
Lisières humides à grandes herbes	1,16	0,06
mares	4,46	0,23
Parcs urbains / grands jardins	1,57	0,08
pâtures	156,53	7,93
peupleraies	2,08	0,11
Plantations indifférenciées	5,20	0,26
prairies humides	0,74	0,04
routes (non représentatif)	17,30	0,88
Végétation de ceinture des bords des eaux	0,01	0,00
vergers	0,73	0,04
voies ferrées	2,68	0,14
Zones urbanisées	145,88	7,39

Patrimoine faunistique et floristique

Intérêt floristique

24 espèces patrimoniales, dont 11 protégées au niveau régional (arrêté du 1er avril 1991 complétant la liste nationale) sont présentes au sein des communes du secteur d'étude d'après la base de données du Conservatoire Botanique National de Bailleul. Ces données sont toutefois relativement « anciennes », remontant à 13 ans pour les plus récentes. Si l'antériorité de la donnée et sa localisation au périmètre communal ne permettent pas de les inclure directement à l'analyse floristique patrimoniale, elles donnent une indication précieuse sur les probabilités de présence d'espèces patrimoniales et protégées et donc l'orientation à donner aux inventaires floristiques

Bilan des inventaires réalisés en 2016

303 taxons ont été recensés sur le site lors des prospections naturalistes menées au printemps et à l'été 2016 par ALFA Environnement.

En résumé, dans l'état actuel des inventaires, la zone d'étude comprend :

3 espèces protégées dans le Nord-Pas-de-Calais (arrêté du 1er avril 1991 complétant la liste nationale).

<i>Alisma lanceolatum</i>	Plantain-d'eau lancéolé
<i>Oenanthe aquatica</i>	Oenanthe aquatique
<i>Dactylorhiza fuchsii</i>	Orchis de Fuchs

8 autres espèces patrimoniales

<i>Sison amomum</i> L.	Sison aromatique
<i>Oenanthe fistulosa</i> L.	Oenanthe fistuleuse
<i>Ranunculus sardous</i> Crantz	Renoncule sardonie (s.l.)
<i>Mentha suaveolens</i> Ehrh.	Menthe crépue
<i>Potamogeton natans</i> L.	Potamot nageant
<i>Glebionis segetum</i> (L.) Fourr.	Chrysanthème des moissons
<i>Ranunculus aquatilis</i> L.	Renoncule aquatique
<i>Rumex maritimus</i> L.	Patience maritime

La bibliographie avait mis en évidence la présence d'autres espèces patrimoniales et/ou protégées. Si les habitats de certaines de ces espèces sont présents sur le périmètre d'études (prairies de fauche notamment), leur qualité est insuffisante pour permettre la présence de populations importantes de ces espèces. Pour les autres espèces mentionnées dans la bibliographie, l'absence de leurs habitats (marais tourbeux, pelouses acidoclines...) explique leur absence.

3 espèces exotiques envahissantes

<i>Lemna minuta</i> Humb., Bonpl. et Kunth	Lentille d'eau minuscule
<i>Robinia pseudoacacia</i> L.	Robinier faux-acacia
<i>Fallopia japonica</i> (Houtt.) Ronse Decraene	Renouée du Japon

La liste floristique complète est présentée sous forme de tableaux avec mise en valeur des espèces patrimoniales.

Intérêt faunistique

Les inventaires réalisés au cours de l'étude sont décrits dans cette partie.

Ils portent sur :

Les mammifères (hors chiroptères) : 9 espèces ;

Les chiroptères : 5 espèces identifiées dont 2 considérées comme quasi menacées.

Avifaune : plusieurs tableaux les recensent leurs populations, et mettent en exergue les espèces à plus forte valeur patrimoniale.

69 espèces ont été observées sur le site et ses abords, au cours des périodes d'hivernage, migrations (pré et post nuptiales) et/ou nidification.

Parmi les 69 espèces inventoriées, 50 bénéficient d'une protection nationale (arrêté de protection du 29/10/2009). 22 espèces sont considérées comme "patrimoniales" car menacées ou quasi-menacées à l'échelle nationale, déterminante pour la modernisation des ZNIEFF ou citées en annexe I de la directive Oiseaux.

Il faut noter que le maintien d'habitats favorables à la nidification et au repos des espèces d'oiseaux identifiés et protégés au titre de cet arrêté (rappel de la législation ci-dessus) constitue une contrainte de portée réglementaire, à intégrer au projet.

6 espèces d'intérêt communautaire (inscrite en Annexe I de la Directive Oiseaux) ont été identifiées.

17 espèces sont par ailleurs menacées ou quasi menacées à l'échelle nationale (Liste rouge nationale, 2016) :

- 1 est menacée de disparition : le Bruant des roseaux
- 5 sont vulnérables (Martin-pêcheur, Bruant jaune, Chardonneret élégant, Linotte mélodieuse, Verdier d'Europe)
- 11 sont quasi-menacées.

Amphibiens et reptiles :

6 espèces ont été recensées au sein du périmètre d'étude, dont une d'intérêt européen : le Triton crête et 3 autres d'intérêt patrimonial régional ou national.

Aucun reptile n'a été recensé sur le territoire étudié.

Insectes :

Les données collectées au cours de l'élaboration du dossier sont reprises dans le dossier.

5 cartes reportées aux pages suivantes 157 à 161 (**données ALFA**) reprennent l'ensemble des enjeux écologiques identifiés et les traduisent par niveau d'importance :

Enjeu écologique majeur : Il s'agit d'habitats où ont été identifiées des espèces végétales protégées réglementairement (Jonc noueux, Œnanthe aquatique, Renouée bistorte) et des espèces d'amphibiens d'intérêt communautaire et dont l'habitat est protégé (ici seul le Triton crête est concerné)

Enjeu de connectivité : Il s'agit des espaces importants pour assurer les échanges écologiques : ils sont parfois inscrits au Schéma Régional de Cohérence Ecologique ou le complètent de manière plus détaillée. Ces enjeux de connectivité entre la zone d'étude complémentaire et la zone d'étude primaire sont surtout liés à la présence de passages à niveau et de passages busés au niveau de la voie ferrée (voir carte ci-après), les passages hydrauliques sont à conserver sous la voie du tracé nord.

Les grands ensembles d'habitats naturels reliés entre eux au nord et au sud de la voie ferrée constituent les enjeux principaux de connectivité du secteur d'étude.

Enjeu bruant : Il s'agit des lieux d'observations de Bruants des roseaux (oiseaux) considérés comme d'intérêt patrimonial. Ces espaces où se concentre cette espèce en danger d'extinction sont à intégrer dans les réflexions d'aménagement à venir.

05.8.2.3.2 - Paysage et patrimoine

Pour souligner les composantes paysagères du territoire, le sous chapitre est illustré de nombreuses cartes ou extraites de cartes et de photos considérées comme significatives par le maître d'ouvrage.

Les composantes du grand paysage

Le paysage se compose de deux éléments indissociables :

- Les caractéristiques physiques du territoire : le socle (relief, hydrographie), l'occupation humaine, la trame végétale,...
- Les caractéristiques sensibles : la manière dont il est perçu par ceux qui le traversent et qui y vivent.

Les entités paysagères régionales

Le territoire d'étude se situe à l'interface entre plusieurs entités paysagères régionales :

L'Audomarois, le pays d'Aire et la Plaine de la Lys (paysages de plaines humides) et le Houtland (relief des Flandres).

La zone d'étude rapprochée se trouve plus particulièrement au sein des paysages de l'Audomarois et du Houtland.

Les paysages l'Audomarois sont des paysages en relation avec la Plaine maritime et les coteaux périphériques, des paysages de marais mouillés.

Les paysages du Houtland « Flandre intérieure » sont ceinturés de plaines (plaine maritime, plaine de la Lys et Audomarois). Cette position géographique offre de nombreux panoramas sur les plaines comme une gigantesque table d'orientation. Lié à un paysage bucolique, le Houtland a une dimension joyeuse où la culture flamande valorise ces lieux. Autrefois « pays d'arbre », le Houtland reste un territoire rural avec une agriculture prédominante et où le bocage persiste encore notamment sur les hauteurs.

Le paysage local du projet

Analyse sensible

Le paysage dans lequel s'installe la RD 642 est un paysage de transition entre deux paysages caractéristiques : le paysage de l'audomarois autour de St-Omer vers la Flandre littorale et le paysage du Houtland de la Flandre intérieure.

- Paysage de l'Audomarois
- Paysage du Houtland

Ce sont des paysages d'anciens bocages marqués par une grande dispersion de l'habitat. Pays de culture qui a perdu une partie de ses forêts et ses bois pour laisser place à l'industrie agro-alimentaire, blé, betterave à sucre, lin, houblon, endives et pommes de terre.

La RD 642 est orientée Est Ouest, c'est à dire sensiblement dans la même orientation que les Monts de Flandres qui s'étirent d'Est en Ouest depuis le Mont Kemmel jusqu'au Mont Cassel.

Un effet de seuil marque le parcours de la RD 642, en effet c'est le point haut du parcours qui marque d'une certaine façon, la transition entre ces 2 paysages caractéristiques de l'Audomarois et du Houtland.

Synthèse du patrimoine paysager

Le paysage dans lequel s'installe la RD 642 est un paysage de transition entre l'Audomarois et le paysage du Houtland. Paysages de marais mouillés et paysages d'anciens bocages et de culture.

La RD 642, orientée Est Ouest, dans la même orientation que les Monts de Flandres, se déroule dans un territoire agricole dont la topographie est visuellement caractérisée par des ondulations douces. Cette route traverse 3 villes, Renescure, Ebblinghem et Wallon-Cappel.

La structure du territoire est caractérisée par des fermes isolées, des bois, des villages, des arbres alignés, des haies, des labours, des prairies et des chemins.

Cette organisation est fragile, la topographie, les perceptions lointaines et la continuité des parcours, grâce au réseau de petites routes et chemins, sont des points qui devront faire l'objet d'une attention particulière lors des phases ultérieures.

Patrimoine

Site inscrit sur la zone d'étude

Wallon-Cappel : Domaine dit Ryck-Hout-Casteel - Inscrit le 7 octobre 1943

Monuments historiques classés ou inscrits dans la zone d'étude :

Motte Féodale (Hazebrouck)	Inscrit le 25/07/1979
Église Saint-Eloi (Hazebrouck)	Inscrit le 09/11/1984
Base de lancement de V1 du Bois des Huit Rues (Wallon-Cappel, Morbecque)	Inscrit le 01/03/2007
Mairie (Morbecque)	Inscrit le 11/01/1951
Église Saint-Firmin (Morbecque)	Classé le 01/12/1920
Église Saint-Erasme (Sercus)	Classé le 10/09/1913
Château de Zuthove (Renescure)	Inscrit le 04/11/1946
Château dit de Philippe de Comines (Renescure)	Inscrit le 23/04/1981

Parmi ces Monuments Historiques, seuls trois d'entre eux sont localisés dans le secteur projeté. Il s'agit de trois monuments inscrits : les deux Châteaux de Renescure ainsi que la base de lancement de missiles V1 du bois des Huit rues, qui se situe sur les communes de Morbecque et de Wallon-Cappel.

Tout projet dans le périmètre de protection des monuments historiques devra faire l'objet d'une consultation de l'architecte des bâtiments de France.

Notons qu'à Renescure, l'actuelle RD 642 se situe dans l'emprise du périmètre de protection des châteaux

Petit patrimoine

10 monuments inventoriés à l'Inventaire Général au Patrimoine Culturel, dont deux à Hazebrouck, un à Campagne-lès-Wardrecques et 7 à Arques.

L'Inventaire général est une entreprise documentaire qui n'entraîne aucune contrainte juridique ou réglementaire. Les monuments inventoriés à l'IGPC jouissent néanmoins d'un fort cachet patrimonial

Patrimoine archéologique

Le Service archéologique départemental du Nord nous a fourni une carte où sont localisées les opérations archéologiques effectuées jusqu'à présent qui ont mis au jour des occupations de l'époque protohistorique, jusqu'à la fin de la période gallo-romaine

05.8.2.3.3 – Synthèse

La synthèse des enjeux relatifs au milieu naturel et patrimonial a été présentée sous forme de tableaux placés ci après.

Les niveaux de sensibilités des enjeux sont indiqués, ceux du milieu naturel sont catégorisés en fort et très fort.

Enjeux relatifs au milieu naturel et patrimonial		
Thème	Enjeux	Niveau de sensibilité
Milieu naturel	<p>Prendre en considération les habitats où ont été identifiées des espèces végétales protégées réglementairement (Orchis de Fuchs, Oenanthe aquatique, Plantain d'eau lancéolé) et des espèces d'amphibiens d'intérêt communautaire et dont l'habitat est protégé (ici seul le Triton crêté est concerné).</p> <p>Protéger les 3 espèces végétales protégées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Alisma lanceolatum</i> - Plantain-d'eau lancéolé, - <i>Oenanthe aquatica</i> - Oenanthe aquatique - et <i>Dactylorhiza fuchsii</i> - Orchis de Fuchs <p>Pour cette dernière espèce, le zonage mis en évidence est celui occupé potentiellement par l'espèce au cours de ses différentes phases de vie (hivernage, migration, reproduction).</p> <p><u>En dehors des mares de découverte</u> (précisées en 2018 par groupe Verdi, missions complémentaires), la localisation de ce territoire (et donc des habitats considérés comme protégés) est <u>définie comme un potentiel de présence</u> (occupation) de l'espèce et tient compte des haies et fossés (déplacement, vie) et/ou de zones boisées où l'espèce peut chasser ou hiverner (souches, etc.). La logique est celle d'un cercle de quelques centaines de mètres (pas nécessairement régulier) autour de la mare de découverte (espèce à déplacements généralement faibles).</p> <p><u>Avis Alfa environnement</u> : la destruction de chaque mare concernée et/ou de ses abords immédiats requiert l'élaboration d'un dossier de dérogation (destruction espèce, habitats protégés).</p> <p>Pour le territoire plus éloigné (potentiel), on peut peut-être se soustraire à ce dossier si :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des mesures de valorisation des habitats sont intégrées dans le projet et se substituent aux habitats qui seraient « frangés » et détruits par le projet - des évitements (ex : clôtures de canalisation des individus de Triton crêté vers lieux plus propices non impactés et vers les habitats valorisés) sont réalisés largement avant toute mise en œuvre de l'aménagement (notamment destruction « marginale » des habitats potentiels). 	Fort

	<p>Prendre en considération les 3 espèces exotiques envahissantes, qui seront à prendre en considération pour éviter leur propagation</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Lemna minuta</i> - Lentille d'eau minuscule, - <i>Robinia pseudoacacia</i> - Robinier faux-acacia, - <i>Fallopia japonica</i> - Renouée du Japon. 	Moyen
	<p>Il s'agit des lieux d'observations d'espèces animales protégées (oiseaux, autres amphibiens, chiroptères). Ici, ce sont les individus d'espèces (protégées) qui font l'objet de la protection. Les travaux doivent les préserver de toute atteinte (destruction) directe.</p> <p>La saisonnalité de ces travaux (travaux hors saison de reproduction en général) peut être la solution à privilégier si l'évitement de la zone où ils ont été inventoriés est impossible.</p> <p>Là encore, l'accompagnement de l'aménagement et la valorisation d'habitats de qualité est une démarche à rechercher.</p> <p>Attention, pour les chiroptères, il y a lieu de vérifier, en cas de coupes d'arbres, que des individus ne sont pas présents au moment de la coupe (saison automne-hiver).</p> <p>Des dispositifs existent pour, le cas échéant (évitement non possible), effaroucher temporairement ces individus et les inciter à partir vers d'autres lieux d'hivernage. Favoriser le début à milieu d'automne dans ce cas.</p>	Fort
	<p>Prendre en considération les espaces importants pour assurer les échanges écologiques : ils sont inscrits au Schéma Régional de Cohérence Ecologique.</p> <p>Ces zones sont surtout des zones de déplacements potentiels liés à l'existence d'un éco-paysage diversifié (ex : haies, becques et berges, bandes enherbées, prairies, bosquets, boisements...). Ces habitats relient de manière suffisamment proche (corridor disjoint mais de pas limité) ou en continu de grandes entités, parfois situées hors zone d'étude mais relevant de grands habitats à fort intérêt écologique (boisements notamment).</p>	Fort

	<p>Prendre en considération les lieux d'observations d'espèces animales (oiseaux, insectes) et de plantes considérées comme d'intérêt patrimonial mais non protégées (aucune contrainte réglementaire quant à la présence de ces espèces). Ces espaces où se concentrent ces espèces rares ou menacées ont néanmoins un intérêt écologique.</p> <p>8 espèces végétales patrimoniales :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Sison amomum</i> - Sison aromatique - <i>Oenanthe fistulosa</i> - Oenanthe fistuleuse - <i>Ranunculus sardous</i> - Renoncule sardonie - <i>Mentha suaveolens</i> - Menthe crépue - <i>Potamogeton natans</i> - Potamot nageant - <i>Glebionis segetum</i> - Chrysanthème des moissons - <i>Ranunculus aquatilis</i> - Renoncule aquatique - <i>Rumex maritimus</i> - Patience maritime 	Moyen
	Mettre en œuvre la réglementation éviter réduire compenser pour les espèces protégées ou patrimoniales	Fort
	Intégrer les corridors écologiques et habitats pouvant être propices aux espèces protégées	Fort
Paysage	Maintenir la transition paysagère et les structures du paysage	Moyen
	Respecter les points d'appels paysagers	Moyen
Patrimoine	Préserver le cadre des monuments historiques	Faible

05.8.2.4 – Risques et nuisances

05.8.2.4.1 – Risques

Risques naturels

Risque inondation

Concernant les communes de la zone d'étude appartenant au département du Nord, aucun Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) n'est opérant.

A Arques, le PPRi prescrit le 28/12/00 a été approuvé le 07/12/09, son zonage ne concerne pas la zone d'étude.

La commune de Staple fait partie du Programme d'Action de Prévention des Inondations (PAPI) de l'Yser.

Les communes de Lynde, Ebblinghem et Renescure font partie du PAPI Audomarois.

Le 13/02/01, un PPR concernant les tassements différentiels (retrait/gonflement d'argile) a été prescrit pour la commune de Renescure, il n'y a pas, à l'heure actuelle, d'approbation pour ce PPR.

Risque de remontée de nappe

La zone d'étude présente, pour sa grande majorité, une sensibilité très faible. Cependant, on observe des zones où la nappe phréatique est sub-affleurante. Ces zones correspondent logiquement aux endroits où l'on retrouve des zones à dominante humide, ainsi qu'au lit de certains cours

Risque sismique

Le risque sismique est faible, toutes les communes de la zone d'étude se trouvent en zone 2, zone de sismicité faible.

Cavités souterraines

Les cavités souterraines proviennent généralement de l'exploitation de matériaux du sous-sol dans des marnières, des carrières ou des mines. L'abandon de ces structures peut entraîner des affaissements ou des effondrements.

Retrait/gonflement des argiles

De manière générale, ce phénomène se manifeste dans les sols argileux et est lié aux variations en eau du terrain. Lors des périodes de sécheresse, le manque d'eau entraîne un tassement irrégulier du sol en surface : on parle de retrait. À l'inverse, un nouvel apport d'eau dans ces terrains produit un phénomène de gonflement. Des tassements peuvent également être observés dans d'autres types de sols (tourbe, vase, loess, sables liquéfiables, etc.) lors des variations de leur teneur en eau.

La zone d'étude présente des territoires où l'aléa est considéré comme fort.

Risques technologiques

Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

Une seule structure SEVESO est présente dans l'aire de la zone d'étude : la cristallerie d'Arques (*Arc International*), classée SEVESO seuil AS, c'est-à-dire seuil haut, soumis à autorisation. Un arrêté de prescription d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) est le 28 avril 2010.

Transports de Matières Dangereuses

La RD 642, avec sa liaison au Nord d'Hazebrouck avec la RD 916, est un itinéraire de transport exceptionnel de 3e catégorie qui se poursuit dans le Pas-de-Calais mais présente plusieurs limitations de gabarit. En effet, la présence d'un passage inférieur au niveau du contournement d'Hazebrouck limite le gabarit à 4,55 mètres en hauteur (pour des longueurs et largeurs indifférentes).

Dans la continuité de la liaison A25-Hazebrouck, les gabarits à prendre en compte pour l'aménagement de la RD 642 sont à minima ceux du type « D » tels que définis par le Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA).

Concernant les accidents de Transport de Marchandises Dangereuses (TMD), ils peuvent se produire pratiquement n'importe où sur le territoire. Toutefois, l'attention et la prévention sont portées sur les grandes infrastructures de transport qui supportent les flux de trafic les plus importants :

- Voies ferrées ;
- Canal de Neufossé ;
- RD 642 ;
- RD 933 ;
- RD 942 et RD9 43 (Pas-de-Calais).

Sites et sols pollués

La pollution éventuelle des sols est appréhendée à partir de l'inventaire national **BASOL** (BAse de données des sites et SOLs pollués) BASOL (du Ministère de l'Écologie et du Développement Durable) sur les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif.

Après consultation de cet inventaire (sur le site Internet <http://basol.environnement.gouv.fr>), il s'avère qu'il n'existe à proximité de la zone d'étude qu'un seul site pollué ou potentiellement pollué : il s'agit du site de la cristallerie d'Arques.

05.8.2.4.2 – Nuisances

Qualité de l'air

Documents cadres

1 / Le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), approuvé le 12 octobre 2012, comprend un certain nombre de bilans et diagnostics permettant de connaître et caractériser la situation de référence de la région, ainsi que des orientations et objectifs à la fois quantitatifs et qualitatifs aux horizons 2020 et 2050.

En raison de leur impact sur la santé humaine, la réduction de la concentration dans l'air des poussières en suspension constitue une priorité régionale rédigée dans le SRCAE.

2 / Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) a été approuvé le 27 mars 2014.

Dans le cadre des actions prises pour la qualité de l'air, 14 actions réglementaires ont été proposées, elles visent les problématiques liées à :

La combustion, au transport, à la prise en compte de la qualité de l'air dans la planification ainsi que l'amélioration des connaissances.

Campagnes de mesures

Une étude air complète comprenant l'évaluation détaillée des impacts du projet sur la qualité de l'air et sur la santé publique a été réalisée par le Bureau Veritas. Elle s'inscrit dans le cadre de l'étude d'impact du dossier d'enquête publique propre au projet.

Deux campagnes de mesures ont eu lieu :

- une en juin 2017 ;
- l'autre en février 2018.

Les prélèvements ont été réalisés en 10 points de mesure répartis comme suit :

- 4 points de mesure (N°1 à N°4) répartis le long de la RD 642 entre RENESCURE et HAZEBROUCK,
- 2 points de mesure communs aux 2 tracés envisagés pour la mise à 2x2 voies de la RD 642 (N°5 et N°6),
- 2 points supplémentaires sur le tracé Nord (N°7 et N°8),
- 2 points supplémentaires sur le tracé Sud (N°9 à N°10).

Afin de minimiser l'influence éventuelle des activités du secteur, le choix des points de prélèvement s'est donc orienté sur des zones essentiellement sous l'influence du trafic routier sur la RD 642, selon le tracé actuel ou selon les 2 tracés envisagés.

Le NO₂ et le benzène sont considérés comme de bons indicateurs de la pollution atmosphérique émise par le trafic routier. Toutefois, le NO₂ est moins spécifique au trafic que le benzène. De ce fait, les concentrations en NO₂ sont davantage influencées par d'autres sources telles que les activités domestiques et industrielles.

Pour cette raison, le NO₂ a été mesuré sur l'ensemble des points de mesure alors que le benzène, indicateur spécifique des émissions automobiles, a été mesuré en privilégiant les points représentatifs des populations sensibles et des habitations.

La localisation des points de mesure est présentée sur la carte ci-après.



Les résultats des mesures obtenues sont présentés ci après.

Point de mesure	Campagne de juin 2017		Campagne de février 2018	
	Concentration en NO ₂ (µg/m ³)	Concentration en Benzène (µg/m ³)	Concentration en NO ₂ (µg/m ³)	Concentration en Benzène (µg/m ³)
Point n°1	8,9	0,11	7,9	0,16
Point n°2	7,0	0,2	7,8	0,25
Point n°3	7,2	-	8,0	-
Point n°4	6,5	-	8,3	-
Point n°5	3,1	0,09	3,0	0,15
Point n°6	3,3	-	2,3	-
Point n°7	3,8	0,10	3,5	0,006
Point n°8	4,1	-	3,5	-
Point n°9	3,6	-	2,9	-
Point n°10	3,8	0,08	3,3	0,13

Les résultats de concentration en NO₂ mettent en évidence des teneurs nettement inférieures à la valeur limite (40 µg/m³ en moyenne annuelle) pendant les campagnes de mesure à l'échelle de la zone d'étude.

De même, les résultats de concentration en benzène mettent en évidence l'absence de dépassement de la valeur limite de 5 µg/m³ ni même de l'objectif de qualité 2 µg/m³ de au droit des points échantillonnés et pour les périodes considérées.

L'étude « AIR » complète est présentée dans le document H, format A4, qui compète la réponse à la MRAe.

Emissions sonores

Généralités

La loi relative à la lutte contre le bruit du 31 décembre 1992, le décret relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres du 09 janvier 1995 et

l'arrêté sur le bruit des infrastructures routières du 05 mai 1995, les nuisances acoustiques nocturnes (période 22h-6h) ont été prises en considération par le MOA.

Le sous chapitre détaille les moyens mis en œuvre pour répondre à la réglementation.

Méthodologie par le MOA.

Les mesures acoustiques se sont déroulées entre le lundi 24 Avril et le vendredi 28 Avril 2017.

Deux approches de mesurages ont été retenues afin de couvrir l'ensemble de la zone : des mesures longues durées (LD) et, à la demande de la MOA, des mesures courtes durées (CD) :

- 21 points de mesure LD ont été retenus : chaque point de longue durée a fait l'objet d'une durée d'acquisition de 24 heures,
- 2 points de mesure CD ont été retenus : chaque point de courte durée a fait l'objet d'une durée d'acquisition d'environ 30 minutes en période diurne et en période nocturne.

La localisation des points de mesures est présentée sur 4 plans différents, avec distinction entre les points mesures longue durée et courte durée, ainsi que l'emplacement des compteurs routiers.

Niveaux sonores

Un tableau récapitule les niveaux de bruit mesuré retenus (indice LAeq) pour chaque point de mesure et donne la zone d'ambiance sonore correspondante au sens de la réglementation.

Modélisation de l'existant

L'environnement de la zone du projet et les infrastructures de transport existantes ont été modélisés. En exploitant les données des comptages routiers fournies par le Département du Nord ainsi que les données acoustiques mesurées in situ, le modèle a été recalé afin d'être au plus proche de la situation existante.

Ce modèle servira de base pour la modélisation de l'état futur prenant en compte la voie nouvelle de la RD 642 dans les étapes suivantes de l'étude d'impact.

A ce stade de l'état initial, l'objectif de la modélisation est également de donner les niveaux sonores calculés en façade des logements où nous n'avons pas pu faire de mesures acoustiques afin de caractériser l'ambiance sonore réglementaire sur l'ensemble des zones d'habitation autour du projet.

Le modèle a été réalisé avec les hypothèses suivantes :

Topographie du site.

Bâtiments :

Le repérage des bâtiments pouvant être impactés a été réalisé à partir de vues aériennes du site et complétés par du repérage de type Google Street View. La hauteur des bâtiments est définie en tenant compte d'une hauteur forfaitaire de 2,7 ou 3m par étage.

Vitesse de circulation sur les différents secteurs du projet :

Les vitesses de circulation sur les différents secteurs du projet sont celles relevées lors de la campagne de mesure et qui correspondent à la limitation de vitesse actuellement appliquée.

Type de revêtement de chaussée, la granulométrie et l'année de réalisation :

Les hypothèses concernant la chaussée ont été choisies de manière à recalculer au mieux le modèle de la

Analyse des niveaux calculés

En conclusion de l'étude acoustique, le CD 59 indique :

D'après l'ensemble des niveaux calculés, la principale source de bruit sur la zone est bien la RD 642.

Il est important, comme déjà évoqué, de bien considérer les façades qui seront exposées à la voie nouvelle qui ne sont donc pas forcément les façades les plus exposées au bruit des voies existantes (façade arrière des logements notamment).

Nous constatons que l'ensemble des riverains à Renescure sont bien en zone à ambiance modérée comme pour les points mesurés (LD 1, 2 et 3).

Pour les riverains le long de la RD255, les façades arrières des maisons sont en zone d'ambiance modérée par contre certaines façades avant de maisons sont en zone à ambiance non modérée.

Pour les riverains autour d'Ebbilinghem, les façades exposées vers la voie nouvelle sont toutes en zone à ambiance modérée.

Pour l'hypothèse d'un passage de la voie nouvelle au Nord de Wallon-Cappel, les façades des riverains situées sur la RD 642 et orientées vers la voie nouvelle sont en zone à ambiance non modérée (comme pour le point LD21). Les façades arrières sont quant à elles situées en zone à ambiance modérée.

De même, certaines façades avant des maisons situées le long de la RD 238 sont en zone à ambiance non modérée (maison à proximité du point LD11 notamment), les façades arrière se situent en zone à ambiance modérée.

Concernant les maisons isolées au Sud de la RD 642 à l'Est de Wallon-Cappel, l'ensemble de leurs façades se situent en zone à ambiance modérée.

En conclusion, la modélisation a permis de calculer les niveaux sonores à proximité des points LD mesurés et les résultats ont permis de définir des zones plutôt homogènes et cohérentes en termes de niveaux sonores.

Il conviendra d'être vigilant dans la suite des études acoustiques au sujet des façades qui seront impactées par le projet qui peuvent être parfois les façades avant ou arrière selon le tracé de la voie nouvelle.

05.8.2.4.3 – Synthèse

Enjeux relatifs aux risques et nuisances		
Thème	Enjeux	Niveau de sensibilité
Risques	Ne pas aggraver le risque inondation des secteurs voisins	Moyen
	Prendre en compte l'aléa retrait gonflement des argiles	Moyen
Nuisances	Limiter les nuisances sonores pouvant être subies par les riverains notamment sur les façades arrière	Fort
	Limiter l'exposition des populations aux rejets atmosphériques	Moyen

05.8.2.5 - Milieu humain et urbain

05.8.2.5.1 – Documents cadres

Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT)

Les communes de la zone d'étude se situent à l'interface entre les deux SCoT suivants :

- Le SCoT de Flandre intérieure ;

- Le SCoT du Pays de Saint-Omer.

Documents d'urbanisme

Remarque du CE : les indications portées par le MOA sont inexactes : les 2 SCOT ont été révisés et approuvés postérieurement aux dates indiquées, de même que pour les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) qui ont été remplacés par deux Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux(PLUi)

Politiques transversales de développement durable

Parcs naturels régionaux

Le projet se situe à proximité immédiate du Parc Naturel des Caps et marais d'Opale.

Seule la commune d'Arques est incluse dans le PNR et les communes de Campagne-lès-Wardrecques, et Wardrecques sont associées à la vie du parc.

Charte du PNR (2013-2025) - Orientations relatives au projet :

n°01 : Agir pour le renforcement de la biodiversité

n°04 : Assurer une gestion durable de l'eau / Mesure 10 : Assurer la solidarité interbassins

n°05 : Lutter contre le changement climatique

n°13 : Mesure 43 / Développer les alternatives à l'usage de la voiture individuelle

Enjeux relatifs au projet :

Le PNR met l'accent sur la préservation de la Trame Verte et Bleue. Le projet devra intégrer les continuités de La trame verte et bleue avec celle du PNR et notamment un corridor à créer.

Agenda 21 du département du Nord

05.8.2.5.2 – Démographie

La présente étude présente un éventail de données sur la démographie du secteur étudié.

- ✚ Dynamiques démographiques
- ✚ Dynamiques démographiques sur le périmètre de Flandre intérieure
- ✚ Scénarios démographiques envisagés sur le périmètre de Flandre Inférieure
- ✚ Dynamiques démographiques sur les communes de la zone d'étude

Le territoire de la zone d'étude est globalement dynamique depuis de nombreuses années. Ce dynamisme est principalement dû au solde naturel mais aussi à l'attractivité forte du territoire. Pour certaines communes il se traduit par une variation moyenne annuelle de la population positive. Seules les communes de Wallon-Cappel, Renescure et Hazebrouck bénéficient d'un dynamisme moins affirmé.

05.8.2.5.3 - Caractéristiques du parc immobilier

Les caractéristiques du logement sur la zone d'étude sont le reflet des dynamiques de population du territoire et des caractéristiques de celui-ci. En effet, afin de répondre au besoin d'une croissance démographique continue, l'ensemble de la zone d'étude a vu une augmentation du nombre de logements. Le taux de vacance est globalement faible, de même que le taux de résidences secondaires. Le territoire voit tout de même une disparité entre les communes d'Arques et d'Hazebrouck à caractéristiques urbaines et l'ensemble des autres communes à dominante rurale.

05.8.2.5.4 – Activités et économie

- ✚ Économies sectorielles
- ✚ Implantations locales
- ✚ Tourisme

Les communes de la zone d'étude disposent d'une certaine attractivité économique, celle-ci a néanmoins subi des variations disparates sur l'ensemble du territoire.

05.8.2.5.5 – Equipements

La commune d'Hazebrouck accueille le plus d'équipements, parmi les communes de la zone d'étude.

On trouve au moins une école par commune, par contre les collèges des communes de la zone d'étude ne se situent qu'à Arques ou Hazebrouck.

Seule la commune d'Hazebrouck possède des lycées au nombre de 6. Hazebrouck possède également beaucoup plus d'équipements sportifs que les autres communes.

La ligne de TER Lille-Calais qui traverse la zone d'étude compte, à proximité de la zone d'étude, deux gares (Hazebrouck et Saint-Omer) ainsi que deux haltes ferroviaires (Renescure et Ebblinghem).

Arques et Hazebrouck disposent d'un hôpital et de maisons de retraites.

Des stations d'épurations sont implantées sur les communes de Hazebrouck, Wallon-Cappel, Renescure et Arques. La répartition des stations d'épuration est la suivante. Deux stations d'épurations sont à référencées dans les communes de Wallon-Cappel et Renescure.

Une déchetterie, accessible pour 4 à 5 000 personnes, se situe actuellement juste à côté de la gare de Renescure.

Hazebrouck et Arques sont les deux communes de la zone d'étude qui disposent de la majorité des équipements recensés. La concentration (ainsi que le nombre) de ceux-ci est plus importante à Hazebrouck, du fait de son rôle de pôle central, alors que la commune d'Arques est une des villes qui constitue le pôle de Saint-Omer.

05.8.2.5.6 - Réseaux

Les réseaux majeurs de la zone d'étude, sont indiqués, ils concernent les ouvrages de :

- ✚ Transport d'électricité à haute et très haute tension,
- ✚ Gaz à haute pression,
- ✚ Air liquide
- ✚ Transport par oléoducs.
- ✚ Assainissement.

Ces informations sont données à titre indicatif. Elles devront être confirmées par une étude plus précise que le maître d'ouvrage entreprendra avant les travaux, avec les différents services concernés (via une Déclaration d'Intention de Commencement des Travaux, DICT).

05.8.2.5.7 - Mobilité et déplacements

Structuration de l'espace

La zone d'étude se situe à cheval sur les départements du Nord et du Pas-de-Calais. Elle s'étend d'Arques dans le Pas-de-Calais à l'Ouest d'Hazebrouck, en passant par Renescure, Ebblinghem et Wallon-Cappel

À petite échelle, ce territoire est essentiellement structuré par des éléments paysagers : de nombreux bois et cours d'eau parcourent le territoire.

Principales infrastructures qui structurent l'espace :

- ✚ Les infrastructures routières : la RD 942 à l'Ouest, la RD 642 et le contournement d'Hazebrouck à l'Est ;
- ✚ La voie ferrée Hazebrouck – Saint Omer ;
- ✚ Le canal de Neufossé.

Les liaisons à petite et grande échelles sont rappelées, avec en particulier les évolutions des déplacements 2010-2017 :

RD 642 Hazebrouck Renescure station de Wallon Cappel.

Sur la base de l'analyse des trafics issus de la station Siredo de Wallon Cappel on note :

- une stabilité du trafic entre 2010 et 2013 ;
- une augmentation de trafic depuis 2012 variant de 0.8 à 4.8 % soit une évolution moyenne sur les 6 dernières années de 1,5% et sur les 3 dernières années de 3%.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
TMJO	13282	13022	12810	12917	13407	14054	14426	14786
PL	1434	1445	1421	1446	1434	1461	1514	1515

Données redressées issues de la station Siredo de Wallon Cappel – source : Verdi

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
TMJO	-2,0%	-1,63%	0,84%	3,8%	4,83%	2,65%	2,50%
PL	0,8%	-1,66%	1,76%	-0,8%	1,88%	3,63%	0,07%

1,5% par an sur 6 ans

Évolution du trafic TMJO : source Verdi

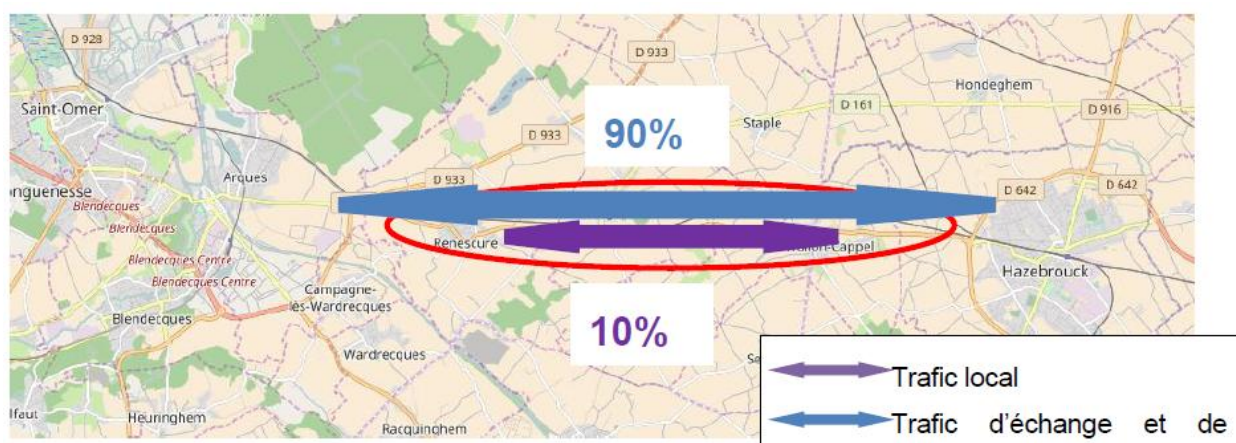
L'augmentation depuis 2013 peut s'expliquer notamment par :

- le développement économique, par exemple la réalisation de la zone d'activités des portes de l'Aa, essentiellement logistique à Saint Omer ;
- la mise en service du contournement de Borre-Pradelles en 2014.

Analyse de la typologie du trafic

L'enquête O/D de 2012 a permis de quantifier la part des différents types de trafics,

- Le trafic de transit : origine et destination en dehors de la zone étudiée,
- Le trafic d'échange : origine à l'intérieur de la zone étudiée et destination à l'extérieur de la zone
- Le trafic local : trafic qui se déplace à l'intérieur de la zone étudiée.



Ainsi il ressort la répartition suivante des trafics :

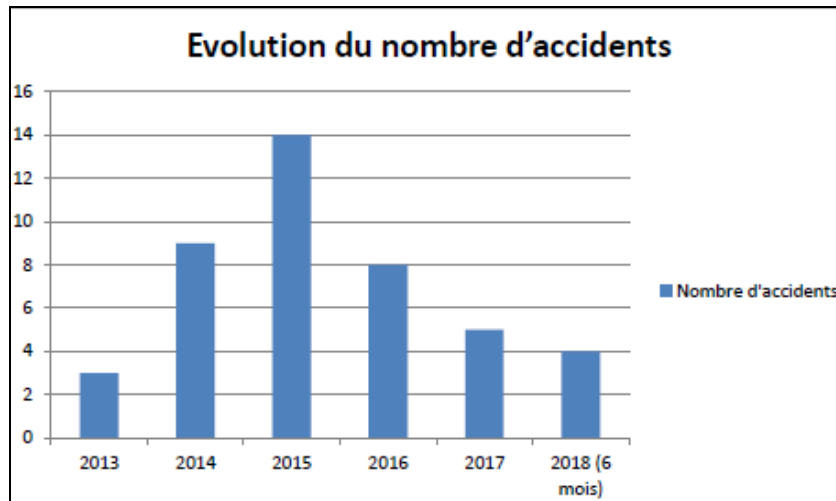
- Un flux local (restant dans la zone) correspondant à 10% du trafic global.
- Des flux d'échange et de transit correspondant à 90% du trafic global.

Accidentologie

L'analyse de la sécurité routière a été réalisée à partir des statistiques d'accidents corporels fournies par le Conseil Départemental du Nord. Celles-ci recensent l'ensemble des accidents corporels de la circulation survenus au cours de 2013 au juillet 2018, sur les communes d'Hazebrouck, Wallon-Cappel, Lynde, Ebblinghem, Renescure, Staple, Sercus, Hondeghem et Blaringhem.

Dans l'aire d'étude, on comptabilise entre janvier 2013 et juillet 2018 (soit sur une période de 5 ans et 6 mois) 43 accidents corporels. Ces accidents ont fait 60 victimes, dont 4 tués, 23 blessés hospitalisés et 33 blessés non hospitalisés.

Le nombre d'accidents par année est assez fluctuant, il n'y a pas de tendance marquée sur la zone d'étude.



Evolution du nombre d'accidents sur la RD 642

Il n'y a pas de tendance marquée sur la zone d'étude. La majorité des accidents a lieu hors agglomération principalement sur la RD 642 et hors intersection. Les véhicules légers sont très majoritairement impliqués dans les accidents corporels.

Modes alternatifs

Réseau ferré

La zone d'étude est parcourue par plusieurs voies ferrées :

- la ligne LGV Nord Londres – Lille – Paris – Bruxelles.
- la ligne TER reliant Lille ou Arras à Dunkerque, Calais ou Boulogne via Hazebrouck.

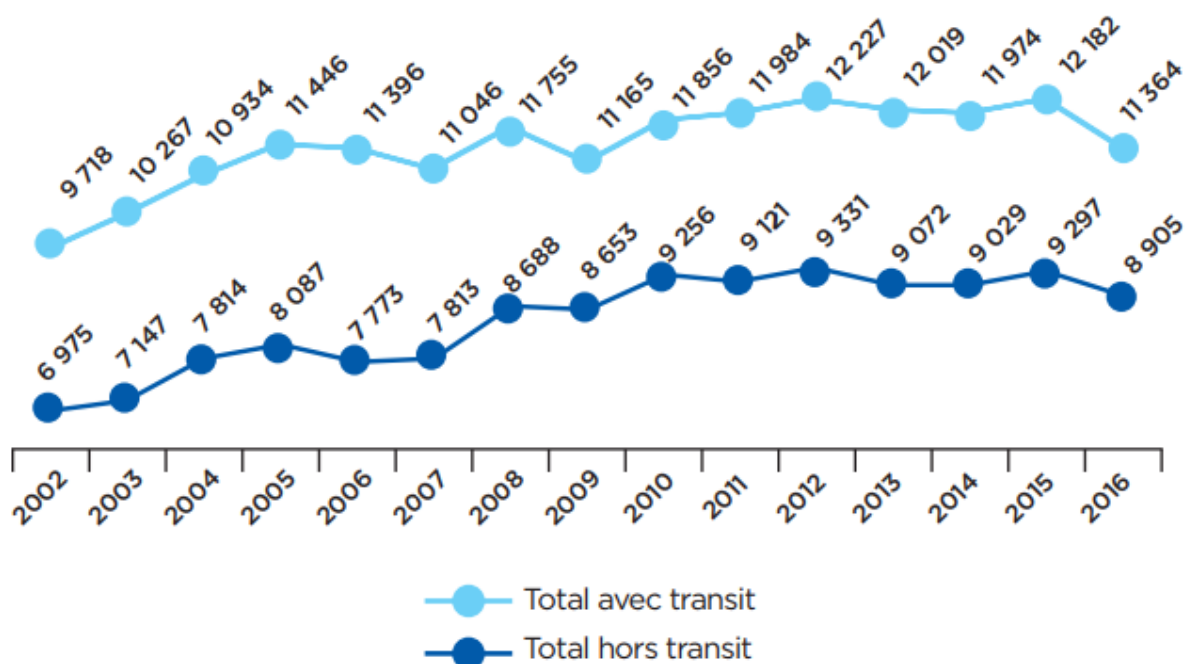
De nombreuses gares sont présentes sur la zone d'étude, notamment Renescure, Ebblinghem, Hazebrouck et plus à l'ouest, Saint Omer. Depuis 2003, l'ex Région Nord Pas-de-Calais a mis en place, avec la SNCF, une offre renforcée de TER et de TER-GV afin de limiter le taux de croissance du trafic routier.

Voies navigables

Le canal de Neufossé dessert le port fluvial d'Arques et fait partie de la liaison à grand gabarit (voie navigable grand gabarit 1) permettant de rejoindre les bassins fluviaux du nord de l'Europe et de la Lorraine. Il constitue, de par son grand gabarit (env. 1500 à 3000 t), le principal itinéraire de liaison entre le futur canal Seine Nord Europe et le port de Dunkerque.

Le trafic marchandises est en progression sur les canaux à grand gabarit mais régresse sur les autres liaisons. L'activité du port d'Arques est en régression avec un trafic se situant à 230 000 tonnes en 2009 (-30% par rapport à 2005). Le canal de Neufossé, qui le dessert, reçoit un trafic annuel de 2,4 millions de tonnes.

Évolution des trafics fluviaux de 2002 à 2016 en kt



Modes doux

Réseau cyclable

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.

Il n'existe aucune continuité du réseau cyclable et ces itinéraires ne permettent pas les trajets longue distance.

Les communes sont faiblement étendues et l'usage du vélo sur de courtes distances pourrait être encouragé. En revanche, les distances relativement importantes entre les différentes communes n'incitent pas les déplacements à vélo, dans le cadre de déplacements « domicile-travail » ou « domicile-étude » sur des trajets longue-distance.

Voies pédestres

Le secteur est un lieu privilégié pour la randonnée.

Plusieurs circuits de randonnée pédestre sont proposés par le Comité Départementale du Tourisme du Nord.

Plusieurs courses pédestres sont organisées chaque année sur la zone d'étude.

05.8.2.5.8 - Synthèse

Enjeux relatifs au milieu humain et urbain		
Thème	Enjeux	Niveau de sensibilité
Documents cadres	Prendre en compte les documents d'urbanisme dans l'aménagement	Moyen
	Prendre en compte les réseaux	Faible
	Prendre en compte le développement de l'urbanisation future	Moyen
Population	Adapter l'infrastructure aux perspectives démographiques et au trafic des poids lourds	Positif
	Améliorer la liaison avec les territoires voisins	Positif
	Permettre une desserte adaptée des populations desservies	Positif
Mobilité	Desservir les bassins d'emploi et faciliter la connexion avec l'agglomération lilloise	Positif
	Permettre le désenclavement d'Arques et de Renescure	Positif
	Sécuriser les déplacements cyclistes et piétons	Moyen
	Améliorer le cadre de vie (bruit, air accidentologie ...)	Moyen

05.8.2.6 - Synthèse du diagnostic

La synthèse du diagnostic regroupe les synthèses présentées plus avant :

- Enjeux relatifs au milieu physique page 25
- Enjeux relatifs au milieu naturel et patrimonial pages 32 à 34
- Enjeux relatifs aux risques et nuisance page 39
- Enjeux relatifs au milieu humain et urbain page 45

05.8.3 - Description des variantes et de la solution retenue

05.8.3.1 - Présentation du projet

Contexte & Etudes et décisions antérieures : *les éléments présentés figurent déjà au 5.3 (notice explicative).[1]*

Hypothèses d'évolution du trafic

Les trafics sont calculés selon différents horizons :

- 2017 - année de référence sur la base des comptages réalisés en avril 2017 ;
- 2025 - année de mise en service ;
- 2075 - à 50 ans après la mise en service.

Deux hypothèses sont prises en :

- sans la réalisation du contournement (au fil de l'eau) ;
- avec réalisation du contournement.

En l'absence de contournement

Les projets importants sur le territoire ont été en grande partie réalisés. Prise en compte néanmoins une croissance élevée jusqu'en 2025 + 2.5%, correspondant à la tendance actuelle. Puis hypothèse de croissance de 1% jusqu'en 2050 puis une stagnation du trafic.

	trafic 2017	trafic 2025 avec évolution	trafic en 2031	trafic en 2050
Hypothèse		2,5% de croissance	1% de croissance	1% de croissance
trafics sur la RD642	14 786	18 015	19 124	24 525

Avec contournement

Les hypothèses de report du trafic existant

En s'appuyant sur l'enquête OD de 2012 et de la nouvelle répartition du trafic sur le contournement Borre-Pradelles on considère un report de 90 % du trafic actuel sur la nouvelle voie, seul 10% du trafic restera sur la RD actuelle.

Les hypothèses sur le trafic induit

L'infrastructure réalisée s'apparente au contournement de Borre-Pradelles, hypothèse identique du trafic induit à la mise en service soit 10 %.

Les hypothèses d'évolution du trafic

Mêmes évolutions que pour que celles prises sans contournement.

05.8.3.2 - Etudes réalisées (voir [1])

05.8.3.3 – Variantes

Solutions alternatives a la route et présentation des variantes (voir [1])

Comparaison des variantes

L'analyse comparative des trois variantes retenues a été effectuée selon des critères discriminants et quantifiables et de manière la plus objective possible. Les résultats complets de cette analyse sont présentés dans le dossier de concertation (pièce I).

Pour chaque fuseau, les critères de comparaison portent sur :

- ✚ le développement économique ;
- ✚ le cadre de vie ;
- ✚ le milieu agricole ;
- ✚ le milieu naturel
- ✚ la longueur d'itinéraire (entre le contournement d'Hazebrouck et la RD 642) ;
- ✚ nombre de phases potentielles ;
- ✚ le coût.

Les cartes, ci-après, présentent les trois fuseaux et les contraintes du territoire.

Fuseau historique : Sud Renescure – Sud Eblinghem – Nord Wallon-Cappel



Fuseau mixte : Nord Renescure – Sud Eblinghem – Sud Wallon-Cappel



Fuseau Sud : Sud Renescure – Sud Eblinghem – Sud Wallon-Cappel



05.8.3.4 - Solution retenue

Cette rubrique reprend les éléments de la notice explicative.

05.8.4 - Analyse des impacts sur l'environnement et mesures visant à les éviter, réduire ou compenser

05.8.4.1 - Effets sur le milieu physique

05.8.4.1.1 - Topographie et géologie

Topographie

Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser :

Le maître d'ouvrage devra s'assurer des qualités mécaniques des sols ainsi que de leur réelle aptitude à supporter le projet par des sondages et analyses adéquats. La nouvelle route devra être adaptée à la nature du sous-sol.

Géologie

Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser :

Aucune mesure d'ordre géologique n'est à prévoir.

05.8.4.1.2 - Ressource en eau

Les risques de pollution inhérents à un projet d'aménagement destiné à accueillir un nouveau trafic sont de trois ordres :

- ❖ chroniques (circulation automobile sur les voies - usure des chaussées - des pneumatiques et apport d'hydrocarbures - de zinc - de plomb - émission de gaz d'échappements...);
- ❖ saisonniers (salage, produit phytosanitaire...);
- ❖ accidentels (déversement de produits toxiques et dangereux).

Le projet intercepte plusieurs bassins versants naturels définis par la morphologie du terrain. Ainsi, les eaux de ruissellement des bassins versants naturels et de la voirie seront récoltées séparément.

Hydrogéologie

La protection des eaux souterraines est assurée par les formations géologiques qui composent le sous-sol.

Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser :

Les bassins auront une profondeur limitée afin de limiter les phénomènes de remontées de nappe.

La nappe présentant probablement une forte réactivité aux épisodes pluvieux significatifs, la zone de battement doit être importante. Ainsi, les fonds de bassins se situeront à une hauteur minimale de 1 m au-dessus du niveau des plus hautes eaux relevé de la nappe.

Des dispositions particulières supplémentaires de drainage pourront être prises lors des terrassements en fonction de la période de chantier.

Hydrographie

L'analyse de l'état initial a permis de mettre en évidence un certain nombre de contraintes :

- ❖ présence des zones humides au droit du projet ;
- ❖ prescriptions du SDAGE et des SAGE ;
- ❖ perméabilité très faible écartant les solutions d'infiltration.

Compte tenu de ses contraintes, le projet retenu devra permettre :

- ❖ d'atténuer l'impact sur l'environnement naturel ;
- ❖ de ne pas détériorer la situation existante.

L'imperméabilisation des surfaces envisagée pour l'implantation du projet aura pour incidence d'augmenter significativement le volume des eaux pluviales à recueillir et à traiter

avant restitution au milieu souterrain. Le projet est à l'origine de création de surfaces imperméabilisées de l'ordre de 33,9 ha.

Cette imperméabilisation des sols n'engendrera pas de modification significative du fonctionnement hydrologique actuel grâce au rétablissement des cours d'eau et la mise en place des bassins de tamponnement tout au long du tracé.

Le projet envisage la séparation des eaux provenant des bassins versants naturels de celles de la plateforme routière.

Le projet aura des incidences quantitatives, qualitatives et sur les bassins versants naturels (BVN).

Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser :

Le rétablissement des écoulements naturels sera assuré sous la chaussée par des ouvrages hydrauliques de type buse ou dalot en béton. Le projet prévoit la mise en place d'ouvrages hydrauliques (listés dans le dossier).

Les écoulements des eaux issues du BVN3f seront rétablis par un fossé le long de la liaison avec rejet dans la longue Becque.

Le dimensionnement de ces ouvrages hydrauliques a été effectué par le calcul du débit capable de l'ouvrage permettant d'assurer l'écoulement du débit d'apport (Q100) considéré pour chaque écoulement.

Le fonctionnement courant, l'entretien des ouvrages hydrauliques, le cas de pollution accidentelle et les modalités de suivi sont présentés.

Zones humides

La réalisation du projet, s'il est réalisé, nécessitera la destruction des 3 zones humides de surface totale de 4,42 hectares :

- ❖ Zone humide 1 – la section Sud Renescure : une zone humide de 2,61 hectares ;
- ❖ Zone humide 2 – la section Wallon Cappel : une zone humide de 1,21 hectares ;
- ❖ Zone humide 3 – la section Wallon Cappel : une zone humide de 0,60 hectares.

Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser :

Compte tenu de la destruction de 4,42 ha de zones humides (2.61ha sur le tracé sud de Renescure +1.81 ha sur le tronçon nord de Wallon Cappel) et en l'absence de solutions alternatives présentant un meilleur bilan environnemental global, la mise en place des mesures compensatoires est obligatoire. En respectant la réglementation nationale et les prescriptions du SDAGE, le maître d'ouvrage s'engage à compenser la destruction des zones humides identifiées. La compensation des surfaces détruites sera programmée, réalisée et suivie ultérieurement dans le cadre d'une procédure « Loi sur l'eau » (autorisation au titre de la rubrique 3.3.1.0 « Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau ») . Ces mesures compensatoires doivent être réalisées idéalement dans le même bassin versant (en privilégiant le bassin versant de la masse d'eau) et elles doivent correspondre à la création de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel et de la biodiversité.

Mares

Le tracé Nord de Wallon Cappel impacte une mare, d'environ 310 m², située, à Ebblinghem. Cette mare a été qualifiée, par le bureau d'études, comme à enjeux faibles (absence d'espèces protégées).

Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser :

En l'absence d'espèces protégées, la destruction de cette mare n'est pas soumise à un dossier de dérogation d'espèces protégées.

05.8.4.1.3 - Climat

Le MOA considère que les impacts du projet sur le climat sont difficilement quantifiables.

E en l'absence de grands remblais et de cultures particulièrement sensibles, les impacts sur le microclimatiques devraient être limités.

Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser :

Aucune mesure particulière n'est envisagée.

05.8.4.2- Prise en compte des risques et nuisances identifiés sur le site

05.8.4.2.1 - Risques naturels

Les inondations constatées d'une manière répétitive sur la zone d'étude revêtent un caractère accidentel lié à l'évolution et à la disparition du réseau de fossés.

Une réhabilitation raisonnée et pragmatique de ce réseau, complétée par des ouvrages mieux dimensionnés, contribuerait à une évidente amélioration de l'évacuation naturelle des eaux excédentaires.

Il s'agit de réaliser en majorité des aménagements en permettant de diminuer et réguler les débits ruisselés en adéquation avec l'existant.

Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser :

Les mesures à mettre en œuvre sont principalement de type :

- Mesures agronomiques (sens de culture). Elles sont à prendre en compte pour toutes les unités hydrauliques étudiées et nécessitent une concertation privilégiée avec les exploitants agricoles.

- Rétablissements hydrauliques.

05.8.4.2.2 - Risques technologiques

La cristallerie d'Arques (*Arc International*) est la seule structure SEVESO située sur la zone d'étude. Elle est classée SEVESO seuil haut et possède un périmètre de protection de 500 m. Le projet n'est pas concerné par ce périmètre de protection.

Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser :

Aucune mesure particulière n'est à prévoir.

05.8.4.2.3 - Qualité de l'air

La circulation routière provoque des impacts sur la qualité de l'air et sur la santé.

Les polluants générés par le trafic routier sont de différents types (dioxyde d'azote, composés organiques volatiles, poussières en suspension, ozone, benzène, toluène, xylène, monoxyde de carbone...) et provoquent des effets sur la santé, la végétation, les constructions, le climat...

Une évaluation des effets du projet sur la qualité de l'air et sur la santé a été réalisée par Bureau Veritas. Les concentrations atmosphériques ont été évaluées sur la base de calculs de modélisation de la dispersion des émissions atmosphériques (voir les tableaux ci-après). Les émissions ont été quantifiées à partir des données de trafic (comptages pour la situation actuelle et prévisions pour la situation de référence et la situation avec le projet à l'horizon 2051).

L'évaluation des impacts de voie projetée a permis de conclure à une réduction des concentrations d'exposition des populations attribuables au trafic étudié pour la situation avec le projet à l'horizon 2051 par rapport à la situation actuelle

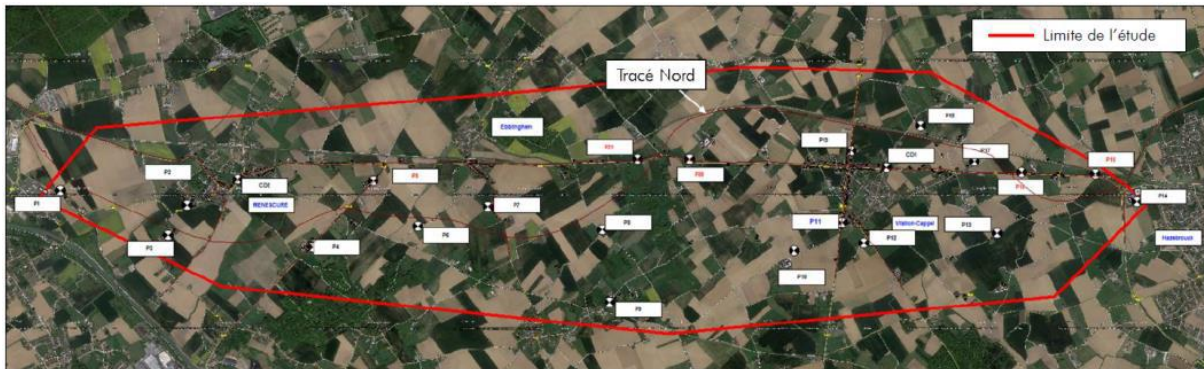
Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser :

Aucune mesure n'est prévue.

05.8.4.2.4 - Nuisances sonores

L'augmentation des niveaux sonores est directement liée à l'augmentation du trafic routier. Les données de trafic retenues pour la modélisation correspondent au trafic à la mise en service + 20 ans, c'est-à-dire en 2051. La vitesse considérée sur le contournement est une vitesse de 110 km/h, correspondant à la vitesse la plus contraignante. Le pourcentage de PL circulant sur la voie nouvellement créée (tracé Nord) a été retenu comme similaire au pourcentage de PL circulant actuellement sur la RD642.

La modélisation des impacts acoustiques de la nouvelle voie a été réalisée par le bureau d'études Venathec.



Le tableau suivant synthétise, pour chaque point de mesure réalisé, l'ambiance de la zone préexistante dans lequel celui-ci est situé ainsi que sa conformité ou non vis-à-vis de la réglementation

Point de mesure	Voie	Zone d'ambiance sonore préexistante	Contribution sonore calculée (LAeq)		Seuil réglementaire de jour (dBA)	Seuil réglementaire de nuit (dBA)	Conformité Jour	Conformité Nuit
			Période diurne 6-22h	Période nocturne 22-6h				
P1	-	Modérée	60,0	54,0	60	55	C	C
P2	-	Modérée	59,0	53,0	60	55	C	C
P3	-	Modérée	62,5	56,5	60	55	NC	NC
P4	RD255	Modérée	51,5	45,5	60	55	C	C
P5	RD255	Non Modérée	52,5	47,0	65	60	C	C
P6	-	Modérée	65	57,5	60	55	NC	NC
P7	-	Modérée	58,0	51,5	60	55	C	C
P8	-	Modérée	54,0	48,0	60	55	C	C
P14	RD16	Modérée	38,5	32,5	60	55	C	C
P15	RD642	Non Modérée	58,5	52,5	65	60	C	C
P16	RD642	Non Modérée	60,5	54,0	65	60	C	C
P17	-	Modérée	61,0	54,5	60	55	NC	C
P18	-	Modérée	62,5	55,5	60	55	NC	NC
P19	RD138	Modérée	56,5	50,5	60	55	C	C
P20	RD642	Non Modérée	55,0	49,5	65	60	C	C
P21	RD642	Non Modérée	54,0	48,0	65	60	C	C
CD 1	RD642	-	47,0	42,0	60	55	C	C
CD 2	RD642	-	54,5	49	60	55	C	C

A partir des modélisations, le MOA a scindé le parcours projeté en 4 parties dans les quels les habitations impactées aux nuisances acoustiques ont été identifiées.

Partie du Tracé	Nombre d'habitations ayant un niveau sonore en façade supérieur aux seuils réglementaires sur au moins une des deux périodes
Tracé Nord – Partie 1	7
Tracé Nord – Partie 2	1
Tracé Nord – Partie 3	6 (dont une entreprise)
Tracé Nord – Partie 4	8
Total	22

Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser :

La solution la plus efficace pour diminuer le bruit routier implique d'intervenir directement à la source. Un revêtement phonique peut réduire de 3 à 5 dB(A) le niveau de bruit au contact pneu chaussée comparativement aux enrobés à chaud grâce, entre autres, à une surface de roulement caractérisée par une macrotexture négative.

Le revêtement sur l'ensemble du linéaire sera donc de type enrobé phonique.

Le CD 59 propose des solutions de principe adaptées au projet. Pour cela, le tracé a été découpé en plusieurs tronçons :

- ❖ Le premier tronçon correspond à la portion commune (Sud de Renescure) aux deux tracés (Nord et Sud),
- ❖ Le deuxième tronçon correspond à la première partie du tracé Nord seul (après la bifurcation),
- ❖ Le troisième tronçon correspond à la deuxième partie du tracé Nord seul.

Tronçon 1

Sur ce tronçon, les habitations dépassant les seuils réglementaires étant des habitations isolées ou en tout proximité d'axes routiers existants, la mise en œuvre d'écrans ou de murs antibruit ne semble pas pertinente.

Solution proposée : Mise en œuvre de protections individuelles.

Sur cette portion du projet, huit habitations ont été identifiées comme dépassant les seuils réglementaires.

Tronçon 2

Pour ce tronçon, les habitations semblent être trop dispersées ou trop proches d'infrastructures routières (du projet ou existantes) ou ferroviaires existantes pour que des protections collectives (type murs antibruit) puissent être mises en œuvre.

Solution proposée : Mise en œuvre de protections individuelles

Sur cette portion du projet, cinq habitations et une entreprise ont été identifiées comme dépassant les seuils réglementaires.

Tronçon 3

Solution proposée : La mise en œuvre de protections individuelles

Amélioration de l'isolement de façade) pour les huit habitations concernées.

Le tableau suivant synthétise le coût associé à la mise en œuvre de protections individuelles pour les habitations ayant un niveau sonore supérieur aux seuils réglementaires :

Tronçon	Solution proposée Mise en œuvre de protections individuelles
Tronçon n°1	8 habitations : 80 000 € TTC
Tronçon n°2	5 habitations et 1 bâtiment agricole : 60 000 € TTC
Tronçon n°3	8 habitations : 80 000 € TTC
Ensemble du Tracé Nord	220 000 € TTC

05.8.4.3 - Effets sur le milieu naturel et patrimonial

05.8.4.3.1 - Faune-Flore-Habitats

Impacts

Suite aux inventaires et à la hiérarchisation des enjeux sur les milieux naturels, une analyse des impacts a été établie par le porteur du projet.

La solution retenue traverse trois secteurs qualifiés comme enjeu fort et est limitrophe à un 4^{ème} secteur en longeant la voie ferrée. De plus, elle traverse 2 secteurs qualifiés comme enjeu fort.

Le code de l'Environnement spécifie que les projets doivent en premier lieu s'attacher à éviter les impacts sur l'environnement, puis, à défaut, à les minimiser et, en dernier lieu en cas de besoin, à compenser les impacts résiduels". Telle est la doctrine établie par la France pour conserver globalement la qualité environnementale des milieux.

La séquence Eviter-Réduire-Compenser (ERC) s'applique "de manière proportionnée aux enjeux" à tous types de plans, programmes et projets dans le cadre de cette étude d'impact.

Après étude du milieu, les bilans des enjeux écologiques ont été établis.

Tels qu'ils sont présentés dans le dossier on note :

Habitats naturels et continuités écologiques :

Impact direct et permanent (destruction)

Impact indirect et temporaire (pollution, circulation des engins, installations de chantier).

Mesures de Réduction :

Réduction des emprises sur les milieux naturels sensibles

Flore :

Sur le tracé aucune espèce protégée n'a été identifiée, **1 espèce patrimoniale** est très proche de la zone de projet.

Impact direct permanent (destruction de station de l'espèce patrimoniale)

Mesures d'Evitement :

Balisage des stations

Espèces Exotiques Envahissantes (EEE)

Impact indirect permanent (propagation dans les milieux naturels alentours)

Mesures d'Evitement :

Lutte contre la propagation des EEE

Faune :

Avifaune

69 espèces d'oiseaux sont observées sur l'emprise du projet. Parmi celles-ci 50 sont protégées, 22 espèces sont considérées comme patrimoniales.

Ce groupe présente une contrainte réglementaire – Impact fort.

Mammalofaune

9 espèces de mammifères terrestres sont présentes 2 espèces protégées

Ce groupe présente une contrainte réglementaire – Impact modéré

Chiroptérofaune

5 espèces de chiroptères sont identifiées sur la zone d'étude, toutes les espèces de chauves-souris sont protégées au niveau national.

Ce groupe présente une contrainte réglementaire – impact modéré.

Batrachofaune

6 espèces ont été référencées lors des investigations de terrain. Toutes les espèces d'amphibiens sont protégées. Une espèce présente un enjeu très fort, le Triton crêté (*Triturus cristatus*).

Ce groupe présente une contrainte réglementaire – impact fort

Herpétofaune

Aucune espèce n'a été recensée. Il n'est pas impossible de rencontrer des espèces en bordure des lisières boisées, notamment l'orvet fragile (*Anguis fragilis*). Les habitats ne semblent pas favorables à la présence de la couleuvre helvétique (*Natrix helvetica*).

Ce groupe présente une contrainte réglementaire – impact très faible, voire nul.

Entomofaune

23 espèces de lépidoptères rhopalocères, dont 5 sont d'intérêt patrimonial ; 16 espèces d'odonates, dont 2 sont d'intérêt patrimonial ; 12 espèces d'orthoptères, dont 2 sont d'intérêt patrimonial ; sont présentes sur le site d'étude. Aucune espèce n'est protégée.

Aucune espèce patrimoniale n'est recensée sur le tracé.

Ce groupe ne présente aucune contrainte réglementaire – impact très faible.

Synthèse faune

La faune est vulnérable pendant la période de reproduction et pour certains groupes taxonomiques pendant la période d'hibernation.

Les travaux peuvent occasionner un risque :

- ❖ De dérangement sonore dû à l'activité des engins pour les mammifères, les chiroptères et pour les oiseaux (abandon des sites de nidification),
- ❖ De dérangement sonore lié à la circulation routière en phase fonctionnement pour les oiseaux et la batrachofaune,
- ❖ D'altération et de destruction d'habitats d'espèces protégées pour tous les groupes taxonomiques,
- ❖ De destruction des nids et des oeufs d'oiseaux en période de reproduction,
- ❖ De destruction d'individus pour tous les groupes taxonomiques

→ **Impact fort**

Mesures d'Evitement et de Réduction:

Adaptation des périodes d'intervention

Mesures prises pour Eviter, Réduire ou Compenser

Mesures d'évitement en phase travaux

- ❖ *Adaptation des périodes d'intervention*

- ❖ *Horaires d'intervention et conditions*
- ❖ *Adaptation des modalités d'intervention*
- ❖ *Lutte contre la propagation des Espèces Exotiques Envahissantes (EEE)*

Mesures de réduction en phase travail

- ❖ *Aménagements naturels et paysagers dans le cadre du projet*
- ❖ *Passages à faune :*
Trois ouvrages mixtes hydrauliques seront créés dans le cadre des travaux
- ❖ *Les installations de chantier*
- ❖ *Produits utilisés lors du chantier et contrôle des polluants*
- ❖ *Gestion des déchets*
- ❖ *Prévention des risques de pollution accidentelle*
- ❖ *Circulation des engins*

Mesures de suivi en phase chantier

Le chantier fera l'objet d'un suivi de chantier par un écologue. Des passages sur site devront être ciblés en fonction de phases clés et des dates jalons du chantier :

- ❖ *Validation du plan de circulation*
- ❖ *Vérification de l'emplacement des installations de chantier, zones de stockage, plateformes de nettoyage des engins*
- ❖ *Sensibilisation des ouvriers à la problématique faune flore*
- ❖ *Réalisation du balisage de la flore patrimoniale, des EEE et définition des zones de stockage temporaires*
- ❖ *Accompagnement lors des interventions sur les EEE*
- ❖ *Réception de la palette végétale et des plants pour les aménagements post-chantier...*

Mesures de réduction en phase fonctionnement

Les impacts résiduels spécifiques au projet, les mesures prises pour compenser, ainsi que leur coût complètent la présentation.

05.8.4.3.2 -- Incidences Natura 2000

L'impact sur le réseau Natura 2000 est considéré faible

Impact indirect

Mesures prises pour Eviter, Réduire ou Compenser

Il est prévu de réduire l'impact sur le corridor fluvial par la création d'un passage faune. L'objectif étant de maintenir la connexion du réseau hydrographique et de conserver les corridors écologiques.

05.8.4.3.3 – Milieu agricole

Plusieurs exploitants agricoles sont concernés (terrains situés dans l'emprise du projet), le projet engendrera 2 impacts :

- permanent, lié à la suppression de terres agricoles,
- temporaire lié à la phase de travaux et qui perturbera l'accès aux parcelles.

La déviation de la RD 642 passe dans un secteur à vocation agricole. Ainsi la réalisation du projet nécessite des emprises sur les terres agricoles, milieu majoritairement impacté.

Mesures prises pour Eviter, Réduire ou Compenser

Le Conseil Départemental du Nord, indique qu'il remédiera aux dommages causés en participant financièrement, si les Commissions Communales d'Aménagement Foncier le décident, à l'exécution d'opération d'aménagement foncier et de travaux connexes visant notamment à recomposer le parcellaire agricole et sa desserte.

Dans tous les cas, l'accessibilité aux différentes parcelles agricoles sera rétablie (création si nécessaire de chemins de désenclavement). Au-delà des mesures collectives, dans le cas où une exploitation agricole serait gravement déséquilibrée par le passage de l'infrastructure, le Conseil Départemental du Nord participera financièrement, en application des articles R352-1 et R352-2 du Code rural et de la pêche maritime, soit à la réinstallation de l'exploitant concerné sur une exploitation nouvelle, soit à la reconversion de son activité.

Les différents types d'indemnisation sont précisés, ainsi que les conditions de l'aménagement foncier du territoire, s'il est décidé par la profession.

05.8.4.3.4 - Paysage

Mesures prises pour Eviter, Réduire ou Compenser

Le choix du tracé au nord de la voie ferrée a permis de contribuer à préserver la plaine bocagère au Sud de Wallon-Cappel, limitant la fragmentation des paysages. Le cumul des composantes linéaires structurantes (voie ferrée + route) sur cette portion au nord de Wallon-Cappel permet de limiter l'impact visuel du projet ainsi que les perceptions par une bonne insertion naturelle du projet.

Le principe d'aménagement paysager défini :

- permet une intégration du projet dans son environnement en tenant compte des spécificités du territoire sur l'ensemble du parcours : préservation d'un paysage semi-ouvert par l'utilisation de plantations uniquement sur les talus (pas de continuité linéaire de haie prévue sur l'ensemble du tracé qui viendrait renforcer cette coupure) ;
- assure une continuité paysagère et écologique avec le milieu naturel (confortement du maillage bocager humide par la plantation de haies bocagères et d'alignement de saules têtards)
- une qualité esthétique aux aménagements routiers (paysagement des giratoires et végétalisation des bassins et ouvrages).

Les portions en déblai dissimuleront naturellement l'infrastructure tandis que les plantations réalisées permettront d'intégrer les terrassements (remblais) et les ouvrages dans le paysage.

De plus, les aménagements paysagers des giratoires, des bassins et ouvrages permettront aussi une intégration réussie du projet dans son environnement.

Bien que limitée dans ce contexte rural, l'incidence visuelle attendue pour les riverains sera atténuée par la mise en place de plantations ponctuelles de type haies bocagères aux abords des prairies et fermes avoisinant le projet.

Ces aménagements se positionnent au niveau de l'infrastructure et aux abords immédiats.

Afin de compenser, l'impact visuel du projet routier, l'insertion paysagère peut être améliorée en agissant sur le paysage local. Ainsi, des continuités écologiques et visuelles pourront être recrées par des plantations sur les parcelles avoisinantes (prolongement de haies bocagères existantes, reconstitution de boisement ou cordon boisé dans les délaissés, plantation d'arbres têtards le long des corridors humides,...)

⇒ Mode de suivi

L'entretien des dépendances routières des sections courantes sera géré par le département.

Le CD 59 indique qu'il a mis en place une méthodologie durable pour l'entretien de ces routes suivant un cahier des charges de gestion différenciée des accotements.

05.8.4.3.5 - Patrimoine culturel

Monuments historiques

Le projet n'est pas concerné par les périmètres de protection de 500 m autour des deux monuments historiques situés à Renescure : le Château de Zuthove et le Château dit de Philippe de Comines.

Mesures prises pour Eviter, Réduire ou Compenser

Aucune mesure n'est à prévoir

Archéologie

La mise à jour de vestiges archéologiques lors d'un chantier est toujours possible. En fonction de l'intérêt des découvertes archéologiques, le Service Régional de l'Archéologie (SRA) prendra des dispositions :

- de sauvegarde des objets découverts,
- ou autorisera la poursuite des travaux - sans mesure de conservation.

Mesures prises pour Eviter, Réduire ou Compenser

Aucune mesure n'est prévue

En cas de découverte fortuite le Maître d'Ouvrage contactera le SRA.

05.8.4.4 - Effets sur le milieu humain et urbain

05.8.4.4.1- Démographie

Les effets d'un projet tel que celui étudié sur la population sont diffus et difficilement quantifiables.

05.8.4.4.2 - Foncier et bâti

Les impacts liés à la propriété foncière couvrent :

- des acquisitions de bâtis
- les acquisitions de terres situées sur l'emprise nécessaire à la réalisation du projet.

Une chapelle située dans l'emprise du projet sera déplacée et donc préservée. Il s'agit de la Chapelle de Bonsberg implantée sur un terrain privé sur la commune d'Ebblinghem. Elle sera déplacée à 60 m au sud le long de son chemin d'accès

Mesures prises pour Eviter, Réduire ou Compenser

Les propriétaires, dont les biens fonciers se trouvent inclus dans les emprises définitives, seront indemnisés dans les conditions prévues par le code de l'expropriation.

L'indemnisation des propriétaires se décompose en :

- des indemnités principales qui représentent le prix de la terre estimée à sa valeur vénale par l'administration des domaines. Cette indemnité est déterminée par référence aux données du marché immobilier au vu de termes de comparaison du secteur concerné ;
- des indemnités complémentaires, qui sont adaptées au contexte particulier du projet, et qui peuvent comprendre :
 - l'indemnité de réemploi : elle est destinée à compenser les frais normalement exposés pour l'acquisition d'un bien de même nature et de valeur similaire ;
 - des indemnités accessoires lorsqu'elles sont justifiées.

L'indemnisation résultera d'un accord amiable, ou, en cas de désaccord du propriétaire, sera soumise à l'arbitrage du juge d'expropriation.

05.8.4.4.3 - Activités et économie

Le projet devrait favoriser l'activité des entreprises de travaux publics et de bâtiments pendant la phase des travaux. Cet effet temporaire favorisera l'économie locale en permettant la création ou la sauvegarde d'emplois dans les entreprises concernées.

La nouvelle liaison renforcera l'axe régional structurant, liant la Métropole Lilloise, l'Audomarois et le Boulonnais, permettant ainsi une meilleure compétitivité économique du territoire.

Tourisme

Sur le linéaire du projet, les activités récréatives de plein air se caractérisent principalement par des circulations le long d'itinéraires (chemins de randonnée, routes touristiques...).

Une infrastructure linéaire peut provoquer un impact direct permanent en termes d'effet de coupure dans le milieu. La rupture des itinéraires de randonnée peut être particulièrement dommageable surtout pour ceux qui assurent des liaisons, raccordements et circuits irremplaçables.

Mesures prises pour Eviter, Réduire ou Compenser

Les principaux itinéraires de randonnée ont été recensés à l'avant-projet sommaire ; leur rétablissement est prévu.

Le détail des aménagements (dimension des ouvrages, aménagements paysagers...) sera défini, en concertation avec les organismes concernés lors des études d'avant-projet.

A noter que la réalisation de la voie nouvelle améliorera le cadre de vie aux abords de l'actuelle RD 642 et y favorisera le développement d'activités touristiques.

Une signalétique ciblée pourra être mise en place au niveau des intersections pour avertir de l'offre commerciale sur l'actuelle RD642.

05.8.4.4.4 - Equipements

Mesures prises pour Eviter, Réduire ou Compenser

En l'absence d'effets attendus, aucune mesure n'est à prévoir.

05.8.4.4.5 – Réseaux

Mesures prises pour Eviter, Réduire ou Compenser

Toutes les mesures seront prises pour rétablir les réseaux interceptés par le projet dans les fonctions qu'ils assuraient avant l'installation de celui-ci. La définition exacte des mesures à prendre sera effectuée en relation avec les concessionnaires des réseaux lors d'études ultérieures.

05.8.4.4.6 - Schéma de circulation

L'itinéraire du projet est rappelé.

Requalification

La réalisation de la voie nouvelle devra s'accompagner d'une requalification de la RD 642 actuelle, dont la fonction est appelée à évoluer en voirie de desserte locale. Le traitement de cette voie doit s'opérer et s'articuler de façon cohérente avec le traitement paysager et architectural de la voie nouvelle, en particulier dans leurs points de jonction, au droit des giratoires d'extrémité.

Cette requalification de l'ancienne RD 642, s'articulera autour des principes suivants :

- Traitements des entrées d'agglomération ;
- Modification de son profil en travers afin de réduire la largeur de chaussée et permettre la réalisation de bandes cyclables ;
- Mise en scène de l'ancienne voie pour mettre en valeur l'ouverture vers la plaine de la Lys ;

- Aménagement des délaissés.

Mesures prises pour Eviter, Réduire ou Compenser

Les modifications du schéma de circulation entraînent une modification d'usage. Une signalisation répondant aux normes en vigueur sera mise en place. Selon le MOA, cette modification ne perturbera que temporairement les usagers, le temps de s'y adapter.

Le projet 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,
- La suppression du passage à niveau sur la RD 138 avec le rétablissement par la création d'un passage dénivelé.

Remarque :

La non suppression des passages à niveau nécessiterait de réaliser le projet de la nouvelle voie en remblai dans toute sa section longeant la voie ferrée afin d'assurer le rétablissement des différentes voies locales.

Ce projet, qui n'aurait pas de conséquence en termes d'allongement de parcours, aurait pour impacts principaux : la destruction d'une Mare d'intérêt, un impact important sur le paysage, des impacts en termes de bruit, la réalisation d'un ouvrage d'art pour chaque rétablissement, Soit un surcoût par PN non rétablis de 2 250 000,00 €, soit au total 9 000 000,00 €.

Afin de limiter les perturbations de circulation liés à la réalisation des aménagements, des mesures seront prises pour limiter au mieux la gêne et les nuisances occasionnées par la phase de travaux (emprise de chantier réduite, chaussées nettoyées, horaires de travaux adaptés, itinéraires de delestage ...)

Aucune mesure compensatoire n'est à prévoir.

05.8.4.4.7 – Trafics

L'évolution des trafics est présentée au § 5.8.3.1

L'aménagement du projet aura des effets positifs :

- Sortir les poids lourds et soulager le trafic au niveau de la RD actuelle,
- Améliorer le cadre de vie des habitants notamment ceux qui habitent de long de la RD actuelle,
- Faciliter l'accès aux lieux de travail et aux zones d'activités,
- Améliorer la sécurité des usagers et des habitants.

Mesures prises pour Eviter, Réduire ou Compenser

Aucune mesure n'est à prévoir

05.8.4.4.8 - Sécurité des usagers

La réalisation du projet améliorera les conditions de sécurité des transports notamment en offrant des caractéristiques géométriques confortables, des dépassements sécurisés par la mise à 2 x 2 voies. La suppression de 5 passages à niveau permettra de diminuer considérablement le nombre d'accidents.

05.8.4.4.9 - Modes de transport doux et alternatifs

Le réseau en infrastructures cyclables étant quasiment inexistant sur le secteur, les cyclistes sont obligés de circuler sur la chaussée avec les autres véhicules.

Il n'existe aucune continuité du réseau cyclable et ces itinéraires ne permettent pas les trajets longue distance.

Les cheminements piétons et cyclistes existants sur les routes départementales interceptées par le projet seront préservés et rétablis.

Aucun cheminement n'est prévu sur la nouvelle voie.

05.8.4.5 - Effets sur la santé

Les impacts sur la santé identifiés par le MOA concernent :

- ✚ l'environnement sonore et sur la santé humaine,
- ✚ la ressource en eau et sur la santé humaine,
- ✚ la qualité des sols et sur la santé humaine,
- ✚ la qualité de l'air et sur la santé humaine.

Mesures prises pour Eviter, Réduire ou Compenser

Les mesures proposées par le MOA sont les suivantes :

Bruit

Les objectifs de la réglementation acoustique seront atteints par les traitements individuels visant à améliorer les isolements acoustiques des façades des habitations impactés par le projet.

Ressource en eau

Les risques potentiels d'altération des eaux souterraines sont écartés grâce à la mise en place d'un système d'assainissement efficace.

Qualité de l'air

L'évaluation des risques sanitaires démontrant l'absence d'impact sur la santé des riverains concernés par la nouvelle voie, aucune mesure n'est prévue.

05.8.4.6 - Effets temporaires liés aux travaux

Après description de l'éventail des travaux présentés par le maître d'ouvrage présente les :

Mesures prises pour Eviter, Réduire ou Compenser

Des mesures devront donc être prises pour limiter au mieux toutes ces gênes et nuisances temporaires.

Sous réserve du respect des recommandations ci-dessus, la période de chantier du projet ne devrait pas avoir d'impacts dommageables.

Les actions spécifiques qui seront mises en œuvre concernent :

- ✚ le bruit,
- ✚ les vibrations,
- ✚ la qualité de l'air,
- ✚ les odeurs.

05.8.4.7 - Compatibilité du projet avec les différents documents d'urbanisme opposables

05.8.4.7.1 - Compatibilité avec les documents d'urbanisme opposables

Remarque du CE : *Les documents d'urbanisme présentés dans le dossier sont obsolètes, ils ont été révisés.*

Les nouveaux documents d'urbanismes devront être pris en compte pour les enquêtes complémentaires déjà annoncées en préambule.

05.8.4.7.2 - Compatibilité avec le SDAGE Artois-Picardie

Le MOA indique : « *Compte tenu des différentes dispositions adoptées par le projet, celui-ci est conforme aux recommandations du Schémas Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Artois-Picardie 2016/2021* ».

Dans le cadre des mesures compensatoires prévues, les aménagements contribueront également à :

- Orientation 3 : Diminuer la pression polluante par les nitrates d'origine agricole sur tout le territoire ;
- Orientation 23 : Préserver et restaurer la dynamiques des cours d'eau ;
- Orientation 25 : Stopper la disparition, la dégradation des zones humides et préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalités ;
- Orientation 26 : Préserver et restaurer la fonctionnalité écologique et la biodiversité ;
- Orientation 4 : Adopter une gestion des sols et de l'espace agricole permettant de limiter les risques de ruissellement, d'érosion et de transfert des polluants.

Compatibilité du projet avec les enjeux du SDAGE :

1. Compte tenu de la destruction de 4,42 ha de zones humides, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place des mesures compensatoires et à les décrire dans le dossier loi sur l'eau) ;
2. Le rétablissement des écoulements naturels est assuré sous la chaussée par des ouvrages hydrauliques de type buse ou dalot en béton ;
3. Les eaux en provenance des bassins versants naturels coupés par le tracé seront collectées dans un réseau d'assainissement (fossés enherbés) indépendant de celui qui recevra les eaux de la plateforme routière ;
4. Les bassins de retenue des eaux pluviales de la plateforme routière seront équipés de cloison siphonide afin de retenir les hydrocarbures surnageant dans les eaux de plateforme et de ne rejeter dans le milieu naturel que des eaux dont la qualité est conforme à l'objectif de qualité.

05.8.4.7.3 - Compatibilité avec les SAGE

Le projet est concerné par deux Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux :

- ✓ le SAGE de l'Audomarois, approuvé le 15 janvier 2013 ;
- ✓ le SAGE de la Lys, approuvé le 29 juillet 2010.

Enjeux

Gestion de la ressource : préserver la qualité des nappes et sécuriser l'alimentation locale en eau potable

- Le projet ne dégrade pas la qualité des eaux.
- Les eaux pluviales issues des surfaces imperméabilisées sont filtrées, tamponnées avant rejet au milieu naturel.
- Au vu des résultats des tests d'infiltration, l'infiltration n'a pu être privilégiée.

Reconquête et mise en valeur des milieux naturels : améliorer la qualité des cours d'eau et préserver les zones humides locales

- Compte tenu de la destruction de 4,42 ha de zones humides, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place des mesures compensatoires et à les décrire dans le dossier loi sur l'eau)
- Le projet prévoit le rétablissement des cours d'eau

Le projet est compatible avec les enjeux des deux SAGE.

05.8.4.7.4 - Compatibilité avec le Schéma Régional du Climat de l’Air et de l’Energie (SRCAE).

Le SRCAE a été approuvé par arrêté du Préfet de région du 14 juin 2012, il a été annulé par arrêt de la cour administrative d’appel de Douai le 14 juin 2016.

Le CD 59 indique dans cette partie les compatibilités du projet avec la rédaction initiale du SRCAE.

05.8.4.8 - Analyse des effets cumulés avec d’autres projets connus

Sans objet lors de l’établissement du document mis à l’enquête.

05.8.5 – Scénario, référence et évolution en l’absence de mise en œuvre du projet

Le décret n°2016-1110 du 1 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l’évaluation environnementale des projets, plans et programmes, précise que l’étude d’impact doit comprendre « *Une description des aspects pertinents de l’état actuel de l’environnement et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet, dénommée “ scénario de référence ”, et un aperçu de l’évolution probable de l’environnement en l’absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles* ».

Le scénario référence est ici établi sur la base des éléments de synthèse de l’état initial et des enjeux définis. Ce scénario consiste à ne pas réaliser d’aménagement et conserver le tracé en plan et le profil en travers actuels de la RD 642.

Les problèmes existants aujourd’hui risquent de s’accroître par le fait de l’évolution au « fil de l’eau » qui engendre une augmentation du trafic.

L’itinéraire actuel présente des problèmes de fluidité importants, du fait de la traversée de Renescure, Ebblinghem et Wallon-Cappel, avec les nuisances que cela implique et les nombreux accès riverains et agricoles tout le long du tronçon.

Les possibilités de dépassement s’avèrent très faibles sur la quasi-totalité du tronçon avec des vitesses moyennes de l’ordre de 50-60km/h du fait de la présence de nombreux véhicules lents (poids-lourds, engins agricoles).

Si l’ouvrage projeté n’est pas réalisé, le MOA répond à la procédure en indiquant effet sur différentes problématiques concernées par le sujet, c’est-à-dire :

- ✚ Activité et économie ;
- ✚ Sécurité des usagers et riverains ;
- ✚ Cadre de vie ;
- ✚ Milieu naturel ;
- ✚ Milieu agricole ;
- ✚ Plurimodalité.

05.8.6 - Coûts collectifs

05.8.6.1 - Introduction

05.8.6.1.1 - Aspect réglementaire

Selon les dispositions de la Loi sur l’Air et l’Utilisation Rationnelle de l’Energie, les études d’impacts pour les infrastructures de transports terrestres comportent une analyse des coûts

collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour les collectivités ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet.

05.8.6.1.2 - Les donnée d'entrée liées au projet

Trafic :

Comparaison des évolutions des trafics entre les années 2017 et 2031.

Caractéristiques voiries

Comparaisons entre les linéaires des parcours, des vitesses de circulation, du nombre de giratoires et de feux de circulation.

05.8.6.2 – Bilan

	Evaluation des coûts en €/an Horizon :	2031
Gain de temps		-8 988 394
Sécurité des déplacements		-3 637 748
Environnement		
	Polluants atmosphériques	-51 916 513
	Effets de Serre	6 670
	TOTAL €/an	-64 533 985

Avantages induits pour la collectivité :

Le projet présente les avantages suivants :

- ✚ un écoulement plus fluide du trafic avec une amélioration des conditions de circulation,
- ✚ une diminution des risques de pollution des eaux par la réalisation d'un système d'assainissement plus performant.

05.8.7 - Méthodologie et présentation des auteurs de l'étude

Les méthodologies d'évaluation des impacts, sur le terrain et à partir de données officielles sont présentées en détails, ainsi que les personnels des bureaux d'étude qui ont contribué à la rédaction du dossier mis à l'enquête pour la partie « Evaluation environnementale ».

05.9 - Avis de l'Autorité Environnementale et des PPA (pièce H)

Document de 63 pages, format A3

L'avis de l'autorité environnementale, la MRAe, et des PPA est développé dans le sous chapitre 7 de ce rapport.

Aux insuffisances écologiques de l'Etude d'Impact, évoquées par la MRAe, en complément aux réponses aux avis de l'autorité environnementale, le CD 59 a complété son mémoire par l'adjonction d'un fascicule (pièce H – format A4) incluant 4 annexes complétant des parties absentes dans le document d'évaluation environnementale (pièce G) :

Annexe 1 – Etudes écologiques (124 pages) :

- I – Statuts de protection et inventaires du patrimoine naturel ;
- II – Description des habitats naturels et semi-naturels ;
- III – Patrimoine faunistique et floristique ;
- IV – Bilan et enjeux écologiques ;
- V – Enjeux écologiques à prendre en considération.

Annexe 2 – Etudes sur les mares prairiales (42 pages) :

- I – Statuts de protection et inventaires du patrimoine naturel ;
- II – Description des habitats naturels et semi-naturels ;
- III – Patrimoine faunistique et floristique ;
- IV – Bilan et enjeux écologiques ;
- V – Enjeux écologiques à prendre en considération.

Annexe 3 – Etudes géotechnique (108 pages) :

Annexe 4 – Etude air (148 pages) :

Contrôle des émissions atmosphériques diffuses (campagne 07 au 21 février 2018)

Contrôle des émissions atmosphériques diffuses (campagne 07 au 21 juin 2017)

Etudes du projet sur la santé et la qualité de l'air

05.10 - Bilan de la concertation (pièce I)

Document de 13 pages, format A.

La concertation est développée dans le sous chapitre 6 de ce rapport.

05.11 - Evaluation socio économique de 2005 (pièce K)

Document de 107 pages, format A4.

Remarque du CE : Le répertoire fait référence à des numéros de pages alors que le document n'est pas paginé.

En application de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, la section de la RN 42 comprise entre l'autoroute A25 et la limite du département du Pas-de-Calais a été transférée au premier janvier 2006 au Département du Nord.

Le programme d'aménagement de cette section qui correspond aujourd'hui à la RD 642, rentre dans la catégorie des grands projets et a fait l'objet en 2005, sous la conduite des services de l'Etat : d'une évaluation socio-économique en application de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 et du décret n°84-617 du 17 juillet 1984, ainsi que d'une publication des objectifs et caractéristiques essentiels du projet, conformément à la loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité et au décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002.

L'aménagement à 2x2 voies de la partie de cette section comprise entre l'autoroute A25 et Hazebrouck, et dont le département du Nord assure désormais la maîtrise d'ouvrage, s'intègre dans ce programme d'aménagement de l'itinéraire et s'inscrit dans la continuité des études et procédures conduites initialement par l'Etat.

La présente étude socio-économique, réalisée en 2005, étant toujours un document de référence pour l'opération, elle vous est présentée sans modification, avec donc une appellation d'itinéraire « RN 42 » au lieu de « RD 642 » dans la Département du Nord.

Le document mis à l'enquête présente :

5.11.1 - Introduction

- le contexte du programme d'aménagement,
- objectif et contexte réglementaire.

5.11.2 - Définition et présentation de la zone d'étude

- les zones d'impact en général,
- définition de la zone d'étude.

5.11.3 – Analyse de l'état initial (situation actuelle)

- le contexte territorial et socio-économique,
- déplacements et transports,
- les principaux enjeux.

5.11.4 - Situation de référence

- détermination de la situation de référence en termes d'infrastructures de transports,
- situation de référence, les autres évolutions envisagées,
- la situation en l'absence d'aménagement de la RN42

5.11.5 - Les solutions possibles en réponse aux besoins exprimés

- 5.1 les réponses des différents modes de transport aux besoins d'échanges,
- 5.2 les réponses des différents partis d'aménagements routiers envisagés.

5.11.6 - Synthèse des éléments économiques et financiers

- le coût de construction de la liaison,
- les coûts d'entretien, d'exploitation et de grosses réparations,
- le bilan des avantages pour les usagers,
- les avantages de sécurité,
- le bilan financier pour la puissance publique,
- évaluation des effets sur l'environnement,
- les principaux indicateurs économiques

5.11.7 - Les effets du programme général sur l'emploi et l'activité économique

- impact économique de la réalisation du chantier,
- impact économique de l'entretien et de l'exploitation de l'aménagement,
- autres effets non monétarisés.

Annexes

Les annexes présentées sous forme de tableaux, présentent les calculs, à titre d'exemple, pour les horizons 2015 et 2030, des calculs des avantages les plus importants pour la collectivité :

Bilan des usages Routiers :

- ❖ gain de temps,
- ❖ gain de confort,
- ❖ gain de frais de fonctionnement des véhicules,
- ❖ gain de sécurité,
- ❖ réduction des nuisances sonores.

Remarque du CE : pour le Nord-Pas-de-Calais, l'évaluation socio économique de 2005 a été établie sur la base de données antérieures à celles de son établissement : la majorité pour 1999, les plus récentes en 2002 (déplacements).

Il est regrettable que dans le cadre de l'étude, les projections à l'année 2015 n'aient pas été examinées, ne serait-ce que partiellement.

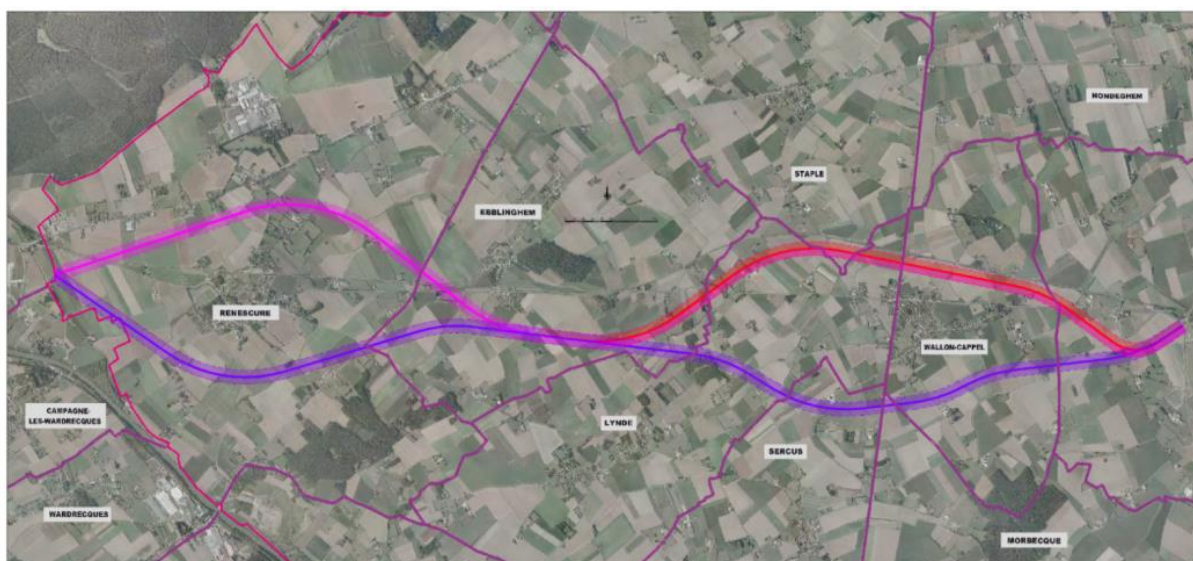
06 – Concertation




Le projet d'aménagement de la section Hazebrouck-Renescore a été lancé en 2011.

Les premières études portaient sur un diagnostic de territoire et sur la recherche de différents scénarios d'aménagement.

Lors du comité de pilotage du 5 juin 2013, le scénario de création d'une voie nouvelle entre Hazebrouck et Renescore est retenu avec une préférence pour la variante « Sud Renescore – Sud Ebblinghem – Nord Wallon Cappel »

Une première étape de concertation a été menée du 25 novembre au 23 décembre 2013 : avec organisation de 3 réunions publiques (Renescore, Wallon-Cappel et Ebblinghem).



-  Fuseau historique : Sud Renescore – Sud Ebblinghem – Nord Wallon-Cappel (Longueur : 14,1 km)
-  Fuseau Mixte : Nord Renescore – Sud Ebblinghem – Sud Wallon-Cappel (Longueur : 14,2 km)
-  Fuseau Sud : Sud Renescore – Sud Ebblinghem – Sud Wallon-Cappel (Longueur : 14,4 km)
-  Limite départementale
-  Limite communale

Le bilan de la concertation sur les itinéraires présentés fût le suivant :

« Sur la base des éléments de la concertation préalable, les variantes de fuseaux présentées dans le cadre de la concertation préalable qui s'est déroulée du 25 novembre au 23 décembre 2013 ont été réétudiées. L'analyse comparative des fuseaux de passage montre que la variante Sud « Sud Renescore – Sud Ebblinghem – Sud Wallon-Cappel » semble répondre le mieux aux objectifs et enjeux identifiés.

Des dispositions d'accompagnement ou d'insertion environnementale devront être prises pour s'adapter aux contraintes du site traversé permettant de faciliter la réalisation du projet et d'éviter de détériorer l'environnement, aussi bien au regard du milieu naturel et du milieu humain. Celles-ci seront définies et précisées dans le cadre des études de projet ».

Premier semestre 2014 : travail d'optimisation du positionnement des fuseaux en concertation avec les exploitants agricoles dont le siège était directement concerné par le projet.

Comité de pilotage du 12 juin 2014 : participation des élus locaux et acteurs institutionnels qui se sont prononcés à l'unanimité sur la nécessité de réaliser une liaison nouvelle, sans consensus sur le fuseau relatif à la commune de Wallon Cappel.

Novembre 2014 : 4 réunions publiques dans les communes de Renescure, Wallon Cappel, Ebblinghem et Lynde pour expliquer le choix du comité de pilotage et les prochaines étapes du projet.

A l'issue de la phase de concertation préalable, le bilan suivant est établi :

- ✓ La majorité des avis exprimés sont favorables à la réalisation d'une nouvelle liaison routière entre Hazebrouck et Renescure.
- ✓ Un large consensus se dégage autour du fuseau passant au sud de Renescure, entre les RD942 et 255.
- ✓ Une absence de consensus a été constatée autour du fuseau à retenir (Nord ou Sud) sur les territoires de Lynde et de Wallon-Cappel.

Compte tenu de ce bilan, il a été proposé de :

- ✓ Confirmer l'intérêt départemental de réaliser une voie nouvelle entre Hazebrouck et Renescure ;
- ✓ Approuver le scénario au sud de Renescure et initier les études détaillées correspondantes ;
- ✓ Différer le choix du scénario pour les autres sections, en tenant compte de l'avis du Comité de pilotage du 12 juin 2014 qui a privilégié le fuseau sud, le temps de mener des études complémentaires.

Le bilan a mis en évidence que la majorité des avis ne remettait pas en cause la création d'une voie nouvelle mais restait plus partagé quant au choix du fuseau, particulièrement sur la partie Est – Lynde Wallon Cappel. Suite à cette concertation préalable, le choix du scénario a été arrêté sur la partie Renescure ouest du projet mais pas sur la partie Est qui touche les communes de Lynde et de Wallon-Cappel.

La commission permanente du Conseil Général du Nord, réunie le 16 février 2015, a décidé à l'unanimité :

- ✚ d'approuver le bilan de la concertation préalable relative au projet d'aménagement de la RD 642 sur le territoire des communes d'Hazebrouck, Wallon Cappel, Lynde, Sercus, Staple, Ebblinghem et Renescure ;
- ✚ de confirmer l'intérêt départemental de réaliser une voie nouvelle entre Hazebrouck et Renescure ;
- ✚ d'approuver le scénario au sud de Renescure et initier les études détaillées correspondantes ;
- ✚ de différer le choix du scénario pour les autres sections en tenant compte de l'avis du Comité de pilotage du 12 juin 2014 qui a privilégié le fuseau sud. le temps de mener des études complémentaires à engager en 2015.

Cette approbation avait été précédée de l'avis de la Commission Transports, Infrastructures du 19 janvier 2015 qui avait donné un avis favorable aux propositions sus indiquées.

Les études complémentaires comparatives entre les fuseaux Nord et Sud de Wallon Cappel ont été menées entre 2016 et 2018 : d

- Inventaire Faune Flore (28/01/2016 au 21/11/2016) ;
- Étude additionnelle sur les enjeux de fonctionnalité écologique au nord de la zone d'étude initiale (2018) ;
- Expertise Recherche de zones humides - sondages pédologiques (été 2017, avril 2018) ;
- Expertise Recherche de zones humides - critère végétation (mars 2018) ;
- Étude acoustique (mesures en avril 2017) ;
- Campagne de mesures air (juin 2017 et février 2018) ;
- Étude d'aménagement foncier (2017) ;
- Mesures de perméabilité (2017).

La commission permanente du Conseil Départemental du Nord, réunie le 19 décembre 2019, après avoir étudié le rapport, objet de sa délibération :

Objet du rapport

L'étude d'impact du projet, engagée fin 2016, a permis d'évaluer et de comparer précisément, pour la section Wallon-Cappel, l'impact de chacun, des deux tracés, nord et sud, notamment sur l'environnement, le milieu agricole, le cadre de vie, la sécurité et la santé,

Le résultat de ces études a été présenté aux Elus locaux lors d'un Comité de pilotage le 11 juin 2018, au cours duquel le Département a proposé de retenir le tracé passant au nord de la commune de Wallon-Cappel pour les principales raisons suivantes :

- ❖ une meilleure intégration paysagère du projet du fait de son jumelage avec la voie ferrée, sur une bonne partie du tracé (le passage au sud. entraînerait une nouvelle « saignée » dans le paysage de la Flandre) ;
- ❖ un tracé moins impactant pour le monde agricole et les zones boisées ;
- ❖ un coût équivalent pour les 2 tracés,

Les Elus du territoire ont retenu la proposition du Département et approuvé le choix du tracé au nord de la commune de Wallon-Cappel.

Par délibération, La Commission Permanente a décidé à l'unanimité :

- ✚ d'approuver, dans le cadre de la mise à 2 x 2 voies de la RD 642 entre Hazebrouck et Renescure le choix du tracé routier passant au nord de la commune de Wallon-Cappel ;
- ✚ d'autoriser Monsieur le Président à demander à Monsieur le Préfet l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, portant également sur la mise en conformité des documents d'urbanisme des communes et EPC1 traversés ;
- ✚ d'autoriser Monsieur le Président à signer tous les actes correspondants.

07 – Consultation de la MRAe et des PPA

Dans la cadre de la consultation administrative, la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale des Hauts de France (MRAe) s'est réunie le 10 septembre 2019, à Lille.

Plusieurs Personnes Publiques Associée (PPA) se sont également exprimées sur le dossier DUP qui leur a été soumis :

DDTM 59 – Service Eau Environnement, le 30 août 2019 ;

DDTM 62 – Service Urbanisme et Aménagement, le 29 novembre 2019 ;

Chambre d’Agriculture Nord-Pas-de-Calais, le 2 septembre 2019 ;

Service Départemental d’Incendie et de Secours (SDIS) du Nord, le 10 septembre 2019.

07.1 – Consultation de la MRAe

Dans son avis délibéré N° 2019-3823, la MRAe a rendu un mémoire de 20 pages de format A3.

Synthèse de l’avis

Le projet présenté par le conseil départemental du Nord concerne la mise à 2 fois 2 voies de la route départementale 642 entre Hazebrouck et Renescure sur une longueur de 14 km.

Le projet aura pour effet d’imperméabiliser 33,9 hectares de terres agricoles ou naturelles. Des solutions d’aménagement moins consommatrices d’espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols n’ont pas été étudiées, de même que l’impact du projet sur l’étalement urbain le long de ce nouvel axe au travers des nouveaux documents d’urbanisme connus.

La démarche d’évaluation environnementale n’a pas été correctement menée, puisque la variante retenue est la plus impactante pour l’environnement. La variante nord de Wallon-Cappel du tracé qui a été retenue de préférence au tracé sud est la moins favorable en termes d’impact sur les zones humides et la préservation de la faune. Le projet global détruira 4,42 hectares de zones humides, impactera 6 espèces protégées et trois continuités écologiques pour les batraciens au nord de Wallon-Cappel. L’autorité environnementale rappelle que la dérogation à l’interdiction de destruction d’espèces protégées ne doit être envisagée qu’en dernier recours et en l’absence de solution alternative.

L’étude d’impact est incomplète ; elle ne décrit pas les mesures compensatoires dont la définition précise est reportée par le conseil départemental du Nord au dépôt du dossier d’autorisation au titre de la loi sur l’eau. L’effectivité des mesures envisagées et leur capacité à compenser les impacts négatifs du projet ne sont ainsi pas prouvées. Les moyens pour rétablir des continuités écologiques pour les batraciens au nord de Wallon-Cappel sont insuffisamment décrits, ainsi que la conception des ouvrages hydrauliques mixtes devant également assurer un rôle de rétablissement des autres continuités écologiques interceptées.

En l’état actuel du dossier les impacts sur les milieux et la biodiversité sont importants, et l’absence d’incidence sur les sites Natura 2000 non démontrée.

L’étude d’impact ne comporte pas d’analyse sur le fond des impacts sur les émissions de gaz à effet de serre et le climat. Le volet sur la qualité de l’air de l’évaluation environnementale doit être plus développé et justifier notamment le gain annoncé en termes de qualité de l’air pour les populations des villages qui ne seront plus traversés par la route départementale 642. Les conséquences d’une augmentation du trafic sur les axes en aval, notamment l’autoroute A25, et des émissions de polluants atmosphériques en lien avec le trafic routier générés doivent être également étudiés.

Enfin, l’étude n’aborde pas le rétablissement des liaisons cyclables existantes et futures, ni la thématique des aires de covoiturage.

Les recommandations émises par l’autorité environnementale pour améliorer la qualité de l’étude d’impact et la prise en compte de l’environnement par le projet sont précisées dans

l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

En complément à sa synthèse l'autorité environnementale (Ae) a détaillé l'ensemble de ses recommandations qui portent sur :

1 - Le projet d'aménagement de la RD 642 entre Hazebrouck et Renescure

Dans le département du Nord, la RD 642 est scindée en 3 sections : les dates de mise en service des différentes sections ne sont pas affichées clairement dans le dossier.

2 - Analyse de l'autorité environnementale sur :

2.1 – Résumé non technique ;

2.2 - Articulation du projet avec les plans et programmes et les autres projets connus ;

2.3 - Scénarios et justification des choix retenus ;

2.4 - Etat initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences ;

2.4.1 - Consommation d'espace.

2.4.2 - Paysage et patrimoine :

- Sensibilité des territoires et enjeux identifiés.
- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte du paysage et du patrimoine.

2.4.3 - Milieux naturels, biodiversité et site Natura 2000 :

- Sensibilité des territoires et enjeux identifiés.
- Qualité de l'évaluation environnementale.
- Prise en compte des milieux naturels et de la biodiversité :
 - Concernant la flore.
 - Concernant la faune.
 - Concernant les continuités écologiques.
- Qualité de l'évaluation environnementale des incidences et prise en compte des sites Natura 2000.

2.4.4 - Ressource en eau et milieux aquatiques

- Sensibilité des territoires et enjeux identifiés.
- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la ressource en eau.
 - Zones humides.
 - Gestion des eaux pluviales.

2.4.5 – Energie, climat, qualité de l'air et bruit, en lien avec la mobilité et le trafic routier.

- Sensibilité des territoires et enjeux identifiés.
- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'environnement.

- Qualité de l'air.
- Climat.
- Bruit.

07.1.1 – Réponse du Conseil Départemental 59 (CD59)

Dans son mémoire en réponse (28 pages format A3), le CD 59 a répondu à l'ensemble des recommandations de l'autorité environnementale en détaillant 23 points distincts.

L'Ae ayant fait le constat d'insuffisances écologiques dans l'EI, le CD 59 a complété son mémoire par l'adjonction d'un fascicule (pièce H – format A4) incluant 4 annexes complétant des parties absentes dans le document d'évaluation environnementale (pièce G).

Annexe 1 – Etudes écologiques (124 pages) :

- I – Statuts de protection et inventaires du patrimoine naturel ;
- II – Description des habitats naturels et semi-naturels ;
- III – Patrimoine faunistique et floristique ;
- IV – Bilan et enjeux écologiques ;
- V – Enjeux écologiques à prendre en considération.

Annexe 2 – Etudes sur les mares prairiales (42 pages) :

- I – Statuts de protection et inventaires du patrimoine naturel ;
- II – Description des habitats naturels et semi-naturels ;
- III – Patrimoine faunistique et floristique ;
- IV – Bilan et enjeux écologiques ;
- V – Enjeux écologiques à prendre en considération.

Annexe 3 – Etudes géotechnique (108 pages) :

Annexe 4 – Etude air (148 pages) :

- Contrôle des émissions atmosphériques diffuses (campagne 07 au 21 février 2018)
- Contrôle des émissions atmosphériques diffuses (campagne 07 au 21 juin 2017)
- Etudes du projet sur la santé et la qualité de l'air

07.2 – Consultation des PPA

7.2.1 - DDTM 59 – Service Eau Environnement

Dans son courrier du 30 août 2019, la DDTM 59 fait des constats d'insuffisances ou d'erreurs relatifs :

- à la biodiversité ;
- aux zones humides, en faisant le constat, en particulier, qu'aucune mesure compensatoire concrète n'est proposée par le maître d'ouvrage pour compenser la disparition des zones humides, bien que pour les 16,7 ha (14 parcelles) déjà acquis pour servir de compensation ne précisent rien sur leur vocation à remplacer les zones humides appelées à disparaître.
- aux eaux pluviales ;

- aux voies d'eau ;
- aux eaux souterraines.

En conclusion, la DDTM 59 indique :

« Ce projet d'infrastructure linéaire présente un impact important en termes de fragmentation des milieux, et d'atteinte aux zones humides. Le choix du tracé n'a manifestement pas été établi en tenant compte de la séquence Eviter Réduire Compenser, car le tracé retenu présente des impacts parmi les plus importants sur l'environnement. L'évaluation environnementale présente des imprécisions qui empêchent d'apprécier complètement les impacts et l'intérêt des mesures proposées. En particulier, elle doit être mise à jour pour tenir compte de la nouvelle définition des zones humides ».

Dans son courrier en réponse du 20 novembre 2019, le CD 59 apporte des précisions à chacune des problématiques identifiées par la DDTM 59, en indiquant au sujet de la compensation de la destruction des zones humides :

« Pour compenser la destruction des zones humides existantes, le Département utilisera certaines parcelles de la réserve foncière SAFER ainsi que certains délaissés. Les sites impactés et de compensation seront évalués en utilisant le guide ONEMA (méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides) de manière à restaurer les fonctionnalités majeures des zones humides impactées ».

7.2.2 - DDTM 62– Service Urbanisme et Aménagement

Dans son courrier du 29 novembre 2019, la DDTM 62 donne un avis sur la conformité des modes d'occupation des sols autorisés dans le PLUi en vigueur et sur les trois emplacements réservés demandés.

Les pièces jointes au courrier concernent les extraits du PLUi du pôle territorial de Longuenesse sur les emplacements réservés.

Dans son courrier en réponse du 19 décembre 2019, le CD 59 prend en compte l'avis de la DDTM 62 pour le dossier de mise en compatibilité du dossier mis à l'enquête dans le cadre de sa mise en compatibilité avec le règlement du PLUi sus indiqué, en faisant également référence au SCOT du pays de Saint Omer.

7.2.3 - Chambre d'Agriculture (CA) Nord-Pas-de-Calais

Dans son courrier du 2 septembre 2019, la Chambre d'Agriculture Nord-Pas-de-Calais donne un avis sur le dossier qui lui a été présenté en indiquant :

La Profession agricole est fortement impactée par le projet qui concerne 11 communes et traverse essentiellement le domaine agricole sur un tronçon d'environ 14 km.

Pour autant, nous tenons à rappeler que la Chambre d'agriculture ne s'oppose pas au développement des territoires, elle se positionne plutôt dans l'accompagnement des projets, dans le respect des intérêts du monde agricole qu'elle représente.

La CA complète son avis par :

Prise en compte de l'activité et concertation avec le monde

Consommation d'espaces agricoles

- Surface agricole nécessaire au projet
- Désenclavement – rétablissement

- Surfaces nécessaires aux mesures compensatoires

Etude d'aménagement foncier

Dans son argumentaire, la CA indique que sur les 48 exploitations concernées, 19 seulement ont répondu.

Un certain nombre de zones restent donc blanches, les agriculteurs n'étant pas connus ou n'ont pas accepté de répondre.

L'étude d'aménagement ayant été démarrée en amont, et étant incomplète, il convient de mettre à jour les données agricoles et de poursuivre ces procédures.

Consommation agricole collective

Phase chantier

Phase post chantier

Dans son courrier en réponse du 21 novembre 2019, le CD 59 apporte ses éléments de réponse à chacune des problématiques évoquées dans le courrier de la CA 59-62.

7.2.4 - Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) du Nord

Dans son courrier du 10 septembre 2019, le SDIS 59 communique 2 éléments spécifiques pour la lutte contre l'incendie du secteur en projet :

1/ Défense Extérieure Contre l'Incendie (DECI)

Le projet n'a pas d'incidence sur la Défense Extérieure Contre l'incendie, néanmoins les Poteaux d'incendie n°15 de la commune d'EBBLINGHEM et n°35 de la commune de RENESCURE sont impactés directement par le projet.

2/ Accessibilité des secours

D'une manière générale, les voies publiques ou privées desservant des constructions ou des aménagements doivent permettre la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

Avis : Le projet n'a pas d'incidence sur la couverture opérationnelle prévue par le SDACR.

Dans son courrier en réponse du 22 octobre 2019, le CD 59 apporte ses éléments de réponse aux 2 problématiques évoquées dans le courrier du SDIS 59.

1/ Défense Extérieure Contre l'Incendie (DECI)

Pour les poteaux d'incendie des communes d'EBBLINGHEM et de RENESCURE, les travaux de modification de ces réseaux seront engagés avant le démarrage des travaux routiers et en concertation avec vos services.

2/ Accessibilité des secours

En ce qui concerne les voies non rétablies, des itinéraires de remplacement seront mis en place et permettront la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

08 – Organisation et déroulement de l'enquête

08.1 - Publicités de l'enquête – Information du public :

Publicité légale

Conformément à l'article 6 de l'arrêté inter préfectoral du 16 juin 2020, et afin de respecter le délai légal de quinze (15) jours, l'avis d'enquête devait être publié le 22 juin (au plus tard) dans chacune des 8 mairies concernées par le projet.

J'ai personnellement constaté et validé les affichages publics réglementaires dans la totalité des communes concernées par le projet, le 23 juin.

En complément à l'avis d'enquête transmis aux communes par la Sous préfecture de Dunkerque, et à la demande de plusieurs communes, un avis d'enquête de format A3 sur fond jaune (confectionné par le CD 59) a été remis à chaque commune lors de mon passage du 23 juin.

L'affichage de l'enquête a également été réalisé au siège du conseil départemental à Lille.

Les affichages ont été maintenus jusqu'au 6 août, date de la clôture de l'enquête.

Dans les mêmes conditions de délai et de durée, le Département du Nord a procédé à l'affichage de l'avis d'enquête sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

Les affiches du Département étaient conformes à l'arrêté ministériel du 24 avril 2012, mentionné à l'article R 123-11 du code de l'environnement.

La pose des panneaux d'affichages posés par le maître d'ouvrage a été constatée le 23 juin 2020 par Maître Fanny VANDEVOORDE, huissier de justice à Hazebrouck.

J'ai également vérifié, par sondages, la conformité des affichages précités.

Le même avis d'enquête a été publié :

- sur le site internet registre-dématérialisé, à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/1985>
- sur le site internet de la préfecture du Nord à l'adresse suivante : <http://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Information-et-participation-du-public/Declarations-d-utilite-publique>
- sur le site internet de la préfecture du Pas-de-Calais à l'adresse suivante : <http://www.pas-de-calais.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Enquetes-publiques/Declarations-d-utilite-publique-Expropriations>.

L'avis de l'autorité environnementale, l'étude d'impact ainsi que le mémoire en réponse ont été publiés sur le site : <https://www.projets-environnement.gouv.fr>

Registre-dématérialisé

Le registre dématérialisé mis en place pour cette enquête avait pour une triple mission :

- publication de l'avis d'enquête et de l'arrêté inter préfectoral ;
- mettre en ligne la totalité du dossier, consultable sans interruption pendant la période d'enquête ;
- collecter les contributions du public, avec affichage des avis en temps réel.

Publicité extralégale

L'avis d'enquête a également été inséré sur les sites internet des mairies qui en étaient pourvus.

De plus, plusieurs mairies ont informé leurs administrés par l'intermédiaire de leur page « Facebook ».

En application de l'article R.123-11 du Code de l'Environnement, l'avis d'enquête a été inséré dans deux journaux publiés dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais, habilités à recevoir les annonces judiciaires et légales :

Première parution :

La Voix du Nord, éditions du Nord et du Pas-de-Calais du 20 juin 2020 ;
Terres et territoires, édition du 19 juin 2020.

Seconde parution :

La Voix du Nord, éditions du Nord et du Pas-de-Calais du 20 juin 2020 ;
Terres et territoires, édition du 10 juillet 2020.

08.2 - Déroulement de l'enquête :

08.2.1 - Actions menées avant enquête :

Dès réception de la notification de la décision n° **E20 000031/59** du président du Tribunal Administratif de Lille, j'ai pris contact avec les services de la Sous préfecture de Dunkerque, autorité organisatrice (AO) de l'enquête, le 12 juin 2020.

1/ Le 15 juin, réunion en Sous-préfecture de Dunkerque avec Monsieur Nicolas DESCHUYTTER, chef de bureau, Bureau des relations avec les collectivités locales, Madame Catherine PORZIEMSKY, adjointe et Madame Françoise LALANDE.

2/ Le 16 juin, signature de l'arrêté inter préfectoral, sans avis du commissaire enquêteur.

3/ Le 17 juin, présentation sur place, du parcours de la mise à 2 x 2 voies de la RD 642 projetée, par Monsieur Sébastien MERLIER,

4/ Le 23 juin, déplacement dans les 8 mairies pour contrôles des affichages, visa des dossiers et cotation et paraphe des registres d'enquête.

Lors de mon déplacement, j'ai donné toutes les informations nécessaires à la bonne organisation de l'enquête aux personnels municipaux présents dans l'ensemble des mairies.

5/ Le 24 juin, présentation en salle du projet mis à l'enquête, au siège du Département du Nord, service de la voirie, en présence de Messieurs Arnoult CUVILIER, Directeur adjoint, Vincent LECENDRE, Responsable pôle programmation et projets routiers et Sébastien MERLIER, Chef de projets pôle programmation et projets routiers.

07.2.2 – Déroulement de l'enquête :

L'enquête a été ouverte et organisée selon les termes de l'arrêté précité, pour une durée de trente jours (30), soit du mercredi **8 juillet** au jeudi **6 août 2020** inclus.

Je me suis tenu à disposition du public aux lieux et dates et heures indiquées à l'article 4 de l'arrêté inter préfectoral, soit :

Renescure (siège de l'enquête)

Judi 09 juillet de 13 h 30 à 17 h 00
Judi 06 août de 13 h 30 à 17 h 00

Wallon-Cappel

Judi 16 juillet de 16 h 00 à 18 h 00

Lynde

Samedi 25 juillet de 09 h 00 à 12 h 00

Eblinghem

Vendredi 31 juillet de 09 h 00 à 12 h 00

Campagne-lès-Wardrecques

Samedi 25 juillet de 09 h 00 à 12 h 00

Toutes les salles où ont été déposés les registres « papier » étaient accessibles aux personnes à mobilité réduite, et pour celles où j'ai tenu mes permanences, le dernier § de l'article 4 de l'arrêté inter préfectoral a été respecté : fourniture du gel hydroalcoolique, limitation du nombre de visiteurs reçus conjointement.

Pour permettre aux personnes qui ne souhaitent pas se déplacer en mairie et/ou qui étaient peu familières avec l'outil informatique, deux (2) permanences téléphonées ont été mises en place les :

Mercredi 22 juillet de 09 h 00 à 12 h 00

Mercredi 29 juillet de 09 h 00 à 12 h 00

Les dossiers et les registres d'observations sont restés accessibles au public pendant les 30 jours de l'enquête pour être communiqués aux personnes qui voulaient en prendre connaissance, en version papier, dans les mairies des 8 communes concernées par le projet, aux jours et heures d'ouverture habituels au public.

Les personnels des mairies dépositaires des registres communaux ont systématiquement adressé au commissaire enquêteur, à son adresse internet, les observations reçues dans la journée.

Ces observations ont été insérées, sur le registre dématérialisé, dès qu'elles ont été reçues.

Le dossier était également consultable :

- En Sous-préfecture de Dunkerque, du lundi au vendredi, de 9 h 00 à 12 h 00 après prise de rendez vous.
- En Sous-préfecture de Saint Omer, du lundi au vendredi, de 9 h 00 à 13 h 00.

Les observations pouvaient aussi être adressées par voie postale en mairie de Renescure, siège de l'enquête, à l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur, et par courriel électronique à l'adresse : enquete-publique-1985@registre-dematerialise.fr.

Pour permettre aux personnes non familières avec l'outil internet, le commissaire enquêteur a adressé quotidiennement, par internet, aux 8 communes concernées par le projet, la totalité des observations reçues la veille, quel que soit le mode de rédaction.

08.2.3 – Clôture de l'enquête :

L'enquête a été close le **6 août 2020**, à 17 heures, conformément à l'arrêté inter préfectoral.

Le courriel reçu, hors délais, après cette échéance n'a pas été pris en considération.

Après récupération de l'ensemble des registres d'enquête, je les ai clos conformément à l'article R.123-18 du code de l'Environnement.

07.2.4 – Délibération des conseils municipaux :

A la clôture de l'enquête, seul le CM de Wallon-Cappel a émis un avis sur le projet soumis à l'enquête (@ xxx).

Le CM de Morbecque s'est également exprimé sur le sujet (@ yyy), bien que cette commune soit extérieures à l'ensemble des communes concernées par le projet.

08.3 - Actions menées pendant l'enquête :

Jeudi 16 juillet, de 15 h 00 à 16 h 00, en mairie de Wallon Cappel, réception d'une délégation de l'association SOS NORD 642, dans le respect des mesures barrières et de distanciation.

Aucune autre action n'a été menée pendant l'enquête, hormis des visites terrain pour reconnaître avec précision les lieux impactés par plusieurs requérants.

08.4 - Actions menées après enquête :

Aucune action spécifique n'a été menée après enquête.

08.5 - Remise des observations et mémoire en réponse aux observations :

1/ Le **12 aout 2020**, réunion commentée de remise du PV, avec l'intégralité des observations, aux représentants du service voirie du Conseil Départemental du Nord :

- Messieurs Arnoult CUVILIER, Directeur adjoint, Vincent LECENDRE, Responsable pôle programmation et projets routiers et Sébastien MERLIER, Chef de projets pôle programmation et projets routiers.

2/ Le **13 aout 2020**, courrier de la Direction de la voirie pour une demande de délai supplémentaire pour la réponse aux observations, l'échéance est portée au 30 septembre.

3/ Le **3 octobre 2020**, réception à mon domicile, par lettre recommandée avec avis de réception, du courrier de réponse au PV des observations (53 pages), daté du 24 septembre, signé par Monsieur Eric LEJEUNE, Directeur de la voirie du Département du Nord.

09 – Observations de la contribution publique du commissaire enquêteur

Bilan comptable des contributions

Le public a pu s'exprimer, quel que soit le mode d'expression, depuis le mercredi 8 juillet à 8h00 jusqu'au jeudi 6 août 2020 à 17h00 :

- oralement auprès du commissaire enquêteur lors d'une permanence en présentiel ;
- par écrit sur les registres d'enquête papier mis en place à cet effet dans les huit (8) mairies concernées par le projet ;
- par courrier adressé par voie postale au commissaire enquêteur au siège de l'enquête ;
- par voie électronique sur le registre dématérialisé et à l'adresse mail spécifique figurant dans l'arrêté d'organisation mis à disposition du public durant toute l'enquête ;
- oralement, auprès du commissaire enquêteur, lors de l'une des deux permanences téléphonées.

Pour les observations issues de la contribution publique, en particulier celles qui sont manuscrites, j'ai réalisé leur retranscription intégrale dans le rapport, dans un souci de meilleure compréhension. La retranscription des observations a été faite telles qu'elles ont été reçues, sans corrections orthographiques, de syntaxe ou de ponctuation.

Chaque déposition a été référencée par :

Son lieu de dépôt : un code de 3 lettres pour les communes et @ pour le registre dématérialisé :		Son mode de dépôt :	
59 - EBLINGHEM	EBL	Écrit	E
59 - HAZEBROUCK	HAZ	Oral	O
59 - LYNDE	LYN	Courrier postal	C
59 - RENESCURE	REN	Courriels & Registre	@
59 - STAPLE	STA		
59 – WALLON CAPPEL	WAL		
62 - ARQUES	ARQ		
62 – CAMPAGNE LES WARDRECQUES	CAM		
REGISTRE DEMATERIALISE	@		

Le tableau ci-dessous présente le bilan de la contribution en termes de lieux de dépôt, de déposants, de dépositions référencées et des modes de dépôt utilisés.

Lieu de dépôt de la contribution	Orale	Ecrite	Courrier postal	@
59 - EBLINGHEM	0	3	0	
59 - HAZEBROUCK	0	3	0	
59 - LYNDE	0	28	0	
59 - RENESCURE	0	17	3	
59 - STAPLE	0	5	0	
59 – WALLON CAPPEL	0	25	0	
62 - ARQUES	0	0	0	
62 – CAMPAGNE LES WARDRECQUES	0	0	0	
COURRIELS				
DEMATERIALISE – Nominative				136
DEMATERIALISE – Anonyme				121
TOTAL :	0	81	3	260

A la date et heure de la clôture de l'enquête, 344 contributions ont été enregistrées.

Le dossier mis en ligne sur le registre dématérialisé a été consulté 3749 fois et il a été téléchargé 1516 fois.

121 observations anonymes ont été collectées sur le registre dématérialisé, soit 46.53 % des observations du registre.

Toutes les contributions enregistrées sur les registres d'enquêtes communaux ont été systématiquement mises en ligne par le commissaire enquêteur.

De plus, un état quotidien des observations a été réalisé par le commissaire enquêteur et adressé à l'ensemble des communes pour être porté à la connaissance de leurs administrés et éventuellement joint à leur propre registre d'enquête.

I - Observations de la contribution publique

REGISTRES COMMUNAUX

DEPARTEMENT DU NORD

59 - Mairie d'Ebblinghem

N°	Auteur	Observation	Thème
EBL 01.E @ 170	Jean-Pierre CAPPELLE	<p>Mes propositions pour une négociation équitable et rapide</p> <p>Le projet est déterminant pour le développement de la région, je ne m'y oppose pas et je l'encourage. Personnellement je suis touché au premier pian puisque le terrain concerné je l'ai hérité de mes parents et j'avais envisagé d'y construire ma maison une fois la retraite venue.</p> <p>Ce terrain était constructible puisque mes ancêtres y avaient une maison ouvrière sur le terrain de 6500 m2 (voir ancien cadastre en P.J.)</p> <p>Depuis maintenant 25 ans, j'y ai planté de nombreux arbres d'essences différentes ; chênes, bouleaux, frênes, pins d'autriche, aulnes ...suite au permis de construire refusé par la mairie sauf pour des ouvrages d'intérêt général.</p> <p>J'ai répondu favorablement à TDF pour la construction d'un pylône relais qui est en cours de finition. Le prix accepté pour la parcelle de 200 m2 est de 12 500€, soit 60€ du m2.</p> <p>En conséquence, ce prix de référence devrait m'être proposé par le Conseil général pour ce terrain boisé.</p> <p>P.J. : ancien cadastre, Compromis de vente et certificat de vente (TDF) Réponse du Maire pour édifices publics Plans de cadastres (ancien et nouveau)</p> <p>Ce terrain est desservi en eau, électricité, borne/pompiers. Il est équipé d'un pont d'accès et situé près d'une becque.</p> <p>Note du CE : les documents cités en PJ ont été présentés, mais non remis au CE.</p>	HE

<p>EBL 02.E @ 171</p>	<p>Marc et Véronique RUCKEBUSC H</p>	<p>Nous souhaitons formuler les remarques suivantes sur l'utilité d'un tel projet.</p> <p>Le contournement de Renescure est peut être nécessaire mais celui des autres villages.</p> <p>Cette 2 x 2voies va engendrer énormément de nuisances (visuelles et sonores...). Elle va tuer le commerce local. Elle aura des conséquences trop importantes pour les exploitants agricoles en coupant leurs parcelles en travers et en laissant des surfaces inexploitable. Quel gaspillage foncier, il faut avoir conscience que c'est la nourriture de demain que l'on va supprimer et celle de nos enfants.</p> <p>On veut créer un contournement pour améliorer la connexion entre Boulogne et Lille. Mais vouloir envoyer plus de véhicules et plus rapidement dans les bouchons récurrents de l'A 25, n'améliorera rien du tout, mais provoquera encore plus d'insécurité routière et de nombreux accidents.</p> <p>La circulation de la population locale va également se dégrader, les routes communales deviendront fortement accidentogènes.</p> <p>A une époque où l'environnement doit être préservé</p>	<p>RENES VISU ACOU EMPR</p>
<p>EBL 03.E @ 303</p>	<p>Henri VIGNERON</p> <p>EBBLINGHEM</p>	<p>Je suis contre le tracé Nord de Wallon Cappel qui entraînerait la fermeture de passages à niveau que j'emprunte régulièrement. Pour aller vers Hazebrouck, je préfère prendre la route de Bourbourg qui a une bonne visibilité plutôt que passer près de la Longue Croix qui est accidentogène.</p> <p>De plus, pour Ebblinghem, ce choix de tracé n'a que des inconvénients puisqu'il passe à proximité de plusieurs habitations près de la rue des joueurs. Que des nuisances supplémentaires pour ces personnes qui ont déjà la voie ferrée et la rd642 existante.</p>	<p>DEFA PN</p> <p>PROXI</p>

59 - Mairie d'Hazebrouck

N°	Auteur	Observation	Thème
<p>HAZ 01.E @ 12</p>	<p>M. Frédéric CLEENEWERC K</p> <p>Hazebrouck</p>	<p>Page 27, pièce B – Notice explicative</p> <p>La photo du futur pont enjambant la voie ferré et la future RD 642 est mensongère.</p> <p>En effet on peut y apercevoir les caténaires délaissés le futur pont alors que c’est l’inverse</p> <p>La photo est volontairement adoucie, la réalité Bien différente.</p>	<p>PONT</p>
<p>HAZ 02.E @ 301</p>	<p>ANONYME</p>	<p>Le dossier d’enquête publique consultable en Mairie d’Hazebrouck a changé de lieu de consultation.</p> <p>Il est passé du service des Archives eu service Urbanisme de la commune.</p> <p>On constate cependant que ce changement de lieu affecte la consultation du public, qu’il n’existe aucun parcours fléché pour indiquer où se trouve le nouveau lieu de consultation du dossier soumis à enquête publique, les 2 services étant situés géographiquement à l’opposé dans notre maison commune.</p> <p>Un parcours fléché devrait être mis en place des l’entrée dans la Mairie, et conduire à l’administration jusqu’au lieu de consultation du dossier d’enquête publique.</p> <p>J’ai croisé une personne qui n’a pu avoir accès du dossier, et qui a fini par ne plus chercher, cela n’était pas facile de se repérer dans les locaux de la Mairie d’Hazebrouck.</p> <p>Il est regrettable d’une part de constater l’organisation d’une telle enquête publique pour notre territoire, en pleine période estivale, et surtout en pleine période de recrudescence de l’épidémie de covid 19.</p> <p>Mr le Premier Ministre, Mr Castex, craint un reconfinement général, le Préfet de la Mayenne vient d’imposer le port du masque obligatoire dans plus de 69 communes, le Département du Nord est tres impacté par la contagiosité du coronavirus.</p> <p>Ace jour, le 4 août, il y a 29 décès de plus en France, dont 6 dans les Hauts de France. La ville de Lille vient de renforcer les mesures barrières.</p> <p>La ville d’Hazebrouck, par arrêté du Maire, du 29 juillet 2020 vient d’imposer le port du masque obligatoire sur le marché d’Hazebrouck.</p> <p>Dès lors on ne comprend plus bien le sens d’une enquête publique en pleine période de pandémie covid 19, où toute la population est sensée pouvoir s’associer à la réflexion du projet et y apporter ses observations et contributions.</p>	<p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p>

	<p>On ne peut affirmer que les conditions sanitaires n'ont pas perturber le déroulement de l'enquête publique.</p> <p>Rappelons que les personnes de plus de 65 ans sont très sujettes à Risque.</p> <p>Que si les élections municipales se sont tenues en Juin 2020, plusieurs tribunaux administratifs (Nantes...) viennent d'annuler ces elections municipales en raison de l'absentéisme lié au Covid 19.</p> <p>Pour l'ensemble de ces Raisons, il est urgent de revoir la copie, d'annuler la présente enquête publique dans une période qui se veut propice, a minima "<u>normale</u>", pour que toute la population puisse s'exprimer sans aucun frein à cet élan démocratique qui a été voulu par le législateur pour associer le peuple à ces projets d'envergure et qui vont venir modifier négativement leur quotidien.</p> <p>Selon la carte de France, avec la représentation des Clusters (témoin de la contagiosité lié au covid 19), le département du Nord, département dans lequel se déroule l'enquête publique, est en zonzr Rouge en pleine période d'enquêtez publique (juillet 2020).</p> <p>Comment voulez vous qu'il y ait une consultation du public démocratique et loyale dans ces conditions, tout comme les elections, les personnes ont peur de prendre le risque de se contaminer et par conséquent ne consulte pas le dossier, la courbe est parallèle si ce n'est plus descendante encore, car la peur de la contagiosité par la papier, est réelle, et des personnes ne peuvent prendre le risque de mettre leur vie en péril pour une enquête publique...</p> <p>Enfin, je constate que le dossier soumis au public, comporte des erreurs, qu'il manque des pièces.</p> <p>Par exemple, le Document intitulé Pièce A, en page 10, fait référence à une pièce J au sujet de la composition du dossier mise en compatibilité des documents d'urbanisme il y est fait reference à un rapport de présentation, un plan du PLU, un Reglement du PLU./</p> <p>- Avant et après modification.</p> <p>Dans le Document pièce B en page 9, par exemple, on evoque de nouveau le projet de PLUi... etc...</p> <p>Or la pièce J citée dans le dossier est soumise a consultation du public par la pièce A, et d'autres (<i>illisible</i>), ne sont pas présentes au dossier consultable en Mairie.</p> <p>Or il est difficile de se faire une idée et d'apporter des observations sur un dossier d'enquête public insuffisant et incomplet, qui ne comporte pas des pièces capitales à la compréhension du projet.</p> <p>Le dossier en Pièce I (i), ne comporte pas a délibération qui définit les modalités de Concertation.</p> <p>J' (<i>illisible</i>) que la ou les délibération définissant la concertation soient jointes avec le rapport du Commissaire Enquêteur.</p>	<p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>) HE</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>ETUDES</p>
--	---	---

		<p>Il faut joindre le(s) compte(s) rendu(s) des différentes 2 phases de la concertation, depuis son origine, à nos jours, c'est-à-dire tous les compte rendu et chiffrage qui ont conduit le conseil général, après les élections cantonales, à revoir sala consultation des élus locaux.</p> <p>La partie sur l'appréciation sommaire des dépenses, en Pièce F, est bien trop superficielle pour se forge une idée.</p> <p>Elle ne represente pas le coût laisser à la charge des riverains qui devront supporter une triple peine :</p> <p>1 – le dechirement Paysager et les nuisances sonores et olfactives, sanitaires Pollution de l'Air = 48 000 morts par an</p> <p>2 – le coût par les impots payer avec collectivités dont le Departement, voir la CCFI*, où cette problématique à été soulevée par la président de la CCFI et n'apparait absolument pas au dossier (voir procès verbal CCFI).</p> <p>* CCFI Communauté de Communes de Flandre Intérieur (<i>précision du rédacteur de l'observation</i>)</p> <p>3 – les allongements de Parcours, les voies communales qui seront coupées par la RD 642 et non rétabli en circulation par les ponts, dont l'origine et le retablissement des liens entre les Territoires, les riverains devront supportés des coûts de carburant, essence, gasoil, dans leur voiture, en supplément.</p> <p>Que cela va augmenter l'empreint Carbonne, que cela va à l'encontre du Grenelle de l'environnement.</p> <p>Que l'on va augmenter la densité du trafic sur d'autres voies communales qui ne sont pas adapter a des circulations plus intense, en ces condition on va générer de nouveaux problèmes de sécurité des riverains sur les voies communales adjacentes qui vont supporter ce nouveau trafic, et par la même occasion on va augmenter les charges de voirie sur les communes qui en sont victimes.</p> <p>A noter que si les voies sont désormais du ressort de la CCFI, les ponts sont rentent entièrement inacté sur le budget communal.</p> <p>Le dossier sur l'appréciation sommaire des dépenses ou celui de l'étude d'impact sont totalement muets sur ces points.</p> <p>L'EVALUATION SOCIO ECONOMIQUE DATE DE 2005 CES DONNEES SONT BIEN TROP ANCIENNES POUR CE PROJET</p>	
<p>HAZ 03.E @ 302</p>	<p>Bernard HOUZE</p>	<p align="center">Projet de contournement de la RD642. Tracé NORD.</p> <p align="center">Observations sur ce projet.</p> <p>Hazebrouckois, je m'associe à la réflexion des riverains du CD916 au Hasard à MORBECQUE. Je précise</p>	<p>MORBE</p>

	<p>HAZEBROUCK</p> <p><u>Courrier joint</u></p>	<p>que j'avais déjà suggéré le contournement de Morbecque en 1987 sur le POS d'Hazebrouck par la Papote.</p> <p>Nous souhaitons apporter quelques réflexions dans le cadre de cet aménagement routier sur le territoire.</p> <p>Le village de MORBECQUE est situé sur le CD916 et traversé par plus de 15000 véhicules par jour. L'axe principal CD916 est un long ruban traversant la commune depuis le passage à niveau de la gare de Steenbecque jusqu'au rondpoint à l'entrée d'Hazebrouck de 3.4KM pratiquement bâti à 98% sur toute sa longueur.</p> <p>C'est équivalent à la traversée d'Hazebrouck qui a été contourné.</p> <p>Cette traversée de Morbecque reçoit les flux des véhicules ayant pour origine Aire sur la lys et ceux de Béthune, Lillers, St Venant.</p> <p>La mairie ne communique pas la proportion relative à chaque origine et vice-versa. L'analyse origine-destination ne serait pas disponible.</p> <p>Cette traversée est dangereuse et a déjà fait l'objet au Hasard d'accident grave (mort) et de dommages à des véhicules les rendant inutilisables.</p> <p>Des véhicules transportant des matières dangereuses transitent par cette rue située aujourd'hui en ville.</p> <p>Il est habituel que les riverains du CD 916 aient de grandes difficultés d'accès sur la route, de même que les personnes résidant allée des pépinières, rue Keelebrugghe et allée des peupliers. Ils peuvent attendre jusqu'à plus de 10 minutes que le bouchon depuis le château en sortie de Morbecque jusqu'à l'entrée d'Hazebrouck soit passé pour s'engager sur la route.</p> <p>De plus la construction en cours de 70 maisons au centre et l'urbanisation de terres agricoles au Hasard en terrain à bâtir pour environ 18-20 maisons apporteront un flux et trafic supplémentaire dans une zone déjà saturée.</p> <p>Ce long ruban de 3.4Km constitue une artère de ville équivalente à la traversée de la ville d'Hazebrouck qui, elle, a été contournée.</p> <p>Le tracé SUD initialement prévu a été abandonné vers 2015 sans que l'étude soit achevée et que les motivations soient transmises. Il aurait permis un raccordement facile par la voie romaine, (D238) pour les flux des véhicules en provenance de Thiennes, Aire sur la lys, Steenbecque, Blaringhem, Wittes, Boëseghem ..ce qui délesterait d' autant la traversée de MORBECQUE.</p> <p>Il est utile de rappeler qu'une partie de cette voie romaine D238 a été aménagée et reprofilée dans les années 2009/2010 dans cette optique Pourquoi ce projet a-t-il été abandonné ?</p>	<p>HE</p>
--	--	---	-----------

		<p>Pour des questions de sécurité sur la traversée de MORBECQUE, pour que les riverains de cet axe puissent retrouver un accès facile à cette voie, nous vous demandons de prendre en compte les observations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Considérer que le tracé NORD ne correspond pas à un intérêt global pour le territoire puisqu'il ne contribue pas à l'amélioration, la sécurité et le désengorgement du trafic sur MORBECQUE. - considérer qu'une déviation des flux provenant de St VENANT par le bas de Morbecque pour être inscrite au plan programme des infrastructures routières du département du NORD, (enjeux complémentaires de sécurité et de réduction du bruit pour les riverains de la route) <p>Pour des questions générales à propos du projet de contournement de Wallon-Cappel et Renescure nous formulons les remarques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le tracé NORD est plus long que le tracé SUD. Il ne contribuera pas à un moindre impact environnemental en terme des rejets des polluants issus des véhicules circulant sur cette voie (effet de serres). Il semble coûter plus cher à cause de ses ouvrages d'art associés. - le tracé NORD traverse deux zones humides d'environ 2 hectares et ne préservera pas l'intérêt pour la flore et la faune de ces zones, - le tracé NORD a une surface d'emprise sur les terres agricoles très supérieure. Une bande de 30 mètres environ sur 3.5Km comprise entre la voie ferrée et la nouvelle route ne sera pas cultivable. Ceci contribuera à la destruction de surfaces agricoles, voire à la contribution à la radiation d'exploitation à moyen terme. <p>Si le tracé SUD était mis en œuvre, la moitié de cette surface pourrait être utilisée par transfert pour la réalisation du contournement sud-est de Morbecque et il serait alors globalement restitué environ 5 hectares de terres agricoles aux exploitants d'Hazebrouck et Wallon-Cappel.</p> <p>En conclusion, ce tracé NORD présente donc moins d'intérêt sur le plan global pour le territoire</p>	
--	--	--	--

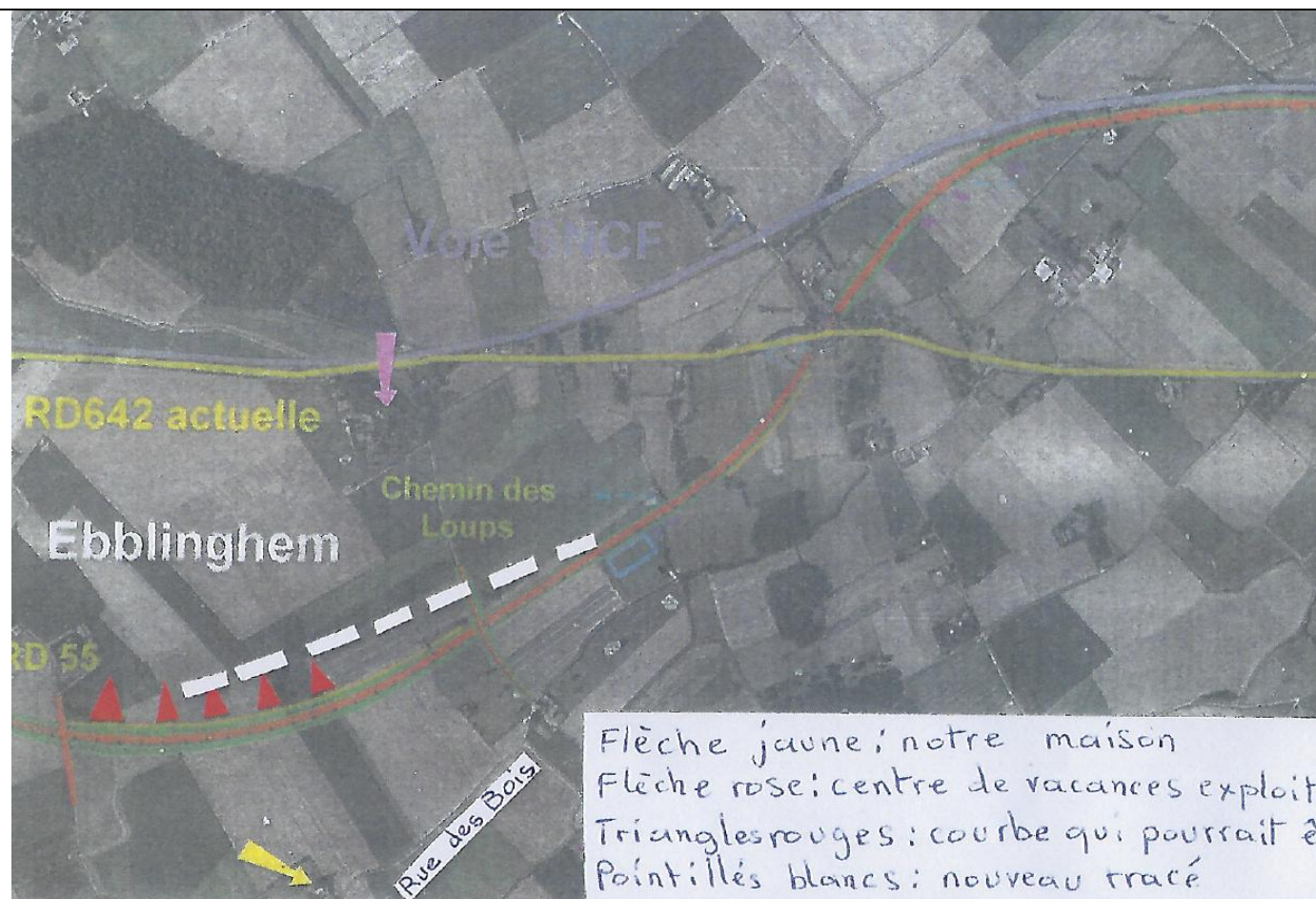
59 - Mairie de Lynde


N°	Auteur	Observation	Thème
<p>LYN 01.E @ 51</p>	<p>M et Mme Sylvain SAMOY 120 rue Basse WALLON CAPPEL</p> <p>Courrier joint</p>	<p>Nous ne sommes pas d'accord pour que la voie rapide Tracé Nord de Wallon CAPPEL PASSE SUR NOTRE MAISON.</p> <p>Notre habitation n'est pas à vendre, c'est une maison familiale, mon beau père est né dans cette maison, il a 80 ans maintenant. Il habite Wallon Cappel, c'est Mr Vaneste Maurice. Nous habitons cette maison, 120 rue basse, il y a 30 ans environ. Nous y avons élevé nos 3 enfants, toute notre vie est là, nos souvenirs, nos arbres plantés, en façade TouT. Nous nous chauffons au bois, ce qui est économique. Nous ne voulons pas partir, car je suis travailleur Handicapé (je suis Agent Territorial), j'ai une grave maladie, je suis suivi à la cité hospitalière (c'est une maladie de Bêçhet).</p> <p>Donc, j'ai 53 ans et notre maison est finie de payer, avec la toute petite retraite que j'aurais, il nous sera impossible de louer une maison, vû le prix des loyers, de plus au CCAS, ils nous ont dit qu'on était pas prioritaire. De plus, j'aurai des voisins. Pour nous notre habitation, c'est un petit coin de paradis, pas de voisins collés à notre habitation, c'est l'idéal.</p> <p>De plus, du côté Sud est bien plus approprié, c'est-à-dire, beaucoup plus droit et ils ne coupent pas Wallon Cappel en 2. De plus, je ne donnerais pas mon habitation pour une voie rapide, mon frère Didier s'est fait tué sur une voie rapide, près de bowling à Hazebrouck 59 190, il y a eu 5ans le 7 avril 2020, donc les voies rapides n'évitent pas les accidents (il allait à son travail, pas responsable de cet accident). En plus, je ne comprend pas qu'on ferme autant de passage à niveau, car les agriculteurs ne savent même plus aller dans leur champ, on va empêcher de travailler leur terre. Par chez M. Benoît Outters, les routes n'ont pas été prévues pour autant de circulation, impossible de se croiser. Là où j'habite 120, rue basse, c'est le long de la voie ferrée, donc c'est resté sauvage, arbres, endroits humides, il y a beaucoup de grenouilles, beaucoup d'espèces d'oiseaux et gibiers, donc nous ne voulons pas que la voie rapide passe au Nord. Il faut à tout prix éviter d'abattre ma maison car nous n'avons que cela ! Si la voie rapide passe au Sud, c'est des terres polluées par les agriculteurs qui traitent, pesticide, roundup etc. Eux les agriculteurs ne perdent pas leur maison donc ce n'est pas normale de détruire une habitation que les gens habitent dedans. Il y aura des suicides, la preuve j'ai prévenu Mr le Ministre aussi. Merci de ne pas abattre notre maison (on en a qu'une), le côté Sud est bien plus raisonnable, il y a des privilégiés.</p> <p>(De toute façon, nous restons fermes, notre maison n'est pas à vendre n'y à abattre) c'est une maison familiale, ça n'a pas de prix.</p>	<p>HABIT</p>

		<p>PS : (en tête du courrier – note du CE) :</p> <p>La mairie m'a mis ma maison en zone inondable, elle ne l'était pas quand on l'a acheté, j'ai la preuve de mon notaire.</p>	
LYN 02.E @ 52	M. et Mme Eric DOUCHY	Très contents de cette 2 x 2 voies depuis le temps que nous l'attendions.	Favorable
LYN 03.E @ 75	M. et Mme Jean-Marie BOLLIER STAPLE <u>Courrier joint</u>	<p>La décision concernant le contournement de la route 642 en faveur du « tracé Nord » suscite notre réprobation et nous amène à formuler quelques remarques qui la justifient.</p> <p>Nous ne comprenons pas qu'alors le tracé Sud semblait entériné, après une très longue discussion à tous les niveaux on l'abandonne tout d'un coup (à la suite des élections ?) et sans que les riverains concernés aient pu préalablement consulter ce nouveau dossier.</p> <p>Nous sommes des habitants de la route de Bourbourg à STAPLE âgés comme beaucoup de personnes dans cette rue et nous ne pouvons que nous inquiéter de disparition des cinq passages à niveau des alentours et des routes qui les traversent : comment pourrons être assurés avec la célérité nécessaire, les services d'urgence, ceux des pompiers, du Smur.</p> <p>Et même pour faire leurs courses (car il n'y a ni alimentation, ni docteur ni pharmacien à STaple), faudra t'il emprunter les petites routes étroites, où l'on ne peut se croiser, sans accôttements, impraticables l'hiver en cas de gelée ou de fortes pluies ?</p> <p>Pour les agriculteurs de la route de Bourbourg, les problèmes seront plus aigus encore, entraînant dans l'exercice quasi quotidien de leur profession, de constants détours hasardeux avec des remorques souvent lourdement chargées, des tracteurs trop volumineux sur ces parcours, sans parler des machines agricoles volumineuses, moissonneuses et autres ou des poids lourds assurant les livraisons d'aliments agricoles ou assurant l'enlèvement des récoltes : pommes de terres, lin, blé, betteraves, ou celui des porcs d'élevage... Tout cela rend les déplacements très accidentogènes, d'autant que matin et soir, bien des gens des environs, pour se rendre à leur travail empruntent notre route.</p> <p>Les nuisances sonores du tracé Nord s'accumuleront au nuisance du train et seront plus difficilement traitables.</p> <p>En outre le tracé Sud rendrait plus faciles pour les agriculteurs les remembrements et partages de terre, puisqu'il n'y a aucun obstacle comme enclaves ou emprises (routes ou rail) ; Tous ces facteurs concécutifs à la fermeture du passage à niveau de la route du Bourbourg, portant gravement atteinte à nos vies privées et professionnelles, et, dans certains cas, les mettent même en grand danger.</p>	<p>DEFA</p> <p>SUD</p> <p>PN</p> <p>SECU</p> <p>AGRI PN</p> <p>ACOU</p>

<p>LYN 04.E @78</p>	<p>M. François DESCORNEZ</p> <p>LYNDE</p> <p><u>Courrier joint</u></p>	<p>Après avoir lu les principaux documents présentés à l'enquête publique et en particulier l'étude d'impact, le projet retenu par le Département du Nord me semble apporter des réponses intéressantes. Car, en effet, l'intérêt public de ce projet se rencontre aussi dans les mesures environnementales prévues.</p> <p>Ce projet répond-il à un intérêt général ? Oui, en l'occurrence le désengorgement du trafic routier et la sécurité des riverains de l'actuelle RD 642. Ce motif est bien un motif d'intérêt général, car il sera utile à la collectivité. Le juge administratif reconnaît ce motif pour être d'utilité collective : CE 25.06.2014 M et Mme C c/préfet du Vaucluse. D'autre part, les « grands projets » bénéficient d'une présomption d'intérêt général : que ce soit une ligne THT ou une autoroute (CE 21.07.1989 association de défense contre Astérixland). La liaison Lille Boulonnais peut être considérée comme un « grand projet à vocation régionale.</p> <p>Y a-t-il nécessité de l'expropriation ? Autrement dit, y-t-il d'autres solutions que le tracé actuel présenté à l'enquête publique, solutions qui seraient susceptibles d'éviter des expropriations ? La question n'est pas neutre, car elle induit des coûts financiers parfois lourds pour indemniser les propriétaires expropriés. Il ne le semble pas, puisque par définition la liaison LILLE- BOULOGNE doit traverser notre territoire flamand d'est en ouest.</p> <p>Enfin, les avantages attendus de ce projet sont-ils supérieurs aux coûts entraînés par ce projet ? Dans une enquête publique en vue d'une déclaration d'utilité publique, la balance coûts avantages (cf Conseil d'Etat 28 Mai 1971 « Ville Nouvelle Est ») doit être en faveur des avantages au regard des coûts engendrés par une DUP.</p> <p>Parmi ces coûts, le coût financier estimé ne doit pas être excessif. En l'occurrence en faisant application de la jurisprudence « Association contre le projet de l'autoroute transchablaisienne » (CE 28 Mai 1997), il n'apparaît pas que ce projet soit dans une situation où le coût total du projet lui ôterait toute utilité publique.</p> <p>Par ailleurs, si pendant longtemps l'intérêt environnemental a été ignoré, il est aussi désormais pris en compte depuis l'arrêt « association interdépartementale et intercommunale pour la protection du lac de Sainte- Croix » (CE 10 Juillet 2006). C'est même une obligation légale et réglementaire, voire constitutionnelle. Les mesures prévues par le Département sont intéressantes, le département semble vouloir respecter ces obligations. Les dispositions correspondent à ce que le Département désigne sous le vocable de « route durable ». Cela correspond à des mesures compensatoires qui sont semble-t-il suffisamment rigoureuses pour satisfaire à la condition de compensation demandée par le juge administratif (CE 25.06.2014 M et Mme C. c/Préfet du Vaucluse).</p>	<p>AVIS</p> <p>FAVO</p>
---------------------------------------	---	---	-------------------------

		<p>C'est pourquoi je pense que ce projet réunit les conditions de bénéfices attendues dans une déclaration d'utilité publique.</p> <p>Je vous remercie, Monsieur le Commissaire-enquêteur, de prendre en compte les arguments de la présente.</p>	
<p>LYN 05.E @ 102</p>	<p>Mme Mariette et M. Hervé LAMBRECHT</p> <p>Dépôt courrier</p>	<p>Jusqu'à présent, nous avons défendu l'environnement, en temps que membres de l'association A.D.E.L.E. Par cette lettre, nous défendons notre qualité de vie personnelle et notre patrimoine.</p> <p>Actuellement, de nos fenêtres, nous avons une vue magnifique sur notre belle campagne Flamande, avec la mont Cassel en fond de décor.</p> <p>Notre unité d'habitation date de 1687. Elle est probablement la plus vieille maison de Lynde en bon état et ayant gardé les principales particularités des anciennes maisons Flamandes (les plafonds avec leurs énormes poutres en orme dans toutes les pièces, les deux imposantes cheminées adossées l'une à l'autre, la cave semi-enterrée avec sa " chambre sur la voûte"...)</p> <p>Les marcheurs nous interpellent souvent pour nous questionner sur notre maison et nous féliciter pour notre jardin.</p> <p>Désormais, nous aurons une vue imprenable sur le contournement les nuisances sonores, les particules fines de gaz d'échappement...</p> <p>Une indemnité doit être prévue pour tous ceux qui, comme nous, subiront une baisse de leur qualité de vie et une baisse de la valeur du patrimoine qu'ils veulent transmettre à leurs enfants.</p> <p>D'autre part, suivant le plan ci-joint, nous demandons une modification du trajet. Nous ne voyons pas l'utilité à la courbe qui rapproche la 2x2 voies de chez nous, aucun obstacle ne s'opposant à la ligne droite. Nous demandons toutefois de respecter l'équité entre la Anglais et nous.</p>	<p>VISU</p> <p>INDEM</p> <p>MODIF</p>



		<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 3/4 Aujourd'hui 4/4 </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>en 1980</p> <p>Vous avons mis plusieurs décennies pour passer de l'état le délabrement d'une ferme agricole à bout de souffle à une suite d'habitation qui fait honneur à la Flandre.</p>  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>On voit la date de construction dans les ferrures du pignon.</p> <p>en 2000</p> </div>	
<p>LYN 06.E @ 103</p>	<p>Mme Josiane SANS</p> <p><u>Dépôt courrier</u></p>	<p style="text-align: center;">Contournement de Wallon Cappel 624 RD</p> <p>Le choix du tracé Nord nous semble plus judicieux et plus respectueux de notre environnement. En effet, il suivrait la voie ferré déjà existante et aurait moins d'emprise sur la perte des terres agricoles.</p> <p>Quand à lui le tracé S ud diviserait en deux le village de Wallon Cappel et dénaturerait complètement notre village si paisible et convivial. D'autant plus que le choix du tracé Nord avait été décidé il y a déjà de nombreuses décennies "tracé historique était connu de tous".</p> <p>La départementale 138 relie la grande plaine du Sud au bois des Huit Rues. Lieux mythiques de Wallon-</p>	<p>FAVO</p>

		<p>Cappel font partis des plus beaux endroits du village et nous déplorons cette perte. Nous vous remercions de préserver notre beau village, notre environnement naturel et animal qui fait de notre village un endroit agréable à vivre.</p> <p><u>Signé :</u> Mme SANS Josiane - M. et Mme ELLEBAULT - C. ROXOO - M. et Mme DELASSUS Fernand</p> <div data-bbox="837 408 1581 1177" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;"><u>Avis sur l'enquête du contournement de la 642</u></p> <p><u>Tracer nord</u></p> <p><u>Ce trace est le plus judicieux</u></p> <p><u>Il respecterait en suivant la voie ferrée existante</u></p> <p><u>La longue plaine agricole</u></p> <p><u>Le village de wallon cappel qui ne serait pas enclavé</u></p> <p style="text-align: center;"><u>Entre la 642 et cette rocade</u></p> <p><u>L'accès à la 138 reliant et accédant au bois des huit rues et à son lieu mytique</u></p> <p><u>Et pourquoi remettre en cause le travail déjà effectué</u></p> <p><u>Et encore recule les dates de travaux</u></p> <p><u>Merci de prendre en considération cet avis</u></p> <p><u>Et que soit acte définitivement le trace nord</u></p> <p style="text-align: right;"><i>Cette</i> <i>de main 122</i> <i>rue Jean Rostand Wallon Cappel</i></p> <p style="text-align: right;"><i>M. B. Vaneste</i> <i>Rue Maurice Sans Wallon Cappel.</i></p> <p style="text-align: right;"><i>D. S.</i></p> </div>	SUD (N)
<p>LYN 07.E @ 105</p>	<p>M. Maurice VANESTE</p> <p>Dépôt courrier</p>	<p>Je vous écris car je suis Mr Vaneste Maurice habitant 124, route nationale à Wallon Cappel. J'ai 80 ans, je suis né dans la maison de mon beau fils Sylvain Samoy habitant 120, rue basse à Wallon Cappel.</p> <p>Je suis contre le tracé Nord, vous allez détruire des espaces verts, arbres, rivières fossés.</p>	HABIT

		<p>En plus du côté Nord, la voie rapide est toute tordue, en zig zag pire que la RN 42. Il ne faut pas détruire la maison 120, rue basse. Faites votre voie rapide côté Sud dans les plaines polluées, le département ferait mieux de faucher les fossés car coté de l'Essor Agricole, totalement bouchés, non entretenus. Je dis non à la voie rapide Nord, moi Mr Vaneste Maurice né le 06.05.1940 à Wallon Cappel 120, rue basse. Il y a des privilégiés côté Sud, ont le saura tôt ou Tard. Veuillez agréer, Monsieur, mes sincères salutations.</p> <p style="text-align: center;">Signature</p> <p>PS : N'oubliez pas que Mr Didier Samoy habitant au rocher à Hazebrouck, il y a une stèle auprès du bowling a été tué il y a 5 ans par la vitesse qu'il y a sur une voie rapide alors moins sûr qu'une nationale. Il est le frère de Mr Samoy Sylvain habitant 120 rue basse à Wallon Cappel J'espère que beaucoup de monde prendront des avocats contre le tracé Nord.</p>	
<p>LYN 08.E @ 106</p>	<p>Mme Evelyne ANDRIES</p> <p>FORT MARDYCK</p> <p>Dépôt courrier</p>	<p><u>Indivision PENNE DESOUTTER</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Evelyne ANDRIES - Penne dûment mandatée pour représenter l'indivision - Régine DERAM – Penne - Nadine KESTEMAN – Penne <p>La réalisation du projet de mise à 2X2 voies de la RD642, tout en considérant que le terrain d'assiette de la future emprise puisse encore varier quelque peu suite aux demandes ou observations émises lors de cette enquête publique, semble fortement impacter les parcelles suivantes référencées sur 2 communes distinctes et dont depuis le décès, le 6/03/2018 de notre maman nous sommes propriétaires en indivision mes 2 sœurs et moi-même. (Notre père est décédé le 5/02/1992) :</p> <p>_ sur LYNDE ZB 149 et ZB 159</p> <p>_sur EBBLINGHEM ZI 13 et ZI 14</p> <p>Bien évidemment, nous comprenons que ce n'est qu'à l'issue de l'enquête parcellaire que pourront s'apprécier pleinement la surface de l'emprise réelle et précise, l'impact sur (e surplus des propriétés de part et d'autre de la future voie restant en-dehors de l'emprise elle-même et voire peut-être même des délaissés puisque ces terres sont également accotées à la voie ferrée.</p>	<p>HE</p>

		<p>Il appartiendra donc à l'Autorité Expropriante d'indemniser notre indivision en prenant bien en considération l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain de ce projet RD 642 entre Hazebrouck et Renescure</p> <p>En ce qui concerne l'occupation de ces parcelles ZB 149, ZB 150, ZI 13 et ZI 14, il nous apparaît nécessaire de vous informer que celle-ci fait l'objet d'une saisine du tribunal paritaire des baux ruraux d'Hazebrouck par notre indivision afin de faire reconnaître le caractère illégal de cette convention d'occupation et qu'après 3 audiences de conciliation, l'audience de jugement est fixée au 25 septembre 2020 devant cette même juridiction.</p> <p>Dans l'hypothèse où pourrait se réunir une commission locale de l'aménagement pour le communal foncier (remembrement avec ou sans partage d'emprise), je vous prie de prendre en considération, notre future candidature en tant que propriétaire souhaitant devenir membre de cette commission quelle que soit la commune concernée : Lynde ou Eblinghem ,</p> <p>Comptant sur toute votre compréhension pour la prise en considération de toutes nos premières observations, et, vous en remerciant à l'avance, veuillez agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, l'assurance de toute notre considération</p> <p>PS : Ce courrier (Indivision Penne Desoutter) du 25 juillet 2020 comprenant deux feuillets sera annexé sur le registre d'enquête d'utilité publique et visé par Mme Evelyne ANDRIES-PENNE dûment mandatée par les deux autres membres de l'indivision pour y faire les démarches nécessaires.</p>	
<p>LYN 09.E @ 107</p>	<p>EARL TRAISNEL PLANCKE</p> <p>WALLON CAPPEL</p> <p>Dépôt courrier</p>	<p>Installé depuis 1988 sur 20 ha 50, 30 ha en 1992 puis 50 ha en 1998, nous avons toujours investi : élevage porcin, bâtiment poulet label puis écurie de propriétaire bâtiment 1 400 m² avec manège et boxes en 2012 avec salariat de notre fille pendant 7 ans.</p> <p>Mon épouse et moi venons d'intégrer notre fille dans l'EARL (JA) avec un agandissement d'environ 15 ha et la construction d'un nouveau bâtiment (stockage lin et P d T).</p> <p>Nous sommes donc aujourd'hui 3 dans l'EARL sur une surface de 65 ha.</p> <p>Même si j conviens qu'un passage au Nord est beaucoup moins destructif pour la plaine agricole qu'au Sud (côté où j'étais également touché) ; je tiens à attirer votre attention sur la surface qui me sera prise par ce contournement 0 ha 86 (5 parcelles touchées).</p> <p>Cela sans compter la surface des bassins de réception d'eau (qui pourraient peut être être implantés dans les délaissés, près ou pâtures quand cela est possible plutôt que dans des Terres cultivées), dont un, apparaît sur la parcelle ZI 0045 2 ha 56 62 à Eblinghem et que nous exploitons et des bretelles d'accès en particulier pont au CD 138 sur la parcelle ZD 261, 262, 263, 290, 57 3 ha 74.</p>	<p>AGRI</p>

Surface importante pour le plan d'épandage de l'exploitation en particulier des parcelles come celle d'Eblinghem, éloignée des habitations et ne donnant pas lieu à des distances d'éloignement permettant ainsi à toute la surface d'être reprise.

Ce passage le long da la voie ferrée, certes plus pertinent devra tenir compte des "délaissés" partie entre la voie et la route.

Qu'advientra-t-il de leur exploitation ?

De même pour les allongements de trajet (chemin des loups coupé).

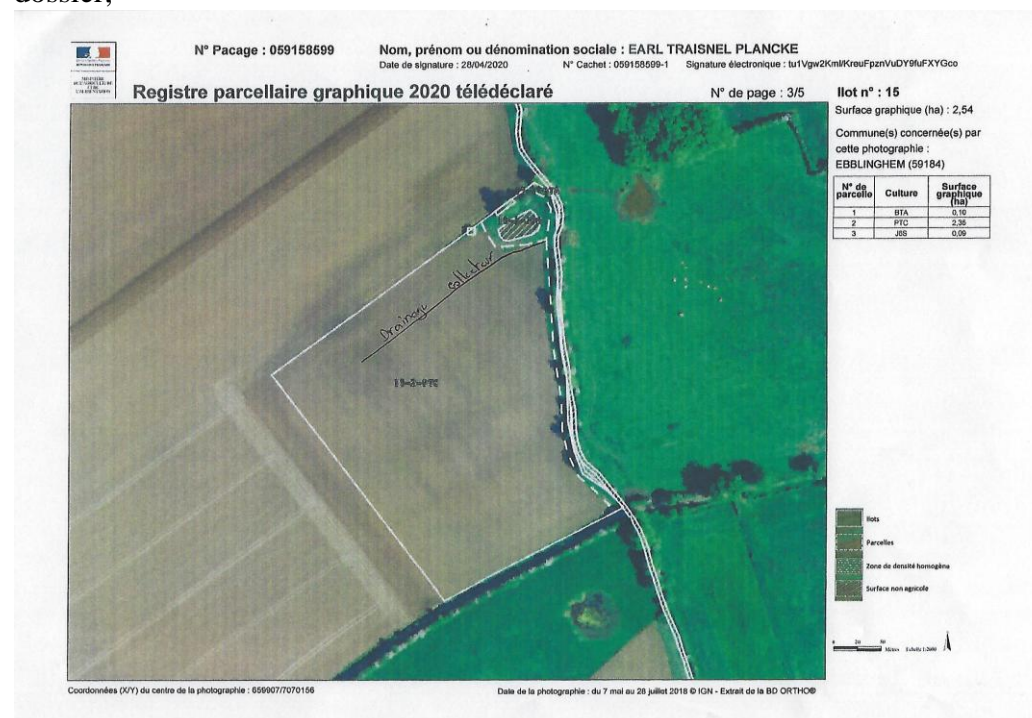
Aussi j'espère qu'une attention particulière sera apportée afin que ces surfaces prélevées puissent être rétablies pour ne pas mettre en péril des exploitations comme la notre en plein investissement et faisant vivre 2 couples.

Vous trouverez ci-joint le plan des 2 parcelles concernées.

Après vous avoir exposé ces problématiques, et en vous remerciant de l'attention que vous portez à ce dossier,

DELAIS

AGRI PN





<p>LYN 10.E @ 129</p>	<p>M. Jean-Paul DEFOORT</p> <p>LYNDE</p> <p>Dépôt courrier</p>	<p>Je souhaite vous faire part de mes reflexions concernant le contournement de la RD 642.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impact sur la nature Deux zones humides détruites. Emprise agricole, plus importante au nord avec u tracé plus long et une perte de terrain entre la future route et le chemin de fer. - Impact des crues Une partie de la zone d'implantation est submersible par les crues au niveau de UNÉAL route de Cassel. La création d'un pont peut accentuer le problème. - Trajet plus long pour les habitants locaux et les agriculteurs pour cause de routes coupées. <p>Je suis agriculteur et j'emprunte la route de Bourbourg régulièrement pour cultiver mes parcelles de terres</p>	<p>ENVI</p> <p>EMPR</p> <p>INOND PONT</p> <p>PN</p>
---	--	--	---

		<p>à Staple. Circuler sur la route du Préavin est vraiment compliqué avec des engins agricoles. Il faudra faire des kilomètres supplémentaires ce qui va créer de la pollution.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plusieurs exploitations agricoles de petites tailles qui se situent sur le tracé sont menacées de disparaître. <p>J'ai mon fils à l'école d'agriculture, il sera mon successeur sur l'exploitation agricole dans la famille depuis 4 générations.</p> <p>Je m'oppose au tracé Nord, 10 % de ma ferme serait impactée ce qui engendrera une perte de revenue.</p> <p>Je me tiens à votre entière disposition pour tous renseignements complémentaires.</p>	<p>AGRI PN</p> <p>CIRCU</p> <p>AGRI</p> <p>DEFA</p>
<p>LYN 11.E @ 130</p>	<p>Mme Josiane et M. Jean- Marie DEFOORT</p> <p><u>Dépôt courrier</u></p>	<p>Nous souhaitons vous faire part de nos réflexions concernant le contournement de la RD 642.</p> <p>Nous avons constaté une absence quasi totale de communication auprès de la population pendant toute la durée de l'étude.</p> <ul style="list-style-type: none"> - impact pour la nature, zone humide détruite, - emprise agricole plus importante au Nord, - trajet plus long pour les habitants locaux et les agriculteurs avec les routes coupées (4 passages à niveau fermés) - danger par la route du préavin à Saple, sinueuse et étroite et par le carrefour de la longue croix. - 1 accident par mois (c'est la route qui relie Wallon Cappel Lunde à Cassel-Hondighem-Staple <p><u>- C'est dramatique et irresponsable de faire passer ce contournement au Nord</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - impact des crues, une partie de la zone d'implantation est inondable au niveau de UNEAL (route de Cassel) la création d'un pont accentue le problème - démolition de la belle chapelle rénovée du Bonsberg à Ebblighem 	<p>HUMI</p> <p>AGRI</p> <p>AGRI PN</p> <p>CIRCU</p> <p>INOND</p> <p>CHAP</p>
<p>LYN 12.E @ 151</p>	<p>M. Alain GUYRFROI</p> <p><u>Dépôt courrier</u></p>	<p><u>Objet</u> : Contre le contournement RD 642</p> <p>Une chose que je ne comprend pas pourquoi que le côté Sud a été refusé par les ingénieurs, il y a du avoir compte à la Banque bien rempli pour ce changement de position de votre part.</p> <p>Pourtant c'était la voie Sud la plus rapide et la moins chère.</p> <p>Côté Nord supprimer la route de Bourbourg qui rend beaucoup de services au personne du Village surtout l'hiver s'était la seule route pour retourner au village à cause de la neige.</p> <p>Cette route, nous permet d'aller à vélo à Hazebrouck et maintenant nous serons obligés de prendre les</p>	<p>DEFA</p> <p>CIRCU</p>

		<p>grandes route en vélo sans piste cyclable aucune protection en cas de problème, on pourra retourner contre vous en justice.</p> <p>Comment allons nous faire pour aller à la chapelle du bomberg à pied ou en vélo.</p> <p>Compte-tenu du caractère, quelque peu embrouillé de ces différencés (Nord-Sud) ce document, sollicités vous permettront d'éclaircir cette situation.</p>	CHAP
LYN 13.E @ 152	Mme Martine LALART	Logiquement les routes doivent suivre les voies ferrées.	AVIS
LYN 14.E @ 160	Mme Margueritte VANRAES	<p>Je réponds à l'invitation qui m'est donnée d'exprimer mon humble avis quant au projet " dit du contournement de Renescure ".</p> <p>Puisqu'il s'impose, il semblerait <u>plus respectueux de la vie de chacun</u>, de la nature, il semblerait <u>plus économique</u> de suivre le tracé des structures existantes : la 642 ou la voie ferrée par des aménagements conséquents.</p> <p>J'espère qu'une sage décision sera trouvée.</p>	AVIS
LYN 15.E @ 173	Bernard BUTIN LYNDE <u>Dépôt courrier</u>	<p>Tout d'abord j'aimerais parler des 2 responsables du nombre important de Poids Lourds sur la D642, les Préfets du Nord et du Pas de Calais, qui depuis des décennies auraient dû obliger les poids lourds en transit partant vers la Normandie et la Bretagne de prendre les autoroutes A25 et A16. Je connais très bien le sujet car ayant été chauffeur routier international pendant 33 ans je sais très bien que pour aller vers les 2 Ports importants : Rouen et Le Havre les patrons les obligent à prendre la D 642 pour éviter de payer l'autoroute A 16 à partir de Boulogne et en plus ça raccourcirait le trajet pour les véhicules qui viennent d'Allemagne, de Hollande de Belgique.</p> <p>Par contre quand il y a 2 cm de neige ...Là les préfets ont vite fait d'interdire la circulation des poids lourds, ils se donnent bonne conscience, mais pour ce qui est de la circulation trop importante dans la traversée des villages ... là ils s'en fichent complètement.</p> <p>Pour le contournement je souhaite bien sur qu'il ne passe pas au Nord, nous aurions 3 désagréments au lieu de 2 : Voie ferrée, les 4 voies du contournement et toujours la D 642 qui sera toujours empruntée par certains poids lourds (dessertes locales).</p> <p>Pour mon exemple personnel la D 642 passé à 2 mètres de la maison, d'où le nombre important de fissures.</p> <p>- A quelle distance serait construite cette nouvelle route par rapport à ma maison ?</p>	DEFA

		<p>- Si un jour je voulais vendre, quel préjudice financier avec cette nouvelle route ? qui prendra en compte sa perte de valeur ?</p> <p>- Une autre nuisance : le bruit à cause d'un giratoire à 200 mètres.</p> <p>En plus la suppression des 4 passages à niveau est d=je crois à la décision de quelques gratte-papiers qui n'ont rien à faire des problèmes et du coût que cela va engendrer pour les riverains et véhicules de secours qui auront à faire de grands détours.</p> <p>J'aime mon village de Lynde et je ne voudrais pas qu'il soit victime au Nord d'un troisième "Blessure".</p>	<p>DEVAL</p> <p>ACOU</p> <p>PN</p>
<p>LYN 16.E @ 174</p>	<p>Mme Thérèse POTIER- BAEY</p> <p><u>Dépôt courrier</u></p>	<p>Je me permets de vous écrire dans le cadre de l'enquête publique ordonnée par l'Arrêté préfectoral interdépartemental en date du 16 juin 2020. Ladite enquête publique portant sur le projet d'aménagement de la RD642 entre Hazebrouck et Renescure s'est ouverte à compter du 8 Juillet 2020 pour se clôturer le 6 août 2020.</p> <p>Vous mettez en avant les raisons suivantes pour réaliser le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la sécurité des abords de la voie, principalement sur le tronçon de Renescure dont il semblerait qu'il y ait des portions dangereuses ; • Disposer d'une voirie adaptée face à l'augmentation constante du trafic automobile ; et • 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. <p>C'est en qualité de plein propriétaire des parcelles sises ZB 5 – ZB 6 – ZB 158 – ZB 36 B sur la commune de Lynde que je prends plume pour vous faire part des mes commentaires, doléances et oppositions au projet d'aménagement susmentionné (ci- après les « Terres »)</p> <p>Vous trouverez ci-dessous les principales d'entre elles :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les Terres ont déjà fait l'objet d'une première scission - divisions à l'occasion du traçage de la voie ferrée reliant Lille-Hazebrouck-Calais avec pour conséquence que les Terres se sont retrouvées morcelées de part et d'autre de ladite voie ferrée entraînant, comme vous pouvez aisément l'imaginer, des embarras de circulation et de déplacements pour les cultivateurs exploitant les Terres ; 2. Point n'est besoin de vous rappeler que les Terres et les fermages y afférents ont déjà significativement soufferts de l'élargissement précédent de la RD642 entraînant une révision à la 	<p>DEFA</p> <p>AGRI PN</p> <p>AGRI</p>

		<p>baisse, cela va sans dire, des fermages suite à l'éclatement géographique des Terres</p> <p>Le Projet d'Aménagement aujourd'hui considéré entraînerait, si par absurde il devait être approuvé, la création dans le département du Nord d'un archipel dont l'Océan Pacifique lui-même en perdrait ses couleurs turquoise pour virer au vert de jalousie. Vous êtes-vous déjà mis à la place d'un cultivateur devant se rendre et exploiter d'un côté puis de l'autre de Terres totalement démantelées ?</p> <p>3. Avant les multiples balafres suite aux différents projets de circulation, les Terres ont été drastiquement réduites en surface cultivables et lorsqu'elles existent encore, elles présentent des surfaces à ce point biscornues que leurs exploitations en deviennent quasiment impossibles. De nos jours les machines agricoles ne permettent pas de tirer profit de terres présentant de multiples coins et recoins. Il est donc aisé de comprendre que les fermages s'en ressentent une fois encore.</p> <p>4. Si par impossible, je pouvais encore trouver un cultivateur qui soit prêt à cultiver les Terres, combien de kilomètres inutiles sera-t-il obligé de parcourir pour passer d'un cote et de l'autre de la voie ferrée? La décence et la bienséance m'interdisent d'évoquer ici le projet absolument délirant de suppression des passages à niveaux sur le territoire français. Dans cette dernière hypothèse, pensez-vous réellement que l'agriculteur sera charmé à l'idée d'entamer un tour de France pour trois épis de maïs ou de blé? Beaucoup de nos concitoyens se plaignent aujourd'hui d'une intervention trop bureaucratique de l'Union Européenne mais que serait devenu notre agriculture sans la PAC spécialement au regard du mépris que vous leur témoignez avec de tels projets? Laissons de coté ces considérations internationales pour se recentrer sur le Projet d'Aménagement et sur les fermages que je pourrais encore espérer une fois les travaux réalisés? Ils fondent tel la calotte glacière....</p> <p>Quel dédommagement me proposez-vous ? Un échange de terres? Une indemnité financière ? L'impatience me ronge à l'idée de pouvoir en discuter avec vous.</p> <p>5. Monsieur le Président de La République, lors de ses différentes allocutions, n'a eu de cesse de marteler, à juste titre, que la relance économique sera verte ou ne sera pas. On ne peut, à la sortie...</p>	INDEM
<p>LYN 17.E @ 213</p>	<p>Edgar DECOUVEL AERE</p>	<p>Je pense que le projet Nord est le plus judicieux en longeant la vois ferrée. La 2 x 2 voies ne divisera pas de belles plaines. Il faut penser aux générations futures, réduire les impacts sur la nature et éviter de couper des terres nécessaires à la faune et à la flore.</p>	FAVO

<p>LYN 18.E @ 214</p>	<p>Jean-Paul SALOME LYNDE</p>	<p>je suis opposé au tracé Nord de Wallon Cappel pour les raisons suivantes :</p> <p>Aujourd'hui, on propose un tracé qui commence au Sud de la rd642 et se termine au Sud de celle-ci mais qui la coupe 2 fois avec des rond-points inutiles en vue de longer la voie ferrée ; ce tracé Nord occasionnerait la fermeture de 4 passages à niveau, quatre routes qui n'ont plus d'accès, un détour obligatoire pour les usagers ; un report de trafic sur des petites routes de campagne étroites où on ne peut pas se croiser aisément.</p> <p>Il y avait en 2014 un choix de tracé au Sud de Wallon Cappel sans rond-point (très gourmand en foncier et très coûteux).</p> <p>Pourquoi avoir choisi le tracé le plus long, donc le plus cher, donc le plus consommateur de foncier? sans parler des terres délaissées entre la voie ferrée et cette route : ont-elles été comptabilisées ?</p> <p>Pourquoi décide t'on de fermer 4 passages à niveau sans rétablir d'accès aux riverains ?</p> <p>Cette route passerait dans la pâture manoir de la ferme où j'ai travaillé et vécu toute ma vie avec ma famille, et qui est maintenant reprise par mon fils et sa femme. La ferme (et donc l'habitation) de nos enfants se trouve à 250 mètres de la voie ferrée d'un côté et à 200 mètres de la rd642 de l'autre : on rajouterait une 2x2 voies entre la voie ferrée et le corps de ferme?</p> <p>Toutes les nuisances pour les mêmes ?!</p> <p>Cette route couperait les terres aussi en 2 : comment faire pour exploiter les terres derrière la voie ferrée si le PN de la Cayenne est fermé ? A t'on pensé aux détours, à leur coût en temps, en énergie ?</p> <p>Si ce projet était retenu, au lieu de regarder les vaches et les veaux, nos enfants et petits- enfants subiraient les bruits, la vue et les odeurs des véhicules, en plus des trains ?</p> <p>Il serait aussi complètement impossible de se balader derrière la voie ferrée en famille à pied ou à vélo si tous les chemins sont fermés ; et la chapelle du Bonsberg, enclavée elle aussi ?</p> <p>Pourquoi faire un pont chemin des loups où il ne passe que très peu de voitures ? Alors que, là où passent plus de 230 voitures par jour, on ne prévoit rien ?</p> <p>Beaucoup trop d'incohérences pour ce tracé Nord ! Et pas de réponse à mes questions dans cette étude. Voilà pourquoi. Monsieur le commissaire enquêteur, je suis contre le tracé Nord de Wallon Cappel. Je vous remercie de votre attention.</p>	<p>DEFA</p> <p>ROND P</p> <p>AGRI</p> <p>AGRI PN</p> <p>CHAP</p> <p>PONT</p>
<p>LYN 19.E @ 215</p>	<p>Marie-Paule SALOME</p>	<p>le tracé Sud de Wallon Cappel avait été choisi et tout à coup, revirement de situation, c'est le tracé Nord qui est choisi ; pourquoi ont-ils changé d'avis ? Ou pour qui ?</p>	

	<p>LYNDE</p>	<p>Pourquoi les élus politiques ont-ils opté pour le tracé Nord ? Alors que, comme le montre l'étude, il est plus long, plus sinueux (il traverse 2 fois la rd642 actuelle), il passe dans des zones humides. Il entraîne la destruction de maisons et prend plus de terres agricoles ; y a t'il une réserve foncière prévue ? A priori, non ; à quoi sert la SAFER?</p> <p>Il faut m'expliquer d'autres incohérences : pourquoi faire un pont au dessus de la route du chemin des loups alors qu'il ne passe que très peu de voitures ? Nous l'empruntons régulièrement et ne croisons jamais personne. En revanche, pourquoi fermer 4 passages à niveau sans rétablir l'accès aux usagers ? Engendrer des impasses sur des routes où plusieurs centaines de personnes passent chaque jour pour aller au travail, faire ses courses ou autres.</p> <p>Pour les agriculteurs riverains de la voie ferrée, accéder à leurs champs entraînera plusieurs kilomètres de détours avec un coût supplémentaire en temps, carburant et pollution à la clé !</p> <p>Car il faut bien comprendre que les fermes à proximité de la voie ferrée exploitent de part et d'autres de cette voie depuis toujours! Et c'est pour cela que les anciens paysans se sont battus pour avoir des passages à niveau en contrepartie de terres laissées pour la voie ferrée.</p> <p>Plus précisément le passage à niveau de la Cayenne dessert 2 fermes (et non 1 comme indiqué dans l'étude) ainsi que l'accès à la chapelle du Bonsberg.</p> <p>Ces champs jouxtant la voie ferrée et coupés par celle-ci ont donc une forme de triangle ou trapèze ; si le projet de contournement les coupait à nouveau, il ne resterait que des morceaux non cultivables, des délaissés : les a t'on comptés dans les hectares pris par cette route ?</p> <p>Pourquoi vouloir mettre tous les inconvénients pour les mêmes et fermer tous les accès ?</p> <p>Ce tracé passerait aussi et surtout dans la pâture manoir (pâture attenante au corps de ferme) de l'exploitation de nos enfants, perturbant à jamais leur quiétude et celle de nos petits-enfants qui, au lieu d'entendre les oiseaux et regarder les vaches, ne pourraient que subir les bruits de circulation (freinages à l'arrivée au rond-point du Bonsberg, accélération après ce rond-point) et ne plus observer la faune sauvage cohabitant avec les vaches et leur petit ?</p> <p>Pourquoi bétonner, bitumer la nature au lieu de la préserver ? Pensez à ceux qui l'entretiennent et qui vous nourrissent.</p> <p>Le confinement avait rapproché les gens de la nature, tout est vite oublié 2 mois après.</p> <p>Voilà, Monsieur le commissaire enquêteur, beaucoup de pourquoi et pas de réponses cohérentes. Et tout cela pour arriver 2 minutes plus vite dans les bouchons à proximité de Lille.</p>	<p>ETUDES</p> <p>CIRCU</p> <p>AGRI PN</p> <p>ETUDES R</p> <p>AGRI</p>
--	---------------------	--	---

		<p>C'est pourquoi je suis contre le tracé Nord de Wallon Cappel.</p> <p>Je vous remercie de votre écoute</p>	DEFA
<p>LYN 20.E @ 216</p>	<p>Sylvie SEBILLE</p>	<p>Le tracé Nord est celui le moins impactant au niveau des plaines agricoles suer le village de Lynde.</p> <p>Mais il faut absolument rétablir le passage à niveau de la route de bourbourg très important et très emprunté par les riverains afin de ne pas rabattre le circulation journalière des riverains et engins agricoles sur des routes non adptées au flux de circulation et aux croisements des véhicules.</p> <p>Ne pas obliger les riverains à des détours et de les priver d'un accès à Wallon Cappel.</p> <p>Est il indispensable de construire un pont d'une hauteur et d'un accès dangereux l'hiver et en période de travaux agricoles importants.</p> <p>L'accès au silo agricole "Route de Cassel" sera très dangereux au vu du virage à pratiquer pour s'y rendre.</p> <p>Le pont route de Cassel risque d'engendrer des accidents suite au ralentissement des engins agricoles, aux camions devant se rendre au silo et entreprendre des manœuvres difficiles.</p> <p>Avant de faire une nouvelle route cela serait judicieux d'agrandir le contournement d'Hazebrouck à 2 voies, de relier le contournement de Strazeele à l'autoroute afin d'éviter de reporter le flux de circulation de la nouvelle route sur des voies plus adaptées à gérer le flux de cette rocade.</p> <p>Il restera toujours le problème du flux de camion et de voiture de Morbecque.</p> <p>Faudra t'il encore refaire une enième route qui de ce fait perdra encore de la terre agricole.</p>	<p>CIRCU</p> <p>PONT</p> <p>UNEAL</p> <p>MORBE</p>
<p>LYN 21.E @ 219</p>	<p>Albert et Jacqueline BAEY</p>	<p>En tant qu'anciens agriculteurs, nous sommes soucieux de la préservation du foncier, une denrée de plus en plus rare. Nous sommes contre un contournement qui consomme le plus de terres agricoles.</p> <p>Nous sommes contre un projet de contournement entraînant la fermeture des passages à niveau qui va occasionner des gros détours aux usagers de la route et aux agriculteurs pour cultiver l'autre côté de la voie ferrée. A t'on pensé aux promeneurs (à pied ou en vélo) qui empruntent ces routes qu'on veut fermer ?</p> <p>Quelles solutions propose t'on ?</p>	<p>DEFA</p> <p>EMPR</p> <p>PN</p>
<p>LYN 22.E</p>	<p>Colette DESCORNEZ</p> <p>LYNDE</p>	<p>Nous voici à une époque où l'environnement semble être, enfin, reconnu d'utilité publique. Pour avoir écouté nos politiques, j'ai compris que de nombreuses mesures vont être prises pour nous garantir un avenir propre.</p> <p>Et puis voici une étude concernant un contournement qui remettrait deux fois deux voies sur nos terres agricoles et autres. Qu'est ce que ceci ?</p>	<p>AVIS</p>

		<p>D'un côté, on nous sommes de ne pas utiliser notre véhicule, de faire de l'auto-partage, de faire du vélo (primes accordées) et de l'autre on ouvre des routes qui seront inutiles d'ici peu. (D'après Monsieur le Président de la République, remise en fonction de trains pour éviter les camions, utilisation du réseau ferroviaire pour déplacement des particuliers.</p> <p>Alors aujourd'hui, si je suis d'accord pour un détournement des camions sur le secteur de Renescure, je reste très dubitative sur l'ouverture d'une nouvelle route qui, à priori, où qu'elle se trouve, gêne les riverains. Actuellement deux autoroutes mènent au littoral A 16 et A 25 voire même une autoroute belge. Alors pourquoi rajouter du macadam quand la terre est si importante pour notre nourriture et surtout pour les animaux, les plantes la bio-diversité</p> <p>Cessons notre égoïsme et protégeons la faune et la flore qui en ont tant besoin car demain il sera trop tard. Que le CONSEIL DEPARTEMENTAL garde bien précieusement son argent et qu'il le place, s'il le faut, dans des activités respectueuses de notre cadre de vie</p> <p>Comprenez bien que je m'oppose à toute forme de contournement (sauf détournement de Renescure).</p>	
<p>LYN 23.E @ 278</p>	<p>T. ANQUETIL</p>	<p>Depuis une quarantaine d'année, on étudie épisodiquement la nécessité d'une liaison 2X2 voies Boulogne/Lille. Bien des tronçons ont été réalisés.</p> <p>En ce qui concerne la liaison Renescure/ Hazebrouck, Le tracé a depuis toujours été prévu au Nord de la voie ferrée. Ce projet a été remis au placard suite à la construction de l'autoroute A16.</p> <p>En 2013 il est ressorti par la volonté des élus de l'Audomarois afin de drainer les nouvelles zones d'activités et porte multimodale de l'Aa. La proposition du CD59 était alors un tracé passant au Nord de Wallon-Cappel comme les tracés historiques.</p> <p>En 2014, le CD59 organise des réunions publiques où est présenté le projet de contournement de la RD642 avec un tracé passant au sud de Wallon-Cappel. Nous n'avons eu connaissance d'aucune étude d'impact à l'époque.</p> <p>En 2015, suite aux élections des conseillers départementaux, et aux réactions des citoyens, le nouveau conseil départemental a relancé une étude sérieuse et impartiale sur les 2 tracés et voté pour un retour sur le tracé au Nord de Wallon-Cappel.</p> <p>Depuis 2013, de nombreuses familles vivent dans l'incertitude et l'anxiété. Serons-nous impactés par une route à 4 voies ? Faut-il investir dans notre logement ? Quid de nos exploitations agricoles ? Devrons-nous subir encore longtemps la croissance de la circulation et la peur de l'accident ?</p> <p>Actuellement, il y a volonté politique de réaliser cette liaison à 2x2 voies, même si je pense que cela reste discutable au vu de l'évolution des conditions climatiques et de nos modes de vie</p> <p>Il serait grand temps d'acter définitivement le projet faisant l'objet de cette enquête. Sachant que des recours au tribunal administratif sont probables, les délais de réalisation risquent de s'allonger, ce qui n'est pas souhaitable.</p>	<p>AVIS</p>

<p>LYN 24.E @ 279</p>	<p>Mme Françoise et M. Jean- Claude ARNOUITS</p>	<p>Nous sommes pour le tracé Nord de la route départementale 642 pour la raison suivante. ne pas traverser 2 villages et laisser les belles plaines agricoles aux cultivateurs. Quant aux passages à niveau qui seront fermés. connaissant bien le village an tant qu'ancien élu . il y a bien des journées que personne n'y passe et que les chemins pour y accéder pour certains sont cultivés . Si il y avait eu un projet de TGV, il n'y aurait pas eu de passage à niveau et il y aurait bien fallu s'adapter. Aujourd'hui il y a urgence pour ce contournement si on ne veut pas se retrouver devant un drame comme celui de l'année dernière . Chacun a certainement dû traverser la 642 aux heures de pointe au carrefour à Ebblinghem . Soyons réalistes , cette route . il la faut et au plus vite . Colline est toujours dans nos mémoires.</p>	<p>FAVO</p>
----------------------------------	---	--	-------------

59 - Mairie de Renescure

N°	Auteur	Observation	Thème
<p>REN 01.E @ 13</p>	<p>MM. Dominique DELTESSCHE et Dominique LECLERC RENESECURE --- Dépôt dossier</p>	<p>Dépôt courrier de 2015 adressé au maire de RENESCURE avec pétition et réponse du Département du Nord</p> <p style="text-align: center;">Pour tous les habitants du long Coutre et de la rue de Campagne</p> <p>Veillez trouver ci-joint les résultats de la pétition proposé à chaque habitant du long Coutre et la rue de Campagne.</p> <p>Vous noterez que 100% des ménages concernés ont signé la pétition montrant ainsi combien ils étaient en accord avec la demande.</p> <p>Lors des discussion que nous avons eues avec tous nos voisins, une question revenait sans cesse : Pourquoi donc le trajet du contournement ne passe pas sur l'emplacement de cette vieille ferme abandonnée depuis tant d'années, ce qui permettrait un éloignement plus important du lotissement et des maisons proches de la rue de Campagne. Cela concerne plus de 50 maisons.</p> <p>Nous espérons que vous pourrez tenir compte de nos réclamations et vous remercions d'avance.</p>	<p>HE</p>

PETITION

Nous, les habitants du long court, de la rue de campagne de Renescure disons

OUI au contournement de notre village

NON aux nuisances (bruit, pollution, particules fines ...) qu'il va occasionner.

Le fuseau tel qu'il est tracé actuellement montre que le contournement passera trop près des 52 maisons du lotissement, des maisons de la rue de campagne et des deux écoles qui accueillent plus de 200 élèves.

Sans remettre en cause le choix de la commune, nous demandons donc que le contournement tout en restant dans le fuseau prévu soit reculé le plus possible de nos habitations

Nous demandons pour limiter le plus possible les nuisances un encaissement de cette rocade, un revêtement anti bruit, la mise en place de murs anti bruit, la plantation d'arbustes, de haies...et tout ce qui semblera nécessaire pour un meilleur respect de notre environnement.

Signatures	Adresses
1	Direction Sanitaire - 10 rue long court 59173 Renescure
2	RENESECURE Dominique - 25 le long court 59173 Renescure
4	M ^{me} Cuyssere - 34 le long court Renescure
4	M ^{me} JACQUET - 33 le long court Renescure
5	M ^{me} BERTHIAUX - 17 rue de campagne Renescure
6	Dominique de Beauvoir - 19 le long court Renescure
7	Estherien Guezou - 5 le long court Renescure
8	Shanahy Dominique - 8 le long court Renescure
9	Ren - 7 le long court Renescure
20	Ren - 10 le long court Renescure

Signatures	Adresses
11	Le Dr Martin - 28 le long court 59173 Renescure
12	DURICOURT Luc - 28 le long court 59173 Renescure
13	WILLIER Jean - 32 le long court 59173 Renescure
14	PRODRSKI SOSE - 32 le long court 59173 Renescure
15	MOULÉ Ghislaine - 16 rue de long court 59173 Renescure
16	MOULÉ Jean - 15 le long court 59173 Renescure
17	WACHAUX - LOUHAERTS Diego et Nicole - 44 le long court 59173 Renescure
18	WACHAUX - 39 le long court 59173 Renescure
19	LANNY Stéphanie - 45 le long court 59173 Renescure
20	BRES Frank - 45 le long court 59173 Renescure
21	André de Campagne - 52 rue de campagne Renescure
22	DOMINIQUE Simeon - 1 le long court 59173 Renescure
23	EVAERTS Ghislaine - 11 le long court 59173 Renescure
24	ANDREWS Albert - 40 le long court 59173 Renescure
25	POULIGNY Christian - 55 le long court 59173 Renescure
26	TICHEL Simon - 10 rue de campagne Renescure
27	Arnaud - 10 le long court 59173 Renescure
28	SECRETBARKI - 45 le long court
29	BOUILLON Philippe - 44 le long court
30	BOUILLON Philippe - 45 le long court
31	MALLEVATY Jean - 47 le long court
32	MALLEVATY Jean - 51 le long court
33	MACHÉLÉ JACQUES - 53 le long court
34	M ^{me} Cuyssere - 55 le long court

PETITION

Nous, les habitants du long court, de la rue de campagne de Renescure disons

OUI au contournement de notre village

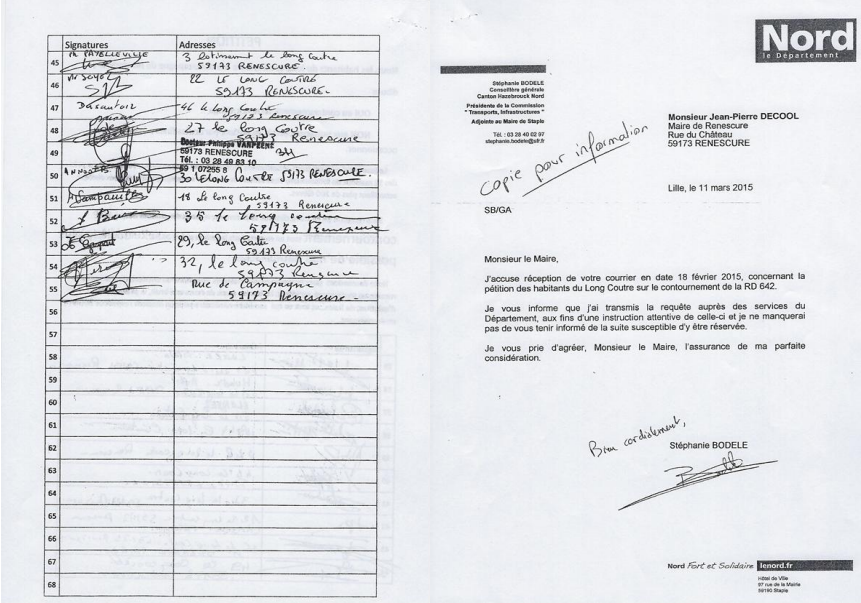
NON aux nuisances (bruit, pollution, particules fines ...) qu'il va occasionner.

Le fuseau tel qu'il est tracé actuellement montre que le contournement passera trop près des 52 maisons du lotissement, des maisons de la rue de campagne et des deux écoles qui accueillent plus de 200 élèves.

Sans remettre en cause le choix de la commune, nous demandons donc que le contournement tout en restant dans le fuseau prévu soit reculé le plus possible de nos habitations

Nous demandons pour limiter le plus possible les nuisances un encaissement de cette rocade, un revêtement anti bruit, la mise en place de murs anti bruit, la plantation d'arbustes, de haies...et tout ce qui semblera nécessaire pour un meilleur respect de notre environnement.

Signatures	Adresses
35	LOUPEL Jean - 54 le long court 59173 Renescure
36	HONDE Andre - 52 le long court 59173 Renescure
37	ELBAZ - 50 le long court
38	WACHAUX - 40 le long court
39	WACHAUX - 48 le long court Renescure
40	45 le long court - 59173 Renescure
41	37 le long court 59173 Renescure
42	18 le long court 59173 Renescure
43	51 le long court 59173 Renescure
44	43 le long court 59173 Renescure

		 <p>The document contains a list of signatures and addresses, a letter from the Nord Department Council, and a handwritten note 'Copie pour information'.</p>	
<p>REN 02.E @ 14</p>	<p>Mme DEWAMIN RENESECURE Dépôt courrier</p>	<p>On parle de la RD 642 comme route classée "grande circulation", c'est exact mais qu'en sera-t-il de la RD 255 ?</p> <p>On parle de bien-être de tous et on veut préserver le droit de chacun....</p> <p>Riverains de la D 255, nous constatons depuis quelques temps déjà :</p> <ul style="list-style-type: none"> * <u>une augmentation du trafic routier</u> : voitures et camions de plus de 19 tonnes (est-ce que cette route est adaptée à cela ?) * <u>une vitesse excessive</u> ce qui rend dangereuse la sortie des habitations * une impossibilité de profiter de la terrasse, du jardin, pour cause de <u>nuisances sonores</u> * <u>une dégradation</u> de l'habitation qui est en bordure de route (fissures constatées, et aussi tremblements au passage des camions) * et que dire de la pollution sur le plan écologique ? <p>L'objectif de ce contournement est d'améliorer le cadre de vie des habitants !</p> <p>Nous en sommes conscients !</p>	<p>19 T</p>

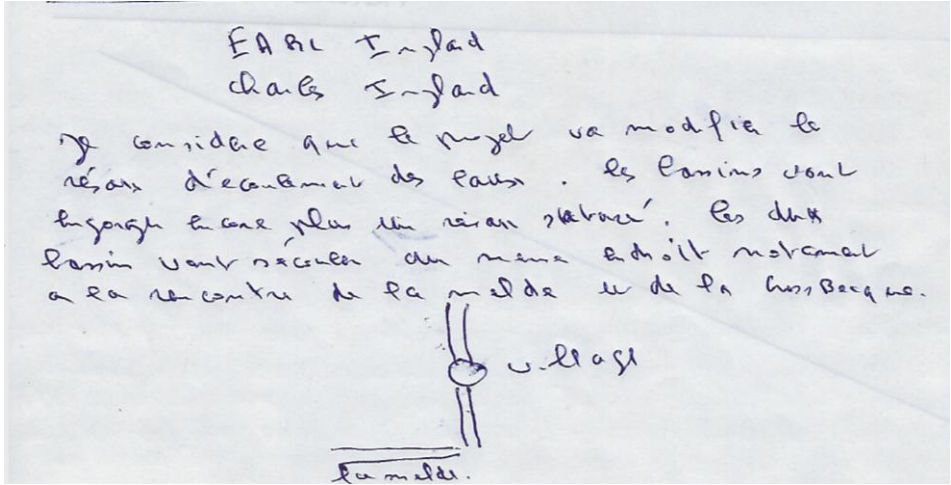
		<p>Est-ce que ce sera le cas pour les riverains de la RD 255 ?</p> <p>Cela implique quelques aménagements.</p> <p>Pour éviter des accidents dus à cette forte circulation, il y a aussi des enfants dans le peu d'habitations sur la RD 255 !, nous souhaitons <u>qu'il n'y ait pas de rond-point</u> à l'endroit prévu situé près du petit carrefour de la route de Morbecque, car cela signifie que le trafic routier empruntera massivement cet axe, RD 255, pour gagner la deux fois deux voies, et le nombre de voitures et camions sera toujours aussi important, <u>mais qu'un pont soit érigé à la place</u> comme sur tout le tracé du contournement !</p> <p>Pour les riverains proches du contournement, y aura-t-il un mur antibruit ?</p> <p>Doit-on tout sacrifier au nom de la sacro sainte économie ? Les décideurs sont-ils les riverains ?</p>	
<p>REN 03.C @ 74</p>	<p>Mme Danièle DESEURE WALLON CAPPEL</p> <p>Courrier postal</p>	<p>Une maison de famille qui aura bientôt 200 ans et rénovée il y a 36 ans.</p> <p>A l'époque une circulation très fluide et qui ne dérangeait pas. Elle s'est intensifiée au fil des années pour devenir insupportable : le bruit, la pollution, impossible de dormir la fenêtre ouverte, une route dangereuse pour s'y engager (poids lourds).</p> <p>Maintenant on va m'empêcher de randonner dans la campagne, car le chemin derrière chez moi deviendra un cul de sac et je n'aurai le droit d'admirer la campagne abimée que par mes fenêtres.</p> <p>Je plains les personnes demeurant de l'autre côté du « double circuit ferroviaire et routier car :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>suppression des passages à niveau</u> un grand détour pour rejoindre une route principale. - <u>une sécurité</u> qui ne sera plus assurée de façon rapide en cas d'incendie ou de problème de santé - <u>un secteur inondable</u>, une pompe en permanence dans ma cave, mais aussi un cadre de vie rétréci entre la route départementale <u>où le trafic aura toujours lieu</u>, le contournement et le chemin de fer. Donc du bruit devant et à l'arrière. <p>Durant le confinement de nombreux marcheurs ont été heureux de pouvoir s'aérer dans ces chemins de verdure.</p> <p>Ne pas oublier que des habitants seront coupés du centre du village.</p> <p>Certes un contournement est devenu indispensable mais au vu de tous ces désagréments, je suis contre le contournement NORD.</p>	<p>PROME</p> <p>PN</p> <p>SECU INOND</p> <p>DEFA</p>

<p>REN 04.C @131</p>	<p>Mme Françoise DUBRULLE</p> <p>WALLON CAPPEL</p> <p><u>Courrier postal</u></p>	<p>Nous sommes opposés au tracé Nord <u>Non au tracé</u> pour les motifs suivants :</p> <p>1/ La fermeture des passages à Niveau qui vont couper plusieurs rues passantes, enclaver les riverains, pénaliser les promeneurs et rendre l'exploitation des terres difficiles.</p> <p>2 / La détérioration de plusieurs fermes de taille moyenne, Viables ayant un successeur. Penser au préjudice MORAL, déjà un mort concerné par le tracé...</p> <p>3/ Plusieurs maisons seraient détruites et des Mares fermées</p> <p>4 / Le tracé Nord plus long - Sinueux traverse 2 fois la 642 et l'infrastructure au passage à Niveau Voie romaine très importante serait très onéreuse – Combien ??</p> <p>Prenons le tracé Sud plus court Sans Gros travaux donc Moins cher qui en même temps allégerait le trafic de Morbecque très saturé en plein Village.</p> <p>Merci de votre compréhension.</p>	<p>DEFA</p> <p>CIRCU</p> <p>AGRI</p> <p>HABIT</p> <p>COUT</p> <p>MORBE</p>
<p>REN 05.E</p>	<p>L. PROUST</p>	<p>Nous demandons que le contournement de Renescure soit fait car actuellement la D 933 devient une autoroute.</p> <p>Les petits travaux ne servent à rien → l'argent qui est actuellement employé pour être déjà sur le contournement</p>	<p>19 T</p> <p>AVIS</p>
<p>REN 06.E @175</p>	<p>Corinne et Jean-François GAMBIER</p>	<p>Le contournement est très attendu. Si cela pose des problèmes au niveau de la ville de Wallon-Cappel, pourquoi ne pas commencer les travaux par le côté Renescure ? En effet, ici il n' y a pas de grosses controverses et cette voie est importante pour sécuriser le centre de notre village.</p>	<p>AVIS</p>
<p>REN 07.E @175</p>	<p>Jean-Marc DEBEUSSCHER</p>	<p>Suite à l'enquête pour le contournement je pense que c'est inutile et que c'est un gaspillage d'argent public.</p> <p>Pour soulager la village et la RD 642 il faudrait à la sortie de l'A1 mettre la gratuité sur la A26 avant lille et jusqu'à calais, de façon à que tout ce qui va en abngleterre et sur la côte allège la A25 qui est gratuite.</p> <p>Il y a un contournement fait pour borre et pradelle. Résultat les villages sont morts. Plus de commerces et encore plus d'accidents causés par la vitesse sur la rocade. Pendant ce temps les enfants jouent au foot ball sur la nationale.</p> <p>Si cela devait se faire à renescure ce serait la mort du village. De plus je comprend pas la S.A.F.E.R.</p>	<p>AVIS</p>

		organisme agricole censé défendre les terres. Ce tracé doit passer dans la plaine la plus fertile et tout démolir. Le 1 ^{er} Ministre vient d'annoncer la création d'une autoroute ferroviaire gratuite sète – calais ce qui devrait diminuer le trafic dans l'avenir. Il faudrait aussi (<i>illisible</i>) ce que apporterait le canal seine-nord.	
REN 08.E @184	Pierre LANGENBACH RENESECURE	Je crains le rond point au bout de la rue de Morbecque prévu pour 1 entrée et 1 sortie. La circulation Rue de Morbecque est déjà intene et pas facile pour se croiser. Je pense qu'il serait préférable de ne prévoir qu'une entrée. Elargir la rue de Morbecque serait éventuellement une solution.	ROND P PROPO
REN 09.E @ 228	Eric BEVE RENESECURE	Je soussigné Eric BEVE, agriculteur à Renescure. Je déclare être opposé au projet de contournement de la RN 42 car celui-ci vient couper de nombreuses parcelles agricoles fertiles, indispensables à la rentabilité des agriculteurs concernés. Je suis moi-même très concerné par le tracé qui va couper plusieurs champs sur 900 m de long, ce qui représenterai si emprise de 50 m de large, 4.5 ha minimum sur ma ferme qui en compte une soixantaine, soit 10 % de mes meilleures terres pour emblaver des haricots pour Bonduelle, des pommes de terre, des betteraves, du blé, du maïs pour nourrir mes vaches laitières dont le lait va chez Danone, sans compter de la surface prise par la création du Bassin 7 qui se trouve justement dans mon champ rue du Paradis (qui deviendra un enfer !). Le fait de couper mes parcelles, engendrera plus de parcelles et plus de parcelles en triangle qui viendront compliquer mon travail de la terre du semis à la récolte. Ca qui aura aussi un impact sur la rentabilité de ma ferme. L'accès côté sud de la nouvelle voie m'obligera à prendre fréquemment le nouveau rond point Rue de Thérouanne, ce qui fera un danger pour moi... La création de certains chemins des champs et la création d'autres seraient indispensable... Si le projet se réalise, j'espère que ce sera un cabinet d'expert géomètres compétants et différent de la pré-étude (Mr Gilles) qui ne l'était pas et n'était même pas capable d'inviter tous les agriculteurs (jusqu'à oublier d'inviter Mr Decool, agriculteur et maire de Renescure !). Avec ce projet, on enlève les nuisances au village pour en créer d'autres ailleurs... En ce qui concerne la circulation actuelle, l'interdissement des camions rend déjà un flux plus fluide et les travaux en cours ainsi que les feux tricolores aux passages piétons sécurisent le village à	AGRI ROND P PROPO

		<p>moins frais pour le contribuable en ces temps de crise due au covid 19.</p> <p>Je suis contre le projet routier.</p>	DEFA
REN 10.E @	Anonyme	<p>Le contournement doit être fait, cela va fluidifier le trafic de la N 42. Mais cela va également être favorable pour la D 933 et la D 255.</p> <p>Vivant dans une maison située sur la D 933, je peux vous assurer que certaines personnes se croient sur une autoroute.</p>	FAVO 19 T
REN 11.E @ 334	F BEVE	<p>En tant qu'épouse d'agriculteur, je m'étonne que le projet de contournement de la RN 42 coupe tant de terres agricoles(et pas que les nôtres...) quand la mission première de l'agriculture est de nourrir la population... Suite à la situation sanitaire du Covid, nous avons tous vu ce que de simples pénuries pouvaient engendrer et ce n'est que le début si l'on continue cette emprise toujours plus forte sur les terres agricoles. D'où pensez vous donc que votre farine et vos paquets de pâtes proviennent ? L'usine Bonduelle a enregistré un super chiffre d'affaire suite au confinement, il faut bien remplir les boîtes grâce aux producteurs. Ce contournement occasionnerait une perte de 10 % de nos revenus, pensez vous que les riverains de la RN 42 favorable au projet accepteraient cela, si on enlevait 10 % de leur salaire pour que la route se fasse...Je m'oppose totalement au projet.</p>	AGRI
REN 12.E @ 335	Frédéric JUDE Renescure	<p>Je tiens en tant que citoyen engagé dans ma commune à donner mon avis personnel sur le contournement de la RD 642 qui traverse mon village de Renescure, comme tout habitant du secteur devrait le faire.</p> <p>Chacun peut et a le choix d'avoir des avis et des divergences d'opinion différentes sur ce tracé tel que présenté lors de cette enquête publique du 8 juillet au 6 août.</p> <p>Je ne parlerai pas que du projet Sud de mon village, attendu depuis de nombreuses années par nos habitants.</p> <p>Notre centre bourg traversé par cette départementale avec un trafic incessant de toutes natures : véhicules légers, camionnettes, poids lourds de 19 T et plus, de convois exceptionnels... en constante augmentation et qui ne s'arrêtera pas.</p> <p>Nous avons tous, je pense depuis très longtemps compris la nécessité de ce contournement de notre village et au-delà, je pense...</p> <p>Suite à des accidents matériels, corporels et hélas des vies perdues.</p> <p>Bien sur, au-delà du centre de Renescure, nous avons les mêmes nuisances, problématiques...sur la</p>	AVIS 19 T

		<p>RD 255 et RD 933 également sur notre village avec des maisons proches de la route, des familles inquiètes.</p> <p>Nos habitants n'en pleuvent plus de la vitesse, des incivilités, des risques d'accidents, de la dangerosité des 3 axes fréquentés chaque jour par des milliers de véhicules.</p> <p>Nous espérons et nous pourrons après ces travaux retrouver notre village plus paisible, nous réapproprier nos trottoirs, traverser plus en sécurité comme il y a des dizaines d'années.</p> <p>Faire vivre nos commerces de proximité car plus faciles d'accès et sécurisés.</p> <p>Ne pas couper en plusieurs parties notre beau village d'entrée en Flandre Intérieure.</p> <p>Les infrastructures à venir devront prendre en considération, en compte, les inquiétudes, les aspirations et les souhaits des riverains les plus proches, en termes de bruit, visuel...</p> <p>Chacune et chacun auront pu pendant ce mois d'enquête s'exprimer.</p> <p>Trouvons toutes et tous par ce contournement futur un sens et un intérêt général, collectif de sécurisation globale.</p>	
REN 13.E @ 336	Bruno GUILBERT	Monsieur GUILBERT a remis une copie de ses échanges de correspondance avec la Sous préfecture de Dunkerque	INFO

		<p>contenu de message à eric.etienne@nord.gouv.fr date 15/09/19 21:41 objet DEVIATION CENTRE DE RENESCURE reunion</p> <p>Monsieur le Sous-Préfet</p> <p>C'est en notre qualité habitants de Renescure, que nous nous permettons de vous interpeler, par mail, ayant appris qu'une réunion importante allait se tenir ce mercredi sur Dunkerque.</p> <p>Cette réunion relative aura pour objet le projet de déviation de la route D.642 traversant le centre de Renescure qui fait écho au déviation de la petite Coline, début 2019.</p> <p>Avec le collectif qui a été créé pour remettre en avant la déviation de ce village et d'autres tant attendus par les riverains avec la future rocade depuis plus de 40 ans.</p> <p>A notre connaissance, et relayés par les médias, de multiples rencontres entre les élus, la famille de Coline et la population ont vu faire aboutir un limitation de vitesse à 30 km/h et aussi apparaître des panneaux modérés interdisant la traversée de ce village aux poids lourds de plus de 19 tonnes.</p> <p>Mon mail et moi avons acheté notre maison, en 1908, dans un hameau de Renescure, (non loin des Els Donckwille) sur la route D.933 "dite des ambulances", 141, route de Cassel, après le-bou-de LA CROSSE, et j'y ai même installé mon cabinet de Réflexologie Plantaire depuis début 2012. Choix fait parce qu'une route modérée en circulation et surtout avec une limitation de vitesse à 70km/h.</p> <p>Depuis la mise en place de ces dispositifs administratifs, nous constatons un nombre très important de véhicules et surtout camion qui passent systématiquement sur la route de LA CROSSE D.933, ce nous habitant, avec une vitesse de plus excessive.</p> <p>De surcroît, avec le sens plein de l'entrée de Chez DONQUELLE, une limitation de vitesse est indiquée à 70km/h, et moi n'ai aucune plainte déposée. Les conducteurs n'en ont que faire et la logique ligne droite en amont renforce les excès de vitesse.</p> <p>Nous nous trouvons souvent inquiets pour nous, nos voisins, les riverains et ma clientèle, de fait, à qui je me doit de préciser d'être vigilants lors de mes rendez vous.</p> <p>La traversée de Cassel par deux itinéraires, nous nous posons des questions sur le trajet des camions qui s'en vont : traversée de Hain, passage sur le chemin des Lignes 059 route des coteaux pour rejoindre l'Écluse, et certains nous inquiètent pour tous les risques impliqués.</p> <p>Pourriez vous, M. le Sous-Préfet, prendre en considération toutes les inquiétudes liées à nos constatations qui peuvent préjudiquer aussi aux autres habitants de Renescure, que ceux du centre du village ?</p> <p>Nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez à notre déviation et restons à votre disposition.</p> <p>Avec nos salutations respectueuses</p> <p>M. MME GUILBERT BRUNO 141 route de Cassel 59713 RENESCURE Port 04 87 40 91 03</p> <p>VS, LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR</p> <p>JEAN-FRANÇOIS REMERY</p> <p>Durieux 3 / page 1/2 20</p> <p>05/08/2020</p>	<p>PRÉFET DU NORD</p> <p>Dunkerque, le 0 2 OCT. 2019</p> <p>Monsieur,</p> <p>Par courrier du 15 septembre 2019, vous avez exposé mon attention sur les risques liés à la sécurité routière que vous rencontrez en tant qu'habitants de Renescure et riverains de la route départementale 933, sur laquelle vous constatez qu'un nombre important de poids-lourds circule.</p> <p>Je précise suite de cette alerte et vous remercie de m'en avoir informé. Le sujet de la sécurité routière est en effet un enjeu majeur du territoire. Le drama qui s'est déroulé à Renescure ne doit pas se reproduire et c'est à cette fin que le Préfet du Nord se joint, conjointement avec le Président du Comité Départemental du Nord, un arrêté réglementant le transit des poids-lourds de plus de 19 tonnes sur la route départementale 942, sur l'axe entre Hazebrouck et Renescure.</p> <p>Vous me faites part de votre inquiétude quant au trajet qui serait emprunté par les poids-lourds, à savoir une traversée de Hain, puis un passage par la route départementale 93 et enfin une traversée de la commune d'Écluse. Je vous remercie de m'en avoir informé et de m'avoir transmis les données par lesquelles vous pouvez justifier votre inquiétude. Suite au fait de l'existence d'une limitation de vitesse sur les routes départementales 901 et 438. De surcroît, ces véhicules ne peuvent pas emprunter la route départementale 93, ni venir depuis l'écluse, puisque la circulation des engins de plus de 19 tonnes leur est interdite dans les deux sens entre Renescure et Hazebrouck, sauf deserte locale et exceptions prévues dans l'arrêté du 13 août 2019.</p> <p>Vous indiquez en outre que le tronçon de vitesse à 70km/h sur la route départementale 933 ne serait pas respecté. Sur ce point, Monsieur le Maire de Renescure peut solliciter les services de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer, afin de mettre en place un dispositif de radars de contrôle concernant le trafic et la vitesse moyenne des usagers de la route. L'analyse des résultats conduits vers les éventuelles mesures à mettre en place sur la route départementale 933, tel qu'un dispositif de radar autonome.</p> <p>Je vous assure du suivi attentif de ce dossier et de l'implication des forces de l'ordre, particulièrement sensibilisées sur ce sujet, afin d'assurer la sécurité routière sur le territoire et aux alentours de la commune de Renescure.</p> <p>Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de toute ma considération.</p> <p>Eric ETIENNE</p> <p>Copie à : Monsieur le Maire de RENESCURE</p> <p>Monsieur et Madame Bruno GUILBERT 141 route de Cassel 59713 RENESCURE</p> <p>2/3</p>	<p>contenu de message à laurent.proust@nord.fr date 23/07/20 15:39 objet DEVIATION CENTRE DE RENESCURE reunion pièce(s) jointe(s) 1 fichier(s) Renescure_Bou.pdf (507,36 ko)</p> <p>>> Bonjour Monsieur</p> <p>>></p> <p>>> Comme échangé, lors de notre rencontre rapide, sur le site de la déchèterie, je vous adresse ci-dessous le mail que nous avions adressé, le 15 sept dernier, au Sous-Préfet de Dunkerque, concernant notre questionnement sur la déviation de Renescure et nos inquiétudes liées à la circulation avérée devant chez nous.</p> <p>>> La réponse nous a été adressée par le courrier, ci-joint.</p> <p>>></p> <p>>> L'impact d'une non-réflexion et d'un déni politique, à l'origine, nous amène aujourd'hui à ce que nous vivons au quotidien.</p> <p>>> Notre route est devenue une autoroute à grande vitesse où aucun des abus liés ne sont jamais réprimés (aucun contrôle radar, quel qu'il soit, les 70 kms heure investissent), quant aux camions c'est aussi un grand n'importe quoi qui nuit à notre environnement.</p> <p>>></p> <p>>> Je vous remercie de bien vouloir accuser réception de mon mail et nous tenir au courant des projets ou rencontres en cours, au niveau des riverains que nous sommes.</p> <p>>></p> <p>>> Dans l'attente, merci d'accuser réception de mon mail, svp</p> <p>>></p> <p>>> Bien cordialement</p> <p>>></p> <p>>> M. MME GUILBERT BRUNO</p> <p>>> 141 route de Cassel</p> <p>>> 59713 RENESCURE</p> <p>>></p> <p>>></p>
<p>REN 14.E @ 337</p>	<p>Charles INGLAND</p>		<p>PROPO</p>	
<p>REN 15.E</p>	<p>Jean-Pierre BAILLEUL</p>	<p>1) président du Comité de Sauvegarde des chapelles des Flandres</p>	<p>CHAP</p>	

<p>@ 338</p>	<p>HAZEBROUCK</p>	<p>Quel devenir pour la Chapelle du Bonsberg à Ebbilinghem ? disparition ?</p> <p>2) les élus du secteur avaient noté « oui » il y a plus d'1 an au Conseil Départemental !</p> <p>Il y a du changement à Renescure, Sercus, Lynde. Le vote de 2019 est-il maintenu ?</p> <p>3) ce projet est celui du territoire et pas seulement d'une ou plusieurs communes...</p> <p>4) il faut désengorger le territoire d'une manière intelligente.</p> <p>Bonne réflexion</p>	
<p>REN 16.E @ 339</p>	<p>EARL DEMAREY</p>	<p><i>Impacts du projet sur l'exploitation agricole:</i></p> <p><u>Sur la perte du foncier:</u></p> <p>Le projet impacte, dans le cadre de l'étude 19 % de la SAU de l'exploitation (9 Ha 82 a et 14 ca pour une surface totale de 52 Ha 25)</p> <p><u>Sur le fonctionnement de l'exploitation agricole:</u></p> <p>Le projet engendre un déséquilibre économique de l'exploitation agricole tel que la viabilité économique sera remise en cause.</p> <p>Il engendrera de la même façon un profond déséquilibre de la structure foncière.</p> <p><u>Perte de bâtiments agricoles:</u></p> <p>Un corps de ferme complet sera perdu.</p> <p>Un des bâtiments agricole sert au stockage du matériel de ces terres.</p> <p>Le corps de ferme a été racheté par le propriétaire, et il devait revenir à un des petits enfants du propriétaire (dont l'un est Ingénieur HEI spécialité BTP).</p> <p><u>Impact du projet sur le fonctionnement de l'exploitation agricole:</u></p> <p>Déséquilibre économique tel que la viabilité de l'exploitation agricole sera remise en cause (les terres concernées sont reconnues comme étant les meilleures de l'exploitation. Classement en 1 et donc de très grande potentialité et valeur agronomique).</p> <p><u>Synthèse de la problématique de la parcelle et des solutions envisagées:</u></p> <p>L'exploitation, de taille moyenne est en phase croisière.</p>	<p>AGRI</p> <p>HABIT</p>

		<p>Les parcelles seront très fortement impactées. Elles représentent 19 % de la SAU de l'exploitation.</p> <p>La taille (environ 10 Ha), le drainage, la proximité et l'utilisation du corps de ferme attendant en font une pièce majeure de l'exploitation agricole.</p> <p>Il y a grande nécessité pour l'exploitant de retrouver des surfaces équivalentes afin de maintenir la viabilité de la structure.</p> <p><u>Impacts du projet sur la parcelle culturale:</u></p> <p><u>Accès aux parcelles créées:</u></p> <p>Les parcelles seront très difficilement accessibles pour des engins agricoles, il risque d'y avoir création de parcelles inexploitable.</p> <p><u>Equipements endommagés:</u></p> <p>Le système de drainage sera fortement endommagé.</p>	EMPR AGRI PN
REN 17.E @ 340	<p>Claude DECOCQ</p> <p>Renescure</p>	<p>En tant que riverain de la route actuelle il est temps de faire cette déviation ou rocade cela ressemble à des promesses de vieux (<i>illisible</i>) « 50 ans qu'on en parle ». A chaque accident grave « Decès » on fait des travaux pour sécuriser les lieux.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pas besoin d'une recade 2 fois 2 voies. - Une simple route qui dévie Renescure suffit. - Les autres villages réagiront quand il aurait des problèmes de saturation ou d'accident. - Les personnes qui fraignent ou entravent ce contournement ont du « SANG sur les mains ». 	RENES
REN 18.E @ 341	<p>M et Mme DEWITTE</p> <p>Renescure</p>	<p>Nous rappelons que le château les douves et granges sont classés au grand inventaire donc le contour doit respecter la distance imposée.</p> <p>Le giratoire 1 pourrait être évité en accédant directement au giratoire de la ZP porte de l'AA cela économise le terres agricoles et diminue le cout.</p> <p>Le giratoire 2 débouche sur la rue de Morbecque trop étroite pour la circulation automobile et encore plus pour les camions le giratoire suffit pour desservir Renescure. Gain (<i>illisible</i>) de terres cultivables.</p>	PATRI ROND P
REN 19.E @ 342	EARL BODELE	<p>Nous sommes concernés par la parcelle entre le passage à niveau et la coopérative l'UNEAL. Plusieurs questions d'ordre général se posent quand au bien fondé de ce projet :</p>	SPECI

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Quelle sera la largeur du champ qui restera entre l'UNEAL et la nouvelle route? Sera t elle assez large pour pouvoir la cultiver? Est ce que les drainage vont être réactualisés? ■ Pourquoi le tracé a changé le jour où Mr Ficheux est arrivé à la CCFL? Alors que le tracé coûtait beaucoup moins cher au sud qu'au nord et impactait moins la surface des terres agricoles et habitations. En effet, au nord vous allez devoir créer 2 ponts afin d'éviter d'engorger la rue du Préavin et fermer des passages à niveau. <p>Nous vous rappelons que si on augmente le trafic de véhicules rue du Préavin à Staple, et la fermeture des passages à niveau, on augmente sensiblement la possibilité d'avoir de nombreux accidents dans cette voie qui n'est pas adaptée pour se croiser.</p> <p>Ce tracé est il purement politique sans se soucier des agriculteurs et des riverains?</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Il y aura t il un mur anti-bruits pour les habitants de Staple? <p>pourquoi gaspille t on toujours les terres des agriculteurs durement acquises depuis de nombreuses générations alors que le tracé sud avait moins d'impacts sur les terres agricoles?</p> <p>pourquoi les réserves naturelles en eau où se trouvent de nombreuses espèces protégées se retrouvent sacrifiées par le tracé nord ?</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Comment les accès des parcelles vont-elles être définies? <p>- Nos terres vont elles être payées à leur juste valeur ou allez vous toutes les passer en utilité publique?</p> <p>On parle de cette fameuse RN 642 depuis 35 ans. Pourquoi n'avez vous pas constitué une réserve foncière avec la SAFER depuis tout ce temps? C'est soit disant le rôle de la SAFER de préserver notre agriculture sur le territoire.</p> <p>De nombreuses fermes ont été vendues sur le territoire très proche. Que font nos politiques?</p> <p>C'est un gaspillage énorme de l'argent public.</p> <p>Nous ne soutenons par l'irresponsabilité du maire de Staple qui ne se sent pas concerné par le tracé nord (il le soutient d'ailleurs) alors que son village sera isolé et pollué d'une RN642 au niveau du paysage, du bruit et d'un accès unique du village.</p>	
--	---	--

REN 20.E
@ 343

Courrier de la
CAPSO



Longuenesse, le 5 août 2020

MONSIEUR LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
MONSIEUR Jean-Paul HEMERY
PERMANENCE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE
MAIRIE DE RENESCURE
HÔTEL DE VILLE
RUE DU CHÂTEAU
59173 RENESCURE

REF. : PD/SU/VM/CS/LD/n°52
DOSSIER SUIVI PAR : Virginie MARQUIS
Tél. 03.74.18.20.33 - v.marquis@ca-pso.fr

OBJET : Enquête Publique sur le projet de doublement de la RD 642

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous avons récemment pris connaissance de la mise à l'enquête publique, du 8 juillet 2020 au 6 août 2020, de l'utilité publique du projet de mise à 2X2 voie de la RD 642 entre Hazebrouck et Renescure présenté par le Conseil Départemental du Nord.

Par la présente, même si des démarches de concertation et de consultation des personnes publiques associées seront menées ultérieurement dans le cadre de la procédure qui sera mise en œuvre, je tenais d'ores et déjà à vous signifier l'enjeu très important de ce sujet pour notre territoire et donc l'adhésion et le soutien de notre intercommunalité au projet routier.

C'est en effet un dossier structurant pour les territoires traversés mais également pour la CAPSO, et au-delà pour le pôle métropolitain audomarois dans son ensemble. C'est également un dossier d'intérêt régional dans le cadre des liaisons entre la métropole lilloise et le littoral boulonnais.

Ce projet devrait en effet, à terme, sécuriser les déplacements en direction de la Métropole Lilloise pour nos concitoyens, et réduire considérablement les temps de trajet.

Cette infrastructure sera également un vecteur de développement économique. Elle est aussi attendue depuis de nombreuses années par l'ensemble des acteurs économiques audomarois, notamment les entreprises de transport et de logistiques nombreuses sur notre territoire (le secteur des transports représente un peu plus de 2000 emplois auxquels on peut ajouter les 10 000 emplois industriels au sein des grands donneurs d'ordre).

Si le tracé permettra en priorité de sécuriser la circulation automobile dans les communes traversées par l'actuelle RD 642, ce projet a de ce fait une importance pour les territoires voisins et au premier chef notre intercommunalité en permettant son désenclavement vers la métropole européenne de Lille vis les Flandres.

Ceci exposé, je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes salutations distinguées.

LE PRÉSIDENT
Joël DUQUENOY

CAPSO
Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer
2, rue Albert Camus | CS 20079 | 62468 LONGUENESSE CEDEX | Tél. 03 21 93 14 44 | contact@ca-pso.fr | www.ca-pso.fr
TOUTE CORRESPONDANCE EST À ADRESSER À MONSIEUR LE PRÉSIDENT

59 - Mairie de Staple

<p>STA 01.E @81</p>	<p>M. Joël DEHERRE</p> <p>STAPLE</p> <p>Dépôt courrier</p>	<p>Je me permets par ce courrier de vous interpeller sur mon avis tout à fait défavorable à la rocade pour le contournement de Renescure.</p> <p>Notre chère route de Bourbourg qui a une réelle utilité nous sera volée, un axe qui a pourtant une réelle utilité.</p> <p>Moi qui la fréquente régulièrement je peux vous assurer que l'on y croise bon nombre de personnes.</p> <p>Et, la rue du Préavin parlons en aussi, elle verra une augmentation de trafic qui va créer bien des dangers à la travers »ée du village, cette route n'y est pas du tout adaptée.</p> <p>Les agriculteurs quant à eux vont perdre une fois de plus et de trop des terres si productives.</p> <p>Certains devront faire des détours considérables pour accéder à leurs parcelles.</p> <p>Le contournement de Renescure est une nécessité mais il suffit tout simplement de contourner Renescure et cela est possible bien plus facilement et bien moins contraignant et onéreux qu'une rocade.</p>	<p>DEFA</p> <p>CIRCU</p> <p>AGRI</p> <p>RENES</p>
<p>STA 02.E @ 85</p>	<p>M. Gaston DUQUENNE</p> <p>STAPLE</p> <p>Dépôt courrier</p>	<p>Il est de mon devoir en tant que maire honoraire de prendre part à l'enquête publique au sujet du contournement Hazebrouck Renescure, je trouve abérant et irresponsable de voir un tel tracé, toujours sans esprit partisan mais dans l'intérêt général, fermer cinq passages à niveau qui va engendrer de grosse difficulté d'acheminement à toute la population (Docteurs ambulanciers) couper deux fois la 642, et venant au domaine agricole qui sera sévèrement touché par le passage à proximité de leurs bâtiments d'élevage qui va générer de gros problèmes à tous points de vue, il serait bien possible de prendre un autre tracé plus simple et beaucoup moins honéreux, ou alors faire le contournement de Renescure sera déjà une belle avancée.</p> <p>J'espere que ma requête sera prise en compte dans l'intéret général.</p>	<p>PN</p> <p>SECU</p> <p>RENES</p>
<p>STA 03.E @ 90</p>	<p>M. Bernard SALOME</p> <p>STAPLE</p> <p>Dépôt courrier</p>	<p>Je ne suis pas d'accord sur la fermeture des passages à niveau et en particulier celui route de Bourbourg ; je prends assez souvent la route pour faire mes courses à Wallon Cappel et à Hazebrouck, c'est une route avec une bonne visibilité et avec de bons emplacements pour se garer si on croise un autre véhicule.</p> <p>Je ne comprends pas que la commune de Staple laisse faire cela d'autant plus que trois agriculteurs de la commune exploitent leur ferme à 300 mètres du passage à niveau et qu'ils cultivent des terres de l'autre côté de ce passage à niveau.</p>	<p>PN</p>

		<p>Quand on imagine les détours qu'ils devraient faire, (beaucoup de kilomètres en plus), et qu'il y a 233 véhicules par jour (recensement indiqué dans l'étude) sur cet axe... ça induirait de la pollution en plus pour contourner; à une période où on nous parle d'écologie, d'environnement, de pollution de l'air, quel est l'intérêt?</p> <p>Pour remettre une circulation plus dense sur la route du Préavin à Staple et sur la rue des joueurs à Ebbilinghem ? Ce sont des routes trop exigües pour une telle circulation.</p> <p>Je suis contre le tracé Nord de Wallon-Cappel, la commune de Staple n'est pas concernée par la rd642 ; je ne vois que des désagréments de ce contournement pour les Staplois. Des terres en moins pour la commune, ce sont des impôts fonciers en moins qui rentrent.</p> <p>Par ailleurs, j'ai deux neveux agriculteurs à Lynde qui sont impactés par ce projet. Ils sont à 100 m de la rd642 et 250 m de la voie ferrée derrière le corps de ferme. Us empruntent le passage à niveau de la Cayenne pour cultiver de l'autre côté de la voie ferrée. C'est aussi un axe que j'utilise pour travailler avec un de mes neveux.</p> <p>C'est enfin également un chemin emprunté par les promeneurs qui viennent se recueillir à la chapelle Notre dame des affligés du Bonsberg. La nouvelle route passerait dessus, que deviendrait-elle ?</p> <p>Combien d'hectares seront pris pour ce tracé? Quel gâchis ; et on ferait un pont rue chemin des loups à Ebbilinghem pour quelques voitures qui passent ? Comment peut-on dénaturer le paysage à ce point ? Où est l'intérêt de cette route si ce n'est pour créer de plus en plus de circulation et tout ça pour saturer l'A25 ?</p> <p>Une route qui va impacter l'environnement, qu'en sera t'il de la faune et la flore? la qualité des paysages de nos territoires ruraux ? Je pratique la chasse le dimanche en traversant à pied les terres exploitées par la famille du bord de la rd642 jusqu'à ma ferme de Staple ; comment vais-je faire si ce projet de route se réalise ? Par où passer ? Et quels espaces restent-ils pour chasser en se tenant à distance des infrastructures? Et comment pourront continuer à vivre les lièvres, les chevreuils et autres gibiers dans cet enclavement ?</p> <p>Le problème pour les habitants de Wallon Cappel et Lynde résidant entre la voie ferrée et la rd642 : on trouverait encore un moyen d'y installer une 2x2 voies ? Les nuisances sont toujours pour les mêmes ?</p> <p>Voilà, Monsieur le commissaire enquêteur, quelques remarques et surtout beaucoup d'interrogations ; je vous remercie de votre attention.</p>	<p>CIRCU</p> <p>DEFA</p> <p>CHAP</p> <p>ENVI</p>
<p>STA 04.E @ 127</p>	<p>M. Eddie DEFEVERE</p>	<p>A titre personnel, je trouve urgent et essentiel de réaliser le contournement de Wallon-Cappel, Ebbilinghem et Renescure. Les raisons de sécurité sont évidentes pour les 3 communes précitées, mais j'estime que la</p>	<p>FAVO</p>

	<p>STAPLE</p> <p><u>Dépôt courrier</u></p>	<p>commune de Staple a également à gagner de la réalisation de cette 2 fois 2 voies.</p> <p>En effet, en raison de l'encombrement de la RD 642, de nombreux véhicules, y compris les poids lourds utilisent la RD 161. Ce ne sera plus les cas une fois le contournement réalisé. Le même effet pourrait se produire sur les RD 933 et RD 438.</p> <p>De fait, la commune gagnerait en sécurité et les nuisances seraient atténuées.</p>	<p>19 T</p>
<p>STA 05.E</p> <p>@ 128</p>	<p>M. Noël FERNAGUT</p> <p>STAPLE</p> <p><u>Dépôt courrier</u></p>	<p>Déclaration pour cette Rocade</p> <ul style="list-style-type: none"> - comment accéder à mets parcelles en ce moment 300metres pour accedeR detouR Rue PReavin 4 km 8 PdT 20 passage calculé le cout ? engin agricole Rue PRéavin = accident – mort - pourquoi terre entre voie FéRe et voie express non utilisable - pourquoi tRaceR Nord plus chéRE QUE TrACEr Sud ? - pourquoi condamné tous ses passage a Niveau ? <p>Je fais comment pouR espedieR mes PdT en espagne portugal tous ses camions</p>	<p>AVIS</p> <p>AGRI PN</p>

59 - Mairie de Wallon Cappel

<p>WAL 01.E @ 15</p>	<p>M. et Mme MOREAU WALLON CAPPEL <u>Dépôt courrier</u></p>	<p>Nous ne sommes pas d'accord avec le contournement TRACE NORD. En effet, celui-ci aura un impact direct sur notre quotidien et surtout, nous isolera totalement du village : nous sommes WALLON-CAPELLOIS et non HAZEBROUCKOIS ! D'autre part, nous avons des voisins qui ont emménagé voici quelques années afin de concrétiser un rêve : une maison à la campagne sans trop de nuisances et voilà qu'on leur impose une route avec un trafic très dense. Et pour d'autre part : la destruction pure et simple de leur habitation... Surtout : pourquoi avoir choisi le projet le plus onéreux ? Où est le sens moral et humain de cette décision ???</p> <p style="padding-left: 40px;">Durant le confinement de nombreux marcheurs ont été heureux de pouvoir s'aérer dans ces chemins de verdure.</p> <p style="padding-left: 40px;">Ne pas oublier que des habitants seront coupés du centre du village.</p> <p style="padding-left: 40px;">Certes un contournement est devenu indispensable mais au vu de tous ces désagréments, je suis contre le contournement NORD.</p>	<p>HABIT</p> <p>PROME</p> <p>DEFA</p>
<p>WAL 02.E @ 16</p>	<p>M et Mme Sylvain SAMOY WALLON CAPPEL <u>Dépôt courrier</u></p>	<p>Nous ne sommes pas d'accord pour que la voie rapide Tracé Nord de Wallon CAPPEL PASSE SUR NOTRE MAISON. Notre habitation n'est pas à vendre, c'est une maison familiale, mon beau père est né dans cette maison, il a 80 ans maintenant. Il habite Wallon Cappel, c'est Mr Vaneste Maurice. Nous habitons cette maison, 120 rue basse, il y a 30 ans environ. Nous y avons élevé nos 3 enfants, toute notre vie est là, nos souvenirs, nos arbres plantés, en faite TouT. Nous nous chauffons au bois, ce qui est économique. Nous ne voulons pas partir, car je suis travailleur Handicapé (je suis Agent Territorial), j'ai une grave maladie, je suis suivi à la cité hospitalière (c'est une maladie de Béchét). Donc, j'ai 53 ans et notre maison est finie de payer, avec la toute petite retraite que j'aurais, il nous sera impossible de louer une maison, vû le prix des loyers, de plus au CCAS, ils nous ont dit qu'on était pas prioritaire. De plus, j'aurai des voisins. Pour nous notre habitation, c'est un petit coin de paradis, pas de voisins collés à notre habitation, c'est l'idéal. De plus, du côté Sud est bien plus approprié, c'est-à-dire, beaucoup plus droit et ils ne coupent pas</p>	<p>HABIT</p>

		<p>Wallon Cappel en 2. De plus, je ne donnerais pas mon habitation pour une voie rapide, mon frère Didier s'est fait tué sur une voie rapide, près de bowling à Hazebrouck 59 190, il y a eu 5ans le 7 avril 2020, donc les voies rapides n'évitent pas les accidents (il allait à son travail, pas responsable de cet accident). En plus, je ne comprend pas qu'on ferme autant de passage à niveau, car les agriculteurs ne savent même plus aller dans leur champ, on va empêcher de travailler leur terre. Par chez M. Benoît Outters, les routes n'ont pas été prévues pour autant de circulation, impossible de se croiser. Là où j'habite 120, rue basse, c'est le long de la voie ferrée, donc c'est resté sauvage, arbres, endroits humides, il y a beaucoup de grenouilles, beaucoup d'espèces d'oiseaux et gibiers, donc nous ne voulons pas que la voie rapide passe au Nord. Il faut à tout prix éviter d'abattre ma maison car nous n'avons que cela ! Si la voie rapide passe au Sud, c'est des terres polluées par les agriculteurs qui traitent, pesticide, roundup etc. Eux les agriculteurs ne perdent pas leur maison donc ce n'est pas normale de détruire une habitation que les gens habitent dedans. Il y aura des suicides, la preuve j'ai prévenu Mr le Ministre aussi. Merci de ne pas abattre notre maison (on en a qu'une), le côté Sud est bien plus raisonnable, il y a des privilégiés.</p> <p>(De toute façon, nous restons fermes, notre maison n'est pas à vendre n'y à abattre) c'est une maison familiale, ça n'a pas de prix.</p> <p>PS : (en tête du courrier – note du CE)</p> <p>La mairie m'a mis ma maison en zone inondable, elle ne l'était pas quand on l'a acheté, j'ai la preuve de mon notaire.</p>	
<p>WAL 03.E @ 17</p>	<p>M. et Mme Michel BOUBEL</p> <p><u>Dépôt courrier</u></p>	<p>J'habite au 174 rue de la Tête d'Or à Wallon Cappel.</p> <p>Je suis tout près du chemin de fer, puis maintenant faire 2 x 2 voies, voir les nuisances sonores, la route est elle accolée à la voie ferrée ? Personne ne dit rien, les fermetures de concq passage à niveau, qui détourneraient la circulation vers des routes, moi j'aurai au moins 4 km à 5 km pour rejoindre le centre et en plus notre maison va perdre de sa valeur,va être indemnisés, à voir.</p> <p>Je ne pourrai pas la vendre. Va t'il avoir un mur, on ne sait pas s'il y en a un, on va être en prison, on verra plus personne. Je crois qu'il a une autre solution, la première était la moins chère, mais non, on a repris la 2^{ème} pourquoi ? (le tracé nord) ... une grande erreur historique, qui demandera trop d'entretien. Le projet est estimé entre 90 et 100 million, sa va être beaucoup plus, je vois 120-140 million.</p> <p>Comme vous êtes instruit, vous devez bien le savoir mais voila ?</p> <p>L'association SOS Nord 642 va se battre jusqu'à la fin pour avoir un bon résultat.</p>	<p>DEVAL</p> <p>COUT</p> <p>DEFA</p>

WAL 04.E @ 18	M. Mme Hervé LEDUC	Demandent la révision du projet	HE
WAL 05.E @ 36	M. et Mme Brigitte et Bernard DEVALCKENERE WALLON CAPPEL <u>Dépôt courrier</u>	<p>Ont étudié le trajet du contournement de Wallon-Cappel Renescure ce mercredi 15 juillet 2020 et déposent ci-dessous leurs observations.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les 4 passages à niveaux coupés arrangent la SNCF mais pas les riverains, les habitants du « Nord », les cyclistes...la route de Bourbourg, avec plus de 300 passages, ainsi que soit le chemin du prince, soit la rue du moulin devaient rester ouverts. - L'écologie c'est bien, les tritons... les arbres... mais les travailleurs, les personnes qui font de la France une nation, qui paient leurs impôts, ont droit aussi à de la considération, que leur vie de tous les jours soit facilité. - Que les agriculteurs soient payés les hectares pris, et qu'il n'y ait pas de partage d'emprise si remboursement. <p>Dans l'espoir de voir des améliorations dans ce domaine.</p>	AVIS
WAL 06.E @ 38	Mme Edwige HOUZE STAPLE <u>Dépôt courrier</u>	<p>La décision concernant le contournement de la route 642 en faveur du « Tracé Nord » suscite notre réprobation et nous amène à formuler quelques remarques qui la justifient.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nous ne comprenons pas qu'alors que le tracé Sud semblait entériné, après une très longue discussion à tous les niveaux, on l'abandonne tout d'un coup (à la suite des élections ?) et sans que les riverains concernés aient pu préalablement consulter ce nouveau dossier. - Le tracé Sud était celui qui pour les habitants présentait le moins d'inconvénients et de difficultés : leurs trajets étaient plus courts, moins sinueux, donc moins onéreux, et moins polluants. - Beaucoup de personnes âgées habitent route du Bourbourg et ne peuvent que s'inquiéter de la disparition des cinq passages à niveaux des alentours et des routes qui les traversent : comment pourront être assurés avec la célérité nécessaires, les services d'urgence, ceux des pompiers, du Smur. Et même pour faire leurs courses (car il n'y a ni alimentation, ni docteur, ni pharmacien à Staple), faudra-t-il emprunter les petites routes étroites, où l'on ne peut se croiser, sans accotements, impraticables en cas d'hiver rigoureux ou de fortes pluies continues ? - Pour les agriculteurs de la route du Bourbourg, les problèmes seront plus aigus encore, entraînant dans l'exercice quasi quotidien de leur profession, de constants détours hasardeux avec des remorques souvent lourdement chargées, des tracteurs trop volumineux sur ces parcours, sans parler des machines agricoles 	DEFA CIRCU SECU AGRI PN

		<p>volumineuses, moissonneuses et autres, ou des poids lourds assurant les livraisons d'aliments agricoles, ou assurant l'enlèvement des récoltes : pommes de terre, lin, betteraves, ou celui des porcs d'élevage ...Tout cela rend les déplacements très accidentogènes, d'autant que matin et soir, bien des gens des environs, pour se rendre à leur travail empruntent notre route.</p> <p>- En outre, le tracé Sud rendait plus facile pour les agriculteurs les remembrements et partages de terres, puisqu'il n'y a aucun obstacle comme enclaves ou emprises (routes ou rail) ; Tous ces facteurs consécutifs à la fermeture du passage à niveau de la route du Bourbourg, portent gravement atteinte à nos vies privées et professionnelle, et, dans certains cas, les mettent même en grand danger.</p>	SUD (O)
<p>WAL 07.E @ 38</p>	<p>M. et Mme Christine et Jean-Pierre DAMMAN EBLINGHEM</p> <p><u>Dépôt courrier</u> <u>+ annexes</u></p>	<p>Veillez, Je vous prie, prendre en compte les éléments suivants :</p> <p>1 / Il est pour nous inimaginable que l'espace de vie où nous comptons passer une retraite paisible et accueillir enfants et petits-enfants, puisse un jour être détruit, Nous avons acquis cette propriété en 1976, puis au fil des années, créé un ESPACE BOCAGE de 3400 m2 (aulnes- glutineux - bouleaux - châtaigniers -chênes- érables - hêtres - merisiers- peupliers - saules têtards).</p> <p>2 / Un simple coup d'œil sur la vue aérienne de la "solution retenue" met en évidence que le tracé NORD de Wallon Cappel est SINUEUX par rapport au tracé Sud initialement retenu en 2014.</p> <p>Ce dernier étant donc :</p> <p style="padding-left: 40px;">A) moins long donc moins onéreux et ne nécessitant pas la mise en place de deux coûteux ronds-points !</p> <p style="padding-left: 40px;">B) plus respectueux du bâti (moins d'habitations détruites)</p> <p>3 / En conséquence, nous ne pouvons que refuser le Contournement Nord pour les raisons suivantes :</p> <p>(a) CUMUL des NUISANCES : à la voie ferrée et à l'actuelle RD642 ajouteront celles de la nouvelle voie rapide et du rond-point très proches = nuisances sonores (particulièrement en cas de freinages intempestifs suivis d'accélération peu modérées)</p> <p>Accès piéton difficile vers le PN rue des joueurs, un des rares PN non supprimé.</p> <p>(b) impact sur le bocage (voir document CCFI)</p> <p>© perturbation de la zone humide (voir article Voix de Nord du 15/10 /19 Pièces jointes : 2 photos personnelles prises en février 2020</p>	<p>HABIT</p> <p>ACOU ROND P</p> <p>HUMI</p>

Des critiques environnementales sur le projet de contournement NORD

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) vient de rendre son avis consultatif sur le projet de contournement de la Départementale 642 entre Hazebrouck et Renescure. Le tracé nord retenu pour l'aménagement d'une deux fois deux voies est celui présentant le plus d'impacts sur la préservation des zones humides et de la faune.



Vous êtes exploitant ...

Plantation de haies¹

Le Département du Nord et la CCFI soutiennent les projets de plantations en secteur agricole. Les commandes sont passées (dans la mesure du possible, par l'intermédiaire de l'opération « Plantons le décor »).

N'hésitez pas à nous faire part de vos projets!

Entretien des haies²

Le Département du Nord et la CCFI aident financièrement les agriculteurs pour la taille des haies (minimum 50% du montant).

Vous êtes un particulier ...

Plantation de haies¹

Des aides seront accordées aux particuliers souhaitant planter des haies. Les modalités restent à définir.



Mail de retour vers nous d'ici septembre 2017 si vous avez des projets!

Entretien des haies²

La CCFI subventionne à hauteur de 0,12 euro du mètre linéaire dès 100 mètres de haie.

1) Haies créées localement uniquement.
2) Taille réalisée entre septembre et mars, de préférence durant les mois d'hiver.

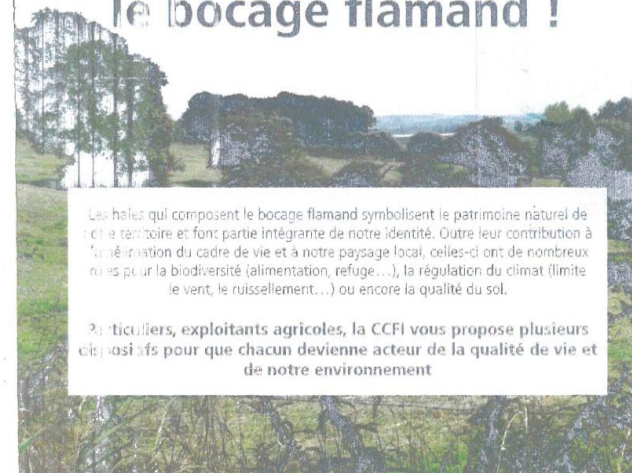
**plantons
le décor**
espaces naturels réajustés

L'opération régionale « Plantons le décor » permet l'achat groupé de plants de variété et d'origine locales.
Plus de renseignements sur www.plantonsledecor.fr

Plus de renseignements et conditions : 03 59 68 40 09
environnement@cc-flandreinteneurs.fr / www.cc-flandreinteneurs.fr



La CCFI vous aide à préserver et restaurer le bocage flamand !



Les haies qui composent le bocage flamand symbolisent le patrimoine naturel de notre territoire et font partie intégrante de notre identité. Outre leur contribution à l'amélioration du cadre de vie et à notre paysage local, celles-ci ont de nombreux atouts pour la biodiversité (alimentation, refuge...), la régulation du climat (limite le vent, le ruissellement...) ou encore la qualité du sol.

Particuliers, exploitants agricoles, la CCFI vous propose plusieurs dispositifs pour que chacun devienne acteur de la qualité de vie et de notre environnement.




Janvier 2020
notre propriété à l'angle rue des Jumeaux
RD 642



Ferme 2020 maitre jardinier à l'angle de la RD 642

HABIT

			
WAL 08.E @ 39	M. Christophe JANIDZAC WALLON CAPPEL <u>Dépôt courrier</u>	<p>Je m'oppose à l'édification de cette rocade de contournement Nord, car elle est située en dépit du bon sens : elle risque de couper en deux la commune et elle va nuire à la zone verte du Kastel où se trouve ma maison qui sera classée (une des plus anciennes du village).</p> <p>Quatre passages à niveau fermé vont interdire l'accès à cette zone verte aux agriculteurs qui y ont leurs parcelles, aux habitants et aux promeneurs qui affectionnent le cadre champêtre.</p> <p>De plus la fermeture des passages à niveaux vont provoquer des accidents, car seules quelques routes seront empruntées par des camions (vergers outters) et concentreraient un flux de circulation dense vers un seul passage. L'étude a oublié des maisons qui existent encore et a maintenu d'autres qui ne sont plus présentes. C'est cet « arrangement » avec la SNCF qui explique le cout moindre par rapport au sud de plus seule une maison est impactée au sud.</p>	DEFA CIRCU HABIT
WAL 09.E @ 40	M. Ludovic CATENNE	Observation identique à la N° @ 28	
WAL 10 E	M.Benoît	Je suis arboriculteur bio depuis 1996 et ai racheté la ferme de mes parents en 1984.	

<p>@ 41</p>	<p>OUTTERS</p> <p>WALLON CAPPEL</p> <p><u>Dépôt courrier</u></p>	<p>Notre propriété se situe à 300 mètres du projet de contournement Nord RD 642 est inscrite au patrimoine de France depuis 1943.</p> <p>Son site est cité remarqué et remarquable.</p> <p>Tous les jours de l'année, des dizaines de piétons jogeurs et vélos passent sur la rue du moulin.</p> <p>- Notre site est reconnu pour être le plus grand centre d'espèces animales en voie de disparition bourgueil tritons et de plantes rares. Le site est entouré de 2 douves et d'1 monument construit en 1607.</p> <p>Tous les jours j'expédie des fruits et légumes bio qui partent ds toute la France.</p> <p>En saison nous vendons nos produits à la ferme et nos clients empruntent la rue du moulin pour venir chez nous.</p> <p>La RD 42 La voie ferrée les lignes à, moyenne et très haute Tension entourent notre propriété. Les promeneurs recherchent le calme et la biodiversité chez nous et plus particulièrement la rue du Moulin.</p> <p>Je m'oppose au projet de contournement Nord de la future RD 642 ; je propose que le contournement se fasse au Sud de Wallon-Cappel afin de préserver les éléments cités ci avant.</p> <p>A défaut de reporter le projet au sud je demande</p> <p>Un préjudice financier pour la perte de chiffre d'affaires pour la vente sur l'exploitation j'ai un fichier de 500 clients pour 1 chiffre d'affaires de 50 000 Euros.</p> <p>De trouver une solution pour aménager la rue de Staple afin que les poids lourds puissent venir chez moi.</p> <p>Je demande qu'une étude comparative soit faite sur le cout financier entre le projet Nord et Sud.</p> <p>J'ai 3 enfants qui vont reprendre mon exploitation comment puis je les rassurer sur l'avenir de celle-ci.</p> <p>Par ailleurs le projet Sud comporte plusieurs avantages. Moins de tracé pour contourner les routes barrées.</p> <p>Empreinte écologique moins impactante car moins de zones humides et d'espèces animales protégés .Le village de Morbecque réclame un délestage de sa commune le projet Sud le propose facilement.</p> <p>J'invite qui veut bien le constater dans notre belle propriété.</p>	<p>PATRI</p> <p>PROME ECOLO</p> <p>CIRCU</p> <p>AGRI</p> <p>COUT</p> <p>SUD (O)</p> <p>HUMI DEFA</p>
<p>WAL 11 E</p> <p>@ 76</p>	<p>Mme OBERT Audrey</p> <p>STENBECKE</p>	<p>Je vous écrit aujourd'hui pour vous informez de mon désaccord de la désiccion prise pour le tracer du contournement au Nord de votre commune.</p> <p>La maison de mes beaux parents figure ou ce tracer est devra donc être abattu. Mon concubain à grandit dans cette maison, la seule maison dont il se souviennne et celle-ci. Mes beaux parents sont hactuellement</p>	<p>HABIT</p>

	<u>Dépôt courrier</u>	dans cette maison ou ils y vivent toujours, ou ils ont élevé leurs enfants les ont vu grandir, ou ils ont rencontré leurs petits enfants, le Noël passer en famille des moments inoubliables pour eux que vous allez leur enlevés.	
WAL 12 E @ 77	M. SAMOY Nicolas STENBECQUE <u>Dépôt courrier</u>	Je vous écrit cette présente lettre pour vous faire part de mon désaccord du à la désiccion prise pour le contournement qui passera au Nord de Wallon Cappel. La maison de mes parents est sur le tracer est devra donc être rasée. J'ai grandit dans cette maison, mes souvenirs, mes premiers pas, mes premiers anniversaire, tout mes souvenirs vont disparaître avec la maison. Maison dans laquelle mes parents sont toujours, dans laquelle ils ont effectués des travaux de leur mains.	HABIT
WAL 13 E @ 134	M. Bruno DECOUVELAER E WALLON- CAPPEL	<ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi le Tracé Nord alors que le tracé Sud avait été retenu. - Depuis aucune Réunion ; concertation et explications à ce allongement. - Le Tracé NORS va coûter Beaucoup plus cher vu les infrastructures ; démolitions de maisons et plus d'emprise agricoles <p>Tout cela pour une minorité de kilomètres près voie ferrée</p> <p>Pourquoi un PONT pour moins de dix véhicules jour au chemin des loups alors que la Route de Bourbourg sera Barrée pour plus de cent véhicules jour.</p> <ul style="list-style-type: none"> - En cas de Route Barrée de la D 138 le S.D.I.S. devra Faire des kilomètres de Détour pour intervenir vu les PN supprimés. <p>La rapidité des secours est primordiale La vie n'a pas de prix.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cela va engendrer un surcroit de véhicules sur la D 138. - En période de forte pluie : problème d'inondation entre le rond point du coevoet et la voie ferrée. <p>Avec cette surface bitumée cela va aggraver sérieusement ce problème.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De chez moi ; Très Belle vue sur le Mont Cassel. <p>Avec ce tracé : ça sera un Pont d'une hauteur de plus de 11M vu le dénivelé avec beaucoup plus de bruit pour accélérer ou descendre de ce pont et quel coût pour le réaliser et par suite l'entretenir.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Je suis situé entre la D 642 et la voie ferrée. Pourquoi toutes ces nuisances pour les mêmes personnes. - Le tracé Sud serai beaucoup plus adapté. - Désengorgement de Morbecque cela pour une majorité de poids lourds 	<p>COUT</p> <p>PONT</p> <p>SECU</p> <p>INOND</p> <p>VISU</p> <p>PONT</p> <p>SUD (O)</p> <p>MOTBE</p>

		<p>- Zone humide protégées</p> <p>- Tracé plus droit – Moins cher</p> <p>Moins d'emprise agricole.</p>	HUMI EMPR
<p>WAL 14 E @ 135</p>	<p>M. François SENS</p> <p><u>Dépôt courrier</u></p>	<p>Je me présente, François SENS, agriculteur au Sud de Wallon-Cappel. Je ne suis pas favorable à un contournement qui détériore le territoire et détruit les terres agricoles.</p> <p>Mais s'il doit se faire, le Nord me paraît plus judicieux car beaucoup moins d'emprise sur les terres agricoles puisqu'il longe la voie ferrée, cela permet de fermer quelques passages à niveau qui me paraissent bien dangereux.</p> <p>Le contournement Nord présenté permet aussi de ne pas couper en deux le territoire de Wallon-Cappel. En effet, il y a déjà sur notre village la voie ferrée et la RD 642. Si, en plus, on ajoute un contournement au Sud qui traverserait la plaine, le village ne ressemblera pas à grand-chose.</p> <p>En ce qui concerne le bruit et la pollution, le contournement sera moins nuisible au Nord qu'au Sud, les vents dominants étant les vents venant du Sud Ouest (moins de bruit et moins de pollution au cœur du village).</p> <p>Pour ce qui concerne le territoire agricole, il est bien meilleur au Sud qu'au Nord (terres humides et argileuses le long de la voie ferrée).</p> <p>Pour finir, la biodiversité est beaucoup plus importante au Sud qu'au Nord (davantage de pâtres, de mares, de réservoirs naturels → proximité du bois des huit rues).</p> <p>Je vous remercie. Monsieur l'Enquêteur de tenir compte de mes remarques en ce qui concerne ce contournement et veuillez agréer mes salutations distinguées.</p>	<p>SUD (N)</p> <p>ACOU POLLU ECOLO FAVO</p>
<p>WAL 15 E @147</p>	<p>M. Francis SENICOURT</p>	<p>Je réside au 1235 Route Nationale à WALLON-CAPPEL, en bordure de la 642 et nous subissons les 18 000 véhicules qui y passent chaque jour.</p> <p>Je vis dans cette maison avec ma femme depuis 50 ans, je ne suis pas contre un projet de contournement de Wallon-Cappel mais je ne comprends pas pourquoi ce tracé du Nord a été retenu en 2018 alors que le tracé du Sud était validé en 2014, il me paraissait beaucoup plus cohérent, rectiligne et les routes n'étaient pas barrées.</p> <p>Je prends régulièrement le chemin du Prince derrière chez moi pour me promener, il sera sans issue donc cette promenade journalière sera terminée pour moi comme pour tous les autres promeneurs très nombreux.</p>	<p>DEFA PROME</p>

		<p>Et puis nous allons subir la 642, la voie ferrée et cette nouvelle rocade, notre maison sera invendable à l'avenir.</p> <p>Merci de reprendre le projet.</p>	DEVAL
<p>WAL 16.E @ 165</p>	<p>Des habitants impliqués et soucieux de leur environnement</p>	<p>Le choix du tracé Nord nous semble plus judicieux et plus respectueux de notre environnement. En effet, il suivrait la voie ferrée déjà existante et aurait donc moins d'emprise sur la perte de terres agricoles.</p> <p>Quant à lui, le tracé Sud diviserait en deux le village de Wallon-Cappel et dénaturerait complètement notre lieu de vie si paisible et convivial. Ne parlons pas des nuisances sonores que celui-ci impliquerait pour les habitants. D'autant plus que le choix du tracé Nord avait été décidé il y a de nombreuses années et le "tracé historique" était connu de tous...</p> <p>La Départementale 138 relie la "Grande plaine du Sud" au bois des Huit Rues. Ces deux lieux mythiques de Wallon-Cappel font partis des plus beaux endroits du village et nous déplorerons leur perte.</p> <p>Nous vous remercions de préserver notre beau village, notre environnement naturel et animal qui fait de notre lieu de repère un endroit agréable à vivre. Offrons à nos enfants ce cadre de vie que nous avons toujours adoré.</p>	<p>FAVO</p> <p>SUD (N)</p>

Recueil des signatures:

juillet 2020 ②

Clara Sens

Ludovic Sens

Sens Isabelle

~~Sens~~

Stéphane Michèle

BECK Christian - Joëlle

Delostin Lucas

Benoit Inel

Laurence Jodel
L. Jodel

Volpelt Valérie

Benoit JF

VOLPELT ERIC

Seyranoff

~~Stéphane~~

Jean Pierre

SIM P. Pinte

Stannum

PINTE Sébastien

Verhulst Annelie

Boulogneux Roxane

Mario Hélène Dehostre

Marchyline Laurence

Joëlle Janssens

Patricia Delostin

Stéphane Justine

HANUO

Thomas Deryckere

Victor Dehostre

<p>WAL 16.E @ 183</p>	<p>B. PLANCKE WALLON-CAPPEL</p>	<p>Voici quelques reflexions à e projet. Tout d’abord je suis contre le tracé Nord et voici quelques arguments :</p> <p>1/ il va couter plus cher (maisons qui sernt rasées, terre agricole perdues etc…)</p> <p>2/ Fermé les passages à niveaux, pensé à tous les riverains qui l’empreinte tous les jours</p> <p>3/ Un pont au dessus de cette route et de la voix ferré qui sera très dangereux par temps de neige et de verglas</p> <p>4/ Fini les ballades a pied et en vélo autour des vergers si agréable en toutes saisons</p> <p>5/ Que deviendront les terres inocupées entre les deux</p> <p>6/ Je pense aux agriculteurs, quel tour ils devront faire pour accédés a leurs parcelles de l’autre coté</p> <p>7/ Il y a une opportunité a saisir par le seul desengorgement de Morbecque d’une grasse parti de la circulation</p>	<p>DEFA</p> <p>COUT PN</p> <p>PROME DELAIS</p> <p>MORBE</p>
<p>WAL 17.E @ 229</p>	<p>Collectif MORBECQUE</p>	<p style="text-align: center;">Note sur le Projet de contournement de la RD642 Tracé NORD.</p> <p>Les réflexions et remarques incluses dans le document ci-joint ont été discutées et mise en forme par un groupe de personnes de Morbecque qui rencontrent des difficultés liées à la circulation sur le CD 916 qui traversent la commune.</p> <p>Le projet de contournement tracé NORD soumis à enquête publique est une opportunité de donner un avis sur les liaisons routières importantes du territoire.</p> <p>Les cosignataires du document :</p> <p>MMme Fabrice CASAERT, 32 rue Keelebrughe</p> <p>MMme Jean CREPIN, 68 Le Grand Hazard</p> <p>Mme Gaelle CONORD,66 le grand Hasard</p> <p>M DASSONNEVILLE Maxime ;24 le Grand Hasard</p> <p>MMme Albert DEHAUDT, 31 rue Keele brughe</p> <p>M FAY Didier, 40 rue Keele brughe</p> <p>MMme René FAUVERGUE, 72 Le Grand Hazard</p> <p>MMme Jean- pierre GRAVE, 2 le Grand Hazard</p>	<p>HE</p>

	<p>M Clément HAMEAUX, 60 le grand Hasard Mme LAPRADE Hélène ,40 rue Keelebrughe MMme Serge MEULEWATER ,14 le grand Hasard Mme VANNOYE Martine, 20 le grand Hasard</p> <p>Pour nous ,il ressort que :</p> <ul style="list-style-type: none"> -le tracé SUD mériterait d'être présenté et comparé en termes d'avantages et inconvénients par rapport au tracé IMORD, Le SUD retient notre préférence. -le contournement de MORBECQUE devient une évidence et indispensable pour les maisons riveraines au regard de : l'insécurité crée par les difficultés d'accès pour les riverains immédiat lors de leur sortie et rentrée chez eux sur le long du CD916 qui traverse la commune, des nuisances sonores, des vibrations ressenties, dues aux nombreuses déformations de la route ,de l'augmentation du trafic du fait de la déviation des poids lourds interdit de traverser Renescure pour les maisons riveraines dues au trafic. <p style="text-align: center;">Projet de contournement de la RD642 Tracé NORD.</p> <p>Observations sur ce projet.</p> <p>Riverains du CD916 au hasard à MORBCECQUE, nous souhaitons apporter quelques réflexions dans le cadre de cet aménagement routier sur le territoire.</p> <p>Le village de MORBEQUE est situé sur le CD916 et traversé par plus de 15000 véhicules par jour .L'axe principal CD916 est un long ruban traversant la commune depuis le passage à niveau de la gare de Steenbecque jusqu'au rondpoint à l'entrée d'Hazebrouck de 3.4KM pratiquement bâti à 98% sur toute sa longueur.</p> <p>Cette traversée de Morbecque reçoit les flux des véhicules ayant pour origine Aire sur la lys et ceux de Béthune, Lillers, St Venant.</p> <p>La mairie nous dit ne pas connaître la proportion relative à chaque origine et vice-versa. L'analyse origine-destination ne serait pas disponible.</p> <p>Cette traversée est dangereuse et a déjà fait l'objet au centre, au Hasard d'accident grave (4 morts) et de dommages à des véhicules les rendant inutilisables. Faudra-t-il attendre de nouvelles victimes pour que l'étude du contournement soit mise en chantier ?</p> <p>Des véhicules transportant des matières dangereuses transitent par cette rue située aujourd'hui en ville.</p>	
--	---	--

	<p>Il est habituel que les riverains du CD 916 ont de grandes difficultés d'accès d'une part sur la route, de même que les personnes résidentes allée des pépinières et rue Keele brugge et d'autre part pour rentrer chez eux .Il peuvent attendre jusqu'à plus de 10 minutes que le bouchon depuis le château en sortie de Morbecque jusqu'à l'entrée d'Hazebrouck soit passé pour s'engager sur la route.</p> <p>De plus la construction en cours de 70 maisons au centre et l'urbanisation récente de terres agricoles au Hasard en terrain à bâtir pour environ 18-20 maisons apporteront un flux et trafic supplémentaire dans une zone déjà saturée.</p> <p>Ce long ruban de 3.4Km constitue une artère de ville équivalente à la traversée de la ville d'Hazebrouck qui ,elle, a été contournée !!!!.</p> <p>Le tracé SUD initialement prévu a été abandonné vers 2015 sans que l'étude soit achevée et que les motivations soient transmises.il aurait permis un raccordement facile par la voie romaine,(D238) pour les flux des véhicules en provenance de Thiennes, Aire sur la lys, Steenbecque, Blaringhem, Wittes, Boëseghem ce qui délesterait d'autant la traversée de MORBECQUE.</p> <p>Il est utile de rappeler qu'une partie de cette voie romaine D238 a été aménagée et reprofilée dans les années 2009/2010 dans cette optique .Pourquoi ce projet a-t-il été abandonné ?</p> <p>Pour des questions de sécurité sur la traversée de MORBECQUE, pour que les riverains de cette axe puissent retrouver un accès et une sortie facile à cette voie nous vous demandons de prendre en compte les observations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Considérer que le tracé NORD ne correspond pas à un intérêt global pour le territoire puisqu'il ne contribue pas à l'amélioration, la sécurité et désengorgement du trafic sur MORBECQUE. ✓ Considérer qu'une déviation des flux pour origine de St VENANT par le bas de Morbecque pour rejoindre le rond-point en attente situé sur la D253 et par le Cd 946 (liaison vers Merville) puisse être inscrite au plan programme des infrastructures routières du département du NORD, (enjeux complémentaires de sécurité et de réduction des nuisances sonores pour les riverains de la route) <p>Pour des questions générales à propos du projet de contournement de Wallon -Cappel et Renescure nous formulons les remarques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le tracé NORD est plus long que le tracé SUD .Il ne contribuera pas à un moindre impact environnemental en terme de rejets des polluants Issus des véhicules circulant sur cette voie lesquels alimentent l'effet de serre. Il semble financièrement plus cher à cause de ses ouvrages d'art de 	
--	---	--

franchissement associés.

-le tracé NORD traverse trois zones humides d'environ 4 hectares qui seront partiellement détruites et ne préservera pas la biodiversité et l'intérêt pour la flore et la faune de ces zones,

-le tracé NORD a une surface d'emprise sur les terres agricoles très supérieure au tracé SUD .Une bande de 30 mètres environ sur 3.5Km comprise entre la voie ferrée et la nouvelle route ne sera pas cultivable. Ceci contribuera à la destruction de surfaces agricoles voir à la contribution à la radiation d'exploitation à moyen terme.

Si le tracé SUD était mis en œuvre, la moitié de cette surface pourrait être utilisée par transfert pour la réalisation du contournement sud-est de Morbecque et il serait alors globalement restitué environ 5 hectares de terres agricoles aux exploitants Hazebrouck- Wallon-Cappel...

En conclusion, ce tracé NORD semble présenter un bien moindre intérêt sur le plan global pour le territoire .Pour une meilleure vision des enjeux, il serait opportun de pouvoir analyser et comparer les avantages et inconvénients des deux propositions NORD et SUD .

Dans l'attente nous soutenons le tracé SUD.

PJ : voir plan joint des tracés projet

PLAN
TRACÉS des Projets



Tracé SUD
demande contournement SUD Morbecque
Voie normale recommandée sur tracé SUD D238

<p>WAL 18.E @ 230</p>	<p>Gaëlle COMORD</p>	<p>Observations identiques à celles du N° 229 pour la partie :</p> <p style="text-align: center;">Projet de contournement de la RD642 Tracé NORD.</p> <p>Avec les annotations suivantes :</p> <p>Je ne suis pas d'accord pour le tracé Nord. Je soutiens entièrement le tracé Sud.</p>	<p>HE</p>
<p>WAL 19.E @ 231</p>	<p>Clément HAMEAU</p>	<p>Observations identiques à celles du N° 229 pour la partie :</p> <p style="text-align: center;">Projet de contournement de la RD642 Tracé NORD.</p>	<p>HE</p>
<p>WAL 20.E @ 232</p>	<p>Clément HAMEAU</p>	<p>Je ne suis pas d'accord pour le tracé Nord. Je soutiens entièrement le tracé Sud.</p>	<p>DEFA SUD (O)</p>
<p>WAL 21.E @ 233</p>	<p>Jean et Agnès CREPIN</p>	<p>Observations identiques à celles du N° 229 pour la partie :</p> <p style="text-align: center;">Projet de contournement de la RD642 Tracé NORD.</p> <p><u>Avec les annotations suivantes :</u></p> <p>Nous ne sommes pas d'accord pour le tracé Nord. Nous souhaitons absolument le tracé Sud et le contournement de Morbecque</p>	<p>HE</p>
<p>WAL 22.E @ 234</p>	<p>Mathieu DEKEUVE R</p> <p>Mme Julie SAMOY</p> <p>LYNDE</p>	<p>Objet : Enquete publique projet contournement RD 642,</p> <p>Par la présente, nous vous faisons part de notre opposition au contournement de la RD642 au NORD.</p> <p>En effet, nous avons fait construire il ya 8 ans dans un lotissement à proximité et ce contournement fera considérablement perdre de la valeur à notre résidence principale, du fait des nuisances sonores et visuelles.</p> <p>Nous avons choisi la campagne, pas pour se retrouver à proximité "d'une autoroute" !</p> <p>De plus, ce dernier nous privera d'une vue sur le Mont Cassel. Le pont qui sera créé au dessus de la voie de chemin de fer viendra dénaturé l'environnement et accentuera les nuisances sonores par l'amplification de la circulation provenant des nombreuses rues adjacentes qui seront condamnées.</p>	<p>DEFA</p> <p>DEVAL</p> <p>VISU</p> <p>CIRCU</p>

		<p>Vu le coût et l'ampleur du projet, il est logique que ce contournement devrait projeter la fluidité du trafic à Morbecque, ainsi un contournement au SUD de Wallon Cappel pourrait soulager ces deux communes.</p> <p>On parle souvent des accidents sur cette RD642, mais il y en a également beaucoup sur les voies rapides, pour preuve, mon oncle est décédé d'un accident de la circulation sur la rocade du bowling. L'augmentation du trafic sur les rues de campagne provenant de la fermeture d'une majorité de passages à niveau, non adaptées à cette influence de voitures et engins agricoles seront tout autant accidentogènes voir plus.</p> <p>Nous sommes directement touchés par ce contournement au NORD, car ce projet va entraîner la "destruction" de la maison familiale de mes parents et donc détruire une vie de souvenirs. Ces derniers ne pourront peut être jamais racheter une maison car plusieurs facteurs entrent en compte : le marché immobilier, la maladie et l'âge qui ne leur permettra plus d'emprunter,...</p> <p>Alors nous disons NON AU CONTOURNEMENT NORD !!!</p>	<p>COUT MORBE</p> <p>HABIT</p>
<p>WAL 23.E @ 235</p>	<p>Monique et René FAUVERGNE</p>	<p>Observations identiques à celles du N° 229 pour la partie :</p> <p style="text-align: center;">Projet de contournement de la RD642 Tracé NORD.</p>	<p>HE</p>
<p>WAL 24.E @ 280</p>	<p>Jean-Marie et Monique SALOME</p>	<p>Nous sommes contre le tracé Nord et voici les raisons</p> <ul style="list-style-type: none"> - Davantage de maisons détruites - 4 passage à niveau fermés - Pour les agriculteurs qui exploitent de part et d'autre de la voie ferrée, ce sont des détours considérables (pollution, perte de temps, augmentation de risques d'accidents...) - C'est le tracé le plus onéreux et le plus long - Les zones humides seront détruites, les conséquences seront dramatiques pour la faune sauvage (chevreuil, lièvre, lapin...) et je terminerai par le fait que l'exploitation agricole que nous avons transmise à nos enfants sera fortement impactée, une parcelle de 5 ha sera coupée en deux avec des délaissés entre la nouvelle rocade et la voie ferrée. Avec ceci beaucoup de questions sans réponse, en prenant de la terre que prévoit on ? de la terre, une somme d'argent qui ne remplacera pas le foncier perdu, il y aura un manque à gagner pour l'exploitation, pour l'instant un couple y vit de son travail (élevage laitier principalement il fait du fromage, du maïs... - Pourquoi pas le tracé Sud il serait plus adapté pour régler la circulation du village de Morbecque en y 	<p>DEFA HABIT PN AGRI PN</p> <p>COUT HUMI ECOLO</p> <p>AGRI</p> <p>MORBE</p>

		faisant un branchement ?	
<p>WAL 25.E @ 344</p>	<p>Mme SENS M. DREUX Jean</p>	<p>Je suis favorable au Tracé Nord, moins de plaines détruites contre la voie ferrée. Quand aux passages à niveaux plusieurs accidents mortels ont déjà eu lieu en France notamment un autocar scolaire. La S.N.C.F. a pris les devants en les fermant afin d'éviter un accident mortel qui mettrait sa responsabilité en cause.</p> <p>Certains agriculteurs n'hésitent pas à cultivé des terres distantes de 20 ou 30 km cela ne les derange pas de faire de la route.</p> <p>D'autre part les habitants qui ont construit ou acheté le long de la RD 642 savaient pertinement qu'un projet était acté de nombreuses décennies (50 ans).</p> <p>Je ne comprends pas pourquoi il a été rejeté au Sud.</p> <p>En toute logique il est revenu au Nord.</p> <p>Certains argumentent qu'ils ont 3 enfants mais je connais un agriculteur au Sud a également 3 enfants dont 1 à l'école d'Agriculture. En ce qui le concerne 3 grandes plaines seront détruites qui fera de lui l'agriculteur le plus pénalisé du contournement Sud.</p> <p>Je ne comprends pas les personnes qui s'expriment sous le couvert de l'anonymat, il faut être responsable de son choix.</p>	<p>FAVO</p>

DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

Mairie de Arques

Aucune observation

Mairie de Campagne lès Wardrecques

Aucune observation

REGISTRE DEMATERIALISE

N°	Auteur	Observation	Thème
@ 001	M. Jean-Bernard WESTEEL	Je suis pour la rocade Nord	FAVO
@ 002	Anonyme	<p>Le contournement serai vraiment une bonne chose pour les villes d'Hazebrouck et de Saint-Omer comme pour Renescure, Wallon, Ebbinghem, etc..</p> <p>Cette 2x2 voies permettra enfin de gagner du temps en évitant les villages de Renescure et Wallon Cappel qui sont devenu des villages dangereux et long à traversé !</p> <p>Si le contournement pouvait permettre de créer des zones d'activités aux alentours pour rendre le territoire plus attractif ça ne peut alors être que bénéfique !</p>	FAVO
@ 003	Anonyme	<ul style="list-style-type: none"> - Les 101 millions d'euros évoqués dans l'avis de la MRAE concernent-ils uniquement l'aménagement de la 2x2 voies ou le coût des mesures compensatoires y est-il intégré ? (destruction de zones humides sachant que ce volet n'est pas clairement étudié donc difficilement chiffrable, de corridors écologiques, liaisons douces,...) - Il me semble que le trafic poids-lourds est interdit sur la RD642 depuis un accident mortel. As t'on un retour d'expérience sur la déviation du trafic? (impact en termes de circulation sur la RD642 et les voies de déviation) - Le manque de critères comparatifs entre le tracé nord et le tracé sud ne permet pas de disposer de tous les éléments d'appréciation. Il semble que le tracé Nord, au delà des arguments présentés par le maître d'ouvrage, a été retenu par facilité d'acquisition foncière. Si l'enjeu financier est prépondérant, l'occultation des coûts environnementaux indirects (achat de parcelles pour compenser à fonctionnalité équivalente la destruction de zones humides par exemple) pourra conduire le maître d'ouvrage à dépasser son évaluation financière initiale; - On est encore dans une solution tout voiture avec une mise en service espérée dans plus de 10 ans. Si l'on peut espérer une réduction des émissions de polluants par voiture en considérant l'amélioration du parc automobile, un effet rebond n'est-il pas à prévoir? Et en supposant une montée en puissance de la voiture autonome, quels seraient les impacts en termes d'implantation d'antennes 5G? - La réponse du maître d'ouvrage sur la partie zone humide n'est pas satisfaisante. La compensation doit être étudiée en dernier recours car elle est difficile à mettre en œuvre. Il n'est pas possible de créer une zone 	<p style="text-align: center;">COUT</p> <p style="text-align: center;">19 T</p> <p style="text-align: center;">HUMI</p>

		<p>humide à partir de rien. L'évitement doit être mieux étudié.</p> <p>- Le saucissonnage des procédures liées à ce projet permet de renvoyer des questionnements à des dossiers ultérieurs, notamment le DLE. L'obtention de la DUP qui constitue une étape nécessaire mais non suffisante pour la réalisation du projet, permettra au maître d'ouvrage de "mettre la pression" sur les services instructeurs dans le cadre des procédures ultérieures. Il est donc dommageable que les procédures ne soient pas traitées en parallèles.</p> <p>Un dossier qui aurait pu être plus complet sur la partie environnementale.</p> <p>Je ne remets pas en cause la nécessité pour la population d'un tel projet, mais le manque de certains éléments ne me permet pas de formuler un avis.</p> <p>Il est enfin dommage qu'une telle enquête publique se tienne en pleine période de congés. La jurisprudence sur ce point vient confirmer que ce n'est pas l'idéal mais n'entache pas d'irrégularité la procédure.</p>	ETUDES
@ 004	M. Philippe WOSTYN	Je suis d'accord pour le tracer du contournement Hazebrouck Arques	FAVO
@ 005	M. Guillaume MARIN EBLINGHEM	Il faut que ce projet serve aux usagers mais également qu'il soit un bénéfice pour les habitants des communes. Que ce soit un désengorgement nécessaire du trafic urbain et non le contraire. J'habite une maison qui fait l'angle entre la route de Staple et le chemin des loups à Eblinghem et chaque jour c'est un véritable défilé de camions qui emprunte le chemin des loups pourtant interdit au + de 19T. Cette mesure n'est pas respectée et il faudrait en annexe du projet faire respecter ces mesures et obliger les transporteurs à utiliser ce nouvel axe.	FAVO 19 T
@ 006	Anonyme	Beaucoup trop de camions étrangés traverses et habimes nos routes sans aucune redevance mais nous, citoyens residents payons !!!! Bravo	AVIS
@ 007	Anonyme	On en peut plus de ces camions polluants, qui ne voient pas les panneaux d'interdiction, se garent partout même ou l'interdiction est signalé a plusieurs reprises et qui jettent leur bonheur par la vitre ; c'est a dire ; leurs bouteilles d'urine !!!!! et qu'on laisse faire !!!! Merci	AVIS
@ 008	Anonyme	La construction de cette rocade est absolument nécessaire. J'habite entre les deux routes empruntées chaque jour par des dizaines de milliers de véhicules. Des convois exceptionnels toute la journée sur une Rn à pleine large pour des voitures et aux abords des maisons. Des camions/véhicules qui stationnent sans arrêt devant les habitations sans parler des nuisances sonores. Un tel trafic ne peut pas être gérer sur des Rn ou des Rd. Il faut une route adaptée pour mettre en sécurité les usagers, les habitants et réduire au maximum les nuisances subies par les habitants des différents villages. Cela fait des années et des années qu'on entend parler de ce contournement mais là avec le développement du trafic il devient urgent de le mettre en œuvre.	FAVO

		Il ne pourra rendre les lieux que plus attractifs car quand on voit le prix de l'immobilier à Renescure on comprend très vite que le village n'attire pas à cause de sa réputation.	
@ 009	Anonyme	Projet parfait pour l'emploi ! Pour les audomarois cela permet de travailler dans un rayon plus étendu.	FAVO
@ 010	Anonyme	<p>Les études menées jusqu'en 2015 privilégiées le tracé passant au sud de Wallon Cappel. Nouvelles élections, nouveau tracé</p> <p>En juin 2018, le conseil départemental opte pour le tracé au nord du village, est-ce le fruit du hasard.</p> <p>Pas vraiment, des lobbyings ont opérés sournoisement</p> <p>Le tracé retenu présente de nombreux inconvénients :</p> <p>Il est plus long de 300 m</p> <p>Il est plus gourmand en espace naturel d'une quinzaine d hectares a cause de l'obligation de respecter une distance de sécurité avec la voie ferrée</p> <p>Le positionnement de la nouvelle route induit la fermeture de cinq passage à niveau, ce qui obligera les riverains à des détours importants dans des chemins non adaptés à une circulation plus importante</p> <p>Le tracé retenu traverse une zone humide ce qui n'est pas le cas avec le tracé sud</p> <p>Au niveau de la voie romaine sera érigé un viaduc de plus de douze mètres de Hauteur enjambant la nouvelle voie et la ligne SNCF, à noter que le terrain est régulièrement inondé</p> <p>Ce viaduc va défigurer la vue sur le mont Cassel</p> <p>La pente et la largeur de la voie sera accidentogène.</p> <p>L'accès a la coopérative agricole à été occulté</p> <p>Le tracé retenu oblige la destruction de la chapelle notre dame du bonsberg, on ne respecte rien ni personne</p> <p>La section considérée comporte deux ronds points qui ne servent à rien, juste à rétablir la circulation avec l'ancienne route :</p> <p>Le premier à peine à 800 mètres du bowling au milieu de nulle part</p> <p>Le deuxième en bas du bonsberg</p> <p>Une dépense pharaonique totalement inutile</p> <p>Il n y a pas d argent pour la création d'un pont route de Bourbourg où il y le passage de 250 véhicules par jour mais il y a de l'argent nécessaire chemin des loups à Eblinghem où passe 20 véhicules, peut-être que la réserve foncière d'un industriel du recyclage y est pour quelque chose</p>	<p>HUMI</p> <p>INOND</p> <p>PONT</p> <p>COUT</p> <p>UNEAL</p> <p>ROND P</p> <p>HABIT</p>

		<p>Le trafic routier important traversant l'agglomération de Morbecque n'est en rien résolu avec le tracé nord</p> <p>Signalons au passage que les plans fournis lors de cette enquête sont périmés, on peut y apercevoir par exemple des habitations démolies depuis des dizaines d'années encore présentes sur les cartes</p> <p>Certaines illustrations sont mensongères comme par exemple le viaduc de la voie romaine, dans le seul but de minimiser l'impact</p> <p>Bref beaucoup d'inconvénients pour beaucoup d'argent</p> <p>L'alternative c'est le retour au tracé sud de wallon-cappel, pourquoi :</p> <p>Moindre consommation de foncier comme le préconise le scot</p> <p>Moins d'entrave à la circulation des riverains</p> <p>Pas de destruction de zone humide</p> <p>Pas de destruction de lieu de culte</p> <p>Moins de destruction d'habitation (toutes les habitations concernées ne sont pas comptabilisées dans le projet nord)</p> <p>Pas de ronds points gigantesques inutiles</p> <p>Après réhabilitation de la rd 138 jusque Morbecque (travaux déjà effectués sur wallon cappel), la traversé de Morbecque serai notablement réduite par les poids lourds</p> <p>Un tracé cohérent répondant aux attentes futures des usagers</p>	MORB DEFA
@ 011	Anonyme	Je suis contre le projet nord consommation de foncier plus important que le tracé sud. Cela suffit de détruire des terres agricoles à tout va.	DEFA
@ 019	Anonyme	Je vis actuellement sur la départementale où il y a énormément de circulation et ayant des enfants de bas âges je suis pour se contournements. Mes enfants doivent traverser cette route pour se rendre à l'école.	FAVO
@ 020	Anonyme	Je suis contre le projet NORD car ce dernier ne permet pas de régler le problème de circulation de la commune de MORBECQUE alors que le tracé sud peut le permettre avec un branchement. En un projet le département régler 2 problèmes et ceci à moindre coût et donc moins de dépenses publiques.	DEFA MORBE
@ 021	M et Mme SAMOY	Nous sommes Mr et Mme Samoy Sylvain demeurant 120 rue basse à Wallon Cappel, nous ne sommes pas d'accord que la voie rapide passe coté nord car c'est une maison familiale mon beau père Mr Vaneste Maurice qui habite route nationale est né dans ma maison il y a 80 ans.Moi Mr Samoy Sylvain j'ai une maladie de Bêchet,je suis reconnu travailleur handicapé,j'ai 53 ans donc je n'aurai qu'une petite retraite donc impossible de me racheter une maison .De plus là ou nous sommes c'est un coin rester sauvage le long	

	WALLON-CAPPEL	<p>du chemin de fer,il y a beaucoup de grenouilles d'espèces d'oiseaux donc non pollué.De plus,la voie rapide nord n'a pas été bien étudiée car elle sera toute en zigzag et avec les passages à niveaux que vous voulez fermer Wallon Cappel sera coupé en deux et les routes par chez Mr Benoit Outters n'ont pas été consues pour se croiser à plusieurs véhicules ,ce qui n'a pas été compté dans le budget.Le meilleur tracé reste coté sud car beaucoup plus droite et elle passerait dans les terres polluées par les pesticides et le glyphosate et en plus les agriculteurs garderaient leur ferme alors qu'ils pourraient faire batir une nouvelle maison car leur budget est beaucoup plus important de plus une voie rapide n'est pas plus sur qu'une nationale la preuve mon frere didier samoy a ete tué sur la voie rapide pres du bowling a hazebrouck il ya 5 ans .nous ne voulons pas vendre notre maison la ou on a élevé nos 3 enfants de plus meme au ccas on est pas prioritaire pour une location de toute façon les loyers sont trop élevés quand je serais en retraite .donc ce n'est pas nous a partir car les gens qui ont achetés sur la nationale le savait bien avant qu'ils y avaient beaucoup de circulation des manifestations sont prevues nous avons ete a la mairie de wallon cappel déposer nos doléances le jeudi 9 juillet 2020 je tiens a signaler que le maire de wallon cappel i a indiqué sur le livre wallon horizon que j'avais acheté ma maison en zone inondable ce qui est totalement faux j'ai la preuve par écrit de mon notaire qui prouve qu'elle était en zone normale on l'a montré a la mairie ce n'est pas que des maisons que vous détruisez mais les gens qui y habitent un peu plus d'humanité ne ferait pas de tort de toute façon il y aura des suicides mr le ministre et mr le president et la presse sont prevenus on dit non au tracé nord notre maison doit rester merci de votre comprehension mettez vous a notre place il ya des privilégiés coté sud IL SUFFIT DE METTRE UN FEU TRICOLOR POUR LES PIETONS SUR LA RD</p>	HABIT
@ 022	Anonyme	<p>je suis contre le contournement par le trace NORD, suppression de certains passages a niveau, comment vont travailler les exploitants ?? perte de temps, et parlons surtout ECOLOGIE, des routes, du béton et a l'avenir des inondations.... alors que le gouvernement veut favoriser les transports en commun, et avec ce trace, vous favorisez les voitures, où va-t-on ??????</p>	DEFA
@ 023	Anonyme	<p>Je suis pour le trace Nord qui est la moins mauvaise des solutions qui minimise les impacts environnementaux.</p>	FAVO
@ 024	Anonyme	<p>Dans le dossier d'enquête publique on y apprend que les études préparatoires ont coûtées Trois millions d'euros et que les indemnités d'expropriation autour de deux millions.</p> <p>Pour ce prix-là on est en droit d'avoir quelque chose de pointu techniquement,</p> <p>Et pourtant force est de constater que ce n'est pas le cas</p> <p>En effet je constate que du bâti démolit depuis quinze ans y figure encore, les plans présentés au Public sont donc périmés, ce n'est pas acceptable</p>	ETUDES

		<p>Il est indiqué que deux habitations sont classées en bâti impacté or j'en connais une troisième qui se situe au 795 rue du moulin (héritiers famille lestaevel)</p> <p>Tout ceci décrédibilise la pertinence de l'étude qui a choisi la variante passant au nord de wallon-cappel</p> <p>Le comparatif nord ou sud comptabilisé une habitation à exproprier pour la variante sud</p> <p>Décidément le retour au tracé sud de wallon ne sera pas une erreur</p>	<p>HABI</p> <p>DEFA</p> <p>SUD (O)</p>
<p>@ 025</p>	<p>M. Christophe BERNARD WALLON CAPPEL</p>	<p>Voilà plusieurs années que le contournement de wallon cappel est au cœur du débat.</p> <p>Pendant plus de 20 ans, il a été acté que celui ci passerait au nord du village. Puis en 2014 on annonce lors d'une réunion publique dans la salle des fêtes de wallon cappel que celui ci passera coté sud pour une question de cout mais aussi pour un nombre d évictions qui serait moins important.</p> <p>Cette décision n'étant pas du gout des représentants de la commune (qui habitent tous coté sud), une nouvelle étude est lancée avec au passage un cout non négligeable pour le contribuable (il a été dit 250k€ à 300k€ rien que ça !!!). On connaît alors la suite, le parti pris et le lobbying ont fait le reste. Je suis résident depuis un peu plus de 20 ans à wallon cappel. Je suis directement concerné par ce contournement qui passera à quelques centaines de mètres de mon habitation. Auparavant, j'avais la vue sur Cassel, avec ce contournement j aurais la vue sur une route que je ne souhaite pas, qui devait passer cote sud et qui a été changé sans raison ni explication valable. Nous avons déjà les nuisances liées par la voie ferrée et on va nous rajouter la rocade. Je suis également sportif et je pratique la course à pied, j'aime partir de chez moi rue du moulin pour courir autour des "vergers outters" mais aussi par quelques chemins aménagés. Ca ne sera plus possible car la rue du moulin sera condamnée. Cette dernière est déjà dans un état moyen ... elle ne sera plus entretenue et sera à l'abandon.</p> <p>Abandon, c'est bien le sentiment que j'ai en habitant de l'autre coté de la RD642. Le sentiment que cette partie du village n'intéresse personne. Je suis farouchement opposé à cette rocade qui ne va engendrer pour moi que des désagréments que je n'ai pas demandé. Je ne comprends pas ce choix qui pour moi en plus d'être une nuisance n'est pas cohérent. En effet, pensez vous que les habitants de steenbecque ou morbecque emprunteront ce trajet au nord du village ? Bien sur que non. Dans un souci de "rentabilité" du projet, il aurait été plus cohérent de le faire passer entre morbecque et wallon cappel et ainsi être sur de raccrocher bien plus de communes (lynde, morbecque, sercus, steenbecque) .</p> <p>Enfin dernier point, que dire de cette enquête en plein de mois de juillet et sur une période aussi courte !!! Pour couronner le tout avec une seule permanence le jeudi 16 pendant 2h !!! Quelle est la volonté à travers ce choix ??? Je reste très perplexe</p>	<p>PROME</p> <p>DEFA</p>

<p>@ 026</p>	<p>M. Grégory DAMMAN WALLON CAPPEL</p>	<p>La suppression massive des passages à niveau va provoquer 1 hausse de trafic rue de staple qui n'est pas adaptée et cela va entraîner des nuisances sonores, visuelles, avec des voitures qui roulent très vite sur cette ligne droite (très accidentogene) nous avons expérimenté pendant les travaux NOREADE de ce debut d année</p> <p>L'autre point gênant est le côté économique (supérieur au nord) ainsi que le revirement de situation entre le 1er choix et celui-ci et cela n'est pas étayé</p>	<p>AVIS</p>
<p>@ 027</p>	<p>M. PORET LUDOVIC et Mme CZAPNICK Noémie WALLON CAPPEL</p>	<p>Veillez recevoir ci joint nos doléances concernant le projet RD 642 en vu du rapport concernant ce chantier.</p> <p>Nous vous déposerons en main propre ce même courrier afin de discuter avec vous de l'enquête en cours en complément du dépôt sur le registre en mairie dans le but d'être entendu pour cette enquête.</p> <p style="text-align: center;">---</p> <p>En qualité de famille résidente à Wallon-Cappel depuis juillet 2012 soit 8 ans maintenant. Nous sommes propriétaire des parcelles cadastrales 52 et 166.</p> <div data-bbox="954 799 1480 1174" data-label="Image"> <p>The image is a cadastral plan from the Direction Générale des Finances Publiques, Service de Planification. It shows a road labeled 'RD642' running diagonally. Two parcels, numbered '52' and '166', are highlighted in yellow. The plan includes a north arrow and various technical details and legends.</p> </div> <p>Nous souhaitons vous faire part de notre avis sur le projet « 2X2 voies de la RD642 entre Hazebrouck et Renescure. »</p>	



Objectif de notre courrier : **opposition formelle au projet.**

Votre enquête a pour but de mieux évaluer et limiter les impacts de projets jugés d'intérêt économique, social ou environnemental à échelle locale.

- 1) À ce jour et au vu du tracé Nord, nous sommes socialement impactés et ce de manière significative :

Comme vous pouvez le constater sur le plan, nous sommes limitrophes de la voie ferrée.

Le projet ne semble pas proposer d'ouvrage d'art, les PN du Meulen Ven et Orat vont être fermés. Chaque jour, nous empruntons les deux passages à niveaux pour rejoindre le village et la RD actuelle.

Notre fils va à l'école Roger Marcotte, nous allons travailler et chaque déplacement nécessite de prendre ces chemins.



DEFA

PROXI

PN

CIRCU

SECU

		<p>Votre alternative se résume à la D138, route qui ne possède aucun aménagement piéton sécurisés, aucun arrêt de bus ou piste cyclable.</p> <p>De plus, si nous devons avoir besoin des services publics tels que les pompiers ou police secours, ces derniers mettraient plus de temps à intervenir et cela pourrait nuire à notre santé.</p> <p>Votre projet nous met en danger, nous et nos enfants.</p> <p>2) Économiquement, ce contournement sera une perte financière :</p> <p>Dans un premier temps, chaque jour, les kilomètres dus aux détours que vous nous imposez auront un coût dans notre budget carburant et usure des véhicules.</p> <p>Dans un second temps, nous allons subir une perte de valeur immobilière et ceux à cause des nuisances auditives, visuelles, gêne et accessibilité réduites.</p> <p>3) Pour finir, nous aurons à subir les <u>impacts environnementaux</u> : les vibrations, les bruits, la pollution.</p> <p>Cela pourrait créer des dégâts directs sur notre maison (fissures, dégradations acoustiques, mouvements de terrain...)</p> <p>4) Demain, votre projet aura des conséquences directes sur notre <u>bien-être et notre santé</u>.</p> <p>Nous vivons actuellement dans une maison individuelle, calme et en bon état. Nous sommes sereins et avons la chance d'élever nos enfants dans un lieu sain et en accord avec nos valeurs.</p> <p>Pour conclure, le projet « 2X2 voies de la RD642 entre Hazebrouck et Renescure » a pour vocation la sécurité des citoyens. Notre famille comme celle de plusieurs Wallon cappelais allons subir l'effet inverse....</p>	<p>PN</p> <p>DEVAL</p> <p>ACOU</p> <p>POLLU</p> <p>DEFA</p>
<p>@ 028</p>	<p>M. Ludovic CATENNES</p> <p>WALLON CAPELLE</p>	<p>Depuis 2015 nous étions à la recherche d'une maison où nous pourrions passer une retraite agréable, loin de l'activité toujours croissante et de la pollution des villes.</p> <p>Ce ne fut pas une période facile sur le plan émotionnel tant ce projet, très important pour notre avenir, tardait à se concrétiser.</p> <p>Durant nos recherches nous avons connu de nombreuses déceptions et des moments de dépit car trouver la "Bonne" maison était très difficile.</p> <p>Et puis un jour nous avons enfin trouvé la maison de nos rêves. Un vrai coup de cœur après tant d'heures</p>	

	<p>passées à écumer les annonces ainsi que les sites d'agences immobilières et de notaires.</p> <p>Nous étions très heureux car cette maison correspondait exactement à nos attentes.</p> <p>En mars 2017, soit deux ans après le début de nos recherches, nous sommes devenus les heureux propriétaires de cette maison qui concrétisait enfin le projet qui nous tenait particulièrement à cœur.</p> <p>C'est ce que nous pensions alors.</p> <p>Et pourtant, pour rendre cette maison fonctionnelle, nous n'avons pas, depuis notre emménagement, ménagé nos efforts. Nous avons passé des jours et des jours à effectuer de nombreux travaux : aménagement et entretien des extérieurs, remplacement intégral des huisseries, construction d'un petit hangar; etc ...).</p> <p>Et comme nous comptons y passer nos vieux jours, nous avons aussi entrepris des travaux afin de la rendre accessible en vue d'une éventuelle perte d'autonomie due au vieillissement.</p> <p>Nous nous sommes donc totalement investis dans ce projet durant ces trois dernières années et nous n'avons pas comptabilisé les heures passées à la rénover et à l'aménager.</p> <p>Nous bénéficions d'un environnement très calme, loin du bruit et de la pollution de la route, d'un joli panorama ; la faune sauvage n'a pas de prix surtout à une époque où l'écologie doit être préservée.</p> <p>En un mot, c'est notre petit coin de paradis ; nous nous sentons apaisés, sereins en ce lieu.</p> <p>Profiter de cette quiétude est très important dans ce monde effervescent et il était inconcevable pour nous d'imaginer devoir un jour quitter cette maison.</p> <p>Et voilà que cela risque de nous arriver. Mais nous ne voulons pas abandonner notre beau projet de vie où nous avons mis toute notre énergie, notre temps, nos finances.</p> <p>Nous avons obtenu un permis de construire en mai 2018 pour la construction d'un hangar, soutenu par la mairie, pour apprendre en juin 2018 que nous sommes sur le tracé de la nouvelle voie.</p> <p>En définitive, si le trajet Nord aboutissait, ces trois dernières années seraient effacées à tous jamais de notre vie.</p> <p>En notre qualité de propriétaires nous sommes contre le projet « Tracé NORD de Wallon Cappel ».</p> <p>Dans le tableau comparatif des deux tracés, Nord et Sud, nous constatons que le chiffrage comparatif des maisons rasées sur les projets Nord et Sud est de trois maisons détruites au Nord contre une seule ; le tracé Sud s'impose de façon inéluctable.</p> <p>Il est fait mention dans ce projet de «maisons impactées» nous ne trouvons aucun détail ; on ne peut donc</p>	<p>VISU</p> <p>DEFA</p> <p>ETUDES</p>
--	--	---------------------------------------

	<p>pas comparer l'impact de la rocade passant à 500 mètres du fond de la pâture» à «qui passe à 10 mètres de la maison» ; cet argument est de ce fait non valable.</p> <p>D'autre part sur la vidéo réalisée par le département pour présenter la 2 x 2 voies, notre maison est encore présente avec en plus du terrain suffisant pour un jardin.</p> <p>Dans le cas d'un choix pour le tracé Nord, nous serions expropriés puisque l'emprise de la 2 x2 voies aurait une emprise sur notre bâti.</p> <p>Il y a une énorme incohérence entre la vidéo (qui enjolive pour «endormir» les gens) et la réalité technique du terrain.</p> <p>Nous attirons l'attention sur le budget annoncé des indemnisations pour l'ensemble des expropriations, agriculteurs et particuliers.</p> <p>A notre connaissance, 3 maisons seraient rasées sur le projet NORD d'où un surcoût qui est insuffisant et va de nouveau déséquilibrer le budget en faveur d'un choix cohérent sur le tracé Sud et non au Nord.</p> <p>Il semblerait donc, qu'au final si l'enveloppe «indemnité expropriation» s'allonge, aucune importance : il ne s'agit là que d'argent public ...</p> <p>Le projet de contournement « NORD » repose sur 3 points (dits) fondamentaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'intégration paysagère, par son jumelage avec la voie ferrée (3,8 km sur 14 ,2 km), • moins impactant pour le monde agricole et zones boisées, • coût équivalent pour les deux tracés. <p>L'intégration paysagère :</p> <p>Le village de Cassel a été élu plus beau village de France en 2018. Le projet NORD prévoit la construction d'un pont de taille exceptionnelle car il doit enjamber simultanément une 2x2 voies et une double voie ferrée hors sol ; au pied de ce village.</p> <p>Cela correspondrait-il à une meilleure intégration paysagère alors que le projet «SUD» passe simplement à travers la plaine ?</p> <p>Par ailleurs le métrage en hauteur de ce pont est illisible dans le dossier (une imprécision de plus dans ce dossier).</p> <p>Cette « rampe de lancement» sera un goulet emprunté simultanément par les bus scolaires, les gros engins agricoles, les véhicules légers et les poids lourds ainsi que par les services d'urgences : pompier samu) ; elle sera de ce fait surchargée aux heures de pointe rendant un caractère de dangerosité élevé à n'en pas</p>	<p>PROXI</p> <p>INDEM</p> <p>PONT</p>
--	---	---------------------------------------

	<p>douter.</p> <p>Un autre pont sera réalisé chemin des loups à Ebbilinghem : trafic non recensé mais correspondant à environ 5 passages par jour alors que le passage à niveau de la route de Bourbourg ne sera pas rétabli malgré un trafic recensé de 233 véhicules par jour.</p> <p>Ce projet NORD va aussi enclaver certains riverains puisque par décision arbitraire le département a choisi de fermer 4 passages à niveaux successifs entre Wallon Cappel, Staples et Lynde sans aucune enquête publique préalable pour laquelle nous n'avons pas été sollicité.</p> <p>Aucune solution de délestage en remplacement ne serait mise en place, les habitants se verront contraints de multiplier par trois la distance qu'ils devront parcourir pour se rendre au centre du village.</p> <p>Autre fait concret : l'accès aux vergers bio sur WALLON CAPPEL sera beaucoup plus compliqué et une partie de la clientèle ira s'approvisionner chez un concurrent plus accessible.</p> <p>A nouveau une structure agricole fragilisée.</p> <p>Tous les riverains se trouvant sur le projet de tracé Nord seront impactés (perte de qualité de vie, nuisances sonores, perte valeur immobilière, insécurité dû à l'isolement etc ...).</p> <p>Devrons nous tous perdre nos foyers (avec toutes les conséquences que cela entraînera) pour un tracé Nord avec des critères de décisions inexacts, non fondés et donc partiels afin que ce projet soit validé ?</p> <p>L'emprise foncière :</p> <p>La contrainte du jumelage de la rocade à la voie ferrée utilise au moins 15 ha supplémentaires par rapport au projet Sud en créant plus d'espaces inutilisables (délaiés), le chiffre annoncé de 40 Ha n'est pas bon ; le tableau comparatif est encore une fois inexact.</p> <p>Au nom de quel principe va t'on supprimer ces 15 Ha de terre agricole alors que la population ne cesse d'augmenter ? Comment nourrir la population avec de moins en moins de surface exploitable ?</p> <p>La taille des exploitations agricoles touchées par le projet NORD est plus modeste qu'au SUD de ce fait elles verront leur survie, pour certaines, remise en question.</p> <p>Le projet Nord aboutirait donc à la mort de petites exploitations agricoles mais sous une compréhension compatissante «c'est bien dommage ! »</p> <p>Pourquoi valider la perte des petites structures existantes qui participent activement au maintien de l'économie locale puisqu'elles emploient des saisonniers ?</p> <p>A l'heure où il est de bon ton d'afficher une considération particulière à l'écologie, le projet Nord va</p>	<p>PN</p> <p>EMPR</p> <p>HUMI</p>
--	---	-----------------------------------

	<p>gaspiller plus de foncier (dont des zones humides – réservoir d’un écosystème élémentaire à la vie et au maintien de la biodiversité) que le projet « Sud ».</p> <p>De plus la commune de Morbecque dont le trafic est identique à celui de Renescure est laissée pour compte, alors que le tracé «Sud» permettrait de désengorger ce village (dont les risques d’accidents ne cessent de croître jusqu’au jour où malheureusement un drame se produira).</p> <p>Via le tracé « Sud », les poids lourds (notamment lors des campagnes betteravières) pourraient emprunter la rocade. Cette idée serait sur bien des points (financier, sécuritaire etc) optimale.</p> <p>En notre qualité de «contribuables nous sommes en droit de nous poser la question de la pertinence des projets et de l’utilisation de l’argent public.</p> <p>L’implantation géographique met en évidence le bien fondé du fuseau «Sud» si tant est que la réalisation d’un contournement de Wallon Cappel soit une réelle nécessité.</p> <p>Annexe 1 : Contournement RD 642 – Tracé « Sud » et tracé « Nord »</p> <p>Il ne faut pas faire de grandes études en BTP pour comprendre, dans le cas présent, qu’un tracé en ligne directe (ligne verte sur l’annexe 1 jointe) est forcément plus court donc moins coûteux et de ce fait plus logique qu’un tracé «courbé» (ligne rouge sur le plan ci dessus) où il faudra ajouter des ronds points, des ponts et bon nombre d’aménagements pour réduire les nuisances sonores et visuelles.</p> <p>Le coût :</p> <p>Outre notre implication personnelle (puisque nous risquons de perdre notre maison ainsi que tous nos projets de vie) en qualité de contribuables nous sommes outrés du gaspillage de l’argent public, ainsi que du gaspillage du foncier.</p> <p>Au vu des points sus mentionnés nous ne sommes pas dupes, la facture finale sera évidemment plus importante au Nord qu’au Sud.</p> <p>Nous sommes abasourdis qu’un projet aussi mal ficelé, reposant sur de tels manques de précisions, puisse être présenté en Enquête d’Utilité Publique.</p> <p>Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, des deux tracés «SUD et «NORD», celui au Nord apparaît le plus décousu, empreint d’amateurisme et ne fait pas l’objet d’une utilité publique.</p> <p>L’implantation géographique met en évidence le bien fondé du fuseau « Sud » si tant est que la réalisation d’un contournement de Wallon Cappel soit une réelle nécessité.</p> <p>En notre qualité d’éventuels futurs expropriés ainsi que de contribuables nous souhaitons connaître la</p>	<p>MORBE</p> <p>SUD (O)</p> <p>PROXI</p> <p>COUT</p> <p>COUT</p>
--	---	--

		<p>réponse aux questions suivantes :</p> <p>A combien se chiffre l'expropriation de tous les propriétaires ?</p> <p>A combien se chiffre l'extermination d'espèces sauvages ?</p> <p>A combien se chiffre la création des ouvrages d'art ?</p> <p>A combien se chiffrera exactement le tracé « Nord » ?</p>	<p>..</p> <p>..</p> <p>..</p> <p>..</p>
@ 029	Anonyme	Je suis contre le tracé Nord qui consomme plus de terre, amène à l'expropriation de plus de personnes et qui coûtera plus cher que le tracé Sud	DEFA
@ 030	Mme Marie-Françoise et M. Daniel LENOIR	<p>Veillez trouver, ci-après, une liste de nos doléances se rapportant à la décision des Services du Département en juin 2018 de retenir le choix du Tracé Nord DE Wallon Cappel pour le contournement de la RD 642.</p> <p>En préalable :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nous habitons au 619 Chemin du Prince à Wallon-Cappel et, notre habitation est en face du passage à niveau, à l'angle de la rue de La Tête d'Or, côté nord de la voie ferrée. - Nous sommes reliés au village par le Chemin du Prince, en traversant le passage à niveau, à une distance de 1 400 m du Centre du village et 400 m de la D 642, qui nous permet d'accéder à Hazebrouck et grands axes... - Nous sommes donc riverains de la voie ferrée existante (Hazebrouck – Boulogne) et deviendrons riverains de la nouvelle RD 642 qui serait juxtaposée dans le choix du Tracé Nord. <p>Notre plus importante difficulté serait la fermeture annoncée de 5 passages à niveau successifs, dont le nôtre au chemin du Prince, sur une longueur de 3.8 km, avec un seul rétablissement par un pont sur la D 138.</p> <p>En ajoutant les autres difficultés apportées par le tracé Nord, nous avons listé ci-dessous les conséquences négatives apportés par le projet pour notre vie quotidienne:</p> <p>1) L'éloignement</p> <p>Selon les plans et, sans solutions de rétablissement ou délestage, nos distances deviendraient:</p> <p>Centre village, commerce et services: 4.9 km au lieu de 1.4 km actuel</p> <p>Ville d'Hazebrouck: + 3.2 km de la distance actuelle</p> <p>Soit, en moyenne 7 km de plus pour tout déplacement (ceci n'allant pas dans le sens des propos tenus</p>	<p>PN</p> <p>PN</p>

	<p>envers la « nouvelle ruralité »).</p> <p>Si l'étude page 17, pièce E, confirme (et au-delà) l'allongement de 3.8 km, soit 7.6 km par déplacement, nous demandons que la ligne « allongement maximum de 500 m ... » fasse l'objet d'un erratum pour son influence trompeuse sur l'importance de ces allongements quotidiens.</p> <p>2) L'isolement</p> <p>La fermeture des passages à niveau constituerait un mur de presque 4 km, nous séparant totalement du village de Wallon Cappel auquel nous sommes rattachés.</p> <p>Nous constatons que, pour nous-mêmes, qui sommes dans la position la plus critique, et nos voisins proches de la rue de la Tête d'Or, du Chemin du Prince, et de la rue du Moulin, aucunes mesures, dispositions de rétablissement ou études de délestage n'ont été engagées ni décrites dans les plans de l'enquête, afin de compenser la perte des liaisons existantes et toujours en fonction (Il s'agit pourtant bien d'un acquis légitime, se devant d'être respecté).</p> <p>3) L'insécurité:</p> <p>Dans le cas de la fermeture des passages à niveau, les routes actuelles qui permettraient de rejoindre le village dont nous dépendons, la ville d'Hazebrouck la plus proche, comme la nouvelle RD 642 sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des chemins communaux à usage agricole principalement, • A voies étroites où se croisent très difficilement 2 voitures, en utilisant le bas-côté : manœuvres impossibles par temps de pluie, obscurité, en hiver, en présence de terre sur la chaussée...), • Sur lesquelles il est impossible de croiser un engin agricole ou camion utilisant ces routes qui deviendront plus fréquentées, • Sans éclairage, • Presque systématiquement bordées de larges fossés, dont certains sont en eau toute l'année : <ul style="list-style-type: none"> - Chemin du Prince, ruissèlement permanent de la D 642 par le tunnel sous la voie ferrée dans le fossé en bordure du chemin), - Rue de Staple : route inondée en fin d'automne/hiver par la Borre Becque, • Dangereusement glissantes aux périodes automnales et hivernales ; • En résumé : hautement « accidentogènes » pour le trafic actuel et le délestage qui résulterait des autres fermetures. • Dans le cas d'une fermeture (ou impraticabilité) du seul pont passant au dessus de la voie ferrée (RD 	<p>ETUDES</p> <p>SECU</p> <p>CIRCU</p> <p>AGRI PN</p> <p>CIRCU</p> <p>INOND</p>
--	---	---

	<p>138), ce sont ces routes inadaptées qui serviraient à la déviation.</p> <p>Nous venons d'éprouver cette situation, suite à une longue période de travaux sur la RD642 et, sommes satisfaits qu'aucun accident grave n'ait finalisé toutes les difficultés de circulation</p> <p>Nous vous joignons quelques photos représentatives des routes concernées : Chemin du Prince, rue de Staple, Chemin de Staple et, vous pourrez ainsi évaluer le bien-fondé de nos demandes.</p> <p>Notre proposition :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aménagement du chemin existant jumelé à la voie ferrée coté nord entre les passages à niveau « chemin du Prince et les Cinq Rues » en voie de communication à double sens. <p>Les améliorations attendues par rapport au projet actuel en rendant la voie carrossable sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Distance et temps de parcours réduits ; o Dispenserait, en partie, les réaménagements des voies actuelles et leurs impacts. <p>4) Les nuisances dont le cumul des nuisances sonores:</p> <p>Principalement sonores, elles deviendront permanentes (passage constant de véhicules rapides au lieu de quelques trains par heures).</p> <p>Aucune mesure n'ayant été faite à notre domicile (oubli ?), les mesures les plus proches et, aux conditions strictement similaires sont le « Point 15 et habitations 18 (et 19) selon Pièce G, pages 295 et 299 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nous sommes déjà en zone préexistante « non modérée » ; - Les niveaux sonores, jour et nuit, excluant les valeurs préexistantes, sont annoncés à la limite maximale des seuils réglementaires (dépassés pour certains riverains) ; - L'évolution du trafic envisagé dès l'ouverture aggraverait ces difficultés. <p>Avec ces données, la solution proposée de « protection individuelle » se limitant à l'isolation acoustique des ouvertures en façade de la voie est insuffisante et non recevable.</p> <p>Elle ne prendrait en compte que la réduction de nuisances intra habitation mais, nous sommes en campagne et les activités quotidiennes sont à l'extérieur de notre maison.</p> <p>Nous voulons être assurés, par des propositions étudiées et concertées, décrites dans les plans et budgétées préalablement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mur antibruit absorbant avec réalisation de mesures validant son efficacité en œuvre. Ce mur doit s'intégrer dans le respect de l'environnement et du cadre de vie pour le long terme; 	<p>PROPO</p> <p>ACOU</p> <p>PROXI</p> <p>ACOU</p> <p>PROPO</p>
--	---	--

	<p>- Réexamen de la vitesse vers une réduction à 90 km/heure : chaque dBA compte;</p> <p>- Etude d'un écran végétal absorbant supplémentaire : autre que l'hypothèse déconcertante de la « restauration d'une haie bocagère » sur la face opposée de notre propriété !</p> <p>- Asphalte anti bruit : acté, comment vérifier la mise en œuvre ?</p> <p>5) La dépréciation de notre bien</p> <p>Notre objectif premier est de nous créer un cadre de vie répondant à nos besoins, un point de rencontre et d'échanges avec nos amis et notre famille au calme de la campagne, loin de préoccupations lucratives. Cependant, nous devons constater, si toutes ces conditions et nuisances correspondantes devaient se réaliser, que notre bien perdrait une valeur importante. Nous ne trouvons aucune mesure compensatoire définie dans ce dossier. Nous demandons que les impacts sur ce point soient aussi reconnus.</p> <p>6) Précisions</p> <p>Nous avons une mare (en eau toute l'année), en façade de propriété, qui n'est pas clairement répertoriée.</p> <p>Nous signalons que nous disposons d'un puits et voulons être assuré qu'il n'y aurait pas d'interception de la nappe phréatique qui l'alimente.</p> <p>Notre conclusion :</p> <p>En conséquence, nous sommes opposés au choix du tracé Nord de Wallon Cappel et, sommes d'avis qu'il ne peut pas être considéré d'utilité publique pour les raisons suivantes :</p> <p>- Les engagements écrits pris par le maître d'ouvrage pour palier aux impacts des difficultés et nuisances exprimées ci-dessus (dont les accès dangereux, l'isolement, le bruit...) ne sont pas décrites, ni budgétées, ni concertées. Elles ne donnent donc pas de garanties de réalisation satisfaisantes;</p> <p>- Nous ne pouvons accepter la fermeture des passages à niveau sans concertation et enquête publique préalables, sans descriptions et budgétisation des rétablissements et aménagements des réseaux de délestage;</p> <p>- Nous demandons de requalifier le budget final afin d'avoir une comparaison objective entre les deux tracés Nord et Sud, dans les conditions identiques car dans le tracé Sud, toutes les voies étaient rétablies.</p> <p>Nous contribuons aux doléances et conclusions de l'Association SOS Nord 642</p> <p style="text-align: center;">Documents joints</p>	<p>DEVAL</p> <p>SNCF</p> <p>COUT</p> <p>DEFA</p>
--	--	--

<p>@ 031</p>	<p>Anonyme</p>	<p>Le projet est à reprendre des le départ car des incohérences sont flagrantes entre le projet nord et sud. Pourquoi au départ le projet sud paraissait être le plus avantageux en cout, en impact sur le foncier pris, en habitations rasées, en nombre de rond point construit, en zone humide,... Et d'un coup le projet nord est privilégié,</p> <p>Qui a des intérêts dans ce choix, les citoyens, les riverains sont en droit de se poser les questions.</p>	<p>ETUDES</p>
<p>@ 032</p>	<p>Anonyme</p>	<p>J'habite le long de la RD 642 à Wallon Cappel.</p> <p>La fermeture des passages à niveau sur cette commune (rue du moulin et chemin du prince) va entrainer une augmentation du trafic routier sur les 2 voiries restantes (rue de Staple à Wallon Cappel et Volke Straete lieu dit cinq rues à Hazebrouck).</p> <p>Il y aura impossibilité de se croiser dans ces rues et de gros embouteillages entre les voitures, camions et</p>	

		<p>autres engins agricoles qui devront faire des kilomètres en reculant pour trouver un espace pour se croiser ou se retrouver tout simplement dans les fossés !</p> <p>Le risque d'accidents est considérable, il y en aura beaucoup à l'avenir, j'emprunte régulièrement ces accès aujourd'hui et la circulation y est déjà très difficile.</p> <p>Je me rends compte en consultant le dossier d'enquête publique qu'il n'y a rien de prévu pour ces voiries. Comment fera-t-on à l'avenir ?</p> <p>Ce tracé au nord n'est pas du tout adapté pour la population, le tracé au sud était beaucoup plus pertinent en terme d'aménagement du territoire, les accès étaient rétablis. Il y aura 2 ronds points qui ne servent à rien à part perturber la circulation et que dire de ce pont pharaonique rue de Cassel où par temps de gel ou de neige ,les véhicules ne pourront pas l'emprunter vu la hauteur de celui-ci .</p> <p>De plus le tracé au sud permettait de désengorger la circulation qui traverse la commune de Morbecque (+16000 véhicules /jour) pour rejoindre le contournement d' Hazebrouck et l'autoroute A25.</p> <p>Je suis déçu d'une telle décision qui n'apportera rien au territoire et aux habitants à part une multitude de nuisances (voie ferrée, RD 642 et le nouveau contournement) et une dévaluation importantes des habitations!</p> <p>Et dire qu'en 2014, une étude avec concertation des habitants avait retenu le tracé sud, ceci est très surprenant de la part du département du nord.</p>	<p>ROND P</p> <p>PONT</p> <p>MORB</p> <p>DEVAL</p>
@ 033	Anonyme	<p>J'ai pris connaissance du dossier relatif au projet de réhabilitation de la rd 642</p> <p>Le premier élément défavorable semble être de toute évidence la fermeture définitive De cinq passages à niveau successifs</p> <p>Cette fermeture ne peut s'effectuer qu'après enquête publique, ce qui n'est pas le cas</p> <p>Légalement la création d'une nouvelle voie routière nécessite une enquête et la suppression de cinq passages à niveau une autre enquête La justice tranchera</p>	<p>DEFA</p> <p>PN</p> <p>SNCF</p>
@ 034	Anonyme	<p>Je suis contre le tracé nord qui détruit deux zones humides et qui ferme 4 passages à niveaux donc 4 routes seront coupées ce qui va créer un mur dans la commune de wallon-Cappel.</p>	<p>DEFA</p>
@ 035	M. Michel COUSIN HAZEBROUCK	<p>Ma mère possède une parcelle de terre agricole sur la commune de lynde, parcelle ZB16 de 20000m² qui risque d'être amputée, puisque la route sera encartée d'environ 30 mètre de la voie ferrée, ces 30 mètres seront des surface agricole inutilisable alors qu'on risque de manqué de terres agricole</p>	<p>AVIS</p>

<p>@ 042</p>	<p>Mme Emilie ANDOUCHE</p> <p>REnescure</p>	<p>Je peux comprendre que cette 2*2 voies est importante pour la Papa de la petite Coline et également pour les riverains sur la route départementale celle ci est trop fréquenté par les camions.</p> <p>Par contre je pense que le contournement va tuer les petits commerçants de renescure boulangerie, friterie, café...</p> <p>Et de plus en tant qu habitante dd renescure je n'ai vu personne venir nous demandé et expliquer quoi que ce soit avant la sortie du plan di contournement.</p> <p>Nous allons habiter juste à côté de cette 2*2 voies qu'allez vous faire ? Pour cacher cette vue ignoble de notre jardin? Quavez vous prévu pour les bruits, un mur de bruits ?</p> <p>Sans compter la dévalorisation de notre jardin, de notre maison et du prix de notre patrimoine..</p> <p>Allons-nous avoir des réponses à nos questions ?</p> <p>Merci de tenir compte de ma suggestion</p>	<p>COMME R</p> <p>PROXI DEVA</p>
<p>@ 043</p>	<p>M. Grégory DAMMAN</p> <p>WALLON CAPPEL</p>	<p>Je complète mon observation n°26 suite à un accident ou incident ce jour sur la RD642 dont je ne connais pas encore la raison.</p> <p>Le giratoire direction Hazebrouck a été neutralisé vers 16h30 jusqu'à environ 18h30...et ce sont des centaines de véhicules qui sont passés rue de staple mais aussi rue de brian pour ceux qui ne connaissent pas ou essaient 1 nouveau chemin pendant 2h crissements de pneus,klaxon, marche arrière, dispute suite a des faces a face où personne ne veut faire marche arrière...mes enfants étaient terrifiés de cette situation "exceptionnelle aujourd'hui " quotidienne demain ...nos enfants sortent régulièrement sur la route pour faire du velo ou du rollercela va devenir très dangereux voire impossible...nous ne voulons pas perdre nos enfants pour un projet de voirie "mal ficelé ou orienté " nous avons acheté à la campagne pour la tranquillité et non pour subir le roulis des voitures et toutes ces situations...nous nous posons également la question sur la perte de valeur de notre maison dans laquelle nous avons fait beaucoup de travaux....15ans de travaux pour voir des centaines de voitures passées dans notre petit chemin de campagne....ces petits chemins de campagne nous permettent également de courir, nous promener avec nos enfants...la situation future avec 1 contournement au nord n'est pas envisageable...</p> <p>Merci de prendre en compte notre opposition à ce revirement de projet qui je le répète n'est pas justifié</p>	<p>AVIS</p> <p>DEFA</p>
<p>@ 044</p>	<p>Anonyme</p>	<p>j'emprunte fréquemment une route traversant la voie ferrée grâce au passage à niveau; si ce projet Nord, non réfléchi, aboutissait, y a t'il quelque chose de prévu pour les détours : routes de délestage : celles ci n'apparaissent pas sur le plan. indemnités? ont elles été budgétées?Si , NON, le budget est donc sous évalué ; est ce volontaire?</p>	<p>PN</p>

		la fermeture de passages à niveau nécessite une enquête préalable; quand est-elle prévue? a t'on le droit de fermer les passages à niveau sans prévoir de nouveaux accès aux riverains? Qui a décidé la fermeture des passages à niveaux : la SNCF ou le département?	COUT SNCF
@ 045	Anonyme	suite à la consultation du dossier d'enquête publique, dans le bilan de concertation on peut lire que le copil 2014 avait mis en avant le tracé sud, et le département avait décidé de relancer des études afin d'affiner le projet . Où sont ces études ? quelle est la justification du choix du tracé nord? Qui a fait basculer le tracé du Nord au Sud? La réponse du Département est un impact agricole moindre au nord, or il n'y a rien dans le dossier qui justifie cet argument; de plus le tracé nord est plus gourmand en foncier que l'autre tracé car il y a beaucoup de délaissés;de qui se moque t'on ?	ETUDES
@ 046	Anonyme	Je réside à staple et travaille dans un abattoir de volailles à steenbecque Pour me rendre à mon travail j'emprunte la route de bourbourg à staple qui sera donc fermée Définitivement avec ce projet J'ai fait mon calcul, trois kilomètres supplémentaires à l'aller et autant au retour Pourquoi ne pas créer un pont sur cette route fréquentée Après examen du dossier je m'aperçois qu'un pont sera implanté chemin des loups à eblinghem Alors que presque personne n'y circule, c'est absurde Pour moi il sera plus judicieux de réaliser ce contournement au sud de wallon-cappel Cela permettra de rendre ma commune plus accessible et de soulager aussi le trafic routier De morbecque(par la rénovation de la départementale 138)	PROPO SUD (O) MORBE
@ 047	Anonyme	Après consultation du dossier, je m'aperçois que la chapelle notre dame du bonsberg sera probablement détruite Une célébration a lieu tous les ans au mois de mai, c'est une tradition Est-il prévu une reconstruction à l'identique, quel en est son coût	CHAP


		<p>Décidemment la variante nord de wallon-cappel engendre beaucoup de complications :</p> <p>Plus importante consommation de foncier inutilement</p> <p>Suppression de cinq passages à niveau avec toutes ses conséquences</p> <p>Destruction d'une zone humide</p> <p>Incohérence globale du projet, la surcharge du trafic dans morbecque non résolue</p> <p>Le retour à la variante sud de wallon-cappel évitera ces gros inconvénients</p> <p>Y a-t-il une chapelle démolie avec la variante sud, de toute évidence non</p>	<p>ETUDES</p> <p>SUD (O)</p>
@ 048	Anonyme	<p>A quoi sert l'association ADELE qui a été créé pour la défense de l'environnement quand je vois qu'elle est favorable a la destruction d'une zone humide de plusieurs hectares sur le tracé nord.</p> <p>Son objectif a t-il changé ; y a t-il abus de pouvoir de certains de ses membres ou alors de toute évidence subit elle des pressions ??</p>	AVIS
@ 049	Anonyme	<p>Mesdames ,messieurs : élus locaux</p> <p>N'user pas de votre pouvoir a des fins personnelles quand au choix du tracé</p> <p>Le projet doit etre vu dans son ensemble et le tracé nord est le plus cohérent en terme de faisabilité, financier (chiffres tronqués dans le dossier) et environnemental</p> <p>Le contournement de renescure est nécessaire mais le reste est inutile</p> <p>Il s'agit d'argent public , ne l'oublier pas !</p> <p>Arrétons de dépenser sans compter !</p> <p>L'ardoise du COVID est déjà et sera très douloureuse ; pensez y !!</p>	AVIS
@ 050	<p>M. Jean-Marie DEBERT</p> <p>WLLON CAPPEL</p>	<p>je me présente je suis Mrs Jean marie debert 980 Route Nationale à WALLON CAPPEL , et dans le cadre du projet d'enquête publique de la rocade Renescure /Hazebrouck je suis directement concerné par le tracé Nord ma maison sera à 120 mètres de la rocade .</p> <p>En effet au vue de l'enquête publique , du tracé , et des dispositions actuelles ,la question de la protection sonore liée à cette rocade n'a pas été étudiée sur vos études ou très peu, hormis la réglementation liée à la proximité des habitations encore plus proche (50 mètres) obligatoire de part la loi de mesurer l'effet , et de compenser par des mesures .</p> <p>je pense à l'ensemble des habitants qui vont entendre le bruit de cette rocade .</p>	<p>PROXI</p> <p>ACOU</p>

		<p>Alors que les vents dominants vont amenés du bruit , nous le voyons déjà avec la voie SNCF qui longe le tracé.</p> <p>donc il y aura donc cumul par moment des deux effets (routiers et SNCF).</p> <p>le bruit et le visuel sont des nuisances dès lors ou il y a des habitations proches ,mais il existe des techniques permettant de les réduire , ou de les atténuer par des dispositifs simples que je vous propose d'intégrer .</p> <p>je souhaiterai que vous puissiez étudier le long du tracé plus de mur anti bruit :</p> <p>soit sous une forme de plantation d'arbre le long des routes ,amélioré le visuel et réduire le bruit .</p> <p>soit des aménagements de butte de terres hauteur de 5 mètres mini , au endroit stratégique .</p> <p>soit par des murs spécifiques anti bruit</p> <p>soit par variations de protections naturelles telles que des haies de hauteur différentes</p> <p>Nous remarquons au regard des vues du dossier, que l'ensemble du tracé et peu ou pas protégé de cette nuisance . l'aspect visuel est libre , nous pouvons remettre les arbres le long des routes annexes , ou haies , ou un mixtes des deux ,ou des buttes .</p> <p>Le Nord pas de Calais est excédentaire de terres de terrassement due au travaux de la métropole , donc il y a la une ressource , de plus ces terres seront certainement livrées gratuitement , au regard des couts déjà existant des inertes .</p> <p>Le coût de ces mesures n'est pas énorme , et le fait de replanter des arbres ou arbustes vont dans le bons sens de la biodiversité. .</p> <p>La butte de terres aussi permettra aux espèces animales de se protéger du vent aussi .</p> <p>merci de nous répondre et de prendre en considération notre demande.</p>	<p>VISU PROPO</p>
<p>@ 053</p>	<p>Anonyme</p>	<p>Je suis agriculteur, adhérent à la coopérative Unéal dont un dépôt se situe voie romaine à wallon-cappel.</p> <p>Après examen du dossier il apparait que rien n'a été étudié pour accéder à ce silo avec des engins agricoles ou même avec semi-remorques routières</p> <p>En effet en venant d'Hondeghem il faudra supporter une pente sévère, et en bas du viaduc tourner à l'équerre à droite. C'est tout simplement impossible et ou très dangereux .</p> <p>De toute évidence cet édifice est une compilation d'anomalies :</p> <p>- de par sa taille ,énormément couteux</p>	<p>UNEAL PONT</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - Anormalement haut, avec des rampes d'accès très pentues - Sur le croquis sa largeur de voie n'excède pas plus de 8 mètres, je vous pose la question comment vont se croiser deux convois exceptionnels agricoles - En période hivernale, les usagers auront des surprises désagréables - L'endroit choisi est régulièrement sous l'eau. <p>Pour le maître d'ouvrage l'intégration paysagère est une priorité, on peut dire que c'est complètement loupé. Très près du village, il sera également très bruyant</p> <p>Le département du nord propose un projet incohérent .Pour ma part je souhaite que le maître d'œuvre revienne à la raison en Réévaluant le tracé sud de wallon-cappel beaucoup plus pertinent à Bien des égards .</p> <p>Dernière question : dans la variante sud de wallon-cappel, y a-t-il aussi un viaduc de douze mètres de hauteur qui coutera 5,5 millions d'euros</p>	ETUDES ETUDES COUT
@ 054	Anonyme	Dans l'observation n°49 3eme ligne il faut lire tracé sud au lieu de tracé nord : erreur de pensée	?
@ 055	Anonyme	<p>Dans l'étude ne figure pas l'impact du report de trafic sur la rue des joueurs et les 5 rues du a la fermeture de 4 passage a niveau successifs</p> <p>Ce serait un comble de la part des techniciens du département de ne pas y avoir penser dans une étude a 300 000€</p> <p>Car impact il y aura forcément : ces rues ne sont pas adaptées du fait de la dangerosité (largeur ne permettant pas le croisement , virages nombreux et manque de visibilité ..) donc très accidentogène .</p> <p>Qui en prendra la responsabilité ??</p>	AVIS
@ 056	Anonyme	<p>De quel droit certains élus osent apposer un avis afin de détruire des zones naturelles alors qu'ils sont étrangers au secteur, ce qui est contraire à l'écologie et leur politique.</p> <p>A qui profitera ces petits arrangements ?!!!</p>	AVIS
@ 057	Anonyme	<p>Certains devraient argumenter leur position. Il ne suffit pas d'avancer "je suis pour le tracé Nord". Pourquoi pas un aéroport pendant qu'on y est ?</p> <p>RD642 + voie ferrée + nouvelle rocade</p> <p>Ne manque plus que cela pour avoir la totale !</p>	AVIS
@ 058	Anonyme	Dans le dossier n'apparaît pas l'impact agricole étant donné que l'étude a été menée après le dépôt du dossier	DEFA

		<p>(réunion avec la chambre d'agriculture en mai 2020)</p> <p>Par conséquent la surface agricole utilisée est floue (40 ou 80 ha?) et l'indemnisation est inconnue</p> <p>Si le projet se fait y aura t-il remembrement avec ou sans partage de l'emprise?</p> <p>Quelle sera la surface inexploitable au nord par rapport au sud ?</p> <p>Quelle était l'emprise agricole sur le projet sud an 2014 ?</p> <p>Notre région mérite mieux que ce tracé inapproprié et imposé par le département</p> <p>Ne faudrait-il pas développer le ferroviaire et maritime qui sont a proximité ?</p>	<p>EMPR</p> <p>FERRO</p> <p>FRET</p>
@ 059	<p>M. Serge DELMAET WALLON CAPPEL</p>	<p>Après que nos doléances ait été bafouées à plusieurs reprises. cette décision incompréhensible et irresponsable de faire passer le contournement au nord malgré, sans aucun doute, une facture plus élevée, et les magouilles entre le maire et les plus gros agriculteurs je doute qu'aujourd'hui on prenne en compte mes doléances, toutefois il me paraît indispensable de recevoir une compensation conséquente au vu de la perte de valeur de ma maison pour laquelle vous portez la plus grande responsabilité. Il serait aussi indispensable d'y ajouter un mur anti bruit. Sinon vous nous rendrez la vie impossible. Je pense qu'il y a eu suffisamment de magouille dans ce dossier avec Monsieur Ficheux qui prétend avoir consulté et rencontré tous les habitants or je suis un des plus concerné et à aucun moment je n'ai été convié à une réunion ou rencontré Monsieur Ficheux. J'espère que cette fois les magouilles s'arrêteront et qu'on prendra en compte mes doléances.</p>	<p>AVIS</p>
@ 060	<p>Anonyme</p>	<p>il est important ne pas bloquer la petite route du bourbourg car c'est un axe important au niveau agricole</p>	<p>AVIS</p>
@ 061	<p>Anonyme</p>	<p>Avec le projet présenté par le département du nord, il n'y vraiment pas de doute. C'est le jackpot pour réseau ferré de France</p> <p>En effet supprimer cinq passages à niveaux d'un coup pour zéro euro relève de L'exploit</p> <p>Vers 1850 lorsque la ligne a été créée des passages réguliers ont Facilité la vie des riverains de part et d'autre.</p> <p>Demain on nous imposera des détours importants dans le seul but d'économie budgétaire, dans le seul but de réduction des pn au niveau national.</p> <p>Et dire que tout cela pourrait être évité comment ?</p> <p>Par un retour à la raison</p> <p>Par un retour au tracé choisi en 2015</p>	<p>AVIS</p>

		Par le retour du tracé sud de wallon-Cappel	
@ 062	Anonyme	Très bonne idée. Les habitants de Wallon Capelle seront certainement plus au calme. Mais revoir les plans initiaux afin de préserver davantage d'habitation.	FAVO HABITH UMI
@ 063	Mme Ludivine Fontaine EBLINGHEM	Habitant le long de la nationale depuis 14 ans, je voudrais laisser ici mon témoignage. Nous voyons bien qu'il y a aujourd'hui beaucoup plus de trafic qu'au début de notre installation à ebblinghem. Nous devons parfois attendre un bon moment avant de pouvoir sortir de chez nous en voiture. Nous habitons à 500m de la gare d'ebblinghem et je suis obligée de conduire mes enfants à la gare :au vu du trafic, ils ne peuvent y aller à vélo. J'ai même failli me faire emboutir l'arrière de ma voiture par un camion, devant chez moi, alors que je tentais de rentrer chez moi. J'ai dû quasiment me mettre dans le fossé pour éviter l'accident. Certes des agriculteurs vont perdre un peu de terrain mais des vies seront sauvées car le trafic est vraiment devenu trop important pour cette route.cette route est dangereuse. Le contournement est indispensable et inévitable n'en déplaise à certain.	FAVO
@ 064	M. William MESSIANT	Né à Hazebrouck, où mes parents vivent toujours. J'emprunte régulièrement cette route entre Hazebrouck et Arques, dont le contournement devrait déjà être contruit depuis 20 ans ! Enfin ce projet avance. Les habitants des communes traversées par des hordes de poids lourds pourront enfin respirer et traverser les rues sereinement.	AVIS
@ 065	Anonyme	Tout en comprenant le mécontentement des riverains du tracé Nord, je trouve bien plus logique que le contournement longe la voie de chemin de fer, plutôt que de défigurer la campagne encore intacte entre Wallon Cappel et Sercus. Et, en cas de financement difficile, pourquoi ne pas réaliser en priorité le secteur le plus urgent, celui de Renescure (comme il fut fait, à une époque déjà éloignée, pour le point noir de la traversée du village de Strazeele).	FAVO
@ 066	Mme Cindy PENIN RENESECURE	Nous avons acheté notre maison il y a 11 ans et depuis de nombreux accidents sont arrivés devant chez nous (camion dans le fossé qui longe mon jardin ainsi que des voitures à plusieurs reprise qui sont entrés dans mes véhicules en stationnement on m a toujours parlée du contournement est n est jamais rien vu bouger et je souheteriais que cela change pour le bien être de mes enfants de nous et des riverains qui habite sur la rue principale Merci d avoir lu mon avis	FAVO

@ 067	Anonyme	<p>je ne comprends pas certains riverains de la rd 642 actuelle, qui ont sciemment construit ou acheté à proximité de la rd642 réclamant une 2*2 voies ; ils n'avaient qu'à acheter un terrain en lotissement pour y avoir une vie plus tranquille (mais forcément le terrain devait y être plus coûteux).Ils devaient bien se douter qu' en achetant à proximité d'un grand axe routier, le trafic allait augmenter. je suis moi même riverain donc je peux parler mais aujourd'hui j'aurai trois infrastructures à proximité (rd642 actuelle, voie ferrée, projet de contournement).Pour rappel il y a aussi des accidents meurtriers sur les grands axes (exemple contournement d'Hazebrouck cet hiver). Le contournement de renescure semble indispensable; pour le reste il ne s'agit que de gagner 2 minutes pour aller se jeter sur les bouchons sur l'a25 direction lille...</p> <p>Pourquoi ne pas valoriser plus le ferroviaire déjà existant? le département devrait consacrer ce budget à rendre les tarifs de la SNCF plus attractifs. Du bon sens... .</p>	AVIS FERROU
@ 068	Anonyme	<p>Tout le monde est écolo, mais pour bitumer de grands espaces naturels comme des herbages et des mares et 1.81 hectares de zones humides, tout le monde s'en fout au profit de son petit confort personnel (pour rappel les agriculteurs ont interdiction de retourner une prairie pour y mettre une autre culture!!!!) . Alors Stop aux grands projet gourmands en foncier qui vont à l'encontre des objectifs du SCOT. NON au tracé nord de Wallon Cappel.</p>	HUMI DEFA
@ 069	<p>Association SOS NORD 642</p> <p>LYNDE</p>	 <p>Association n°W594008558 SOS NORD 642 315 rue Notre Dame du Bonsberg 59173 LYNDE mail : sosnord642@gmail.com</p> <p style="text-align: right;">Lynde, le 09 juillet 2020</p>	SPECI

tél : 06.87.39.38.22

L'association SOS NORD 642 compte 110 adhérents directement impactés par le projet d'aménagement de la RD642.

Concernant le projet de mise en 2x2 voies de la RD642, l'association ne remet pas en cause l'utilité d'un contournement pour Renescure; elle s'oppose fermement au choix du tracé Nord de Wallon-Cappel qui démarre au rond-point du bowling de Hazebrouck et se termine au croisement de la RD255 sur Ebbllinghem/Renescure en appel aux faits suivants :

- L'historique du projet : en juin 2014, décision motivée du Comité de pilotage, après concertations étendues, qui donne préférence au tracé Sud de Wallon-Cappel (et non au Nord).
- En 2014, le tracé Nord de Wallon Cappel est 10 millions d'euros plus cher que le tracé Sud (Source: la Voix du Nord du 18/06/2014). Les projets respectaient alors une «équivalence de tracés»: aucune route coupée dans le tracé Sud et tous les rétablissements (passages à niveau P.N.) étaient inclus au Nord.

En 2018, les tracés sont inchangés, les plans sont identiques (Source: plans disponibles en Mairie), mais, les budgets des tracés Nord et Sud sont présentés comme équivalents.

En réalité, les ouvrages d'art au Nord qui permettaient le rétablissement de 4 passages à niveaux successifs sont supprimés. Leur réalisation coûterait de 5 à 25 millions d'euros (Source: courrier du Conseil départemental du Nord du 22/05/2019).

Entre 2014 et 2018, le différentiel est, à minima, de **15 millions d'euros en faveur d'un choix du tracé Sud.**

- Dans cette enquête publique, 3 budgets différents apparaissent :
 - o pièce F p.3 : 79,3 millions d'euros
 - o pièce B p.15 : 95 millions d'euros
 - o dossier MR Ae : 101 millions d'euros

Quel est le bon budget ? Une décision ne peut être validée à partir d'informations imprécises sur des éléments aussi fondamentaux.

- Les études d'origine aboutissant au choix de 2014 du tracé Sud et celles aboutissant au choix du tracé Nord de 2018 ne sont pas présentes dans l'enquête publique : **nous demandons que soient mises à disposition les études complémentaires engagées à partir de 2015 qui ont changé le**

		<p>choix du tracé.</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'étude comparative multicritères (source pièce B page 15) présente des arguments irrecevables et inexacts : <ul style="list-style-type: none"> o <u>Le nombre d'hectares impactés minimisé</u> - Annoncé à (de l'ordre de) 40 hectares pour les tracés Nord comme Sud en page 15, pièce B - Annoncé à 80 ha p316, pièce G pour le tracé Nord - Notre estimation est à minima de 71ha permanents. <ul style="list-style-type: none"> o <u>Un morcellement des exploitations avec des conséquences directes sur leur viabilité :</u> - la taille des structures au nord est plus petite, la viabilité est donc plus impactée. - L'argument de coupure plus franche à proximité des corps de ferme est un argument non recevable car il est valable au Nord et au Sud (dossier G p317), donc non discriminant; o <u>15 chemins interceptés au Nord et non 10 (dossier B p15) :</u> - La correction de cette erreur passe un critère supplémentaire du tracé nord d'intermédiaire à négatif. <ul style="list-style-type: none"> o le tracé Nord traverse des <u>zones humides</u> et détruira faune et flore classées à protéger. - 1ha81 de zones humides sont concernées par le tracé Nord. Les mesures compensatoires ne sont pas décrites précisément ainsi que leurs coûts et l'incidence sur le foncier et le budget. - Les surfaces préemptées compensatoires ne sont pas à proximité des zones humides contrairement aux obligations de restitution. - Le tracé Sud n'impacterait aucune zone humide comme le confirme l'étude. <ul style="list-style-type: none"> o l'intégration paysagère évaluée sur des critères subjectifs: - L'argument «terrassements importants» ne peut être retenu sans être accompagné de la valeur estimée du déblai/remblai comme cela a été fait pour le tracé Nord. - Rapporté au nombre d'exploitations au Nord, <u>la fragmentation des exploitations est aussi importante au Nord qu'au Sud.</u> - Nous demandons que les chiffres soient donnés pour l'aide à la décision. <ul style="list-style-type: none"> o <u>3 habitations détruites et non 2 au Nord, versus 1 au Sud</u> - 3 habitations seront détruites par le tracé nord (source: courrier du conseil départemental du 22/07/2019). - Nous souhaitons que soit très sérieusement pris en compte cet élément important pour leurs 	
--	--	--	--

habitants et leurs familles et qu'il soit classé comme un impact négatif le plus fort (et pas seulement intermédiaire).

o Les nuisances sonores du tracé nord qui s'accumulent aux nuisances du train et qui seraient plus difficilement traitables :

- l'étude relève «un impact rouge» (p298) au Nord de Wallon-Cappel.
- Les solutions proposées au traitement de façade et remplacement des fenêtres, limiteront les nuisances intérieures mais ne résolvent en rien les nuisances extérieures créées par la circulation (au mépris de la vie en extérieur à la campagne).
- Les mesures envisagées ne sont pas suffisantes et nous demandons des aménagements supplémentaires à ceux prévus (murs antibruit absorbants, ajustement de la vitesse...).

o la sécurité non améliorée par la fermeture de passages à niveau

- Comme mentionné p259, jamais aucun accident n'a été recensé sur ces passages, preuve d'un risque faible et maîtrisé. L'argument d'amélioration est alors irrecevable au regard du risque routier accru pour les riverains qui verront leurs trajets rallongés de plusieurs kilomètres, sur des routes étroites, sinueuses et entourées de fossés, sans espace pour se croiser. Nous demandons des aménagements concrets ajoutés au projet en concertation avec les habitants.

En synthèse, les éléments ci-dessus présentent les incertitudes et inexactitudes utilisées dans le tableau de comparaison et ont malheureusement appuyé un changement de tracé. Ils nous alertent sur la nécessité de réviser les données.

Nous pensons que la révision des critères majeurs de l'évaluation du choix des tracés s'additionnent en réalité en faveur d'un retour au tracé Sud.

Par ailleurs, en page 19 de la pièce G, seuls des arguments dits en faveur du tracé Nord sont présentés, occultant les impacts négatifs et nuisances de ce tracé. C'est pourquoi, nous nous interrogeons sur l'impartialité des éléments utilisés pour la décision du changement de tracé et demandons à nouveau une réévaluation factuelle.

- La fermeture péremptoire sans rétablissement de 4 passages à niveau successifs
 - o Cette décision est abusive car elle devrait être précédée d'une enquête publique.
 - o Des solutions de remplacement doivent être proposées et mises en œuvre.
 - o Or, il n'apparaît aucun plan de délestage: les routes actuelles ne sont absolument pas dimensionnées pas pour une augmentation de trafic sans risques (voies uniques pour la presque

		<p>totalité, doubles fossés aux abords, pas d'éclairage, pas de trottoir ni piste cyclable...). Le risque d'accident est réel.</p> <ul style="list-style-type: none"> o L'étude ne donne ni mesure ni budget pour les riverains et les professionnels qui auront des allongements significatifs de parcours. o Nous refusons la fermeture des passages sans un plan d'aménagements approprié au préalable, prenant en compte que : <ul style="list-style-type: none"> ■ 369 véhicules passent quotidiennement sur les 4 passages à niveau (recensement dans l'étude). ■ Deux voies (à plus de 4 kilomètres) sont rétablies par des ponts alors qu'il n'y a aucun recensement et que le trafic y est très faible. <p>- <u>Le chemin du Prince inaccessible pour les promeneurs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> o Chemin de randonnée répertorié (Santé, détente, panorama) o Ne sera plus accessible à pied par les habitants de Wallon Cappel: un seul pont (éloigné) sur 4 kilomètres <p style="text-align: center;">Motif supplémentaire pour la nécessité de rétablissement.</p> <p>- <u>Un impact agricole sous-évalué :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> o L'étude d'impact agricole (p317) reste à l'état embryonnaire et ne permet pas d'accepter l'affirmation d'un impact agricole moindre dans le tracé Nord. Toutes les parcelles ne sont même pas répertoriées. o Les quelques mesures envisagées pour les agriculteurs impactés afin de compenser n'ont aucun budget et donc sans assurance de pouvoir être réalisées. <p>- <u>Un impact environnemental supplémentaire via le tracé nord :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> o Le tracé est plus long de 300 mètres; avec une moyenne de 22000 véhicules/jour, cela représente 6600 km de plus quotidiennement; à cela on ajoute les détours imposés aux riverains, on arrive à 10000 km/jour de plus induit par ce tracé, soit entre-autres 620 tonnes de carbone annuellement. <p>- <u>Les délaissés, leurs impacts sur le foncier et les coûts :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> o Le tracé nord démarre au Sud de la rd642 existante pour finir au Sud de celle-ci en la traversant par 2 fois, avec des ronds-points inutiles de grande taille, gros consommateurs de foncier. o Il crée de nombreuses zones perdues inexploitable ou délaissés, notamment contre la voie ferrée 	
--	--	--	--

		<p>et aux abords des ronds points.</p> <ul style="list-style-type: none"> o Il est donc plus consommateur de foncier et va à l'encontre des objectifs du SCOT et des coûts. <p>- <u>Une absence de vision pour l'avenir du territoire</u></p> <ul style="list-style-type: none"> o Un tel projet doit s'inscrire dans une vision globale d'aménagement du territoire en Flandre intérieure. o Morbecque recense le même nombre de véhicules traversant le village qu'à Renescure. <p>Un projet de contournement serait rapidement envisageable et financièrement optimal en se raccordant au tracé sud de Wallon-Cappel. Le tracé Nord ne lui est d'aucune utilité.</p> <p>Notre conclusion :</p> <p>Le tracé Nord est une alternative plus chère, moins respectueuse de l'environnement et des habitants, et, est déstructurant pour le tissu économique; par conséquent, SOS NORD 642 s'oppose à la reconnaissance d'utilité publique de ce projet, souhaitant qu'un meilleur tracé soit sélectionné.</p> <p style="text-align: right;">Le président, Jean-Charles Salomé</p>	
@ 070	Anonyme	<p>Deux observations suite à la consultation de certains documents en ligne :</p> <p>1- Suite à l'accident ayant causé la mort de colline 9 ans à renescure, les camions continueront à contourner la commune ou bien repartiront nous en arrière avec les passages des camions dans renescure pour aller vers St omer. Rien n'est précisé à ce sujet.</p> <p>2- Concernant le revêtement il serait judicieux d'utiliser du goudron drainant afin de permettre à l'eau de s'écouler dans le sol et la nappe phréatique</p>	19 T
@ 071	Anonyme	<p>Pour rappel un département disparaît tous les dix ans en France à cause de l'urbanisation. Le département du Nord a choisi le tracé le plus gourmand en foncier avec les nombreux espaces délaissés entre la voie ferrée et le projet de la future route ;et en plus avec le croisement par 2 fois de la future voie avec la rd642 actuelle qui crée 2 ronds points dont un complètement inutile du fait de sa proximité avec celui appelé rond point du bowling à hazebrouck. Le total de ces délaissés représente environ 15% de surface consommée en plus que le tracé sud historiquement proposé.</p> <p>Si tout le monde fait comme le département du Nord ce n'est plus un département tous les dix ans mais un tous les huit ans qui va disparaître. Pouvons nous encore nous permettre un tel gaspillage de foncier et d'argent public? Qu' allons nous laisser à nos enfants?</p> <p>Hormis Renescure le reste est il nécessaire?</p>	<p>EMPRI DELAIS</p> <p>RENES</p>

		Pour cela je m'oppose au projet proposé par le département.	DEFA
@ 072	M. Philippe LEROY WALLON CAPPEL	<p>Lors de la réunion publique du 12 décembre 2013 à Wallon Cappel ,les techniciens du département en charge des projets routiers ont confirmé, en réponse à une de mes questions , les contraintes concernant la réalisation d'une voie routière longeant une voie ferrée à savoir :</p> <p>-création d'un mur de sécurité entre les voies ferrée et routière si c'est ces deux voies sont accolées -ou mise en place d'une distance dite de sécurité de 50 m entre les voies ferrée et routière si non réalisation du mur de sécurité.</p> <p>Suite à la décision de juin 2018, Mr Ficheux élu départemental du canton, conseillé par les mêmes techniciens que ceux en place en 2013 nous a rétorqué ne jamais avoir entendu parler de ses contraintes techniques (mur de sécurité ou distance de 50 m) : Qui croire ? La réglementation a t'elle évolué ?</p> <p>Je m'adresse à vous ,monsieur le commissaire enquêteur , afin de me renseigner sur la jurisprudence en vigueur concernant la juxtaposition des voies ferrée et routière.</p>	ETUDES
@ 073	Anonyme	<p>Dernièrement a eu lieu la révision du PLUI de Flandre intérieure ou à de multiples reprises est évoqué le souhait des instances gouvernantes de limiter au maximum l'emprise de terres agricoles et naturelles lors de projet de constructions d'habitations ou d'infrastructures routières</p> <p>Madame la ministre de la cohésion des territoires l'a réaffirmée lors du congrès national des maires, elle a d'ailleurs envoyé à l'ensemble des préfets une circulaire en ce sens</p> <p>De toute évidence le préfet du Nord renonce à ces préconisations en proposant ce projet qui consomme, preuve à l'appui, plus de terres agricoles que la variante sud. De plus, qui détruit 1,81 hectare Classé en zone humide</p> <p>Je souhaite que les citoyens ouvrent enfin les yeux sur l'incohérence générale de ce projet, Fruit de lobbyings agricoles et industriels locaux.</p>	AVIS HUMI DEFA
@ 079	Anonyme	<p>Je ne suis pas opposé à l'utilité d'une nouvelle liaison entre Hazebrouck et Saint-Omer mais contre la variante nord de wallon-cappel.</p> <p>En effet le projet prévoit la suppression de cinq passages à niveau successifs, ce sera un mur de Berlin bis les habitants au nord de la voie ferrée ne seront plus vraiment de wallon-cappel.</p> <p>D'ailleurs aucune étude n'a été réalisée au nord du projet notamment acoustique est-ce normal.</p>	DEFA ACOU
@ 080	M. Dominique	Je pense qu'il serait judicieux pour préserver l'environnement de nos villages ainsi que la tranquillité sonore	AVIS

	GRAVELINES EBLINGHEM	de prévoir des buttes anti bruits aux abords des différents villages (notamment Ebblinghem, la route passant assez près de certaines maisons) et éventuellement de construire la route à un niveau inférieur à celui des terres agricoles pour maintenir la beauté du paysage (Ebblinghem y compris). Merci de l'attention que vous porterez à ce courrier.	
@ 082	Anonyme	Le contournement est indispensable à nos communes, le trafic routier est en augmentation et la traversée des villages devenue plus que dangereuse. Il est impossible de circuler en vélo ou a pied le sur la RD642. Cela est très problématique pour les enfants se rendent aux arrêts de bus en toute sécurité. Le projet de 2x2 voies et plus que nécessaire, certes il impactera des terres et des maisons, mais permettra de redynamiser nos centres bourg par la tranquillité et la sécurité qui s'installeront. Nous pourront également nous rendre dans nos petits commerces de proximité à pied ou en vélo. Ce ne sera que du bonheur retrouvé, n'en déplaise a certains Je suis donc pour le contournement Nord tel qu'il est présenté et dont on parle depuis près de 40 ans. En espérant que cela aille très vite maintenant.	FAVO
@ 083	M. Jean-Henri BOLLIER EARL du coin du Sud STAPLE	<u>Objet : Projet Contournement RD642</u> En tant qu'exploitant agricole sur la commune de Staple, et habitants de la route de Bourbourg, nous tenons, par la présente, à vous exposer les raisons qui nous motivent à nous opposer fermement au projet du contournement Nord de la RD642, tel qu'il est présenté dans sa version actuelle. Nous sommes une exploitation en polyculture élevage et cultivons 90Ha. Nous travaillons en couple, et avons 2 enfants en études agricoles, qui souhaiteraient pérenniser à moyen terme cette exploitation familiale. Le projet de contournement en l'état actuel vient mettre à mal ce projet de vie, non seulement pour nous, mais pour nos garçons. 50% de nos terres sont situés de l'autre côté de la voie ferrée par rapport à notre habitation. (terres que nous cultivons sur Lynde, Hazebrouck, Ebblinghem) . 11 Ha seraient en expropriation totale car concernés par la 2 x 2 voies. Si ce projet voit le jour, la route de Bourbourg à Staple sera coupée à la circulation, le passage à niveau sera fermé. Ce projet aura donc pour un impact considérable pour notre activité professionnelle : - 12% de nos surfaces concernées	DEFA AGRI PN CIRCU

	<ul style="list-style-type: none"> - Allongement des temps de parcours, coûts supplémentaires (gasoil, main d'œuvre) - Surfaces d'épandage minimisée donc à terme une réduction de notre élevage pour rester en règle vis-à-vis de la législation en vigueur <p>Nous vous invitons également à vous intéresser davantage au report du trafic de la route de Bourbourg. Celle-ci supporte l'essentiel du trafic agricole (Agriculteurs de Wallon Cappel, Hazebrouck, Sercus) pour l'approvisionnement en engrais chez VAESKEN ou TERNOVEO, livraisons de blé, de légumes ou autres vers les dépôts, ou l'entreprise Bonduelle.</p> <p>La route du Préavin à Staple recevra ce report de trafic. Or, elle n'est absolument pas adaptée, elle est étroite, sinueuse, il y est IMPOSSIBLE de se faire croiser 1 véhicule et 1 engin agricole par exemple. Des maisons y sont construites en front à rue et aucun des aménagements vaguement évoqués par les décideurs de ce projet ne pourra garantir la sécurité des riverains et des écoliers. (→ Nous précisons que les bus scolaires empruntent cette voie plusieurs fois par jour).</p> <p>D'autres points du projet, même s'ils ne nous concernent pas DIRECTEMENT ou personnellement vont vraiment à l'encontre du bon sens !! : La construction d'un pont monumental prévu à Wallon Cappel, qui semble bien loin de l'idée d'une « meilleure intégration paysagère », évoquée pour justifier du tracé NORD, ou bien encore un tracé en S qui vient par 2 fois couper la RD 642 existante et multiplie les difficultés techniques et les coûts de réalisation..., la fermeture d'autres passages à niveau laissant pour compte un certain nombre de ruraux...</p> <p>En étudiant le projet actuel et ses incohérences, au vu des conséquences personnelles et économiques, nous sommes en droit aujourd'hui de nous poser un certain nombre de questions cruciales :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi un revirement de situation en Juin 2018, suite aux élections, alors que le projet au Sud était pratiquement acté car moins coûteux et plus « logique » ? Qu'est ce qui prime ? : le bon sens ou la décision politique ? - Devons- nous chercher à savoir si l'intérêt général a primé lors du choix du tracé, et non pas l'intérêt personnel de certains syndicalistes, membres de la Fédération, comme nous en avons aujourd'hui le sentiment ? Bizarre qu'ils ne soient, pour bon nombre, en rien impactés par ce tracé ? - Aucun riverain impacté par le tracé n'a été contacté pour des études, estimations du préjudice subi ou autres conséquences du projet ... <p>Nous comprenons qu'un contournement est, certes, nécessaire, mais il ne peut pas se concrétiser à la va-</p>	<p>PONT</p>
--	---	-------------

		<p>vite. Nous espérons que cette enquête publique ne sera pas une simple formalité, mais permettra une réelle remise en cause du projet actuel. En tous les cas, nous continuerons de nous mobiliser jusqu'au bout pour cela. Nous ne pourrions y adhérer alors que tant de zones d'ombre subsistent dans la manière dont a été mené ce dossier.</p> <p>Nous restons bien évidemment à votre disposition pour toute information.</p>	
@ 084	<p>M. Christian LELEU REnescure</p>	<p>Bonjour, le contournement serait un réel confort pour les riverains de la D642 reliant Renescure à Hazebrouck. Nous avons constaté pendant le confinement une nette baisse du trafic qui entraînait une réduction des nuisances sonores améliorant notre qualité de vie aussi bien le jour que la nuit. De plus, cette déviation profiterait à l'économie des entreprises locales.</p>	FAVO
@ 086	<p>M. Jean-Claude PENIN REnescure</p>	<p>Compte tenu de l'augmentation de la circulation, il est à mon sens important de construire cette rocade.</p>	FAVO
@ 087	<p>Anonyme</p>	<p>Inadmissible que le passage à niveau route de Bourbourg soit fermé. Enormément de voitures passent à cet endroit et aussi les agriculteurs qui cultivent à proximité seraient obligés de faire minimum 4 km avec leurs engins pour pouvoir cultiver leurs terres de l'autre côté et passer par la rue du Préavin qui est très dangereuse. Afin d'éviter la fermeture de ces passages autant adopter le tracé sud.</p>	SUD (O)
@ 088	<p>M. Noël HAEASEBAERT REnescure</p>	<p>Je suis pour que ce projet se concrétise au plus vite, depuis 40 ans on en parle et si certains il y a quelques années n'avaient pas bloqué le projet qui à l'époque je pense était financé on n'en parlerait plus.</p> <p>Et si les recours s'éternisent sur le trajet nord ou sud de Wallon Cappel (j'ai aussi du mal à comprendre ce changement de version suite au changement de couleur au département..) il faut commencer la partie Renescure au plus vite car la traversée de Renescure est vraiment devenue dangereuse.</p>	FAVO
@ 089	<p>M. Jacques HERMANT</p>	<p>Je me permets de prendre votre attache dans le cadre de l'enquête publique portant sur le projet présenté par le Conseil départemental du nord, relatif à la mise à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la RD 642 entre Hazebrouck et Arques.</p> <p>Maire de la commune de Lynde de 2001 à mai 2020, j'ai participé depuis le début de la concertation à l'étude de ce grand projet.</p> <p>La concertation du 25 novembre au 23 décembre 2013 a permis l'organisation de trois réunions publiques à Renescure, Wallon-Cappel et Eblinghem.</p> <p>En parallèle à ces réunions publiques, un registre, permettant au public de formuler des remarques ou des</p>	SPECI

	<p>suggestions, était déposé dans toutes les mairies des communes.</p> <p>Le public pouvait également formuler ses observations ou remarques sur le site internet : mobilité.lenord.fr ou par courrier postal.</p> <p>Présent à ces trois réunions publiques, je témoigne que la population a participé massivement et s'est exprimée sans détour ni retenue sur les fuseaux présentés.</p> <p>Madame Stéphanie Bodéle, Conseillère Générale, habitant Staple pilotait le dossier.</p> <p>En cela, elle possédait parfaitement la connaissance du terrain ainsi que les difficultés de circulation des engins agricoles.</p> <p>Des réunions de travail, avec les exploitants agricoles concernés par les fuseaux, les élus et la chambre d'agriculture, ont permis d'optimiser les impacts sur les exploitations.</p> <p>La plus grande partie des contributions concernait des problématiques agricoles et révélait l'inquiétude de la profession. Les représentants de la chambre d'agriculture signalaient que les impacts sur le monde agricole étaient équivalents entre un passage au nord ou au sud de Wallon-Cappel.</p> <p>Le comité de pilotage réunit le 12 juin 2014, s'est prononcé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - À l'unanimité sur la nécessité de réaliser une voie nouvelle de contournement de Renescure, Ebblinghem, Lynde et Wallon-Cappel, - À l'unanimité, pour le fuseau au sud de Renescure, inscrit au plan local d'urbanisme de la Le comité de pilotage s'est également prononcé en majorité, pour un contournement au sud de Wallon-Cappel, considérant qu'il impacte moins d'habitations, présente un coût inférieur de l'ordre de 10 M€ par rapport au fuseau nord et présente un impact similaire sur les exploitations agricoles. <p>En novembre 2014, une réunion publique est organisée à Renescure, Wallon-Cappel, Ebblinghem et Lynde pour expliquer le choix du comité de pilotage.</p> <p>Faute de consensus il restait à figoler une zone sur les territoires de Lynde et de Sercus.</p> <p>Ce passage, localisé par un anévrisme sur le plan, devait faire l'objet d'une étude approfondie.</p> <p>Les techniciens départementaux argumentaient sur l'implantation du contournement au sud parce que c'était le passage le moins impactant.</p> <p>Il est le plus économie en surface occupée (pas de délaissé de sécurité entre la voie de chemin de fer et la route). Il permet la possibilité d'éviter la zone humide et donc la compensation obligatoire. La biodiversité et les espèces protégées ne sont pas encore une fois malmenées.</p>	
--	--	--

	<p>La conseillère générale écrivait : sur l'aménagement de la RD642 entre Hazebrouck et Renescure, je souhaite que nous soyons vigilants. Ce fuseau n'a pas été retenu par hasard, c'est le résultat d'une longue étude.</p> <p>Alors qu'elle ne s'était pas manifestée pendant les premières réunions de concertation, l'association de défense de l'environnement de Lynde et environ (ADELE) se réveille et rejoint les agriculteurs opposés au projet.</p> <p>Elle diffuse un tract déclarant : Adele se bat pour vous et votre avenir en refusant la mise en place d'un contournement routier 2x2 voies fut-il au nord ou au sud dans nos villages.</p> <p>En collaboration avec un syndicat agricole, elle organise, un samedi après-midi, un défilé de tracteurs et de véhicules utilitaires.</p> <p>Elle déniche sur Internet une étude américaine appelée le paradoxe de Braess et s'en sert de soutien contre tout contournement.</p> <p>Le dossier était à ce stade quand, en mars 2015, arrivent les élections cantonales gagnées par le binôme Ficheux-Depelchin.</p> <p>Ils annoncent le déblocage d'une enveloppe de 350 000€ pour des études complémentaires dont l'utilité reste à démontrer.</p> <p>Dans les rapports d'études on trouve de nombreuses incohérences dans les surfaces occupées et le nombre de destructions d'habitations.</p> <p>Je suis surpris que le sud soit plus cher de 5 M€ que le nord. Si telle est la vérité, la survie et la tranquillité des cinq exploitations agricoles, la préservation de la biodiversité et la réduction du nombre d'habitations à raser, le valent.</p> <p>Bruno Ficheux fait une déclaration à la presse nous demandant de faire confiance aux techniciens du Département alors que lui dans le dossier du contournement, il remet en question toutes les études précédemment réalisées et annule les décisions antérieures. Bizarre !</p> <p>Le 11 juin 2018, messieurs Decagny, Ficheux et Madame Depelchin, conseillers départementaux réunissent les maires des communes concernées et annoncent autoritairement leur préférence pour le passage au nord sur les territoires de Lynde et Wallon-Cappel.</p> <p>C'est étonnant, car les arguments avancés pour justifier ce nouveau choix du nord sont les mêmes que ceux qui avaient prévalu le choix du sud, en 2014 !</p> <p>Une fragmentation moindre de la plaine agricole apportant un caractère moins routier au paysage local et</p>	
--	---	--

	<p>permettant d'éviter le morcellement des exploitations agricoles, est-il écrit dans le dossier de l'enquête.</p> <p>Pourtant, au nord, le contournement détruit 14 des 98 parcelles d'exploitations agricoles.</p> <p>Deux bâtiments agricoles et 10 habitations devront être rasés à cause du contournement.</p> <p>Je note une importante perte de bonnes terres avec le linéaire des délaissés de sécurité imposé par la SNCF, le long de la voie ferrée.</p> <p>À propos du rond-point d'insertion du lieu dit le Bonsberg, route départementale 642, qu'est-ce qui obligera les routiers à rester sur le contournement plutôt que d'emprunter la RD642 existante, distance plus courte jusqu'à Hazebrouck.</p> <p>Nos routes et nos chemins de campagne ne possèdent aucune structure adaptée à des flux intenses de circulation.</p> <p>Rapidement et conformément à ses compétences, les dégradations des routes communales incomberont à la Communauté de communes de Flandre Intérieure.</p> <p>Nous sommes loin des solutions innovantes, réfléchies et construites dans le but de réaliser des économies durables sur le long terme.</p> <p>Sans m'improviser ingénieur des ponts et chaussées je suis néanmoins surpris de lire : La variante nord de Wallon-Cappel impacte faiblement les composantes du paysage local avec une très bonne insertion sur le tronçon longeant la voie ferrée.</p> <p>Pourtant, un monumental pont de 40 m. de longueur sur 10,75 m. de largeur et 6,50 m. de hauteur sera construit sur la RD138 (rue de Cassel à Wallon-Cappel), pour enjamber le contournement et la voie de chemin de fer.</p> <p>Cet impact visuel détruira le paysage des trois monts de Flandre depuis Wallon-Cappel.</p> <p>Cette grande structure sera onéreuse à construire et à entretenir.</p> <p>Cette masse de béton dominera la grande plaine agricole et anéantira la beauté des vastes panoramas depuis le sommet des monts.</p> <p>Ce pont sera également l'itinéraire que devront emprunter les agriculteurs de Lynde pour se rendre dans leur champ, côté Staple et vice versant pour ceux de Staple cultivant sur Lynde.</p> <p>L'accès au silo de la coopérative agricole sera dangereux. Le virage à 180° degrés les obligera à aller jusqu'au rond-point de Wallon-Cappel pour faire demi-tour.</p> <p>Suite au terrible accident de Gênes, en Italie, il y a deux ans, la France vient de prendre conscience de sa</p>	
--	--	--

	<p>carence d'entretien de ses nombreuses structures routières.</p> <p>En effet, un budget important est nécessaire pour les maintenir en bon état dans leur temporalité.</p> <p>Pourquoi continuer à ériger de grandes infrastructures coûteuses à la construction et très onéreuses en entretien ? Choisir le passage au sud, c'est ne pas devoir léguer ce genre de cadeau empoisonné aux générations futures.</p> <p>Le premier des 10 engagements concrets, paru dans l'édition Nord Durable du département, préconise de se déplacer moins et plus proprement.</p> <p>En l'espèce, ce ne sera pas le cas avec la fermeture des passages à niveau, véritable handicap pour les habitants et les agriculteurs du secteur, dans leur mobilité.</p> <p>La condamnation du franchissement de la voie ferrée augmentera les temps de trajet et obligera un détour par le monumental pont de la route de Cassel.</p> <p>Il sera emprunté par 4 000 véhicules par jour, suivant les chiffres du comptage de 2016.</p> <p>Comment voulez-vous que le monde agricole réduise la pollution de sa mobilité quand on l'oblige à des parcours rallongés lors de ses trajets ?</p> <p>Je crains les accidents en l'hiver, nous sommes en plaine, plein nord.</p> <p>« Des terrassements limités et des ouvrages moins présents »</p> <p>L'ouvrage de la RD138 (rue de Cassel) vaut à lui seul deux ou trois ouvrages classiques.</p> <p>Pour l'instant, le département n'a pas le premier euro pour entreprendre ces travaux, ni pour adapter ceux nécessaires pour mettre le contournement et le pont de chemin de fer du bowling d'Hazebrouck en 2x2 voies.</p> <p>L'ancien président de la CCFI voulait bien participer, en partie, au financement à condition que la route soit profitable au territoire. Ce qui ne me semble pas être le cas dans le dossier.</p> <p>Un nouveau président, un nouvel exécutif et un nouveau conseil communautaire viennent d'être élus. Accepteront-ils de participer et surtout en auront-ils les moyens financiers ? J'en doute !</p> <p>Aujourd'hui, depuis l'arrêté de monsieur le préfet concernant l'interdiction de traversée la commune de Renescure, par les camions de plus de 19 tonnes, la circulation sur la RD642 est nettement moins intense qu'auparavant.</p> <p>Ce qui prouve qu'avec un nouveau plan régional de circulation routière, une amélioration pourrait profiter à la RD642 existante.</p>	
--	---	--

	<p>Il est temps de mettre en œuvre des projets innovants avec une vision prospective et une étude d'économie de la construction.</p> <p>À ce propos, Bruno Ficheux n'est-il pas vice-président à l'innovation !</p> <p>Une rupture profonde avec le modèle existant d'avant Covid-19 est indispensable.</p> <p>Qu'attend-on pour s'intéresser sérieusement au ferroutage, mode de transport combiné qui utilise à la fois, la route et le rail pour les camions !</p> <p>Nous devons façonner le territoire pour l'avenir et non pour contenter les égos démesurés ou les promesses insensées de certains élus à chaque élection.</p> <p>Le contournement au nord, c'est le chemin de l'erreur historique.</p> <p>Le choix final de la route doit être décidé par ceux qui habitent le territoire et non celui d'à côté.</p> <p>Le fuseau sud éviterait la fermeture des passages à niveau et la construction du gigantesque pont.</p> <p>La mobilité des agriculteurs et celle entre les villages ne serait pas perturbée.</p> <p>L'environnement serait bien moins malmené avec le contournement au sud.</p> <p>Cette grave atteinte environnementale est, d'ailleurs, relevée par la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (M.R.A.E.) qui écrit dans son rapport d'expertise que le tracé nord est le plus impactant sur la préservation des zones humides et de la faune.</p> <p>Elle met également en exergue les risques d'inondations et recommande d'étudier plus précisément les possibilités d'infiltration des eaux pluviales, en parallèle des bassins de rétention prévus pour les recueillir.</p> <p>En effet, de par la faible pente de son lit et son vaste bassin versant, la lys est sujette aux crues.</p> <p>Ces crues se propagent en amont et affectent les becques qui l'alimentent en provoquant parfois des débordements. Il arrive également, qu'en cas de fortes et violentes précipitations, certaines becques n'arrivent pas à évacuer suffisamment vite les eaux de ruissellement qu'elles recueillent et inondent les zones d'expansion prévues à cet effet ainsi que les parcelles agricoles situées à proximité.</p> <p>Pour les habitations construites sur des zones d'expansion, c'est le drame brutal et imparable.</p> <p>À Lynde, j'ai eu à connaître en 19 ans de mandats, deux fois ce phénomène d'inondations effrayantes pour les sinistrés. Hélas, les études démontrent que ça se renouvellera.</p> <p>Les terrains rachetés à Arc International, à Blaringhem, par l'établissement public foncier (EPF) pour la Communauté de Communes de Flandre Intérieure (CCFI), auraient une nécessité criante d'accès au contournement.</p>	
--	---	--

		<p>Cette zone industrielle est équipée en grosses puissances énergétiques.</p> <p>Et enfin demain, combien coûtera la construction du contournement de Morbecque, parce que, indubitablement un jour, il faudra bien contourner également cette commune.</p> <p>Le contournement au sud permettait facilement la construction d'une bretelle de raccordement pour les 14 000 camions qui passent chaque jour dans le village.</p> <p>Il en est de même de la zone économique de la gare de Steenbecque et de l'abattoir de volailles où l'accès se fait en traversant la commune de Morbecque !</p> <p>Je pense que le lobby agricole a bien joué auprès des décideurs pour éliminer le tracé sud pourtant le fuseau le moins mauvais pour le territoire et ses habitants.</p> <p>Des arbres, des haies, ça se remplacent facilement par de nouvelles plantations.</p> <p>Personne ne devrait pouvoir faire pression sur les choix judicieux qui engagent l'avenir.</p> <p>Les intérêts privés ne doivent jamais prévaloir l'intérêt général pour quelque raison que ce soit.</p> <p>Vous souhaitant parfaite réception de la présente et vous remerciant d'avoir bien voulu me lire.</p>	
@ 091	Anonyme	<p>Je suis pour ce projet qui est indispensable pour la sécurité des habitants (et surtout des enfants) demeurant dans les communes concernées.</p> <p>Projet à réaliser au plus vite au regard des vitesses constatées sur les différentes RD existantes.</p>	FAVO
@ 092	<p>M. Jean-Claude COLPAERT</p> <p>EARL COLPAERT</p> <p>STAPLE</p>	<p>Etant agriculteur sur la commune de STAPLE et empruntant la route du Bourbourg quasiment tous les jours depuis plus de 40 ans pour accéder aux parcelles de terres. Il me paraît vraiment déraisonnable de condamner cette dernière. La route du Bourbourg est droite d'un bout l'autre et nous laisse une très bonne visibilité. Passer par la route du préavins me paraît suicidaire, elle est beaucoup trop dangereuse pour nos engins agricoles, de plus ce sont des kilomètres supplémentaires et un surcroît de circulation sur cette rue très sinueuse sans parler de la pollution supplémentaire due au détour et une grande gêne vis à vis des automobilistes. Laissez nous au moins la possibilité de nous rendre sur nos parcelles par le chemin le plus court et le plus logique.</p>	AGRI PN
@ 093	<p>M. David BOUCHE</p>	<p>Pour que nos enfants ne perdent plus la vie sur le chemin de l'école, percutés ou écrasés par un camion,</p> <p>Pour que les piétons et les cyclistes puissent parcourir les villages de Wallon-Cappel, Ebblesheim et le centre de Renescure plus sereinement, dans une atmosphère plus respirable,</p> <p>Pour que les poids-lourds et les chauffards ne règnent plus en maîtres dans les agglomérations,</p>	FAVO

	RENESECURE	<p>Pour que les riverains se réapproprient leurs villages, Ce contournement doit sortir de terre rapidement. En laissant traîner ce projet plus de 40 ans, ce sont des dizaines de familles qui ont été brisées. Les « lobbies » et les biens pensants qui les soutiennent, ceux qui ont cédé à leur pression ont du sang sur les mains, Les terres agricoles sont « rares et chères », la vie de nos enfants des bijoux irremplaçables... Décideurs, vous êtes élus pour privilégier l'intérêt général face à l'intérêt personnel ! Cessez d'avoir la main qui tremble, soyez dignes ! Pour la Vie ! David BOUCHE, Collectif « Colline d' ACTIONS »</p>	
@ 094	<p>Mme Clara OUTTERS</p> <p>WALLON- CAPPEL</p>	<p>J'habite à wallon cappel, le projet NORD va impacter l'entreprise de mes parents c'est à dire que les clients ne pourront plus se rendre sur l'exploitation de mes parents. Nous avons plaisir a saluer tous les jours les promeneurs et les cyclistes qui passent devant chez nous; eux même seront impactes, faisant de la course à pied autour de mon domicile, je devrais changer tous mes circuits du fait du projet. Des fermes agricoles seront coupés en deux, ainsi que des parcelles de terres qui sont indispensables pour la viabilité de leur exploitations. Des habitations perdront énormément de valeurs financières. Les nuisances sonores s'ajouteront à celles existantes, notre vie de campagne de tranquille sera bouleversée. Le projet SUD comporte moins de maisons à détruire et à un cout nettement inférieur à celui du NORD, les études récentes mettent en évidence qu'il y a moins de zones humides au SUD (tritons et oiseaux en voie de disparition), la flore est moins présente, ainsi que la biodiversité y est moindre. C'est pour cela qu'il sera judicieux pour tous de choisir le projet SUD.</p>	<p>PROME DEVAL ECOLO HUMI SUD (O)</p>
@ 095	Anonyme	<p>Il est grand temps que cette rocade arrive ! La traversée de nombreux village par une augmentation de véhicules même quand ils sont interdits ils passent quand même ! Sécurité des villages... Campagne retrouvée... Et nous, usagers qui partons travailler chaque fois on en a assez de passer de 50 kmh à 30km puis 70... Mais au delà de tout, la sécurité des riverains est primordiale. Il est inconcevable de voir autant de circulation devant les maisons. A renescure, les maisons sont nombreuses à être en vente mais désormais qui souhaiterait acheter là où il n'y a aucune securite et un trafic hors du commun ? Dépêchez vous de la faire cette rocade !</p>	FAVO

		Bon courage à vous, et à tous ces riverains de Renescure. Mr Le Maire de Renescure j'ai tellement voulu que ce soit vous qui êtes élu pour les habitants alors ne les décevez pas votez et faites accélérer les choses ! Une pensée pour la famille de Colline	
@ 096	Anonyme	Pour le contournement à renescure. Nous ne sommes plus en sécurité dans ce village. Les camions de plus de 19T sont interdits mais aucun ne respectent cette interdiction et il y a toujours autant de camions qui traversent le village. Les 30km/h ne sont pas respectés non plus. À quand un autre accident tragique ? Car si le contournement ne se fait pas il va y avoir de nouveau des accidents tragiques. Que renescure retrouve sa sécurité pour nous et nos enfants	FAVO 19 T
@ 097	Dimitri V	Où est le plus important ? - Le passage permanent des camions au centre des villes ? - un bout de parcelle ? - la vie d'un enfant ? La priorité est donc la vie, n'est-ce pas ? La cohabitation riverain / poids lourds est un réel problème à résoudre. Et ce problème ne vient pas des riverains. Nous savons tous que la sécurisation d'une route qui traverse une ville, n'enlèvera jamais le risque d'un nouvel accident. Colline ne traversait-elle pas sur un passage piéton qui devait la protéger ? Même le feu tricolore installé à l'endroit même de l'accident est régulièrement brûlé en toute impunité. La seule solution pour réduire drastiquement le risque d'un nouvel accident est donc d'interdire la traversée des milliers de poids lourds à desserte non locale. Et donc de les faire passer par une déviation comme on peut en voir dans beaucoup de communes françaises. Forcément cela va créer des problèmes ailleurs. Car chacun y verra son intérêt. Il faudra donc trouver le	FAVO

		<p>meilleur tracé pour tous rapidement.</p> <p>Cette déviation doit se faire, c'est évident. C'est la seule infrastructure adaptée à ce genre de trafic démesuré imposé.</p> <p>Les riverains y retrouveront de la sérénité et les entreprises y gagneront même du temps.</p> <p>Alors ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le passage permanent des camions au centre des villes ? - un bout de parcelle ? - Ou la vie d'un enfant ? <p>A bon entendeur.</p>	
@ 098	Anonyme	<p>Depuis 30 ans à Renescure j' entends parler de cette déviation....A l' époque mon père, qui n'est plus de ce monde, n' était pas chaud pour que j' achète là où je suis car il était allé à la mairie et il y avait déjà ce projet de déviation qui ne passe pas si loin de ma maison que ça.... 24/07/2020: on en est au même point!!!! Je suis POUR à 100%, Renescure est en insécurité permanente au centre du village , malgré les aménagements faits ces derniers tempsil n y a qu UNE solution : Cette déviation.</p>	FAVO
@ 099	Camille VEREIN Marolles-en-Brie	<p>Pour le contournement.</p> <p>Pour Renescure et ses habitants.</p> <p>Pour la Vie.</p> <p>Pour Colline...</p> <p>Cessez de privilégier les intérêts économiques et financiers au détriment de tout le reste.</p>	FAVO
@ 100	Anonyme	<p>Il est grand temps que cette rocade soit construite.</p> <p>Il y aura toujours des problèmes pour certaines personnes mais il y a aussi moyen de trouver des solutions.</p> <p>Quand on veut on peut...</p> <p>Mettez vous à la place des familles qui ont perdus quelqu'un...</p> <p>Une vie est irremplaçable...</p> <p>Soyez humains, il ne faut plus attendre un nouveau drame...</p> <p>Cette rocade facilitera la circulation des poids lourds et des usagers.</p> <p>Cela fait trop années que ce dossier est ouvert donc cette fois ne le fermé plus sans agir...</p>	FAVO

		N'attendez pas que d'autres personnes y perdent la vie...	
@ 101	M. Dominique VANDAMME STAPLE	<p>Nous ne pouvons que nous insurger contre un projet de route qui divisera des terrains agricoles d'une même exploitation et la suppression de passages à niveau.</p> <p>Cela détournera la circulation sur d'autres voies ainsi la fermeture du passage rue de Bourbourg à Staple renforcera la circulation sur la D438 (rue du Préavin) théoriquement interdite aux 10t, bien que nombre de poids lourds l'empruntent déjà allant même à y rester bloqué. Une augmentation du trafic dans notre rue ne fera qu'accentuer nos craintes d'un accident pour non visibilité et vitesse incompatibles, les bruits de coups de frein et également les désagréments du tremblement de la maison lors des passages de camions.</p> <p>Enfin si le contournement de Renescure est nécessaire, on peut s'interroger sur la nécessité d'une 2x2 voies pour contourner Wallon Cappel, Hazebrouck étant contourné par une simple route.</p> <p>Un contournement moins ambitieux serait sûrement plus économique et moins gourmand en terres agricoles et on peut l'espérer plus respectueux des riverains.</p>	DEFA PN CIRCU ACOU AVIS
@ 104	M. Thierry VANDERBEKEN STAPLE	<p>Veillez aussi prendre en considérations les diverses propositions que fait.</p> <p>Je précise ici que je suis pour un contournement de Renescure qui fait l'unanimité mais opposé au tracé nord de Wallon-Cappel qui va totalement à l'encontre de ce que toutes les études ont montré jusqu'à un brusque et incompréhensible revirement.</p> <p style="text-align: center;">Projet d'aménagement de la RD642 entre Hazebrouck et Renescure</p> <p style="text-align: center;">Observations</p> <p>Veillez trouver ci-dessous mes questionnement, remarques et propositions concernant le projet d'aménagement de la RD642 proposé par le Département du Nord. Je précise que je suis résolument contre la partie Nord de ce projet mais favorable au projet de contournement de Renescure,</p> <p>Introduction</p> <p>La réalisation de l'aménagement de la RD642 est une nécessité en particulier concernant Renescure de par le fait que sa traversée est extrêmement dangereuse. Le consensus sur cette partie du projet semble d'ailleurs unanime.</p> <p>Cependant, on peut se poser nombre de questions quant au bien-fondé des propositions faites sur la partie du tracé partant de Hazebrouck jusqu'aux environs d'Ebblinghem (Bonsberg).</p> <p>Questions</p>	RENE SPECI

1 - Non rétablissement de 4 voies sur 9



Sur cette portion, 9 chemins ou routes sont interceptés par le projet, 4 ne seront pas rétablis (13, 14, 16 et 17). Cela va permettre de supprimer 4 passages à niveau améliorant ainsi la sécurité de la ligne ferroviaire. Dans le même temps, cela va générer le déplacement du trafic actuel de ces voies vers la RD138. Ce trafic étant essentiellement agricole, on va voir se généraliser dans certaines périodes (moissons, récolte des pommes de terre,...) les tracteurs et autres machines agricoles sur le nouveau pont prévu ainsi que sur le rond-point actuel de Wallon-Cappel qui n'est vraiment pas adapté pour ce type de véhicule. Cela va également générer pour les riverains actuels de ces routes des détours non négligeables (parfois plus de 5Km) pour se rendre de l'autre côté de la voie (aujourd'hui moins de 1Km).

Le Département peut-il raisonnablement invoquer le coût de réalisation d'un ouvrage d'art (on entend d'ailleurs tout et le contraire de tout à ce sujet !) pour justifier ces non rétablissements ?

2- Report des circulations sur la RD438

Le risque de voir un accroissement des circulations sur la RD438 de Staple (Route du Préavin) n'est pas négligeable. En effet, avec la fermeture de la route de Bourbourg, une grosse partie du trafic sera reporté sur cette route, aujourd'hui déjà bien trop fréquentée par des camions, qui n'ont rien à y faire si ce n'est pour gagner quelques centaines de mètres et éviter le dangereux carrefour de la Longue Croix. Je rappelle que la RD438 est interdites à ces poids lourds ! Cette route est dans un très mauvais état mais n'est aussi pas suffisamment large pour accueillir des croisements de bus, engins agricoles ou camions.

Quelle solution est-elle envisagée par le Département pour éviter que cette route ne devienne un

lieu de passage trop important et accidentogène ?

3- Accès restreints aux services d'urgence

Le fait de supprimer 2 voies de part et d'autre de la RD348 est également problématique quant à l'acheminement de secours en cas d'accident ou incendie dans cette région. Si pour une raison ou une autre, la RD438 était bloquée (travaux, accident,...), les secours devant intervenir de l'autre côté pourraient alors subir des délais d'intervention rallongés augmentant ainsi les risques de ne pouvoir sauver les victimes dans les meilleures conditions possibles.

Une étude a-t-elle été menée avec les secours pour pallier à ces cas ?

Remarques diverses

1 - Pont du chemin des Loup (N° 11 sur le plan ci-dessus)

On peut se poser la question de la légitimité de réaliser un pont dans le chemin des Loups d'Ebbilinghem certainement moins emprunté aujourd'hui que ne peut l'être la route de Bourbourg de Staple.

Cela ne cacherait-il pas une demande particulière d'une entreprise de la région qui souhaiterait s'implanter dans ce coin ?

2- Projet Nord vs projet Sud

Le projet d'aménagement de la RD642 date de plusieurs dizaines d'années. La majorité des versions proposées durant ces années évoquaient un passage au Sud de Wallon-Cappel.

Pourquoi tout à coup ce revirement de situation en présentant un projet au Nord plus onéreux qui, de plus, vient à ne pas rétablir un grand nombre de chemins et routes (11 sur 20) ?

3- Enquête publique

On peut se poser la question de la pertinence d'avoir voulu lancer une enquête publique en pleine crise du COVID mais aussi pendant l'été. Cette période étant celle où les gens, et en particulier les agriculteurs (très impactés par ce projet), sont les moins disponibles.

Ne faut-il pas y voir un moyen d'empêcher certains de s'exprimer aisément ? N'est-ce pas la volonté du Conseiller Départemental en charge de ce dossier de vouloir faire passer ce projet qu'il défend alors que ces prédécesseurs optaient majoritairement pour le tracé Sud ?

Propositions

1 - Contournement routier

Comme dit en préambule de mon propos, le contournement de Renescure est une absolue nécessité. La

	<p>portion du projet allant d'Hazebrouck à Ebblinghem (Bonsberg) est à mon avis moins urgente. Suite à la crise du COVID que nous vivons actuellement, j'imagine aisément que les budgets du Département et de l'Etat ne sont plus les mêmes. Il serait donc, à mon avis, préférable, afin de régler les problèmes de sécurité de la traversée de Renescure de limiter le projet à la partie allant du nouveau rond-point situé au Bonsberg jusqu'à l'autre côté de Renescure.</p> <p>Cet avis est d'ailleurs partagé par plusieurs maires dont le village est impacté par le projet. Ils l'ont à plusieurs reprises fait savoir au Conseiller Départemental en charge du dossier, mais son envie de faire passer son « bébé » coûte que coûte étant telle, il ne veut rien entendre !</p> <p>2 – <u>Ferroutage</u></p> <p>Le projet de contournement a été annoncé pour raccourcir les temps de trajet , particulièrement pour le transport de marchandises par camions, entre la métropole lilloise et l'agglomération boulonnaise. Il n'aura que très peu d'intérêt pour le développement local.</p> <p>Depuis la crise du COVID, Mr Macron et son gouvernement souhaitent développer tout ce qui pourra avoir un effet positif sur l'environnement. Ce qui est présenté dans l'ensemble des documents de cette enquête montre clairement que ce projet est tout sauf écologique (destruction d'espaces naturels, rallongement de temps de parcours pour les locaux,...). Il existe une solution qui répond écologiquement au problème : le transport ferroviaire.</p> <p>Plutôt que de réaliser une route de plus que personne ne souhaite, pourquoi ne pas étudier la possibilité de réaliser une autoroute ferroviaire entre les 2 agglomérations ? L'infrastructure existe. Il ne faudrait que très peu de nouveaux aménagements de part et d'autre pour accueillir les camions à transporter par train.</p> <p>Avantages :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réduction des coûts, - Aucun impact agricole, - Très faible impact écologique, - Réduction du nombre de camions sur les routes, - Aucune fermeture de route. Une partie de l'argent gagné pourrait même être investi dans le remplacement des passages à niveau par des ponts ou des tunnels. 	
@ 108	Habitant à proximité de la route de Bourbourg sur la commune de Staple, j'emprunte quotidiennement cette route pour me rendre au travail. Celle-ci me permet d'accéder directement à Wallon-Cappel pour aller sur	PN

	<p>Mme Bérangère DELATTRE</p> <p>STAPLE</p>	<p>Hazebrouck chaque jour et m'évite d'emprunter le carrefour de " La Longue Croix " très accidentogène!!!</p> <p>Un grand nombre de voitures y passe quotidiennement! il serait vraiment très dommage de fermer le passage à niveau et de ce fait la condamner ! ce qui engendrait de remettre toute la circulation vers le centre de notre village et par la route du préavin, route déjà très dangereuse, étroite et sinueuse ou lorsque l'on croise un autre véhicule est très compliqué aujourd'hui, mais la de plus rajouter toute la circulation aux engins agricoles, les transports scolaires qui le font actuellement et donc à l'avenir rendra cette route encore plus accidentogène!</p> <p>Je pense aussi à tous nos agriculteurs implantés de part et d'autre de la voie ferrée sur Staple et Lynde à deux pas du passage à niveau route de Bourbourg ou toutes leurs parcelles sont aux abords de celle-ci et qui devront effectuer des détours pour ce rendre aux champs (plus de kilomètres, plus de pollutions alors que l'on nous sensibilise chaque jour à ce sujet).</p> <p>Cette route de Bourbourg à vraiment une réelle utilité pour nous automobilistes, agriculteurs du village et des villages voisins qui l'empruntent pour venir livrer ou se fournir dans les divers entreprises agricoles (Vaesken, Bonduelle...)mais elle est aussi très fréquentée par les sportifs (cyclistes, marcheurs, joggeurs) et permet de nous promener en famille dans notre belle campagne.</p> <p>A- t-on pensé à l'accès pour les véhicules de secours? si un jour le passage à niveau entre le carrefour de la Longue Croix et Wallon-Cappel est fermé pour divers raisons, les pompiers ou autres secours devront se diriger vers Hondeghehem pour parvenir à notre village car l'accès de la route de Bourbourg ne serait plus .</p> <p>Le contournement pour Renescure est une nécessité!! Je ne suis pas contre du tout il faut que cela se fasse, étant renescuroise auparavant je connais très bien les problèmes que vie la commune aujourd'hui et la dangerosité mais hormis Renescure le reste est-il nécessaire ?</p> <p>Contournez Renescure est là priorité , cela est bien plus facile, moins onéreux et contraignant que le projet envisagé.</p>	<p>AVIS</p> <p>SECU</p> <p>RENES</p>
<p>@ 109</p>	<p>Yohan MOREL</p> <p>RENESECURE</p>	<p>Projet plus que nécessaire, danger quotidien, plus de 500 camions traversent le village tous les jours alors qu'ils n'ont pas le droit suite a un arrêté départemental. Renescure est un petit village entouré de champs qui subit pollution sonore et de l'air. La plupart de l'axe principal est limité a 30 kilometres heure mais très peu respecté malgré les moyens mis en œuvre pour ralentir la circulation. Moins de circulation = moins de pollutions, moins de danger, plus de bien bien-être et de prospérité.</p>	<p>FAVO</p>

<p>@ 110</p>	<p>M. Philippe MACON</p> <p>59560 COMINES</p>	<p>Documents consultés : https://www.registre-dematerialise.fr/1985</p> <p>OBJET :</p> <p>Département du Nord : projet d'aménagement de la RD642 entre Hazebrouck et Renescure. L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique porte sur le projet de mise à 2x2 voies de la RD 642 entre Hazebrouck et Renescure.</p> <p>(Référence du Tribunal Administratif - N° E20000031/59 du 12 juin 2020)</p> <p>Remarques concernant le passage de la 2x2 voies sur le territoire de la commune de Wallon- Cappel,</p> <p>Monsieur le Commissaire Enquêteur,</p> <p>Suite à notre rencontre lors de la permanence du 16/07/2020 en Mairie de Wallon- Cappel, je vous confirme par ce courrier mes remarques liées à l'enquête publique, préalable à la Déclaration d'Utilité Publique portant sur le projet de mise à 2x2 voies de la RD 642 entre Hazebrouck et Renescure.</p> <p>Je vous expose ci-après plus précisément mes remarques et propositions argumentées et me tiens à votre entière disposition pour vous apporter toute précision supplémentaire.</p> <p>Je vous prie de croire, Monsieur le le Commissaire Enquêteur, en mes plus respectueuses salutations.</p> <p>Philippe MACON Co-Gérant de la SCI AUGUBA Propriétaire du terrain situé 672 rue du Moulin 59190 Wallon-Cappel</p> <p style="text-align: center;">Synthèse de mes remarques, interrogations et propositions</p> <p>1/ Remarques, interrogations et propositions concernant <u>la zone d'étude d'impact étudiée dans le cadre de cette enquête publique sur la commune de Wallon-Cappel</u> :</p> <p>1.a Remarques et interrogations :</p> <p>En consultant le registre dématérialisé mis à disposition du public et plus particulièrement le document C intitulé «PLAN DE SITUATION» à sa dernière page (page 4/4), sauf erreur de ma part on voit clairement (voire carte ci-dessous) que la zone d'impact étudiée exclut la pointe nord de la commune située au delà de la voie ferrée. Hors le tracé Nord étudié dans le cadre de cette enquête publique aura des conséquences non négligeables pour l'ensemble des Wallon-Capellois(e)s (voir arguments ci-après),</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour les habitants et vergers biologiques (Benoit Outters) situés au nord de la voie ferrée, le passage à niveau étant à terme condamné, cela privera ces habitants d'un accès direct au centre de la commune, les obligeant à un détour non négligeable et pénalisant pour eux. 	<p>SPECI</p>
--------------	---	---	--------------

- Pour les habitants du centre ville, habitués à utiliser la rue du Moulin comme axe de balade (piéton, footing, vélo, promenade d'animaux de compagnie) pour accéder au nord de la commune (au delà de la voie ferrée), faisant de cet axe un lieu de passage privilégié pour leur santé et leur qualité de vie.

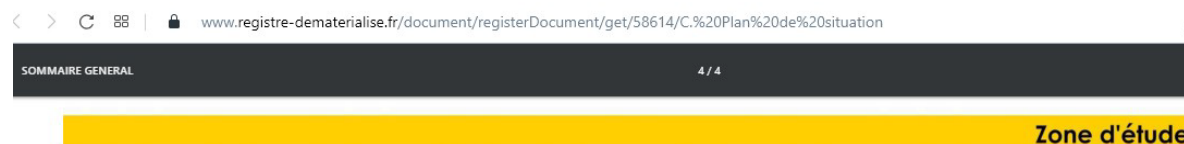
1.b Propositions :

- **Que l'étude d'impact** (étude sur le terrain) **intègre la zone nord de la commune**, ce qui visiblement ne semble pas, pour ma part, avoir été suffisamment pris en compte dans ce dossier.
- La fermeture définitive du passage à niveau situé rue du moulin sépare de facto la commune en deux parties et **cela impacte l'ensemble des habitants de la commune** (voir argumentaire développé au point 1.a).

Je formule donc la proposition d'installation rue du Moulin d'un pont piéton et 2 roues légers surplombant la future 2x2 voies et la ligne SNCF afin de maintenir un accès Nord/Sud - Sud/Nord de la commune. L'économie globale réalisée par la suppression de 5 passages à niveau (gain économique et de sécurité attendus pour la Région, le Département et la SNCF) devrait permettre d'intégrer ce type ouvrage nécessaire au maintien de la qualité de vie de l'ensemble des habitants de Wallon- Cappel et ainsi permettre d'atténuer le clivage sur ce projet, né de l'opposition entre les «partisans» des tracés Nord et/ou Sud.

<https://www.registre-dematerialise.fr/document/registerDocument/get/586147C.%20Plan>

[%20de%20situation](https://www.registre-dematerialise.fr/document/registerDocument/get/586147C.%20Plan%20de%20situation)





2/ Remarques liées au risque pour la santé des habitants de Wallon-Cappel concernant de possibles nuisances sonores générées par la présence future de cette 2x2 voies dans sa version tracé nord de la commune de Wallon-Cappel.

A la lecture du document G - Évaluation environnementale **pour sa partie concernant le risque de nuisances sonores** sur le court/moyen et long terme pour les habitants de Wallon- Cappel situés au plus près du tracé Nord (habitants du centre Bourg, de ceux situés le long de la RD 642 actuelle et de la rue du Moulin), Il est indiqué que des mesures de bruits ont été effectuées en 2017, (notamment au point de mesure CD1) avec des niveaux sonores en période de jour et de nuit supérieures ou à hauteur des normes à respecter dans les lois en vigueur définissant des seuils de bruits autour de l'habitat situé à proximité de routes (tel que ce projet de 2x2 voies).

Cela m'amène à m'interroger sur les mesures de protection prévues envers les habitants concernés par ce projet et à vous formuler mes remarques ou suggestion à savoir :

2.a Remarques et interrogations :

- Ces mesures de niveau sonores réalisées sur une RD 642 à 2 voies, dates de 2017 et ne semblent plus correspondre aux flux de circulation de 2020 (14000 véhicules/jour en 2017, pour 16000 à 17000 véhicules/jour en 2020 , soit une augmentation de plus de 12 % entre temps).
- *La nouvelle 2x2 voies sera pour cette partie du trajet concomitante avec la voie SNCF, cette concomitance ne fera qu'accentuer le niveau sonore ambiant sur le passage de ces 2 ouvrages.*

De nouvelles mesures du bruit seront-elles réalisées une fois la 2x2 voies en service ?

- **L'orientation des vents dans les Hauts de France** (et plus particulièrement dans le département du Nord, **pour les vents provenant du Nord-Ouest/Nord/Nord-Est** accentuera le bruit provenant de cette 2x2 voies, dont le tracé à hauteur de Wallon- Cappel va d'Ouest en Est (la route sera légèrement inclinée Ouest Nord (en direction d'Hazebrouck).

Ces vents de Nord-Ouest/Nord/Nord Est sont en moyenne présents 54 jours dans l'année, soit 15 % du temps annuel (*) et seront perpendiculaires à la 2X2 voies, ils souffleront en direction du centre Bourg de Wallon-Cappel, accentuant ainsi les nuisances liées à cette nouvelle route car le bruit sera transporté sur une longue distance durant ces épisodes de vent venant du Nord-Ouest/Nord/Nord Est.

Fort de ce constat et si les aménagements et protections acoustiques nécessaires pour réduire le bruit à son maximum sur le passage de cette 2X2 voies à Wallon- Cappel ne sont pas à la hauteur des enjeux de santé publique, cela aura un impact certain à long terme sur la tranquillité et la santé d'une bonne partie des wallon- Cappelais(e)s.

NB /voir propositions au point 2.b)

(*) Les données (concernant le sens des vents) sur lesquelles je m'appuie dans cet argumentaire sont extraites d'une thèse réalisée en 1994 à l'université de Lille. Cette thèse (réalisée par Mr François PAUL) s'appuie sur des données issues notamment de l'historique des vents mesurés dans les stations météorologiques de notre région sur une longue période et sur une bibliographie abondante disponible sur le sujet.

Voici ci-après le lien pour accéder à cette thèse, ses données et valeurs :

<https://ori-nuxeo.univ-lille1.fr/nuxeo/site/esupversions/f62ebab0-c848-4b65-9a30-f2bc1e314f03>

(voir notamment les tableaux pages 77/78 de cette thèse)

- Je note également, pour abonder l'argumentaire développé ci-dessus, que dans l'analyse des niveaux sonores calculés dans la pièce B - notice explicative du dossier d'enquête Publique, il est précisé, je cite, «d'après l'ensemble des niveaux calculés, « la **principale source de bruit sur la zone est bien la RD 642**».

Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique – PIÈCE B- Notice explicative

e. Analyse des niveaux calculés

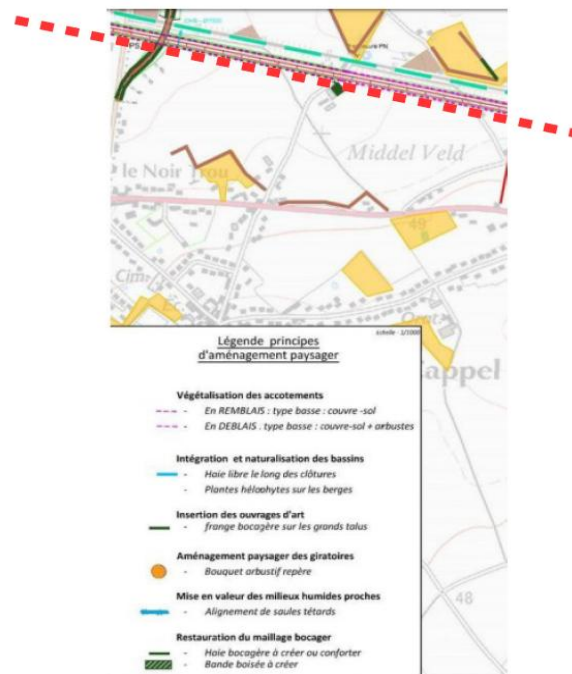
D'après l'ensemble des niveaux calculés, la principale source de bruit sur la zone est bien la RD642.

2.b Propositions :

- dans le document G - évaluation environnementale (page 36/359), il est décrit les aménagements paysagés préconisés dans le cadre de la construction de cette 2X2 voies, notamment en matière de restauration du maillage bocagé. En ce qui concerne Wallon-Cappel, à la lecture de la capture d'écran jointe ci-après, il est prévu la mise en place de bandes bocagères et zones boisées, il s'agit :
 - des accotés du futur pont (ouvrage intitulé PS 5 situé à l'ouest de Wallon-Cappel)
 - du long et de chaque côté des tracés de la 2x2 voie et de la ligne SNCF
 - d'une zone boisée à hauteur du 672 rue du moulin (juste dans le prolongement du hangar existant sur cette propriété (voir capture d'écran ci-après)

Je propose, compte tenu des remarques formulées au paragraphe 2.a, concernant le risque de nuisances liées aux bruits , **qu'une attention toute particulière soit apportée au tronçon de cette 2x2 voies à hauteur de Wallon-Cappel, notamment en soignant les aménagements paysagés prévus le long du**

tracé de la 2x2 voies et de la ligne SNCF (création d'une bute paysagère pouvant servir de mur antibruit naturel, matérialisée par la ligne rouge continue sur le schéma ci-dessous -----).



- En amont de la Déclaration d'Utilité Publique, compte tenu des éléments à disposition dans ce dossier, dans le cas où les aménagements paysagés prévus dans le cadre de ce projet de 2x2 voies s'avèreraient insuffisants pour assurer la tranquillité et la santé des habitants de Wallon-Cappel, je demande dès à présent que soient organisées de nouvelles mesures du bruit (tenant compte notamment de vents transverses à la route) réalisées à hauteur de Wallon-Cappel dans des conditions réelles d'usage de cette future 2x2 voies et dans un délai le plus raisonnable possible après la mise en service de l'ouvrage.

Le but de ces mesures de bruit effectuées à posteriori, seraient de pouvoir corriger après coup les aménagements non effectués au départ pour limiter au maximum les nuisances sonores de cette 2x2 voies.

Pour conclure, Monsieur le Commissaire Enquêteur, la prise en compte de cette problématique liée aux

		<p>potentielles nuisances dues au bruit est un élément majeur de ce dossier, au moins aussi important que celui de la sécurisation du réseau routier qui est, je le concède, une véritable problématique entre Renescure et Hazebrouck.</p> <p>Prendre en compte ce risque de nuisance dues au bruit dès le départ, sera bien plus économe que de devoir rectifier la situation après coup !</p>	
@ 111	<p>Mme Anne-Marie LEROY</p> <p>WALLON- CAPPELu</p>	<p>je suis d'abord étonnée que cette enquête publique se fasse en plein mois de juillet !</p> <p>Habitant le long de la RD 642 à Wallon Cappel, je suis directement impactée par le tracé nord retenu par le département et je voulais vous faire part de plusieurs éléments qui m'interpellent :</p> <p>1) en mettant le contournement au nord , vous cumulez toutes les nuisances du même coté (la voie ferrée , la RD 642 et la 2x2 voies) il y aura une réelle pollution visuelle , atmospherique et acoustique qui souhaiterait encore habiter là ?</p> <p>2) Ce tracé au nord coupera 2 fois la RD642 avec nécessité de faire 2 ronds points, 1 pont immense enjambant la voie ferrée et la 2x2 voies. De plus, il est prévu la fermeture de 4 passages à niveaux avec tous les inconvénients générés,</p> <p>A mon avis ce tracé sera plus onereux et plus impactant en terres cultivables que le tracé sud.</p> <p>De plus la seule zone humide du secteur est supprimée et 3 maisons sont démolies,</p> <p>Que fait on de l'écologie? Que fait on de l'argent public ?</p> <p>3) J'ai aussi du mal à comprendre pourquoi le tracé qui avait été acté au sud en 2014 repasse au nord en 2018 après un simple changement d'élus (sans concertation et sans réunion publique préalable) où est le débat démocratique ?</p> <p>4) Personnellement mon fils reprend l'exploitation familiale de 30ha qui sera difficilement viable avec l'emprise des terres , le morcellement des parcelles et l'accès aux parcelles rendue plus compliquée sans les passages à niveaux.</p> <p>5) Pour construire notre maison en 2001 , il a fallu s'éloigner de 75 m de la RD 642 pour avoir le permis de construire avec le contournement , nous aurons la 2x2 voies 100 m derrière la maison puis la voie ferrée juste derrière qui voudrait habiter à cet endroit et si nous souhaitions revendre notre maison quelle valeur aurait elle ?</p> <p>En vous remerciant de tenir compte de ces remarques et en attendant une réponse à mes questions je vous prie d'agréer monsieur l'expression de mes salutations distinguées</p>	<p>VISU</p> <p>ROND P EMPR</p> <p>ECOLO</p> <p>AGRI</p>

@ 112	Anonyme	<p>Tout le monde veut une nouvelle route surtout loin de chez soi, pourtant un projet mariant l'utilité et la pertinence est possible.</p> <p>Le projet présenté est plus long de 300 mètres par rapport à la variante sud de wallon-cappel</p> <p>Il est aussi plus gourmand en espace agricole de quinze hectares (la nouvelle route ne colle pas vraiment à la voie ferré, il y a une zone dite de sécurité).</p> <p>La variante nord induit la suppression de passages à niveau donc de voies de circulation, avec à la clé des détours importants pour les riverains.</p> <p>Il sera érigé un viaduc monumental à côté de la voie romaine (le croquis illustrant le monument est grossièrement mensonger).</p> <p>Le projet détruit une zone humide (qui sera compensé par une nouvelle expropriation)</p> <p>La variante nord entraine la destruction de la chapelle notre dame du bonsberg (avez-vous consulté le comité de sauvegarde des chapelles de Flandres)</p> <p>Le tracé choisi n'aide en rien à la baisse du trafic routier dans Morbecque (la variante sud permettrait après rénovation de la rd 138 de diminuer notablement la circulation)</p> <p>La démolition d'habitations est plus importante avec cette variante(le département a oublié de comptabilisé une maison rue du moulin et une autre rue des buissons, histoire de valider le projet nord).</p> <p>Au regard de ces éléments on ne peut être favorable à la variante nord (3,7 km sur 14 que compte le projet.</p> <p>Le tronçon de Renescure est une évidence et fait d'ailleurs l'unanimité mais le reste suscite l'interrogation et on devrait se donner le temps de la réflexion tant les anomalies sont nombreuses.</p>	<p>EMPR</p> <p>PONT</p> <p>HUMI</p> <p>CHAP</p> <p>HABIT</p> <p>RENES</p>
@ 113	M. Julien LEFEBURE	<p>Tellement de blablabla, d'argent perdu, en attendant des enfants meurent....</p> <p>C'est bien de prendre des postes, les assumer et prendre ses responsabilités c'est mieux</p>	AVIS
@ 114	M. Alain VERHAEGHE WALLON- CAPPEL	<p>Je vous fais part de mes interrogations et observations sur le projet de l'aménagement de la RD 642 qui est envisagé.</p> <p>Le projet prétend vouloir développer le territoire mais il a 40 ans de retard. Pendant tout ce temps, des familles ont construit leur projet de vie. Ce projet vient maintenant tout remettre en cause.</p> <p>Du fait d'avoir attendu toutes ces années, le projet n'est pas en mesure de répondre à toutes les objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'aspect environnemental est sous-estimé dans le projet : <ul style="list-style-type: none"> o Comment peut-on construire des voies rapides en pleine campagne, 	SPECI

		<ul style="list-style-type: none"> ○ Le projet du tracé nord demande beaucoup plus de terre que le tracé sud, ○ La construction du futur axe de la RD642 va amplifier les risques d'inondation dans le secteur de la D138, compte tenu que certaines zones sont inondables. ○ Tous les Week-ends, des marcheurs et vététistes profitent du plaisir de notre campagne. Avec cette nouvelle voie, vous allez détruire tous les petits chemins pédestres qui attirent les personnes intéressées par le tourisme vert. Notre campagne n'aura plus aucun charme et d'intérêt pour personne. ○ Le développement de notre territoire n'aura pas lieu car les personnes vont utiliser les axes routiers, mais ils ne vont pas s'arrêter pour faire vivre notre économie. ○ Plus personne ne va vouloir si installer car tout sera bétonné. ○ L'étude est dépassée, elle ne prend pas en considération la transition écologique. <p>- Comment le département pense-t-il financier l'aménagement de la RD642 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Qui va payer l'aménagement de la RD642 envisagé ○ Il n'y a aucun détail sur les coûts des différents tronçons et ouvrages d'art (Le choix des tracés soulève des interrogations, a-t-il été fait sur des éléments factuels, le choix des tracés a changé à chaque changement de gouvernance de notre département). <p>Aucune information sur le coût d'entretien de ce nouveau tracé</p> <p>Nous sommes déjà plus en mesure depuis plusieurs années d'entretenir nos routes existantes, comment allons nous faire pour les nouvelles. Le contexte économique n'est pas pris en compte dans l'étude, qui est maintenant amplifié par le covid 19.</p> <p>Le tracé de la nouvelle RD 642 sera-t-il réellement une voie rapide :</p> <p>Il sera fractionné par plusieurs giratoires.</p> <p>Cela ne va pas résoudre les bouchons, les ralentissements, mais plutôt produire des accidents (on peut le constater depuis plusieurs années au niveau d'Arques (sens Calais => Arques)).</p> <p>Finalement, le gain de temps sera dérisoire par rapport à l'investissement engagé et l'impact sur la nature.</p> <p>- Comment le projet peut-il prétendre que l'aménagement de la RD642 va améliorer le cadre de vie :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Il va isoler certaines habitations, le ratio création de ponts par rapport aux routes condamnés est proche de zéro dans le secteur de Wallon-Cappel. 	
--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> ○ Le projet va cloisonner des quartiers avec le tracé nord, les secours ne seront plus en mesure d'accéder rapidement à certaines habitations en cas d'incendie, accidents et problèmes de santé ○ Il amplifie les nuisances sonores et visuelles, le nombre de 12 habitations impactées par les nuisances sonores est largement sous-estimé. ○ Comment voulez-vous que les habitants se détendent dans leur jardin et profitent de leur terrasse pour manger, quand une voie rapide passe à 400 mètres de leur habitation. ○ Cette nouvelle voie avec ses nuisances se rajoute à la route déjà existante. ○ Et comme si cela n'est pas suffisant, vous allez rajouter un pont pour passer au-dessus du chemin de fer, ○ Nous allons avoir l'impression que les voitures vont arriver dans notre jardin. ○ Les nuisances seront considérables avec un pont à 12 mètres de hauteur, le bruit comme de l'impact visuel (notre vue du mont Cassel sera condamnée) seront conséquents pour les habitants aux alentours. ○ Le projet envisage d'édifier un pont sur la RD 138 sur la droite de la route existante (Wallon-Cappel => Cassel), il est aussi envisageable de le réaliser sur la gauche. Les habitations sur la gauche de la RD 138(Wallon-Cappel => Cassel) ne sont pas parallèles au chemin de fer et sont séparés par d'autres habitations par rapport à la RD 642 déjà existante, l'impact est moindre ○ Après avoir investi du temps et de l'argent dans leur habitation, toutes ces personnes vont voir leur patrimoine déprécié de 20 à 40 % <p>- Pourquoi ne pas trouver une autre alternative à l'aménagement de la RD 642</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Il convient de trouver rapidement une solution pour Renescure. La traversée est vraiment dangereuse. Pourquoi ne pas limiter l'aménagement de la RD 642 à ce secteur. ○ Si les automobilistes et routiers respecteraient les limitations en vigueur (50 Km et 70 KM), le tracé actuel reste viable. Une grande partie du tracé de la RD 642 est en ligne droite, cela ne pose pas de problème. Aux autorités de prendre les mesures adéquates, pour une bonne cohabitation. ○ Pourquoi ne pas imposer aux routiers qui ne font pas de desserte locale de prendre l'A25 et 	
--	--	---	--

		<p>A16</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Pourquoi ne pas rendre gratuit une partie du tronçon de l'A26 en favorisant l'autoroute, sachant qu'elle est sous exploitée ○ Pourquoi ne pas avoir étudié la piste de délestage par Morbecque ○ Ne faut-il pas rationaliser nos axes routiers plutôt que de les étendre ○ Ne faut-il pas chercher des solutions alternatives, le président, Monsieur Macron vient de remettre à l'ordre de jour le transport ferroviaire (Discours du 14/07/2020). <p>Notre système administratif est lent, c'est pour cette raison que le projet s'appuie sur des études qui commencent à dater maintenant (dix ans entre l'étude et le début des travaux). Malheureusement, nous vivons dans un monde qui est en perpétuel changement, le dernier en date, le Covid 19. C'est pour cette raison qu'il convient de faire de nouvelles études pour inscrire ce projet dans une réflexion globale que notre pays doit entreprendre dans sa transition écologique et économique pour l'avenir de tous. Néanmoins, il convient de faire quelque chose pour Renescure dès le deuxième trimestre 2021.</p> <p>A nous de prendre le bon virage pour notre avenir.</p> <p>Vous souhaitant bonne réception de ma lettre et vous remerciant de l'intérêt porter à cette dernière.</p>	
<p>@ 115</p>	<p>M. Stéphane SEYNAVE</p> <p>STAPLE</p>	<p>donc au sujet du contournement de la RN 42,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Au fond, il faut vivre avec son époque et cette dernière fait que l'on retrouve de plus en plus de monde sur les routes, et qu'il faut bien trouver des solutions - Au fond, je crois ne pas me tromper en pensant que ce changement de tracé du Sud au Nord a dû se jouer sur des influences politiques. - Au fond, étant de Staple, c'est à dire à quelques kilomètres du chantier, le choix m'importe peu <p>Par contre, j'ai bien compris qu'un certain nombre de passages seront fermés. Déjà ouverts c'est assez rock'nroll avec des véhicules de tous gabarits sur nos petites routes. Dans la nouvelle configuration ça va devenir une attraction. Le dernier gros incident devant la maison date du 20/03/2020 (voir photo jointe) vérification pourra être faite auprès des Ets VANDAELE qui sont venus l'extraire, une roue au fond du fossé. Et vous pouvez mettre les panneaux de limitation que vous voulez, les chauffeurs suivent le maître GPS.</p> <p>Je n'entre pas dans les détails des dossiers, mais ça ne doit pas être compliqué de prendre le plus simple avec le moins de maisons détruites, de ponts à faire, de traversées de voies...</p>	<p>AVIS</p>

je reste confiant sur le bon sens de la collectivité
bien cordialement



Nous ne comprenons pas le choix du tracé Nord.
Nous indiquons dans la pièce jointe les raisons qui expliquent notre indignation.

Bonjour Monsieur le Commissaire

Nous n'avons pas l'intention de contester, au vu de l'évolution du trafic, l'utilité d'une nouvelle RD 642 mais avant de vous exposer nos griefs personnels, (car nous sommes impactés) nous voudrions vous dire les raisons qui vous expliquent notre incompréhension pour le choix du tracé Nord et notre révolte.

Comment choisir le tracé le plus long qui entraîne la traversée par 2 fois de la RD 642 existante avec rond points et impose un important ouvrage pour franchir la D 238 et la voie ferrée. Totalement incompréhensible du point de vue financier.

DEFA

ROND P

@ 116

M. et Mme
COMPERE

EBBLINGHEM

		<p>Il est strictement impossible de dire que ce choix est le moins coûteux en comparaison d'un tracé Sud rectiligne.</p> <p>Sur le plan agricole il est évident que tout projet réduit les surfaces exploitables mais il est indiscutable que le tracé Nord provoque beaucoup plus de surfaces inexploitablees en raison des surfaces délaissées situées entre la voie ferrée et la nouvelle RD 642. Ces surfaces perdues pour leurs exploitants sont celles qui maintiennent la rentabilité car ce sont les derniers m2 qui leur permettent de dépasser les frais fixes.</p> <p>Sur le plan circulation la fermeture de 4 passages à niveaux est une catastrophe pour tous les utilisateurs actuels particuliers ou agriculteurs pour lesquels les trajets pour leurs déplacements journaliers seront considérablement allongés. Il en résultera pour eux des coûts importants en carburants et en temps de main d'œuvre. Coûts qui dureront de façon définitive sans possibilité d'amélioration</p> <p>Sur le plan sécurité des personnes il faut ajouter que les utilisateurs devront emprunter des chemins avec d'importants risques d'accident, chemins bien trop étroits pour les croisements. Croisements souvent impossibles pour les engins agricoles. Nous n'osons imaginer ce qui se passera en période hivernale.</p> <p>Sur le plan écologique le tracé Nord traverse des zones humides et détruira faune et flore classée à protéger. Zones inexistantes pour le tracé sud lors des précédentes études</p> <p>Concernant la protection des paysages le tracé Nord entraine un déblai de 350000 m3 de terre contre 550000 m3 pour le sud. Nous avons là un chiffrage exact des perturbations apportées aux couches profondes.</p> <p>Il est exact que sur le plan visuel le tracé nord sur la petite partie Hazebrouck / Wallon-Cappel préserve mieux le paysage mais à quel prix pour les personnes impactées !</p> <p>En conclusion, nous ne pouvons comprendre ce choix indiscutablement bien plus couteux et qui porte atteinte de façon grave à la qualité de vie de très nombreuses personnes.</p> <p>Nous comptons sur l'analyse que vous ferez de ce projet pour en référer aux autorités responsables afin de revoir les études et la décision actuelle.</p> <p>Dans l'hypothèse du maintien du tracé Nord, nous évoquerons maintenant notre préjudice personnel, tout à fait sans aucune importance avec ce que nous venons d'évoquer.</p> <p>Nous possédons une prairie qui nous donne chaque année le foin nécessaire pour nos deux ânes et un petit hangar de 60 m2 en mauvais état mais qui permet de stocker l'année de foin et de paille.</p> <p>Nous constatons avec ce projet une perte de surface à proximité du nouveau rond point du bonsberg</p>	<p>COUT</p> <p>AGRI</p> <p>PN</p> <p>SECU</p> <p>HUMI</p> <p>VISU</p> <p>INDEM</p> <p>ROND P</p>
--	--	---	--

		et dans l'état actuel l'impossibilité d'exploiter notre hangar	
@ 117	Anonyme	<p>Il me semblerai plus logique de faire le contournement au sud de Wallon Cappel. Cela éviterai la démolition de plusieurs maisons et l'impact sur les quelques agriculteurs concernés surtout Mr Leroy qui perdrait une bonne partie de ses terres , son exploitation n étant déjà pas très grande</p> <p>Un agriculteur qui exploite une centaine d hectares et qui en perds 3 ou 4 ce n est pas vital mais par contre pour lui cela risque de ne plus être viable.</p> <p>Ce qui me gêne énormément c est la suppression des passages à niveau qui obligerai les gens et surtout les agriculteurs a faire plusieurs km de détours. Cela poserait énormément de problèmes rue du Préavin a Staple . Cette route étant très étroite et sinueuse sans aucune visibilité. Pas une semaine ne se passerait sans une voiture ou un engin au fossé. Il faut tout de même savoir que les camions doivent pouvoir rouler librement afin d assurer les livraisons.</p> <p>La suppression des passages à niveau est une aubaine pour la SNCF qui ne demande que ça mais un désastre pour les riverains ,les agriculteurs , les cyclistes et en particulier route de Bourbourg et chemin du Prince.</p> <p>Merci d en tenir compte.pn</p> <p>Un habitant de Wallon</p>	SUD (O)
@ 118	M. et Mme COMPERE	Message strictement identique à l'observation @ 116 par les mêmes intervenants	
@ 119	M. Michel JOLY WALLON- CAPPEL	<p>Nous habitons la RD 642, et chaque jour nous franchissons à pied les passages à niveaux Nord pour accéder aux routes et chemins coté Nord.</p> <p>La fermeture de ces passages à niveaux, va nous priver de notre marche quotidienne et ainsi qu'à d'autres marcheurs et adeptes de sports, coureurs à pieds cyclotouristes que nous rencontrons aussi chaque jour dans cette belle nature. Nous pouvons admirer au printemps tous ces vergers en fleurs, la biodiversité animale, de fleurs des champs, des insectes et aussi rencontrer parfois un groupe de biches.</p> <p>Peut être préférez- vous Messieurs les décideurs que nous prenions notre voiture pour faire des kilomètres afin d'exercer nos activités. Pensons aussi à la planète, arrêtons de polluer l'atmosphère. Pourquoi vouloir défigurer le paysage avec tous ces ouvrages incohérents qui vont provoquer une pollution visuelle irréversible. Nos enfants nous accuseront plus tard d'avoir laissé faire.</p> <p>Nous allons de surcroît subir une nouvelle nuisance sonore avec ce projet NORD c'est à dire RD 642 +</p>	PROME AVIS

		<p>Train + contournement Nord</p> <p>Ce contournement Nord ne résoudra pas le flot important de véhicules venant de Aire sur la Lys . Ces véhicules continuerons de se déverser sur la RD 642.</p>	
@ 120	<p>M. Francis VERHILLE</p>	<p>La mise à 2 x 2 voies de la N 642 est utile aujourd'hui vu la circulation en constante augmentation mais pourquoi choisir le tracé Nord alors qu'il est le plus onéreux. J'habite à proximité de la route de bourbourg qui est direct pour aller chez les parents à Wallon Cappel. On y va en vélo, à pied ou en voiture . Suite à la fermeture des passages à niveau route de bourbourg et le chemin des princes , nous serions dans l'obligation de prendre la rue du préavin qui est en très mauvais état et dangereuse et ensuite la voie romaine où les véhicules roulent très vite donc notre sécurité remise en question pas de piste cyclable Danger!!! ceci est valable pour tous les cyclistes, marcheurs, joggeurs ainsi que tous les autres véhicules.</p> <p>De plus une partie des parcours vélos mis en place par la vallée de la lys et Mont de Flandres serait supprimés donc toute la carte EST à revoir .</p> <p>Aujourd'hui avant d'agir , je pense qu'il faut voir l'environnement aussi.</p>	AVIS
121	<p>Mme Claire DEFFONTAINE</p> <p>STAPLE</p>	<p>Je souhaite vous faire part de notre avis sur le projet.</p> <p>Étant habitants de Staple, moi et mon conjoint constatons que le projet n'est pas abouti et sommes contre ce projet.</p> <p>En effet, la suppression de la quasi totalité des passages à niveau est irréfléchi. Celle ci entraîne une augmentation importante de passage sur la rue du Préavin qui sera l'une des seules routes permettant l'accès à Staple.</p> <p>Nous constatons déjà un nombre important de passage sur la route et à une vitesse excessive. Les gens sont déjà dangereux à ce jour et l'augmentation de l'affluence ne ferait que empirer cela. Et ainsi cela pourrait conduire à de multiples accidents. Certes il permettrait de manière hypothétique une baisse des accidents sur la route allant de hazebrouck à reenesecure mais cela ne ferait que déplacer le problème.</p> <p>De plus, la route n'est pas adapté à un tel trafic.</p> <p>Enfin cela engendrerait de surcroît une nuisance sonore non négligeable et ce qui diminuerait également la valeur immobilière de notre logement.</p> <p>En espérant que notre contribution puisse vous faire repenser le projet.</p>	<p>ETUDES PN</p> <p>ACOU DEVAL</p>
@ 122	<p>M. Romain DEGRAVE</p>	<p>Je souhaite vous faire part de mon incompréhension vis à vis du choix de tracé.</p> <p>Celui ci est le plus coûteux, le plus long, le plus destructeur de maison, le plus nocif sur le domaine</p>	AVIS

		<p>agricole et j'en passe.</p> <p>Avec la suppression des passages à niveau il mettra en difficulté de multiples personnes et reportera le danger sur d'autres routes comme la rue du Préavin par exemple.</p> <p>Réfléchissez au projet et ne prenez pas une décision active.</p>	
@ 123	Anonyme	<p>je suis habitant de Wallon Cappel</p> <p>en 2014 est choisi le tracé sud, tracé qui va directement du sud Ebbilinghem au sud</p> <p>en 2018 est choisi le tracé nord, tracé qui nécessite</p> <p>de faire 2 ronds points (pour croiser 2 fois la même route la RD642)</p> <p>de faire un pont énorme qui va dénaturer le paysage et sera sans doute difficilement praticable l'hiver</p> <p>de faire fermer 5 passages à niveaux (où vont passer les gens concernés?)</p> <p>est ce bien sérieux et raisonnable?</p>	AVIS
@ 124	Anonyme	<p>J'aimerais attirer votre attention sur le fait que des murs ou des buttes antibruits sont souhaitables pour ce contournement qui passe, par endroits, très près d'habitations (je pense plus particulièrement à la portion Ebbilinghem/Renescurre qui passe juste à côté de certaines maisons et non loin de certaines rues "peuplées" de ces villages).</p> <p>Merci de prendre en considération ce message.</p>	AVIS
@ 125	Anonyme	<p>Je ne réside pas dans le secteur mais j'ai de la famille à staple, ils m'ont fait part de leur inquiétude au sujet du projet du département de supprimer le passage à niveau route de Bourbourg</p> <p>Mes beaux-parents empreintes chaque jour cette route pour aller faire leur course ou se rendre chez leur médecin à wallon-cappel, pourquoi supprimer cet axe important qui mène directement au village</p> <p>Sa suppression entrainera des détours importants pour tous les riverains et se pose la question de l'accès des services de secours, est ce que cela a été vraiment étudié</p>	AVIS SECU
@ 126	Anonyme	<p>Le tracé Nord aujourd'hui proposé ferme 4 passages à niveau en mettant les routes en impasse. Le département met en avant l'amélioration de la sécurité en fermant ces PN. Pour rappel l'étude montre qu'il n'y a eu aucun accident sur ceux-ci. En fermant les PN vous allez augmenter le trafic sur d'autres axes très sinueux à faible visibilité comme la rue du Préavin à Staple.</p> <p>Donc en fermant les PN et en mettant les routes en impasse le département n'améliore pas la sécurité des riverains.</p>	DEFA

		<p>En choisissant le tracé Nord le département améliore la sécurité à Renescure et dans les autres villages traversés par la rd642 actuelle ,mais elle déplace le problème en augmentant l'insécurité sur les axes secondaires .</p> <p>Est ce cela un projet d'utilité publique quand on reporte les problèmes ailleurs ?</p> <p>Nous les riverains de la voie ferrée et de la 642 actuelle, faisons nous partie du public ?</p> <p>Monsieur le commissaire vous ne pouvez accepter un tel projet qui résoudrait les problèmes d'insécurité d'un coté pour les reporter ailleurs. Dites au département de revoir sa copie car il s'est peut être trompé comme l'a si bien avoué Monsieur Ficheux lors du reportage télévisé sur france 3 le 16/07/2020.</p> <p>NON au contournement Nord .</p>	
@ 132	Anonyme	<p>Il faut un contournement c'est vrai mais à quel prix. Si celui que vous proposez se fait vous serez responsable des accidents, morts et blessés.</p> <p>Nous espérons que vous en tiendrez compte quand vous prendrez votre décision car il y a encore beaucoup d'enfants et de personnes qui utilisent les routes</p>	DEFA
@ 133	<p>M. Emmanuel DEBOURT</p> <p>EBBLINGHEM</p>	<p>Je suis agriculteur et opposé à la fermeture du passage à niveau de la route de Bourbourg qui, outre l'important détour qu'il imposera pour certains agriculteurs et riverains, entrainera un report de trafic d'engins agricoles sur la rue du Préavin, très sinueuse, avec peu de visibilité et de zone de croisement, et déjà très fréquentée par les voitures. La circulation y sera très difficile, voire dangereuse. Les conséquences de ce contournement sont trop fortes pour le monde agricole, puisque ce projet condamne ou impacte fortement plusieurs exploitations.</p>	AGRI PN
@ 136	<p>Mme Hélène BAEY</p> <p>STAPLE</p>	<p>Suite aux affiches publiées sur les abords de la route départementale 642 annonçant l'enquête publique, je me permets de vous adresser ce courrier.</p> <p>J'habite au 301 rue de la Borre Becque à Staple, au sein d'une exploitation agricole avec production de lait et de porcs.</p> <p>Nous, mon frère et moi-même, avons également une autre exploitation située 3138 rue d'Aire à Ebblinghem. Comme vous pouvez le voir sur le plan, nos fermes sont sur la même route.</p> <p>- Aujourd'hui, le ramassage de lait se fait par camion à hauteur d'une fois tous les 3 jours. Le ramassage des porcs se fait 1 à 2 fois par semaine. Nous avons aussi des camions de pommes de terre, de betteraves, qui passent sur cette route. TOUS sans exception, venant de l'ancienne RN42, <u>prennent la route du bourbourg et le passage à niveau pour rejoindre nos fermes.</u></p>	AGRI PN

Ce choix est une obligation pour eux comme pour nous. La route de la Borre Becque à Staple et la rue d'Aire à Ebbilinghem sont de VERITABLES PLAIES pour les chauffeurs de poids lourds. Ceux sont des rues étroites. Elles ont des virages à 90 degrés, des fossés profonds les bordent de chaque côté. Les chauffeurs n'ont pas le droit à la moindre erreur sous peine de partir au fossé. Sans parler qu'en cas de pluies ou les accotements sont meubles !

En effet, pour exemple, nous avons commandé un camion de blé. Le chauffeur a suivi son GPS et a pris la route de la Borre Becque à Staple , il a pris le bas côté et a terminé sa course au fossé. Les dépanneurs ont du prendre la plus grosse de leur grue et ont bloqué la route durant toute une après-midi et une nuit entière pour sortir l'engin, vu qu'il y avait un fossé de chaque côté.

Bien sûr, comme dit précédemment cette livraison était pour nous...

<https://www.lavoixdunord.fr/87544/article/2016-12-09/son-gps-l-envoi-sur-une-petite-route-le-poids-lourd-verse-au-fosse>

STAPLE : Son GPS l'envoi sur une petite route, le poids lourd verse au fossé

Il suffisait de regarder la largeur de la route puis la taille du camion pour comprendre que le conducteur belge d'un poids lourd s'était engagé sur un chemin bien périlleux en prenant la route de la Borre Becque, ce vendredi soir.

R. R. | 09/12/2016

f 88 partages

f Partager

Twitter

ACCES



Le maire de Staple a depuis, pris un arrêté pour interdire la circulation des poids lourds de plus de 3,5T sur cette portion de route.

Aujourd'hui, si la rue du Bourbourg et son passage sont fermés,

->Que se serait-il passé si c'était nos porcs et non du blé dans le camion?

->Quel impact sur l'opinion publique d'un tel incident ?

->Que se passerait-il si c'était un de nos camions de lait ?

->Qui endurera le prix des pollutions engendré par cet accident ?

->Que se passera-t-il si notre acheteur de lait nous dit STOP, on ne peut plus venir chez vous, les routes sont trop dangereuses ! Qui va payer les frais de tout cela ????

https://www.ouest-france.fr/nouvelle-aquitaine/gan-64290/pyrenees-atlantiques-un-camiontransportant-200-cochons-se-renverse-pres-de-la-moitie-des-animaux-6908578?utm_medium=Social&utm_source=Facebook&fbclid=IwAR3T8y-8pPm5RI6kuPFVeq35iQEIzv61K2lhH2MTeW2B3lcC5K0P8px-mQ#Echobox=1594907044

Pour informations :

Pyrénées-Atlantiques. Un camion transportant 200 cochons se renverse, près de la moitié des animaux tués

Un poids lourd s'est renversé vers 3 h du matin, dans la nuit du mercredi 15 au jeudi 16 juillet, à Gan (Pyrénées-Atlantiques). Près de la moitié des 200 cochons qu'il transportait sont morts dans l'accident ou ont été euthanasiés. Le conducteur et le passager, blessés, ont été transportés à l'hôpital de Pau.



Fort heureusement, il n'y a pas eu de blessés lors de cet accident survenus chez nous, comparé à celui du camion de porcs!

Tous les camions venant ici ont de gros tonnages.

Ils prennent TOUS la route du Bourbourg sans exception et le passage à niveau.

Et aujourd'hui, le département envisage de créer un contournement et surtout de fermer cette route du Bourbourg et le passage à niveau (de la D642 à la rue de la Borre Becque) obligeant les camions à prendre des routes dangereuses pour eux comme pour nous.

C'est de l'inconscience !!!!

La rue des joueurs à Ebblinghem est interdite de circulation sauf riverains.

Quels aménagements allez vous faire pour permettre le croisement des véhicules, légers et poids lourds puisque vous voulez fermer la rue du Bourbourg ? Ici aussi la rue est étroite. Il y - Comme je vous l'ai informé plus tôt, les routes sont difficiles d'accès.

Elles sont très étroites et des fossés profonds les bordent de chaque côtés. Il est impossible à l'heure actuelle de permettre à 2 véhicules de se croiser poids lourds ou véhicules légers.

L'un d'eux doit reculer jusqu'au virage précédent pour permettre à l'autre de passer. Imaginez maintenant que ce soit plusieurs véhicules qui se suivent de chaque sens qui doivent se croiser...

J'aimerais bien savoir que dit le code de la route à ce moment là ?

	<p>Et les tensions probables des conducteurs ???</p> <p>Enfin que va-t-il se passer si c'est un camion qui croise plusieurs véhicules venant de sens inverses...</p> <p>Par ailleurs, au niveau de la Route de la Borre Becque à Staple, il y a un virage dangereux, sans visibilité. Il y a déjà eu bon nombre d'accidents à cet endroit. Si cette route est davantage employée, quelles solutions le département envisage t' il pour assurer la sécurité des automobilistes et de leurs familles à cet endroit ?</p> <p>Je trouve TOTALEMENT HALLUCINANT et avec un manque de professionnalisme PROFOND cette décision de fermer la rue du Bourbourg et du passage à niveau sans s'être rendu sur le terrain , ni envisagé des solutions alternatives ! Toutes les solutions ne sont à prendre sur un simple dessin ! Il aurait fallu un minimum vérifier sur le terrain les solutions possibles !</p> <p>- Aujourd'hui nous avons la chance d'avoir une campagne verdoyante, des superbes paysages. Quels aménagements allez vous mettre en place pour la pollution visuelle et sonore que les riverains devront subir suite à la réalisation de ce tronçon de contournement ?</p> <p>- En 2014, le département s'est prononcé pour un tracé Sud avec le vote de la majorité des maires.</p> <p>Aujourd'hui c'est le Nord qui a été choisi, alors qu'au début le montant du tracé Sud était moins onéreux et plus cohérent que le tracé nord. On a établi des coupes sur le tracé aléatoirement afin de favoriser le tracé Nord et non plus le Sud. Ceux qui ont fait ces coupes, auraient pu également établir des coupes sur le tracé Sud et permettre ainsi une économie non substantielle pour les contribuables !</p> <p>C'est clairement du favoritisme et un manque total d'impartialité !</p> <p>Comptant sur votre compréhension , recevez mes sincères salutations.</p>	AGRI PN
--	--	---------

@ 140	Anonyme	<p>Nous habitons Renescure et nous nous balladons souvent dans les routes de campagne... le contournement nord nous empêchera de pouvoir continuer à profiter de notre balade... il n'est pas prévu de pont ou de tunnel à la rue d'oudof...</p> <p>Merci de tenir compte de notre remarque... cordialement</p>	PROME
@ 141	<p>Mme Annette MICOLON</p> <p>WALLON- CAPPEL</p>	<p>La future deux voies pour le contournement de la D642 est plus que nécessaire. Quand nous avons fait construire notre habitation à Wallon Cappel en 1981 c'était déjà annoncé... Cela fait 39 ans et ce n'est toujours pas réalisé.</p> <p>Alors que le projet va aboutir c'est le tracé qui divise les habitants.</p> <p>Le Département privilégie le tracé Nord depuis 2018 alors qu'il avait opté pour le Sud en 2014. Pourquoi ce revirement ? C'est incompréhensible.</p> <p>La suppression des 4 passages à niveau va :</p> <ul style="list-style-type: none"> - augmenter l'insécurité sur les voies secondaires (routes étroites, mauvaise visibilité, difficultés en cas de croisements...) - obliger les usagers à faire un grand détour pour se rendre à un endroit proche à vol d'oiseau - rendre difficile l'accès aux services de secours - compliquer le travail des agriculteurs <p>D'autre part, le tracé Nord est certainement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - plus coûteux (trajet plus long avec création d'un pont, de deux nouveaux giratoires) - plus dangereux (les ronds-points obligeant les automobilistes à ralentir), - avec plus de nuisances car il se rajoute à la route actuelle et la voie de chemin de fer proches les uns des autres, particulièrement sur le secteur de Wallon-Cappel. - avec plus d'impacts environnementaux dûs à la présence de zones humides. <p>De plus, nos biens immobiliers risquent une dévalorisation.</p>	<p>PN CIRCU SECU</p> <p>COUT ROND P</p> <p>HUMI DEVAL</p>
@ 142	Anonyme	<p>Je suis opposé au projet de contournement tracé Nord.</p> <p>Certains affirment que cela améliorera la sécurité dans certaines rues dont la rue du Préavin à Staple (RD 438).</p> <p>Comment peut on y croire ?</p>	DEFA

		<p>En fermant le passage à niveau rue de Bourbourg donc faire circuler sur une route le trafic de deux routes ? Heureusement que chacun s'exprime en son nom personnel, comment peut-on encore croire aux paroles des "politiques". Combien coûtera cette 2x2 voies? Chacun sait que l'argent n'est pas un problème quand il n'y en a pas.... Pourquoi cette enquête sur ce tracé alors qu'un choix différent avait déjà été fait ?</p>	
<p>@ 143</p>	<p>Alain Dubois Hazebrouck Association ARDD</p>	<div data-bbox="813 472 1621 711" style="background-color: #1a4d4d; color: white; padding: 10px; text-align: center;"> <p>Avis de l'Association des Acteurs Régionaux du Développement Durable sur le projet d'aménagement de la route départementale 642 entre Hazebrouck et Renescure (59)</p> </div> <div data-bbox="624 730 1809 1110" style="text-align: center;"> </div> <p><u>Préambule</u></p> <p>L'association des Acteurs Régionaux du Développement Durable (ARDD) estime, compte tenu des urgences qui se font jour en matière de transition écologique et de lutte contre le réchauffement climatique, que le projet de contournement du 642, comme tous les autres projets d'urbanisme structurants et opérationnels, doit aujourd'hui prendre en compte l'ensemble des décisions qui ont été prises durant les dernières années, notamment en matière de changements climatiques, mais aussi de</p>	<p>SPECI</p>

biodiversité.

Les initiateurs du projet doivent également assurer un degré d'informations et de renseignements précis et de qualité comme pour les autres parties touchant au cœur du projet (documents concernant les travaux, urbanisme, la sécurité, la tranquillité de la population, ou encore l'évaluation socio-économique) Les documents mis à disposition dans le dossier d'enquête publique doivent permettre d'identifier et de mesurer l'importance des actions apportées et notamment des actions correctives qui sont apportées (exemples de la destruction des zones humides ou des jonctions perturbées pour les pistes cyclables). Le délai de consultation étant très court (1 mois), les consultants doivent pouvoir émettre un avis avec le maximum d'informations précises.

En conséquence, l'ARDD limitera son avis sur les aspects suivants : Adaptation du projet au regard des politiques menées au niveau national et territorial - Imperméabilisation des espaces naturels et consommation d'espace - Milieux naturels et biodiversité - Ressources en eau et milieux humides - risques naturels - Qualité de l'air - Energie - Enjeux environnementaux et Gaz à effet de serre liés aux transports - Eléments d'évaluation des impacts du projet d'aménagement.

En effet, si on peut estimer que socialement le projet apportera à la quiétude de la population des agglomérations traversées, il est impératif que l'on puisse prendre en compte et évaluer l'adaptation à laquelle nous sommes confrontés en matière de changement climatique et des nécessaires mesures à prendre en matière de conservation de la biodiversité. Ceci nous oblige à plus de vigilance, plus de précisions et plus d'attention de la part des maîtres d'ouvrage.

Ceci est d'autant plus important que ce projet d'aménagement va impacter des changements irréversibles pour plusieurs générations.

Suite à l'analyse du projet et au regard des différentes politiques menées dans ces domaines tant au niveau européen, national et territorial, l'ARDD estime que le Conseil Départemental doit reprendre ces différents volets en y apportant d'importants compléments pour que le projet d'aménagement apparaisse recevable afin de répondre aux impératifs toujours de plus en plus pressants.

Alain Dubois

Président des Acteurs Régionaux du Développement Durable

Avis détaillé

Adaptation du projet au regard des documents d'orientation, de planification et de mise en œuvre des politiques menées au sein du territoire de la Flandre Intérieure

Dans son avis portant sur le projet d'aménagement de la RD 642, la mission régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) précise, dans son paragraphe II.2 consacré à l'articulation du projet avec les plans et programmes et autres projets connus, que l'analyse n'est pas effectuée par rapport aux nouveaux documents d'urbanisme arrêtés et connus.

En conséquence la MRAE recommande : « ... d'analyser l'articulation du projet avec les nouveaux documents d'urbanisme connus. »

Compte tenu de l'absence d'analyse aux regards des documents d'urbanisme arrêtés (SCOT et PLUI) et les nouvelles règles législatives en matière de biodiversité et de lutte contre le réchauffement climatique, l'ARDD demande à ce que soit analysé l'articulation notamment pour ce qui concerne la consommation d'espace.

L'association des Acteurs Régionaux du Développement Durable (ARDD) demande que cette analyse soit effectuée.

Par ailleurs, au vu de l'ensemble de l'analyse de la MRAE pour le projet, il est important que ce dernier prenne en compte et inclut :

- Les attendus des documents nationaux et locaux existants tel que la Stratégie Nationale pour la Biodiversité, le plan cyclable départemental,
- Les travaux effectués sur les documents en cours d'élaboration et dont on connaît d'ores et déjà les grandes lignes, à savoir : le projet de plan climat air énergie de la CCFI (PCAET) - le schéma directeur du plan vélo de la CCFI.

Ceci permettra de respecter les politiques menées et mises en place tant au niveau national, régional, départemental et local.

Cela permettra également d'apporter une analyse, comme le précise la MRAE (synthèse de l'avis - page 3), sur le fond des impacts sur les émissions de gaz à effet de serre et le climat, sur la qualité de l'air et sur le rétablissement des liaisons cyclables existantes et futures.

L'ARDD y reviendra sur cette nécessité au fur et à mesure de son avis.

Imperméabilisation des espaces naturels - consommation d'espace - Milieux naturels et biodiversité - ressources en eau et milieux humides - risques naturels

« L'artificialisation du territoire a des conséquences sur l'environnement qui engendre une perte de ressources en sol pour l'usage agricole et pour les espaces naturels. En imperméabilisant certains sols, elle peut également accélérer le ruissellement des eaux pluviales, accroître la vulnérabilité aux inondations et dégrader la qualité chimique et écologique des eaux. La destruction et la fragmentation des espaces naturels constituent par ailleurs une menace très forte pour la biodiversité. »(INSEE¹)

Imperméabilisation* et consommation d'espace

Entre 2006 et 2016, la France a perdu 27 000 hectares d'espaces occasionnant de fait, selon les termes de l'instruction du gouvernement en date du 29 juillet 2019¹⁰ : « ...une perte de biodiversité, de productivité agricole, de capacité de résilience face au risque d'inondation, au changement climatique et à la précarité énergétique, une banalisation des paysages et en conséquence une perte d'attractivité, y compris économique, des territoires... ”

La MRAE indique dans son rapport que : « le projet aura pour effet d'imperméabiliser 33,9 hectares de terres agricoles ou naturelles. Des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols n'ont pas été étudiées, ... » page 8

Pourtant, la lutte contre l'artificialisation, et notamment l'imperméabilisation des sols (24% pour les réseaux routiers selon France Stratégie², fait partie des objectifs du Plan Climat que mène la France.

Même si l'artificialisation des sols est une notion neuve dans le débat public, les recommandations pour en ralentir les effets et se rapprocher de l'objectif de « zéro artificialisation nette (ZAN) »³ fixé par le Plan Biodiversité de 2018⁴ (14) indiquent un certain nombre de constats à prendre en compte dans les projets d'urbanisme. C'est le cas de ce projet d'aménagement

Enfin, la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC)⁵, introduite par la Loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte (LTECV) indique dans sa version révisée 2020⁶ qu'il est nécessaire de :

« ...prendre en compte les tensions qui pourraient se manifester à terme sur la disponibilité de la ressource en énergie décarbonée, ainsi que les externalités négatives telles que la pression sur les surfaces et l'artificialisation des sols... » - Orientation ECO 1 page 65

« ... Les politiques d'aménagement et d'urbanisme, nationales ou territorialisées sont déterminantes en

termes d'émissions de gaz à effet de serre. Leurs effets se font sentir sur le très long terme, la structure de l'urbanisation étant difficilement et très lentement réversible. Il est nécessaire de limiter dès aujourd'hui l'artificialisation des sols, en particulier de ceux qui possèdent les stocks de carbone les plus importants comme les zones humides... L'artificialisation des sols est également un facteur de vulnérabilité face au changement climatique... » iv. Urbanisme et Aménagement page 71

« ... L'artificialisation des sols est un sujet à très fort enjeux pour l'atteinte de la neutralité carbone... » B. Stratégie page 72

« ... L'artificialisation des sols est un sujet à très fort enjeux pour l'atteinte de la neutralité carbone. Si l'objectif de moyen terme consiste à continuer à se développer dans l'enveloppe urbaine 174 existante sans consommer de nouveaux espaces naturels, agricoles et forestiers, l'objectif de long terme est de stopper l'artificialisation nette des sols. Les travaux lancés dans le cadre de la mise en œuvre de l'action 10 du plan de biodiversité permettront de définir l'horizon temporel pour atteindre l'objectif « zéro artificialisation nette » et les moyens proposés aux collectivités pour y parvenir. Les résultats seront intégrés dans la prochaine révision de la SNBC... » - c) Chapitre Urbanisme, aménagement - Orientation URB 1 : Contenir l'artificialisation des sols et réduire les émissions de carbone induites par l'urbanisation page 188

Milieux naturels et biodiversité

Etat des lieux de la connaissance

L'ARDD a toujours défendu l'idée qu'il ne pouvait y avoir de bons projets sans qu'il y ait un état des lieux approfondi de la situation dans laquelle nous nous trouvons.

En matière environnementale, on voit chaque jour l'impérieuse nécessité de prendre en compte les éléments de situation permettant la préservation, la réparation et l'adaptation nécessaire aux enjeux de demain.

Cet état des lieux environnemental sera d'autant plus important qu'il permettra à l'ensemble des décideurs institutionnels et privés de mener à bien le projet d'aménagement en respectant l'environnement et en l'adaptant aux possibles événements climatiques et naturels perturbés des prochaines années (biodiversité - réchauffement climatique - artificialisation et consommations d'espaces, ...).

Dans son avis portant sur le projet d'aménagement de la RD 642, paragraphe II.4.3 consacré au « Milieux naturels, biodiversité et Site Natura 2000 », la MRAE constate dans le paragraphe intitulé « Qualité de l'évaluation environnementale » que : « ... *La bibliographie n'a pas été consultée pour la faune, sauf pour*

les oiseaux, ce qui est dommageable car les enjeux connus par la bibliographie permettent de définir des secteurs à enjeux à éviter très en amont). » (p10 - de l'avis MRAE).

Biodiversité - Cas des chiroptères

Elle précise (P 11 de l'avis MRAE) : S'agissant des chiroptères, la méthodologie d'inventaire n'est pas précisée. Dès lors, compte tenu de la difficulté à différencier les différentes espèces, de la présence de gîtes potentiels et d'un milieu propice, les décomptes peuvent être sous-estimés.

C'est pourquoi,

L'autorité environnementale recommande : • de préciser la méthodologie d'inventaire pour les chauves-souris ; • de démontrer la suffisance de l'inventaire ; • le cas échéant, de compléter l'évaluation environnementale.

*L'évaluation environnementale du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (page 308) indique : « 5 espèces de chiroptères sont identifiées sur la zone d'étude, toutes les espèces de chauves-souris sont protégées au niveau national. Sur le tracé, on note la présence principalement d'une espèce, la Pipistrelle commune (*Pipistrellus pipistrellus*), commune en région. Elle exerce une activité de chasse et de transit sur certains tronçons proches du tracé. C'est une espèce euryèce possédant une grande capacité de dispersion. Elle peut chasser aussi bien en ville, que dans les champs, on la rencontre aussi en milieu forestier. Plusieurs arbres gîtes potentiels ont été localisés à proximité du tracé. Les travaux de nuit ou à proximité des arbres gîtes en période de reproduction peuvent perturber le bon déroulement du cycle biologique des chauves-souris. - contrainte réglementaire avec impact modéré ».*

Compte tenu de la mise en place, par l'Etat, d'une Stratégie Nationale pour la Biodiversité 2011-2020 issue de la ratification de la convention sur la diversité biologique par l'Etat en 1994, des plans nationaux d'actions en faveur des espèces menacées ont été initiés.

C'est le cas des chiroptères au travers des Plans Nationaux d'Action Chiroptères (PNAC). L'objectif de ce dernier concerne la protection de 19 espèces de chauves-souris dites « prioritaires » sur l'ensemble du territoire de la France métropolitaine. Ces espèces ont été définies sur la base de :

- Deux engagements communautaires : la directive Habitats-Faune-Flore⁷ et son rapport tous les six ans prévu dans l'Article 17 - synthèse pour le groupe thématique Chiroptères, et l'accord Eurobats⁸ et ses résolutions (Amendement 1 et Amendement 2) ratifiées par la France lors de la dernière commission

(septembre 2014).

- La liste rouge nationale des espèces menacées - Mammifères de France métropolitaine⁹.
- Le diagnostic des 34 espèces¹⁰, établi lors du bilan du 2ème Plan National d'Actions Chiroptères.

Les espèces ainsi retenues pour le PNA Chiroptères 2016-2025¹¹ sont : Petit rhinolophe, Grand rhinolophe, Rhinolophe euryale, Rhinolophe de Méhely, Minioptère de Schreibers, Murin des marais, Murin du Maghreb, Murin de Capaccini, Petit murin, Murin d'Escalera, Grande noctule, Pipistrelle commune, Murin de Bechstein, Oreillard montagnard, Sérotine de Nilsson, Noctule commune, Noctule de Leisler, Pipistrelle de Nathusius, Sérotine commune.

En conséquence, l'association des Acteurs Régionaux du Développement Durable (ARDD) demande :

- D'établir un inventaire permettant de repérer les différentes espèces présentes sur la zone de projet d'aménagement.
- De préciser la méthodologie d'inventaire utilisée pour ce faire.
- De préciser les protections qui seront mises en œuvre pour les espèces faisant partie de l'objectif de protection des 19 espèces de chauves-souris dites « prioritaires »

Concernant la méthodologie de comptage, l'ARDD souhaite que celle-ci intègre :

- Les caractéristiques du territoire
- Les principales entités paysagères le long du tracé d'aménagement.
- Le déroulement de l'étude, à savoir :
 - o Les données ressources
 - o Le choix des sites de comptage
 - o La technique d'inventaire
 - o Le choix du matériel
 - o Les modalités d'échantillonnage
 - Durée et répartition des sessions d'écoute
 - Qualification des contacts
 - Mesure de l'activité
 - Coefficient de détectabilité
 - Positionnement des points d'écoutes

■ Contextes météorologiques

L'ARDD souhaite que soient favorisées les périodes de reproduction (voir tableau) et les périodes de recherche de nourriture (crépuscule et périodes nocturnes).

Prise en compte de la Biodiversité

Prise en compte de la Faune

A l'issue de l'inventaire concernant les chiroptères, l'ARDD souhaite que soit étudié précisément les mesures à prendre pour protéger les espèces en activité de chasse et de transit et particulièrement à proximité des tronçons proches du tracé du projet. Ceci est d'autant plus important que plusieurs arbres gîtes potentiels ont été localisés à proximité. A l'issue de cette étude, l'ARDD souhaite que soit présentée la ou les méthodes qui seront retenues et mise en place en termes de mesures réparatrices et compensatoires.

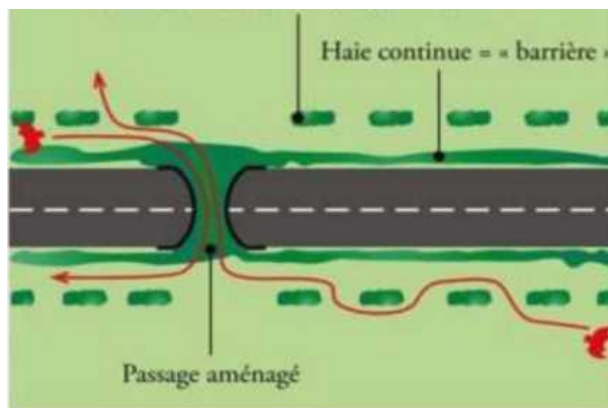


Figure 3 : connecter les habitats à l'aide doubles haies - Source : [CNDP]

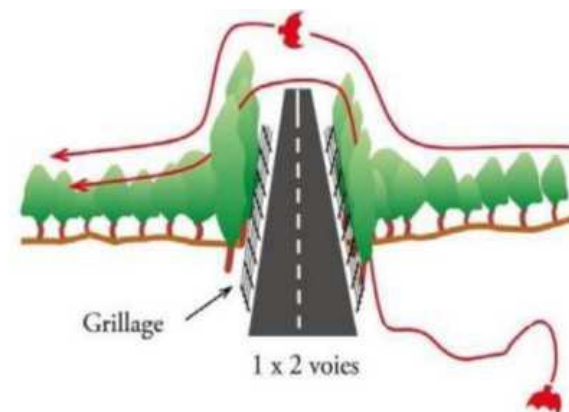


Figure 7. Inciter l'animal à prendre de la hauteur - Source : [CNDP]

Ce dispositif doit respecter la réglementation au regard de la sécurité des automobilistes. **C'est celui que l'ARDD préconise en priorité.**

Parmi les mesures les plus communément utilisées dans le cas des situations qui ne permettent pas de maintenir la conservation des habitats, on retient souvent :

- Le maintien des structures paysagères (haies, arbres, forêts, ...
- Evitement des risques de collisions supplémentaires lors de construction d'ouvrages de traversées de traversée à fort trafic.
- Mise en place d'une bande d'environ 10 mètres de large sans végétation ligneuse de part et d'autre de la route
- Mise en place de haies le long de l'infrastructure pour guider les individus jusque des passages sécurisés. Il faut éviter d'implanter en bordure des voies des espèces végétales attirant les insectes et donc indirectement les chauves-souris.
Concernant les passages sécurisés, ceux-ci doivent pouvoir être dotés d'un corridor végétal.
- Grillages, barrières et murs de 2m de haut
- Effaroucheurs lumineux
- Tremplin vert : Cette mesure consiste à mettre un alignement de grands arbres d'une hauteur de 6 mètres avec une végétation inférieure dense pour inciter l'individu à prendre de la hauteur.

L'ARDD souhaite que le Conseil Départemental n'ait pas recours à des procédures de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées (faucon crécerelle - contraintes réglementaires, Triton alpestre, Triton ponctué, Triton crêté, Triton palmé, Bruant des roseaux et Hespérie de la Houque) qu'à la seule condition qu'il n'y ait pas d'autres solutions alternatives. Dans ce cas, comme le préconise la MRAE dans son avis (page 12 et 13), il sera nécessaire de le démontrer au regard des différentes variantes existantes du projet.

Prise en compte de la flore

L'ARDD demande à ce que la préservation des nombreuses espèces patrimoniales liées aux zones humides soit prise en compte au regard des études qui doivent être effectuées dans le cadre des 16,7 hectares acquis par le département du Nord sur les communes de Renescure, Ebblinghem, Wallon- Cappel, Lynde et Campagne-lès-Wardrecques et qui pourraient servir de mesures compensatoires aux trois zones humides d'une superficie de 4,42 ha qui seront détruites par le projet d'aménagement du CD 642

Pour ce faire, l'ARDD demande de développer dans l'évaluation environnementale les mesures qui seront prises pour préserver les plantes des zones humides et leurs habitats.

Prise en compte du paysage et du patrimoine

L'ARDD souhaite, comme la MRAE, souhaite connaître l'origine des 200 000 m³ de matériaux déficitaires

	<p>de la section sud de Renescure et d'analyser si nécessaire les incidences sur le paysage et les milieux naturels des prélèvements envisagés.</p> <p>Ressources en eau et milieux humides</p> <p>Trois zones humides, soit 4,42 hectares seront détruites par le projet d'aménagement.</p> <p>L'ARDD demande que soient confirmés en termes de compensation les espaces réservés pour la mise en place de nouvelles zones humides évoquées dans le dossier d'analyse environnementale (communes de Renescure, Ebblinghem, Wallon-Cappel, Lynde et Campagne-lès-Wardrecques).</p> <p>L'ARDD demande à ce qu'il y ait une identification des zones, un descriptif de mise en œuvre, la capacité à compenser les zones détruites et un calendrier d'implantation de ces nouvelles zones humides détruites afin que la compensation puisse être opérationnelle rapidement.</p> <p>Risques naturels</p> <p>Non concerné</p> <p>Evaluation des impacts du projet d'aménagement</p> <p>En termes d'évaluation des impacts, la MRAE Hauts de France indique que : « ... la démarche d'évaluation n'a pas été correctement menée puisque la variante retenue est la plus impactante pour l'environnement. » (synthèse de l'avis - page 3).</p> <p>Compte tenu des différents constats de plus en plus alarmants quant à la perte de biodiversité, d'artificialisation des sols et de réchauffement climatique, plusieurs démarches sont venues renforcer la réglementation en matière de protection de l'environnement.</p> <p>Il en est de même pour ce qui concerne la biodiversité au travers de la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 <i>"pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages"</i> qui au travers du code de l'environnement notamment renforce la réparation du préjudice écologique ou de la compensation des atteintes à la biodiversité et notamment l'article L.110-1 du code de l'environnement : « 9° <i>Le principe de non-régression, selon lequel la protection de l'environnement, assurée par les dispositions législatives et réglementaires relatives à l'environnement, ne peut faire l'objet que d'une amélioration constante, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment.</i> »</p> <p>C'est pourquoi le projet d'aménagement, comme tous projets d'urbanisme à venir, doivent être évalués en</p>	
--	---	--

	<p>matière d'impact environnemental vers un mieux qualitatif.</p> <p>Afin d'avoir un véritable regard sur l'avenir et permettre à nos politiques et à nos projets locaux de s'inscrire dans le mouvement d'une véritable coopération d'échanges et de travail commun cohérent entre les communes, notre pays, l'Europe et l'ensemble des communautés internationales,</p> <p>l'ARDD propose de s'appuyer sur les indicateurs des Objectifs de Développement Durable (ODD) (*) de l'Agenda 2030 (*) de l'ONU afin de savoir si le projet va dans le bon sens.</p> <p>Pour disposer d'indicateurs cohérents au regard des engagements pris par l'ONU et de l'Accord de Paris (pour le climat), l'ARDD propose de prendre les indicateurs des ODD suivants et mis en place par l'INSEE¹² (4), organisme de suivi des données de l'Agenda 2030 pour la France. Bien évidemment, il suffira pour certains de les adapter, si nécessaire, à la situation locale.</p> <p>L'ARDD souhaite également que le Conseil Départemental s'appuie sur les indicateurs pilotes des orientations transversales et sectorielles définis dans le document de la Stratégie Nationale Bas Carbone 2020⁹ et notamment l'indicateur 4.2.iii. Urbanisme, aménagement et dynamiques territoriales - B. Indicateurs pilotes des orientations transversales et sectorielles page 147 du document.</p> <p>L'état initial nommé « zéro » de ces indicateurs permettra de voir l'évolution des impacts du projet dans le temps.</p> <p>Indicateurs proposés</p> <p><u>N°11 (Villes et communautés durables)</u></p> <p>Cible de l'ONU 11.3 - <i>D'ici à 2030, renforcer l'urbanisation durable pour tous et les capacités de planification et de gestion participatives, intégrées et durables des établissements humains dans tous les pays</i></p> <p>Indicateur 11.i2 : <i>Artificialisation des sols : L'indicateur « Artificialisation des sols » rend compte de l'évolution de la proportion et de la surface de sols artificialisés en France métropolitaine. Les sols artificialisés recouvrent les sols bâtis, les sols revêtus et stabilisés (routes, voies ferrées, parkings, chemins, etc.), ainsi que les mines, carrières, décharges, chantiers, terrains vagues et espaces verts artificiels (espaces verts urbains, équipements sportifs et de loisirs). L'artificialisation correspond à un changement d'occupation et d'utilisation du sol, mais elle n'est pas nécessairement irréversible.</i></p> <p><i>L'évolution de l'artificialisation est ici tirée ici de l'enquête dite TERUTI-Lucas (5) Elle sera nécessaire</i></p>	
--	---	--

	<p><i>dans le temps pour mesurer l'évolution des constructions le long du projet d'aménagement (introduction de l'avis de la MRAE - page 3)</i></p> <p>Cible de l'ONU 11.6 - <i>D'ici à 2030, réduire l'impact environnemental négatif des villes par habitant, y compris en accordant une attention particulière à la qualité de l'air et à la gestion, notamment municipale, des déchets</i></p> <p>Indicateur 11.i4 : <i>Émissions de particules fines (PM 10) dans les villes : L'indicateur « Émissions de particules fines (PM 10) dans les villes » renseigne :...</i></p> <p>- les concentrations moyennes annuelles de PM10 : à proximité du trafic routier d'une part, et en fond urbain d'autre part.</p> <p>Là encore, cette mesure sera nécessaire dans le temps pour mesurer l'évolution de la qualité de l'air à proximité des communes de Renescure - Wallon Cappel et Hazebrouck.</p> <p><u>N°13 (Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques)</u></p> <p><i>La « cible de l'ONU 13.2 - Incorporer des mesures relatives aux changements climatiques dans les politiques, les stratégies et la planification nationale (dans le cas du PLUI de la CCFI, les mesures seront locales). » pourrait sembler ne pas être prise en compte dans le projet de contournement puisqu'il s'agit d'un projet de mise en œuvre et non un projet de stratégie et de planification.</i></p> <p>Pourtant, ce nouveau projet, comme tous les nouveaux projets doit pouvoir permettre d'établir un état zéro avant la mise en service.</p> <p>Ainsi, on doit pouvoir connaître la quantité de CO2 produite par les véhicules circulant actuellement et suivre ensuite l'évolution dans le temps pour connaître l'augmentation de CO2 due à la mise en place d'un tel projet.</p> <p>En conséquence, on retiendra ici les indicateurs suivants même si les données recueillies se limitent au CO2 produit du fait des déplacements :</p> <p>Indicateur 13.i3 : <i>Empreinte carbone : L'indicateur « Empreinte carbone » mesure l'empreinte carbone annuelle de la population française (population de la CCFI), c'est-à dire la quantité de carbone (généralement en tonnes) émise par la consommation d'énergie et de matières premières d'une activité, d'une personne, d'un groupe ou d'une organisation. Elle est exprimée en quantité de carbone totale et en quantité de carbone par habitant.</i></p>	
--	--	--

Indicateur 13.i4 : *Émissions de gaz à effet de serre* : L'indicateur 13.i4 mesure, comme son nom l'indique, les émissions françaises (CCFI) de gaz à effet de serre, totales et par habitant, telles que retranscrites dans les inventaires nationaux transmis à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

N°15 : Vie terrestre

Cible de l'ONU 15.1- *D'ici à 2020, garantir la préservation, la restauration et l'exploitation durable des écosystèmes terrestres et des écosystèmes d'eau douce et des services connexes, en particulier des forêts, des zones humides, des montagnes et des zones arides, conformément aux obligations découlant des accords internationaux*

Indicateur 15.i3 : *Ecosystèmes peu anthropisés* : L'indicateur 15.i3 « *Ecosystèmes peu anthropisés* » mesure, comme son libellé l'indique, la part du territoire occupé par les écosystèmes peu anthropisés. Il permet ainsi de connaître la part relative du territoire non anthropisée et renseigne sur notre capacité à préserver et restaurer les écosystèmes et leur fonctionnement, notamment si l'indicateur est suivi sur un temps long (plusieurs décennies).

Ainsi que le précise l'INSEE pour la description de cet indicateur : « .L'artificialisation des sols constitue une pression forte pour la biodiversité, car elle a pour conséquence la destruction des milieux naturels et la fragmentation du territoire. Une diminution de l'artificialisation des sols se rait un signe d'une meilleure cohérence entre les politiques de biodiversité et les politiques de logement (densification) et d'aménagement (lutte contre l'étalement urbain, la multiplication et l'étalement des zones d'activité, la consommation d'espaces agricoles et naturels). »

C'est un indicateur qui doit être suivi sur le temps long. Comme pour l'indicateur 11.i2, il est nécessaire de prendre en compte l'évolution du risque d'artificialisation dans le temps pour mesurer l'évolution de notre capacité à préserver et restaurer les écosystèmes atteints par le projet d'aménagement.

Qualité de l'air - énergie - enjeux environnementaux et Gaz à effet de serre liés aux transports.

Mobilité

A la lecture de l'avis de la MRAE et des différents documents liés à la lutte contre le réchauffement climatique et notamment le projet de PCAET, on remarque que le projet ne prend pas en compte les différents éléments qui conduisent à une utilisation plus rationnelle du véhicule thermique et surtout à une prise en compte de la baisse des émissions de CO2 liée à l'usage des véhicules thermiques.

	<p>Par ailleurs, comme le note la MRAE, le projet risque de nuire aux transports ferroviaires et ajouter à l'engorgement de la A25.</p> <p>En conséquence, l'ARDD demande à ce que soit développé et pris en compte les points suivants :</p> <p><u>Pour ce qui concerne les transports en commun</u>, il est nécessaire que ceux-ci soient pris en compte dans l'étude de façon à évaluer les conséquences de l'impact du projet sur la fréquentation des réseaux de transports collectifs et notamment ferroviaires.</p> <p><u>Pour ce qui concerne la pratique du vélo</u>, on remarque que le projet ne prend en compte la pratique actuelle que d'une façon partielle.</p> <p>Pour l'ARDD, il est donc nécessaire d'avoir une vue d'ensemble des infrastructures cyclables existantes afin d'en évaluer les conséquences produites par le projet d'aménagement et de prévoir les aménagements nécessaires pour assurer la continuité de la pratique du vélo de façon sécurisée.</p> <p>Par ailleurs, le projet n'intègre pas les opportunités de requalification de la voie existante afin de permettre la création de nouvelles pistes. Par exemple, le projet prend- t - il en compte la liaison cyclable évoquée le long de la RD 238 entre Wallon-Cappel et le pont qui va rétablir la RD 238 à l'endroit de la nouvelle RD642 ? Une liaison cyclable est- elle prévue sur cet ouvrage ? La question se pose également pour ce qui concerne les carrefours giratoires. Quelles seront les aménagements qui seront prévus pour les entrées de pistes cyclables au sein des carrefours ?</p> <p>Il est étonnant, alors que le conseil départemental a communiqué largement ces dernières années sur les différents <u>aménagements de covoiturages</u> sur le réseau routier du Nord, que les aires de covoiturage ne soient pas évoquées dans le projet d'aménagement.</p> <p>L'ARDD souhaite que soit fait un état des lieux des aires existantes et que soit indiqué les différentes aires qui pourront être mises en place afin d'éviter l'autosolisme. L'ARDD souhaite également connaître les dispositions qui seront prises pour permettre la sécurisation des véhicules qui seront stationnées dans ces aires.</p> <p>Il en va de même pour le <u>réseau des IRVE*</u>. Le projet ne présente aucun élément à ce sujet alors que l'usage du véhicule électrique est sans doute l'un des moyens les plus efficaces à ce jour pour éviter l'utilisation des énergies fossiles.</p> <p>Aussi, l'utilisation, au quotidien, de véhicules électriques nécessite de disposer d'infrastructures de recharge</p>	
--	---	--

sûres et fiables. Outre l'assurance de bonnes conditions de sécurité et de bon fonctionnement des véhicules électriques, l'installation d'un réseau fiable et opérant permet également d'assurer au conducteur de pouvoir circuler sans craindre la « panne sèche ».

Qualité de l'air

L'ARDD se range derrière l'avis de la MRAE : « L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude sur la qualité de l'air en précisant les hypothèses prises en compte sur la nature du parc de véhicules, en justifiant les hausses et les baisses de polluants atmosphériques, en analysant l'impact de la vitesse retenue pour le projet et en présentant clairement le gain en termes de qualité de l'air pour les populations des villages qui ne seront plus traversés par la RD 642. »

Gaz à effet de serre liés aux transports

Ainsi que l'indique la MRAE, les impacts du projet sur le climat ne sont pas quantifiés, mais

L'ARDD souhaite que soit repris dans le projet, les mesures liées à la prise en compte de la mobilité (ci-dessus) ainsi que ceux liées à la séquestration du carbone (imperméabilisation et protection des zones humides).

Bruit

Pas de remarque

Glossaire et références

Glossaire

Artificialisation des sols (définition donnée par la Stratégie Nationale Bas Carbone ⁹) : processus de changement de l'usage des sols naturels ou agricoles par des actions d'aménagement vers des sols artificialisés (bâtiments, routes, parkings, jardins, chantiers.). L'artificialisation est notamment due à l'étalement urbain. Elle engendre une perte de ressources naturelles et agricoles, une fragmentation et un cloisonnement des milieux naturels défavorables à de nombreuses espèces et conduisant à la destruction des réseaux d'habitats naturels, et souvent une imperméabilisation des sols.

IRVE : Infrastructure de Recharge de Véhicules Electriques.

ODD et Agenda 2030 : <https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/>



Références

	<p>1 INSEE : Artificialisation des sols – Indicateurs de richesse nationale : https://www.insee.fr/fr/statistiques/3281689?sommaire=3281778</p> <p>2 Rapport Artificialisation des sols – France Stratégie : https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-rapport-2019-artificialisation-juillet.pdf</p> <p>3 Zéro Artificialisation Nette : https://www.strategie.gouv.fr/publications/objectif-zero-artificialisation-nette-leviers-protoger-sols</p> <p>4 Plan Biodiversité : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/plan-biodiversite</p> <p>5 SNBC : La Stratégie Nationale Bas Carbone est la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique. Elle donne les orientations pour mettre en oeuvre, dans tous les secteurs d’activité, la transition vers une économie bas-carbone, circulaire et durable. Elle définit une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu’en 2050 (neutralité) et fixe des objectifs à court- moyen terme en termes de budgets carbone. Elle vise à réduire l’empreinte carbone de la consommation des Français.</p> <p>6 SNBC 2020 : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2020-03-25_MTES_SNBC2.pdf</p> <p>7 directive Habitats-Faune-Flore : https://plan-actions-chiropteres.fr/sites/default/files/fichiers/directive_habitats_cee9243_version_consolidee_2007.pdf</p> <p>8 accord Eurobats : https://plan-actions-chiropteres.fr/sites/default/files/fichiers/eurobats_fco_agreement_text_1991.pdf</p> <p>9 liste rouge nationale des espèces menacées - Mammifères de France métropolitaine : https://plan-actions-chiropteres.fr/sites/default/files/fichiers/liste-rouge-mammiferes-de-france-metropolitaine_2017.pdf</p> <p>10 diagnostic des 34 espèces : https://plan-actions-chiropteres.fr/sites/default/files/fichiers/diagnostic_esp_chiropteres_pna2.pdf</p> <p>11 Plans Nationaux d’Action Chiroptères (PNAC) : https://plan-actions-chiropteres.fr/les-chauve-souris/les-especes-en-france/</p>	
--	---	--

		12 Site de l'INSEE dédié aux indicateurs des Objectifs de Développement Durable : https://www.insee.fr/fr/statistiques/2654965	
@ 144	Mme Françoise VANSTEENKIST E STAPLE	<p>Pourquoi vouloir le tracé Nord pour le contournement, plus cher, plus de riverains impactés, des agriculteurs obligés à faire plus de détours pour travailler leurs terres.</p> <p>Comment peut on oser dire que c'est une question de sécurité, en augmentant le trafic routier rue du Préavin à Staple (RD 438) alors que nombre de personnes s'y promènent à pieds, à vélo, avec petits enfants.</p> <p>La route de Bourbourg mène directement à Wallon Cappel et permet aux agriculteurs d'accéder à leurs champs. Comment peut-on être aussi irrespectueux des riverains et des gens qui empruntent les routes actuelles pour leur travail en leur supprimant ce passage.</p> <p>Tous ces allongements de trajet contribueront encore à l'augmentation de cette pollution tant décriée par nos dirigeants.</p> <p>On est en droit de s'interroger, faut il de nouvelles élections pour de nouveau remettre en cause ce tracé.</p> <p>Un pas en avant, deux pas en arrière, et c'est le contribuable qui paie.</p>	AVIS
@ 145	Mme Marie OUTTERS WALLON-CAPPEL	<p>Voici donc l'expression de mes remarques qui ne peuvent naturellement et en toute bonne logique que s'opposer au tracé potentiel au nord :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'impact financier du tracé au sud a dès le départ été présenté comme inférieur à celui au nord. Alors pourquoi entendons nous partout qu'il serait question d'un tracé au nord ? En pleine crise économique liée au Covid-19, c'est encore plus impératif d'y apporter toute la vigilance requise (en évitant d'engloutir des sommes exorbitantes) et de pouvoir plutôt investir -si ces sommes sont vraiment disponibles- en vue de favoriser la relance économique en favorisant les emplois, vos emplois (!), par l'aide réelle aux entreprises. - La création, en cas de tracé nord, contraindrait la mise en place artificielle de zones humides au nord alors qu'elles risquent malheureusement de ne pas être fréquentées par la faune et la flore à cause justement de ce côté artificiel. On accélérerait la disparition de la diversité faune et flore alors qu'est prônée l'écologie partout, ...toutes les communes sont si fières d'y contribuer, et y consacrent beaucoup d'effort et d'énergie, à juste titre, bien sur...Wallon Cappel y dérogerait-elle ? - N'ayant pas eu accès aux études -si études il y a eu- liées aux couches hydrologiques pour le projet au nord, qu'en est il du risque de mouvance potentielle des terrains de la rocade à terme ? Etes vous réellement prêt à remettre la main au portefeuille dans quelques années et à dénaturer d'autant plus potentiellement encore votre cadre de vie ? 	DEFA HUMI ECOLO

		<p>- Suite aux routes barrées potentielles en cas de tracé au nord, la déviation pour les trajets de 5 kms par jour pour aller à la boulangerie alors qu'à ce jour, il nous faut naturellement remonter la rue du Moulin, 1 km- soit plus de 1500 kms par an, donc plus de 35000 kms en 20 ans ! et on parle de bilan carbone ????? Et je ne mentionne pas la dangerosité des routes secondaires qu'il faudrait emprunter dans cette potentialité et vous fait grè également du côté accidentogène...Cela a déjà été tellement dit et/ou présenté depuis de trop nombreux mois, soient deux ans !</p> <p>- Finalement les chemins ruraux ne seront plus accessibles pour les nombreux et heureux promeneurs en famille, entre amis ou en associations, si souvent croisés, joggeurs, amateurs de vélo. Tout le monde ne peut pas se permettre des loisirs couteux et quel grand bonheur de marcher, de pouvoir ainsi s'aérer tout simplement et bénéficier de Dame Nature</p> <p>- Tout nous incite à consommer local, comment faire quand on veut consommer local et qu'il faut faire des détours dangereux, investir davantage en carburant et autres (quid du bilan carbone, encore une fois ?)</p> <p>En vous remerciant de votre attention, de votre réflexion et surtout de votre OBJECTIVITE</p> <p>N'hésitons pas à partager, c'est si important à tous points de vue : Humain, financier, écologique, et loisir</p>	<p>PN</p> <p>PROME</p>
@ 146	<p>Mme Béatrice MULLIER</p> <p>STAPLE</p>	<p>Le projet de contournement de la RD 642 va couper la route de Bourbourg, nous permettant de relier notre domicile à Hazebrouck.</p> <p>De ce fait, il nous faudrait emprunter le centre du village, puis la rue du Préavin pour arriver jusqu'à Wallon-Cappel. Cette route est très sinueuse (manque de visibilité pour le croisement des véhicules), les bas cotés sont abimés. Ces observations sont des facteurs aggravant le risque d'accidents de circulation avec tous types de véhicules.</p> <p>Cet itinéraire va rallonger la longueur ainsi que la durée du trajet pour se rendre sur la commune d'Hazebrouck.</p> <p>De plus, les Staplois verront leur commune complètement perturbée par l'intensification du flux de circulation routière, obligés de passer par le centre du village.</p> <p>Nos agriculteurs devront faire des kilomètres de détours chaque jour pour accéder à leurs terres.</p>	AVIS
@148	Anonyme	<p>Historiquement, on parlait du tracé Nord, puis c'est basculé au Sud, puis de nouveau Nord. du coup tout le monde s'oppose avec de grands discours, des histoires de gros sous et de tout ce qu'on veut.</p> <p>Pourquoi tous ne pas faire barrage pour qu'il n'y ait juste PAS DE CONTOURNEMENT. qu'on arrête de dépenser de l'argent que l'état n'a pas, qu'on arrête de détruire les campagnes, les terres des agriculteurs (et</p>	AVIS

		<p>je ne suis pas agricultrice!), notre belle nature. qu'on arrête de prendre sa voiture pour des brouilles. qu'on développe le Fret pour arrêter le balai des camions. et qu'on pense enfin à la planète. les bonnes résolutions et prise de conscience du Covid sont bien loin, la planète a eu du répit, ce n'est pas pour repartir dans l'autre sens. Les agriculteurs étaient bien utiles pour certains pour la vente directe pendant le Covid, et là Nord comme SUD, on va détruire leur outil de travail juste pour aller plus vite dépenser dans des futilités, et on les relègue encore au second plan.</p> <p>Je suis de Lynde côté Sud donc je ne veux pas détruire mon beau village, mais je suis tout autant attachée au côté Nord et aux terres agricoles qui y sont cultivés. Alors qu'on arrête de bitumer, pour toujours aller plus vite, 5 ou 10 minutes dans une vie n'est rien.</p> <p>Stop à tous ces débats stériles, puériles où chacun y voit son petit intérêt.</p> <p>Stop au camions à outrance, on développe l'existant avec le Frêt, ça évitera les drames notamment à Renecure. et on arrête de prendre sa voiture pour des queues de poire, ou alors faites des aires de covoiturages, prenez vos vélos, ça fera du sport pour tout le monde.</p> <p>A un moment donné, il faut se poser les bonnes questions, plutôt que toujours penser à son propre intérêt.</p> <p>Voilà mon avis.</p>	
<p>@ 149</p>	<p>M. et Mme Jean-Pierre DAMMAN EBBLINGHEM</p>	<p>Veillez, je vous prie de prendre en compte les observations suivantes :</p> <p>1 / Un simple coup d'œil sur une vue aérienne fait apparaître que le tracé Nord est plus sinueux que le tracé Sud initialement retenu dès 2014 ! Il nécessite deux coûteux giratoires.</p> <p>2 / De nombreuses terres agricoles seraient perdues entre la voie ferrée et l'éventuelle voie rapide.</p> <p>3 / Un insensé viaduc devrait relier Wallon Cappel et le dangereux carrefour de la Longue Croix.</p> <p>4 / Notre situation :</p> <p>a/ cumul des nuisances : voie rapide très proche + voie ferrée + RD642 ; nuisances sonores des ralentissements et accélérations au niveau du rond-point du Bonsberg</p> <p>b / accès rue des Joueurs rendu difficile pour piétons et cyclos vers l'un des rares PN sauvegardé. Cette rue qui fut pendant des années « en sens interdit sauf aux riverains », connaîtrait une augmentation de trafic dépassant tout bon sens !</p> <p>c / zone humide impactée en dépit des consignes gouvernementales voir photos ci-jointes.</p>	<p>SUD (O)</p> <p>EMPR</p> <p>ROND P</p> <p>HUMI</p>

		<p>Nous vous remercions par avance pour l'attention que vous voudrez bien apporter à ces quelques remarques.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
<p>@ 150</p>	<p>Jérôme DARQUES Maire de Morbecque</p>	<p>Je vous prie de trouver, en pièce jointe, la délibération de la commune de Morbecque.</p>	<p>AVIS HE</p>

VILLE DE MORBECQUE
Conseil Municipal
25 Juillet 2020

Date de convocation : 21.07.2020
Effectif du conseil : 23
Membres en exercice : 22
Compte-rendu des délibérations affiché
le 27.07.2020

Le 25 juillet 2020 à 9 heures, le Conseil Municipal de la Commune dument convoqué, s'est réuni en séance publique à la Mairie, sous la Présidence du Maire, Monsieur Jérôme DARQUES.

Présents : 17

M.DARQUES ; MME VANDAELE ; M. BOURNONVILLE ; MME VERSTRAET ; MME COUSIN ; M. BRASSEUR ; MME BARET ; M. DEKNUDT ; MME COUSYN ; M. FOLLET ; MME VALENTON-GEORGE ; M. LUCHIER ; M. GUERIN ; MME DHAeyer ; M. SZWEC ; MME CARON ; M. REEBER.

Absents : 3

M. LOOTEN, pouvoir à Mme VANDAELE
MME DEBOUDT, pouvoir à M. DARQUES ;
M. DEGRAVE, pouvoir à M. DEKNUDT
Mme BECK-LORIOT ; M. DELPLACE

Votants : 20

Monsieur le Maire ouvre la séance et procède à l'appel. Le quorum étant atteint, le Conseil peut valablement délibérer. La séance est ouverte à 9 heures.

Secrétaire de Séance : M Kévin SZWEC

**CONTRIBUTION DE LA COMMUNE DE MORBECQUE
RELATIVE A L'ENQUETE PUBLIQUE CONCERNANT
LE CONTOURNEMENT DE WALLON CAPPEL**

M. le Maire propose au conseil municipal de débattre sur l'enquête publique en cours concernant le contournement de Wallon-Cappel.

1. Morbecque est contre le projet du tracé au nord de la commune de Wallon Cappel
2. Ce tracé a des conséquences environnementales importantes (2 hectares de zone humide seront détruits ; les conséquences patrimoniales pour des particuliers qui veront leur maison rasée ; des conséquences très importantes pour des agriculteurs seront touchés (voie à disparaître).
3. Au-delà de ces considérations importantes, Morbecque ne comprend pas que le projet du tracé sud qui faisait l'objet d'un consensus en 2014 a fait l'objet d'un revirement en 2018.
4. Morbecque traversée par la RD916 a plus de 15000 véhicules/jours qui passent. Il avait été prévu dans les années 2000 un contournement de Morbecque qui pour des raisons budgétaires, écologiques et de sécurité a été abandonné.
5. A l'époque (2008), les services du département avaient prévu de réhabiliter la voie romaine (RD238) et de faire le contournement de Wallon Cappel par le trajet sud. Cette solution aurait permis de délester une partie du trafic routier qui passe à Morbecque.
6. Pour toutes ces raisons, la commune de Morbecque est contre le projet de contournement de Wallon Cappel au nord.

M. BOURNONVILLE, ne prend pas part au vote pour des raisons déontologiques travaillant pour les services du département.

Adopté à l'UNANIMITE

Fait et délibéré en séance à Morbecque le 25/07/2020. Ont signé les membres présents,
Pour extrait conforme,

LE MAIRE,



Jérôme DARQUES

Le maire certifie le caractère exécutoire de la présente délibération qui est :

-transmise en Sous-Préfecture de Dunkerque 25/07/2020

-publiée et/ou notifiée le 27/07/2020

Le présent acte peut faire l'objet

* d'un recours gracieux auprès du Maire de Morbecque ;

* d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Lille.

@ 153	Anonyme	<p>Personnellement, je suis contre le tracé Nord. Ceux qui sont pour le tracé Nord ont souvent pour argument qu'il longe la voie ferrée, savent ils qu'il longe la voie ferrée sur seulement 3,5km sur 14,2km en faisant 2 ronds points et la fermeture de 5 passages à niveau donc très mauvais argument ! D'autant plus que lorsqu'il longe la voie ferrée, il enclave totalement les riverains. Nos aïeux ont subi la construction de la voie ferrée et ont eu comme compensation ou privilège si l'on peut dire mais je pense plutôt nécessité des passages à niveau pour avoir accès de l'autre côté de la voie ferrée. Aujourd'hui avec le tracé Nord, on parle de fermer 5 passages à niveau, pourquoi? Pourquoi ne pas tous les fermer! Pourquoi 2 poids 2 mesures ! Je pense que tous ont leur utilité. Tout le monde parle d'écologie, un mot à la mode certes louable. Pendant le confinement la RD642 n'a jamais été aussi calme, à cause du confinement bien sûr, mais grâce aussi au télétravail, pourquoi ne pas s'en inspirer. Quant aux camions, plusieurs observations citées avant parlent de ferroutage, c'est une idée très cohérente. Pourquoi chacun n'essaie pas de changer un peu son mode de vie pour moins encombrer les routes. Pendant le confinement, chacun faisait ses courses une fois par semaine voire moins et personne n'est mort de faim! Aujourd'hui, on prend sa voiture pour chercher une baguette ou un sachet de pâte, mais on se prétend écolo. L'écologie, c'est surtout préserver la nature et ne pas la bétonner !!!!</p>	DEFA
@ 154	Anonyme	<p>La récolte des céréales bat son plein en ce moment dans les Flandres aussi je vous pose la question : Comment accéderait-on au centre de réception de la coopérative unéal à wallon-cappel puisque de toute évidence rien n'a été réfléchi à ce sujet, l'entrave au libre accès de notre coopérative est inimaginable.</p>	UNEAL
@ 155	Anonyme	<p>j'aime me balader à pied et à vélo dans notre belle campagne flamande et j'emprunte régulièrement le chemin des princes et la rue du moulin (routes agréables et beau panorama); je prends aussi la route du bourbourg pour faire mes courses vers hazebrouck (je n'aime pas trop prendre la route de la longue croix, c'est un carrefour dangereux).</p> <p>en famille, nous avons très souvent fait notre "pèlerinage" à la chapelle du bonsberg l'été, quand les enfants étaient petit, maintenant c'est avec les petits enfants... et voilà que sur le plan général des travaux (qui est à l'envers dans l'étude...) la route passerait sur la chapelle? comment est-ce possible? et on ferme les passages à niveau sans demander rien à personne? et notre patrimoine religieux?</p>	PROME CHAP
@ 156	Anonyme	<p>en parcourant toutes ces observations, je constate qu'une inquiétude (à juste titre) revient régulièrement chez les riverains : le risque de fermeture des passages à niveau sans proposer d'autres accès.</p> <p>j'espère qu'il en sera tenu compte</p>	AVIS

<p>@ 157</p>	<p>Mme Christine et M. Jean- Pierre DAMMAN</p> <p>EBBLINGHE M</p>	<p>Veillez, je vous prie de prendre en compte les observations suivantes :</p> <p>(1) Un simple coup d'oeil sur une vue aérienne fait apparaître que le tracé Nord est plus sinueux que le tracé Sud initialement retenu dès 2014 !</p> <p>Il nécessite deux coûteux giratoires.</p> <p>(2) De nombreuses terres agricoles seraient perdues entre la voie ferrée et l'éventuelle voie rapide.</p> <p>(3) Un insensé viaduc devrait relier Wallon Cappel et le dangereux carrefour de la Longue Croix.</p> <p>(4) Notre situation :</p> <p>(a) cumul des nuisances : voie rapide très proche + voie ferrée + RD642 ; nuisances sonores des ralentissements et accélérations au niveau du rond-point du Bonsberg</p> <p>(b) accès rue des Joueurs rendu difficile pour piétons et cyclos vers l'un des rares PN sauvegardé . Cette rue qui fut pendant des années « en sens interdit sauf aux riverains », connaîtrait une augmentation de trafic dépassant tout bon sens !</p> <p>(c) zone humide impactée en dépit des consignes gouvernementales voir photos ci-jointes.</p> <p>Nous vous remercions par avance pour l'attention que vous voudrez bien apporter à ces quelques remarques.</p> <p><u>Note du commissaire enquêteur : pas de photos, mais M. et Mme DAMMAN ont fait la même déposition, le même jour, avec photos au @ 149</u></p>	
<p>@ 158</p>	<p>Anonyme</p>	<p>Je comprends que cette 2*2 voies est importante pour la Papa de la petite Coline et également pour les riverains sur la route départementale celle-ci est trop fréquentée par les camions.</p> <p>Par contre, je pense que le contournement va tuer les petits commerçants de Renescure : boulangerie, friagerie, café...</p> <p>Nous habitons Renescure et nous nous balladons souvent dans les routes de campagne... le contournement Nord nous empêcherait de pouvoir continuer à profiter de notre balade avec notre petite fille... il n'est pas prévu de pont ou de tunnel à la rue d'oudof...</p> <p>Nous allons habiter juste à côté de cette 2*2 voies qu'allez-vous faire ? Pour cacher cette vue ignoble de notre jardin? Qu'avez-vous prévu pour les bruits, un mur de bruits ?</p> <p>Sans compter la dévalorisation de notre jardin, de notre maison et du prix de notre patrimoine..</p>	<p>COMME</p> <p>PROME</p>

		Allons-nous avoir des réponses à nos questions ? Merci de tenir compte de mes suggestions ci-dessus...	DEVAL
@ 159	M. Daniel BERQUIN 62830 CARLY	Suite à l'option du tracé nord mon habitation sise au 1574 route de Saint omer les cinq rues se trouvera à proximité immédiate du rond point avec pour conséquences cumul des nuisances : perte du cadre de vie actuel , bruit engendré par le ralentissement et l'accélération des véhicules tout ceci dépréciera la valeur du patrimoine.	ROND P
@ 161	M. Alain DUBOIS – AARDD Hazebrouck	<p>COMPLEMENT à l'avis de l'Association des Acteurs Régionaux du Développement Durable déposé le 28 juillet 2020 sur le projet d'aménagement de la route départementale 642 entre Hazebrouck et Renescure (59)</p> <p>Choix du tracé</p> <p>Ainsi que l'ARDD l'a indiqué dans son dossier émis le 28 juillet 2020 dans le cadre de l'enquête publique liée à l'aménagement du CD 642, on peut estimer que socialement le projet apportera à la quiétude de la population des agglomérations traversées aujourd'hui par cette route départementale. Il leur permettra également plus de sécurité.</p> <p>Il n'en demeure pas moins que la majorité des avis émis lors de l'enquête publique (notamment ceux d'élus et d'anciens élus maires) relève une incompréhension sur le changement de choix en 2018 pour le tracé Nord alors que celui du Sud avait été choisi en 2014. On relève également une très importante désapprobation par de nombreux habitants pour le projet nord compte tenu de la fermeture de la route de Bourbourg qu'ils utilisent fréquemment et quotidiennement.</p> <p>Pour rappel, l'ARDD reste attachée à l'utilisation du fret rail pour faire transiter localement les besoins et les productions de marchandises issues principalement de l'entreprise Bonduelle ou encore pour l'incinérateur de Flamoval, mais aussi pour l'ensemble des transits de marchandises vers la A 25.</p> <p>Dans quelques années, le bienfondé de cet aménagement risque de se poser véritablement si le fret par voie ferrée, annoncé dans le cadre d'un plan de relance au travers de la transition écologique par le gouvernement Castex d'aujourd'hui, est véritablement mis en œuvre.</p> <p>Ceci oblige à plus de vigilance, plus de précisions et plus d'attention de la part des maîtres d'ouvrage afin d'éviter au maximum des aménagements qui seraient moins nécessaires dans quelques années.</p> <p>Dans l'attente, l'ARDD estime tout de même qu'il est impératif que l'on puisse prendre en compte et</p>	SPECI

		<p>évaluer l'adaptation à laquelle nous sommes confrontés en matière de changement climatique et des nécessaires mesures à prendre en matière de conservation de la biodiversité.</p> <p>Compte tenu du nombre d'années de construction de ce nouvel aménagement, on peut estimer que la mise en service sera opérationnelle en 2024, soit presque 10 ans après les engagements de la France à l'Accord de Paris, idem pour ceux de l'Agenda 2030 et 6 ans après la mise en place du Plan National de la Biodiversité.</p> <p>Or, cette prise en compte dans le dossier reste aujourd'hui très en deçà de ces exigences alors que les méthodologies de mise en œuvre territoriales existent et sont aujourd'hui opérationnelles.</p> <p>En conséquence, l'ARDD estime, sans apparaître comme le promoteur d'une écologie radicale de protestation, mais bien comme le soutien à une écologie de progrès qu'il est temps, aujourd'hui, de commencer à entrer localement dans l'opérationnel en matière de transition écologique et de lutte contre le réchauffement climatique</p> <p>C'est pourquoi, l'ARDD souhaite apporter un avis négatif au choix du tracé Nord et opte pour celui du tracé Sud.</p> <p>Hazebrouck, le 30 juillet 2020,</p>	
@ 162	Anonyme	<p>l'étude proposée prévoit de longer la voie ferrée entre le Bonsberg et la sortie de Wallon Cappel. on trouve les croquis des coupes concernées dans la pièce E séquence 3 p28 et p30.</p> <p>ces croquis sont incomplets puisqu'il manque une mesure entre l'emprise de la SNCF et l'accotement de la chaussée. est-ce VOLONTAIRE?</p> <p>à combien de mètres précisément de la voie ferrée se trouvera cette nouvelle route? à 30 m? à 100 m? finalement combien de terres devenant des délaissés? et finalement, combien de maisons à détruire?</p> <p>pourra t'on toujours justifier un "impact moindre au Nord"?</p> <p>je ne comprends pas cette absence de donnée essentielle à mon niveau pour aider à se prononcer sur l'utilité de ce projet...</p> <p>je vous remercie de demander la réponse aux personnes compétentes au département et de la fournir dans votre compte-rendu à destination de la population.</p>	ETUDES
@ 163	M. CONSEIL Samuel	<p>N'ayant pu me déplacer en mairie je me permets de déposer un avis par mail.</p> <p>J'habite au 2025 route Nationale à Lynde, à quelques mètres du rond point de Wallon Cappel.</p>	FAVO

		<p>Mon avis concernant ce contournement est plus que positif. Nord ou sud, peu importe, l'essentiel est d'avoir un jour un contournement.</p> <p>Nous subissons depuis des années le passage d'un nombre incalculable de véhicules devant notre maison. Nous sommes réveillés dès 4 heures du matin par le passage des camions. Habitant près du rond point, nous avons le bruit des freins et des remorques qui claquent à l'approche du rond point mais également le bruit des accélérations à sa sortie. Notre maison tremble à longueur de journée et des fissures apparaissent sur les murs.</p> <p>D'autre part, en raison du trafic je mets parfois plus de 5 minutes avant de réussir à sortir de chez moi en voiture, en prenant parfois de gros risques.</p> <p>Au delà de cela le problème principal est celui de la sécurité.</p> <p>Nous avons une petite fille de 4 ans et nous vivons dans la crainte constante d'un accident si le portail restait ouvert. Elle n'aurait dans ce cas pas la moindre chance de survie étant donné le trafic et les accélérations de certains conducteurs à la sortie du rond point. Le problème se pose également pour notre chien. Afin de les protéger nous avons été contraint de poser une clôture séparant l'avant et l'arrière de notre jardin, nous privant ainsi de la moitié de notre terrain.. Cette crainte de l'accident est également présente lorsque nous partons nous balader. En effet il n'y a aucun trottoir et certains conducteurs nous frôlent à grande vitesse. Bref il est très difficile et dangereux de partir se balader à pied.</p> <p>Ce contournement est essentiel aussi bien pour son intérêt économique évident que pour assurer la sécurité des personnes.</p> <p>Trop de drames sont déjà arrivés sur cette route.</p> <p>En espérant que cet avis sera pris en compte.</p>	
@ 164	Mme Françoise CARBON	Je suis contre ce contournement nord qui a plus d'inconvénients vu le prix plus élevé pour sa réalisation	DEFA COUT
@ 166	Anonyme	Je suis agriculteur et demain on nous annonce 34 degrés à l'ombre cela commence à nous faire trembler, dans 20 ans on nous annoncera combien?; vous allez dire rien à voir avec la route, et bien si en créant ce nouvel axe routier vous allez encore créer un appel d'air pour les voitures et les camions alors qu'il y a la voie ferrée existante. Et en augmentant le trafic, création de pollutions, et donc réchauffement climatique.	AVIS

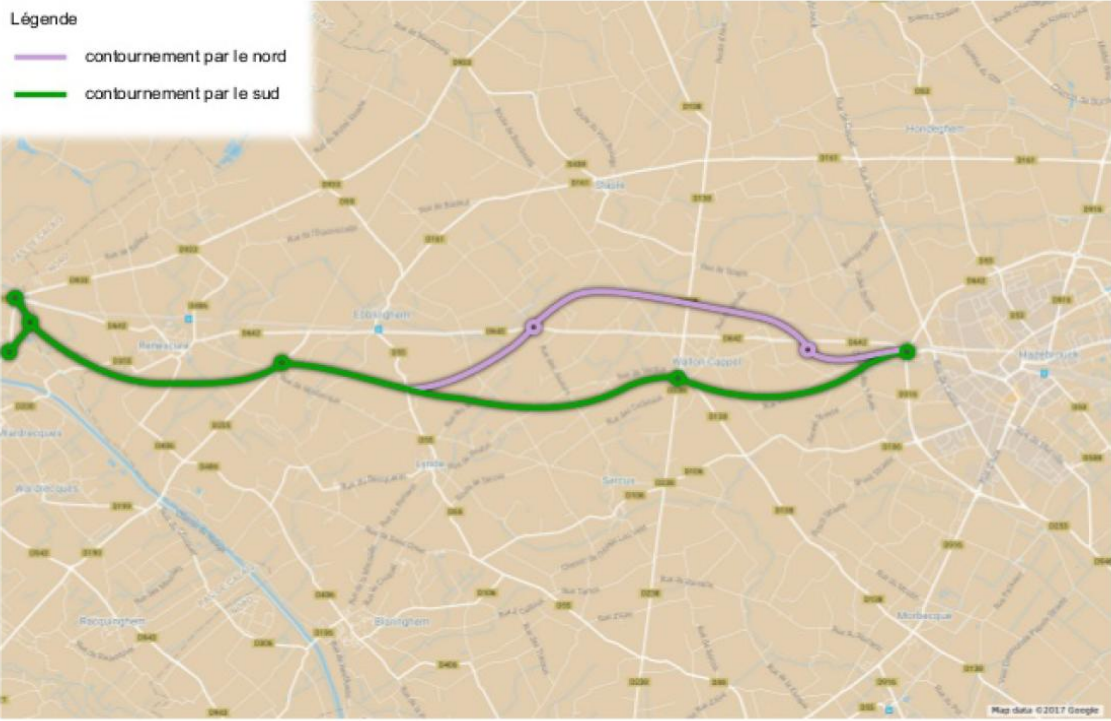
		<p>En acceptant ce projet vous contribuez à l'accélération de ce phénomène.</p> <p>merci de prendre en compte mon avis qui est bien évidemment hostile à la création d'une nouvelle voirie</p>	
@ 167	Anonyme	<p>Contrairement à ce qu'annonce le maire d'une commune concernée par le projet d'aménagement de la RD642, après la réalisation du projet il n'y aura pas de réduction du trafic sur les RD138 et RD438.</p> <p>En effet, lorsque 4 routes auront été coupées (et particulièrement la route de Bourbourg), pour passer de part et d'autre de la 2x2 voies,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Par où passeront les engins agricoles qui empruntent aujourd'hui ces routes, au printemps pour les plantations, en été et en automne pour les récoltes, en hiver pour les semis ? - Par où passeront les camions qui desservent les entreprises et les exploitations agricoles locales (lait, pommes de terre, betteraves,...) ? - Par où passeront les cyclistes et promeneurs ? <p>Et bien la réponse est très simple : par les RD438 et RD138 (et non pas la nouvelle rocade) sur lesquelles vont devoir cohabiter tout ce petit monde alors qu'aujourd'hui ils sont répartis sur les 4 routes qui vont être coupées.</p> <p>De part en part de la RD138, on trouve 2 endroits très accidentogènes : le carrefour de la Longue-Croix et le rond-point de Wallon-Cappel. Les risques d'augmentation d'accidents sur ces croisements sont bien réels.</p> <p>La RD438 n'est pas adaptée à une augmentation de trafic et un élargissement n'est pas possible sur toute sa longueur du fait de la présence d'habitations des 2 côtés de la route. Elle est aujourd'hui interdite au plus de 10T (même si cette règle est largement enfreinte !). Il est inimaginable d'y voir se croiser convois agricoles, bus, camions, automobiles et cycles en tous genres.</p> <p>Donc, non, la commune de Staple ne gagnera pas en quiétude, ni en quoi que ce soit après la réalisation du contournement Nord de la RD642.</p>	AVIS
@ 168	M. Etienne BRACQUART	<p>La société Vaesken SAS est un négoce agricole , disposant d 'un silo de collecte de céréales et d 'agro fourniture sur la commune de Staple .</p> <p>Notre activité économique est totalement liée à la production agricole locale. La libre circulation sur le</p>	ACCES

	<p>59285 ARNEKE</p>	<p>territoire des marchandises agricoles est essentielle à la pérennité de notre entreprise.</p> <p>Le tracé du projet intègre la suppression de plusieurs passages à niveau sans rétablissement, dont particulièrement celui de la route de Bourbourg (233 passages véhicules par jour). Ces interruptions nous portent préjudice , notamment dans la rupture de continuité des échanges commerciaux par l'interruption de flux de marchandises avec des clients agriculteurs situés de l'autre côté de la voie ferré par rapport à l'implantation de notre silo. Les analyses d'allongements de trajets mentionnées n'intègrent pas l'augmentation des risques de sécurité routière en proposant notamment l'usage de voies inadaptées aux convois agricoles et routiers.</p> <p>Nous demandons le rétablissement de la continuité de la route de Bourbourg par la création d 'un passage dénivelé.</p> <p>Etienne Bracquart - Directeur Général</p>	AGRI PN
@ 169	<p>Anonyme</p>	<p>A l'heure où on parle beaucoup d'écologie, de moyens à mettre en oeuvre pour moins de pollution. Avec ce projet de cette 2 fois 2 voies, on va dénaturer le paysage que cela soit au Nord comme au Sud, embêter les agriculteurs qui se verront amputer d'une partie de leurs terres, ou même les obliger à faire des kilomètres de détour pour accéder à leurs parcelles, et certaines fermes auront perdu de leur pérennité . On va détruire la qualité de vie et aussi la valeur patrimoine des biens des habitants ou cette voirie ce fera et surtout, on met les gens les uns contre les autres !!! . On va détruire toute une biodiversité, et aussi un petit patrimoine cher à mon cœur qui est le belle petite chapelle du Bonsberg. Pourquoi ne serait-ce pas plus judicieux de développer le trafic ferroviaire pour le fret sur cette ligne déjà existante. A l'heure de la covid, on a privilégié le télétravail lorsqu'il y avait possibilité, et pourquoi pas même le covoiturage etc.. autant de piste à étudier.</p>	CHAP FERROU
@ 172	<p>M. Vivien OUTTERS Wallon-Cappel</p>	<p>Je suis fils d'arboriculteur biologique sur la commune de Wallon-Cappel et souhaiterais m'installer sur l'exploitation familiale.</p> <p>Le contournement nord serait très problématique de par ses aspects écologiques et économiques.</p> <p>La destruction de nombreuses zones humides créées naturellement est inimaginable. Je me permets de préciser que la création de bassin par les mains de l'Homme n'est pas considérée comme une zone humide.</p> <p>Chaque jour de l'hiver, un semi-remorque empreinte la rue du moulin pour venir chercher la marchandise de fruits et serait donc contraint de passer par la route de Staple qui est une voie de passage (tracteur, voiture, camion, marcheurs, vélo et joggeurs) et qui est en très mauvaise état.</p> <p>De plus, notre vente directe à la ferme sera en péril du fait que nos clients passent majoritairement par la</p>	AGRI HUMI ACCES

		<p>rue du moulin et donc la perte d'un chiffre d'affaire considérable.</p> <p>Quel avenir pour notre activité professionnelle, notre environnement et nos accès ?</p>	AGRI PN
@ 175	<p>Corinne et Jean-François GAMBIER</p>	<p>Le contournement est très attendu. Si cela pose des problèmes au niveau de la ville de Wallon-Cappel, pourquoi ne pas commencer les travaux par le côté Renescure ? En effet, ici il n' y a pas de grosses controverses et cette voie est importante pour sécuriser le centre de notre village.</p>	FAVO
@ 176	<p>Sylvie DELFORGE 59 200 HONDEGHE M</p>	<p>En tant que Directrice de la coopérative GPPMF (Groupement de Producteurs de Porcs des Monts de Flandre), sous délégation de mon Président Sébastien LEY, Eleveur à SOCX, et de mon Conseil d'Administration, je suis opposée à la fermeture du passage à niveau de la route de Bourbourg.</p> <p>Notre activité de transport d'animaux vivants en pâtirait considérablement d'un point de vue fonctionnel et économique.</p> <p>Nos coopérateurs, tous éleveurs de porcs au cœur des Flandres, chez lesquels nous livrons, ramassons les porcs, où chez lesquels nos techniciens se rendent chaque semaine pour les suivis élevage sont nombreux à être concernés.</p> <p>En conséquence, nous aurons un allongement de nos temps de parcours pour l'accès aux exploitations et surtout un impact sur le temps de transport d'animaux vivants et donc le bien être des animaux, sachant que la Route du préavin (route alternative qui va recevoir le flux du trafic routier à la place de la route de Bourbourg) est difficilement praticable pour les semi remorques car trop étroite et dangereuse.</p> <p>J'espère que vous saurez nous apporter réponse à ces problématiques en écartant le projet prévu initialement.</p> <p>Restant à votre disposition</p>	ACCES AGRI PN
@ 177	<p>M. et Mme Mathieu GOBLET LYNDE</p>	<p>nous souhaitons déposer notre avis à propos du contournement. Nous sommes POUR ces travaux pour plusieurs raisons :</p> <p>Cette route est très dangereuse comme en témoignent les accidents qui ont eu lieu et cela depuis plusieurs années.</p> <p>Le village de Renescure est beaucoup trop exposé à la circulation des camions et parfois cela devient insupportable pour les trajets en voiture : les ralentissements sont très fréquents !</p> <p>Pour nous qui sommes dans un lotissement près de cette route, nous voyons bien que les vitesses ne sont pas respectées, ce qui en fait de nouveau une route dangereuse. Nous avons beaucoup de mal à sortir de</p>	FAVO

		<p>notre lotissement qui donne sur cette route face au grand nombre de véhicules. Nous avons déménagé pour être à la campagne et au calme... impossible avec cette route (nuisance sonore, pollution...)</p> <p>Nous vous remercions de prendre notre avis en compte. Nous pensons que depuis toutes ces années il est grand temps de faire ce contournement pour le bien être de tous les habitants du secteur. Et bien sûr nous pensons à l'avenir de nos enfants !</p>	
@ 179	<p>He DEGRYCK STAPLE</p>	<p>Habitant route de Bourbourg à Staple j'emprunte très régulièrement cette route de Bourbourg pour aller sur Hazebrouck, pour l'école, les activités, les amis de nos 3 enfants, la famille qui se situe sur Morbecque ou encore aller chercher le pain à Wallon-Cappel.</p> <p>Pour nous c'est une petite goutte d'eau dans un vase par rapport à mes voisins agriculteurs. J'ai fait mon calcul ; cela vous paraîtra dérisoire mais je vous en fais quand même part :</p> <p>J'emprunte cette route en moyenne une fois par jour.</p> <p>Si la route de Bourbourg est fermée comme vous l'annoncez dans votre projet Nord, j'aurais un détour d'1 km aller et d'1 km retour. Donc 2 km ×365 jour/an soit 730 km/an.</p> <p>Certainement dérisoire vous allez me dire mais pensons aux agriculteurs qui auraient parfois 5 km voir plus de détour en tracteur. Faîte vous-même le calcul, du temps ,de l'argent gaspillé sur la route, de la pollution supplémentaire.</p> <p>Même si toutes ces doléances mises dans ce recueil ne vous font pas changer d'avis, rendez-nous quand même l'accès à la route de Bourbourg. Sans cette route ouverte, les habitants de la route du Préavin vivront un enfer quotidien. En effet, celle-ci est étroite et sinueuse, elle sera forcément employée par les nombreux utilisateurs de la route de Bourbourg.</p> <p>Pourquoi avez-vous changé votre fusil d'épaule, le tracé Sud est à mes yeux beaucoup plus cohérent, du rond-point d'Hazebrouck, vous êtes obligés de partir Sud , il faut continuer dans cette trajectoire, moins de km à parcourir, et tous les avantages de ce trajet que vous connaissez bien.</p> <p>De plus je connais bien Morbecque il y aura forcément quelque chose à faire dans les 10-15 ou 20 ans à venir, si nous ne souhaitons pas que des drames comme à Renescure aient lieu.</p> <p>Nos enfants vous remercieront d'avoir pensé à eux car sans le tracé Sud, le désengorgement de Morbecque ne sera pas possible.</p>	<p>PN</p> <p>SUD (O)</p> <p>MORB</p>

		<p>Ecoutez les habitants est la priorité :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contournement de Renescure. 2. Contournement de Wallon-Cappel ; côté Sud 3. Liaison avec Morbecque <p>Il faut toujours faire au plus simple et répondre aux attentes des Riverains.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contournement oui, la vie n'a pas de prix. - Emprise des terres agricoles, le minimum car si les français veulent de plus en plus consommer local (le covid-19 en a fait la preuve) il faut garder des terres agricoles. <p>Mesdames, Messieurs les ingénieurs, les décideurs de ce projet ne donnez pas votre feu vert pour la réalisation par la pression politique mais par votre bon sens.</p> <p>S'il s'avère que vous retenez le tracé nord, ne fermez pas la route de Bourbourg.</p>	EMPR
@ 180	<p>Alexis LEFEBVRE</p> <p>EBBLINGHE M</p>	<p>Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.</p> <p>Quand on voit le contournement sud, on voit clairement qu'il est plus adapté: LE ROND POINT DU BONSBURG NE SERT STRICTEMENT A RIEN.</p> <p>un rond point en moins plus direct pour l'essentiel du trafic qui n'est pas local mais qui est destiné à rejoindre Lille ou Saint-Omer. Par rapport au trajet travail domicile.</p>	ROND P

		<p>Légende</p> <ul style="list-style-type: none"> — contournement par le nord — contournement par le sud 	
<p>@ 181</p>	<p>Anonyme</p>	<p>je suis effaré de l'égoïsme de la population ! tout le monde veut la 2x2 voies mais surtout pas chez eux. Il est évident que sur un projet de cette ampleur, il faut être objectif et réaliste et ne pas tenir compte des intérêts particuliers il faut évidemment choisir le tracé le plus direct , le moins couteux, avec le moins d'emprise foncière et en zones humides, le moins accidentogène et le moins handicapant pour la population. C'est du bon sens!</p>	<p>AVIS</p>
<p>@ 182</p>	<p>VALENTIN PATTOU</p>	<p>,je souhaite faire parvenir une observation sur ce contournement car je suis CONTRE. En effet, avoir une double voie toute proche de la maison, avec les nuisances sonores des bruits de passage</p>	<p>DEFA</p>

	REnescure	<p>des camions à répétition n'est pas possible.</p> <p>De plus nous avons acquirit cette maison volontairement en dehors de Renescure en 2019 pour le calme de la campagne comme le pense tous les voisins ce cette rue.</p> <p>De plus je pense que certaine personnes qui sont pour ce contournement et qui entendraient un balet de voitures et de poids lourds à 300m de leur jardin, changeraient d'avis.</p> <p>Enfin, avec cette arrivée et ses conséquences sur la vie de tous les jours et bien sûr sur l'environnement., notre patrimoine immobilier que nous avons acquirit il y a juste 1 an sera dévalorisé malgré les améliorations que nous avons déjà effectuées.</p> <p>Merci d'avance de prendre en compte mes arguments.</p>	<p>PROXI</p> <p>DEVAL</p>
@ 185	Anonyme	<p>Je suis d'accord sur le fait qu'il faut réaliser un contournement mais pas sur la partie Nord. La fermeture des passages à niveaux entraînent une problématique pour les agriculteurs qui vont devoir faire des détours de plusieurs kilomètres pour arriver à leur exploitation. Ce détour va engendrer des tracteurs sur des nationales et donc des routes moins sécurisées (doublement, énervement....).</p> <p>De plus, l'accès secours pompiers va être rallongé en temps. Est ce acceptable ?</p> <p>Le contournement sud moins coûteux de surcroît semble plus judicieux.</p>	<p>DEFA</p> <p>AGRI PN</p> <p>SECU</p> <p>SUD (O)</p>
@ 186	Rémy BASTAERT STAPLE	<p>Je viens par la présente vous faire part de mes remarques concernant le projet de contournement de la RD642 proposé par le Département du Nord.</p> <p>Je suis conscient de la nécessité d'un contournement de Renescure. La traversée de la commune est devenue beaucoup trop compliquée et extrêmement dangereuse, notamment la semaine aux heures de pointe. En revanche, je ne comprends pas le choix qui a été fait de retenir le projet Nord, alors qu'il a toujours été avancé, du moins jusqu'à l'annonce du choix du tracé en juin 2019, que le projet Sud était beaucoup moins coûteux (Pourquoi ce revirement de situation ? Pression politique ?)</p> <p>Je suis totalement opposé au tracé Nord. Le village de Staple sera directement impacté par le projet. Condamner la route de Bourbourg serait une erreur. Cette petite route de campagne est empruntée quotidiennement par les agriculteurs, notamment de Staple et de Wallon-Cappel, pour rejoindre leurs terres. Le trafic de cette route sera reporté sur la rue du Préavin, qui n'est absolument pas adaptée : le croisement de deux engins agricoles est impossible. L'aménagement d'aires de croisement ne résoudra pas le problème. Cette rue est déjà aujourd'hui fréquentée par des camions, alors qu'elle est interdite aux véhicules de plus de 3T5. Je pense également à l'accès au village des services de secours (pompiers, SAMU...). Si la RD138 et le pont qu'il est envisagé de créer sont inaccessibles (travaux, accident...), leur</p>	<p>DEFA</p> <p>SECU</p>

		<p>temps de trajet, et donc d'intervention, serait rallongé de près de 6 minutes. Quand il s'agit de sauver des vies, chaque seconde est précieuse.</p> <p>Il est grand temps de protéger notre environnement, notre écosystème, et d'économiser nos terres agricoles. Pourquoi avoir fait le choix du tracé Nord (plus long de 1 kilomètre donc plus d'emprise au sol, avec la création d'un pont), alors que le tracé Sud aurait permis de sauver plus de terres ? Sans oublier que la terre au Nord est argileuse, donc sensible aux sécheresses, qui seront malheureusement de plus en plus fréquentes dans les années à venir.</p> <p>Autre point à souligner, le cumul des nuisances. Etant riverain de la rue du Préavin, j'aurai à subir les nuisances sonores et visuelles à la fois de la voie ferrée, qui se trouve à 1 kilomètre environ de ma maison, et de la future rocade. Nous allons perdre le calme et la tranquillité de notre belle campagne. Du sommet du Mont Cassel, alors que nous pouvons aujourd'hui profiter d'une belle vue dégagée sur les plaines de Flandre, nous aurons demain, si le projet se concrétise, vue sur un énorme ouvrage de béton. Alors que si le contournement passe au Sud, celui-ci serait caché derrière le village de Wallon-Cappel. Pour rappel, Cassel est un Village Patrimoine, élu Village Préféré des Français en 2018, et fait la renommée de notre territoire flamand.</p> <p>Pour conclure, pourquoi ne pas se contenter d'un unique contournement de Renescure ? Car finalement, c'est avant tout la traversée de Renescure qui pose problème...</p> <p>Espérant que ces quelques lignes retiendront votre attention</p>	<p>ENVI</p> <p>PONT</p> <p>RENES</p>
<p>@ 187</p>	<p>Anonyme</p>	<p>Un tel projet doit être analysé dans sa globalité</p> <p>Vous remarquerez que chacun y va de ses arguments plus ou moins justifiés voir pas du tout avec plus ou moins d'égoïsme et d'arrogance .</p> <p>Personnellement renescure doit et aurait du être contourné depuis bien longtemps au vu des problèmes pour les camions de traverser ce village et des risques accidentels qui en découlent</p> <p>Pour le reste d'autres alternatives auraient du être étudié avant de se lancer dans des travaux très impactants et très onéreux pour nous citoyens</p> <p>Nos politiques ont beaucoup d'ambitions pour gravir les échelons entraînant avec eux des personnes irresponsables et étrangères au secteur concerné</p> <p>Vous serrez apprécier les arguments de chacun</p> <p>Pour ma part je trouve le dossier incomplet (on ne compare pas le tracé sud ?) qui est surement le meilleurs compromis si ce projet doit voir le jour : une opportunité pour MORBECQUE de profiter un</p>	<p>AVIS</p>

		<p>désengorgement de son trafic routier centre village et moins d'impact écologique , financier et environnemental</p> <p>Ce dossier est également truffé d'erreur ; les tableaux comparatifs nord /sud pages.... sont inexactes (les chiffres sont faux sur le nombres d'habitations détruites, les chemins coupés et la partie agricole) les croquis sont trompeurs (viaduc voie romaine)</p> <p>Aussi le comptage des vehicules n'est pas mentionné pour le chemin des loups : pourquoi ?? mais on y fait un pont ??</p> <p>Et plein d'autres points qu'il serait trop long de détailler</p> <p>Un dossier comme celui ci n'aurait jamais du etre mis en enquete publique car beaucoup trop d'incohérence sans explications</p> <p>On a l'impression de vouloir faire passer a tout prix ce tracé nord , n'est ce pas Messieurs les personnes du département : vous avez baclez ce dossier et pourtant vous avez déjà dépensé beaucoup de notre argent pour un travail aussi médiocre</p> <p>C'est inadmissible et tellement facile de dépenser l'argent du contribuable</p> <p>A ce demander a qui profite le crime ?</p>	ETUDES
@ 188	Anonyme	<p>Si le fait de réduire le nombre de voiture est impossible, alors il est vrai que le contournement Nord est utile pour la population et la desserte de Saint Omer.</p> <p>Ce tracé est la moins pire des solutions, comme il longe la voie ferrée il préserve l'environnement et le maintien de l'intégrité du paysage.</p> <p>De toute manière partout où le contournement passera il provoquera des nuisances.</p> <p>Je suis favorable au contournement Nord.</p>	FAVO
@ 189	Anonyme	très léger comme argument n°188	
@ 190	Anonyme	<p>Le projet présenté par le département du nord entraîne la suppression de cinq passages à niveau avec rétablissement d'un seul passage suite à la création d'un viaduc (enjambant la nouvelle rd 642 et la voie ferrée)</p> <p>En cette période tout va bien mais en hiver avec des épisodes neigeux et du verglas, est-ce que le bureau d'études a réellement et objectivement rempli sa mission, la question peut se poser</p> <p>Avec la variante sud de wallon-cappel il n y a pas de point épineux à ce point</p>	CIRCU SUD (O)

@ 191	Anonyme	<p>Habitants du village de Lynde, nous avons fait le choix de vivre à la campagne afin d'avoir une qualité de vie exceptionnelle. Il est bien sûr évident que nous sommes contre le projet du contournement côté Nord.</p> <p>En effet il'y aura beaucoup d'impacts : nuisances sonores, suppression de 4 passages à niveau ce qui nuira à beaucoup d'usagers de nos communes voisines et amènera à un trafic routier de grande ampleur qui passera devant chez nous, construction d'un pont qui gâchera la vue exceptionnelle du Mont Cassel que nous avons de chez nous, beaucoup plus de maisons détruites, dévalorisation de notre maison, et bien entendu un coût beaucoup plus onéreux que le tracé sud.</p> <p>Nous espérons avoir attiré toute votre attention sur ce sujet sensible</p>	AVIS
@ 192	Anonyme	<p>Nous sommes contre le tracé Nord pour ces diverses raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fermeture de 5 passages à niveaux dont un, celui route du Bourbourg qui relie les villages de Wallon-Cappel et de Staple ; les itinéraires prévus en voies de solutions sont beaucoup trop dangereux et mal appropriés en cas de croisement avec des poids lourds ou par intempéries (neige, verglas etc..). - Dépréciation de la valeur de notre habitat avec cette nouvelle route, sans compter les nuisances sonores, olfactives et visuelles occasionnées avec cet ouvrage en face de chez moi. Nous sommes venus en campagne , ce n'est pas pour se trouver avec un trafic routier devant notre maison, ce n'est pas ce que nous avons choisi mais ce qu'on nous impose. - Nous ne comprenons pas non plus ce revirement de situation alors qu'un autre plan avait été adopté en 2014, il y a anguille sous roche mais à mon avis, c'est un plus gros poisson... <p>Merci de prendre en compte ces quelques doléances.</p>	DEFA PN DEVAL
@ 193	Anonyme	<p>Je suis contre car ce projet va contre les objectifs écologiques actuelle en matière du réchauffement climatique avec une possible augmentation du trafic des camions avec ce nouveau contournement et je suis aussi contre car la destruction de la faune et de la flore seront en contradiction sur les valeurs environnementales que prônent nos élus.</p> <p>Développer le transport ferroviaire et maritimes au lieu de bétonner notre environnements</p>	DEFA ECOLO FERROU FRET
@ 194	Anonyme	<p>Encore du béton, des terres agricoles qui se réduisent en peau de chagrin, des paysages dénaturés, la quiétude de centaines de riverains bouleversée ...</p> <p>N'y aurait-il pas d'autres solutions comme le péage gratuit de l'A16 pour les transporteurs qui empruntent la 642 par souci d'économie? Un simple contournement de Renescure ?, Ou une augmentation du Fret ferroviaire ? Des mesures en sommes toutes moins polluantes et respectant la nature et tous ceux qui vivent</p>	AVIS

		avec et autour. Merci de votre compréhension, cordialement.	
@ 195	Anonyme	je vois dans les budgets (pièce F, p.3) que les études coûtent plus cher (3.2 millions d'euros) que l'argent qui va servir à indemniser les riverains qui vont perdre leur maison ou leurs terres (2.15 millions d'euros) ????? comment est-ce possible? il y a forcément une erreur...	AVIS COUT
@ 196	Anonyme	STOP aux nouvelles routes!!! OUI pour le contournement de Renescure mais c'est tout! le reste du projet ne sert qu'à diviser, personne n'y retrouve un intérêt, que des inconvénients. Merci.	RENES
@ 197	Anonyme	la partie du projet concernant Wallon Cappel est partielle et erronée. les techniciens ont vite dû proposer un tracé en 2018 à la nouvelle majorité départementale . et, pour qu'il reste dans les budgets? on supprime 4 passages à niveau sans rétablir d'accès, sans étudier les conséquences...	ETUDES
@ 198	Anonyme	Le contournement de renescure semble nécessaire . pour le reste le tracé proposé est complètement aberrant. Toutes les routes sont mises en impasse ,avec des détours considérables pour les riverains de celles ci. Est ce cela un projet d'utilité publique où l'on cumule toutes les nuisances pour une partie de la population, pour que le reste de la population puisse aller se jeter deux minutes plus vite sur l a25 dans les bouchons ? Bien évidemment non Merci de prendre en considération cette remarque.	AVIS
@ 199	Anonyme	Nous venons de subir la crise du covid 19 ,la RD 642 actuelle que je fréquente aussi en tant que riverain était alors complètement déserte. Les gens ont tout de même su vivre, et accéder aux besoins de première nécessité comme les soins et la nourriture. Si vous voulez continuer à avoir à manger ,(pour information c'est vital) il va peut-être falloir arrêter de gaspiller du foncier,(pour info la nourriture est produite sur des terres agricoles) Solutions : faire une étude sur les déplacements des utilisateurs de la RD 642 actuelle afin de pouvoir leur proposer des solutions par le train avec des prix attractifs et des horaires en adéquation (pour info la ligne ferroviaire existe déjà)	AVIS

		<p>Stop aux routes.</p> <p>Un agriculteur en colère qui aimerait bien continuer à vivre de son travail.</p>	
@ 200	<p>Aurore VANMERIS EBBLINGHEM</p>	<p>Je suis CONTRE le contournement Nord.</p> <p>En effet, habitant dans la campagne d'Ebblinghem, je prends très souvent les chemins de campagne pour me rendre à Wallon Cappel. Si la plupart des passages a niveaux seront fermés, je vais devoir emprunter la route du Preavin. Qui elle sera encombrée, dangereuse car toutes les voitures prendront cette route.</p>	<p>DEFA CIRCU</p>
@ 201	<p>Christophe DEFOORT Ebblinghem</p>	<p>Il y a environ 1000 camions en circulation dû à la forte présence industrielle dans le secteur. Je pense donc qu'il est nécessaire de créer cette rocade. La population rurale ne supporte plus le passage incessant de ces camions.</p> <p>En ce qui concerne son tracé, je rejoins les commentaires et trouve logique de la créer côté sud. Ça serait une belle opportunité pour Morbecque. Et aussi de rejoindre la rocade de Bunes en direction de l'A26.</p> <p>Je ne comprends pas certains commentaires. Dire que le fluvial et le ferroviaire peut remplacer les camions est une abération. Et oui, il faut bien transporter les marchandises jusqu'aux différents clients. Le trafic routier sera toujours une nécessité.</p>	<p>SUD (O) MORBE</p>
@ 202	<p>Jacques SMAEGHE WALLON-CAPPEL</p>	<p>Pourquoi avoir dépensé 300 000 Euros d'argent public pour une enquête qui abouti à un résultat inepte? N'aurait-elle servi qu'à éviter certaines terres et à surenchérir le tracé pour faire passer en force le tracé nord?...</p> <p>Le tracé nord est absurde ; il passe dans une zone humide où les inondations sont régulières en hiver lors de fortes pluies, qui comporte des espèces protégées reconnues par ARDD, les Eaux et forêts (tritons, salamandres). 10 maisons vont être détruites, 2 exploitations agricoles ruinées, 15 hectares de terres agricoles perdues en plus, des cultivateurs coupés de leurs terres en raison de la fermeture de 4 passages à niveau....., Seul le tracé sud de 2013 est cohérent, plus court moins cher, moins d'impact sur la nature (pas un arbre, pas une haie sur wallon-cappel) et l'habitat.</p> <p>Quand le bon sens et la politique ne passent pas par la même porte!!!</p>	<p>AVIS ETUDES</p>
@ 203	<p>Guillaume Dubrulle WALLON-CAPPEL</p>	<p>Tracé cohérent qui longe la voie ferrée donc ne rajoute pas de coupure supplémentaire pour la biodiversité et le paysage. Le tracé a un impact limité pour l'agriculture et préserve les boisements existants.</p> <p>Le projet améliore la sécurité et la fiabilité du réseau de trains (voyageurs et marchandises) en supprimant des passages à niveau. Il limite la création de nouvelles infrastructures au milieu des espaces agricoles.</p> <p>Les bassins de tamponnement des eaux pluviales pourront constituer des supports de biodiversité</p>	<p>FAVO</p>

		<p>(amphibiens, avifaune, flore etc.). L'artificialisation engendrée par la création de l'infrastructure pourra être réduite et compensée par l'aménagement paysager et écologique des abords à l'image du contournement Borre-Pradelles (création de zones humides le long de la voie).</p> <p>Le projet permettra également, à long terme, de requalifier la D642 : création de pistes cyclables, aménagements pour la sécurité des piétons en traversée de village, aménagements paysagers etc.</p> <p>Observations positives sur les choix retenus. Néanmoins quelques points de vigilance / propositions d'amélioration :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veiller au bon franchissement cyclable et piéton de la nouvelle voie (prendre en compte les déplacements à vélo : tourisme – loisirs – déplacements domicile travail – intermodalité vélo/train avec les gares). A Minima une bande cyclable sur une partie des ouvrages d'art de franchissement de la nouvelle voie (exemple : aménagement cyclable en continuité de ceux existants sur la D238 et D138) - Aménager les abords de l'infrastructure pour en faire un corridor écologique Est-Ouest, en plantant des arbres d'essences locales (ou arbustes lorsque la préservation des points de vues est nécessaire), relais de zones humides etc. Il y a notamment un potentiel corridor sur l'espace existant entre la voie ferrée et la nouvelle infrastructure. Etudier également la possibilité de créer des ceintures végétales autour des villages contournés (plantation d'arbres et de haie d'essences locales). 	PROPO
@ 204	<p>Marie-Joséphé Biset Lavaloché Wallon Cappel</p>	<p>Protégeons nos tritons et nos batraciens.</p> <p>Épargnez aux riverains de la route départementale 42 cette troisième nuisance.</p> <p>Nous subissons une circulation de 16 000 véhicules/jour dont 5 à 6 000 camions, les excès de vitesse, le chemin de fer Top c'est trop.</p> <p>Il a été dépensé 300 000€ pour une étude qui a mis 3 ans à aboutir. Cette dépense était-elle utile ?</p> <p>Sur quels critères le projet Nord a-t-il été retenu alors que celui du Sud était approuvé au départ.</p> <p>Le contournement Nord divise notre village d Wallon-Cappel</p> <p>Fait à Wallon-Cappel 16 juillet 2020</p>	<p>ECOLO COUT ETUDES</p>
@ 205	<p>Marie-Joséphé BISET LAVALOCHE</p>	<p>non au contournement Nord Pourquoi vouloir expulser les propriétaires de 10 maisons et 2 exploitations agricoles alors qu'au sud il n'y a pas d'impact . Pourquoi vouloir couper des passages à niveaux donc priver les agriculteurs fermiers des voies campagnardes et les randonneurs de leur balade .Comment se fera la circulation impossible que deux véhicules se croisent.Pourquoi construire un pont de 12 mètres de haut dans un environnement connu et reconnu inondable .Protégeons nos tritons et batraciens Épargnez aux</p>	<p>DEFA HABIT PONT</p>

	Wallon Cappel	riverains de la route départementale 42 cette troisième nuisance Nous subissons une circulation de 16000véhicules jour dont 5 à 6000 camions les excès de vitesse le chemin de fer Trop c'est trop Il a été dépensé 300 000 pour une étude qui a mis 3 ans à aboutir Cette dépense était elle utile? sur quels critères le projet Nord a t'il été retenu alors que celui du sud était approuvé au départ Ce contournement Nord divise notre village de Wallon-Cappel	ECOLO COUT ETUDES
@ 206	Anonyme	Comment peut-on parler d'aménagement paysager lorsqu'on va se retrouver avec une deux fois deux voies devant sa fenêtre ?!! Avec un bruit incessant de camions et voitures à la place d'une tranquillité quotidienne. Comment peut-on parler de terres agricoles très peu impactées en sachant que des exploitations agricoles de tailles modestes vont en pâtir pour leur survie et pour l'accessibilité sur des parcelles se trouvant de l'autre côté de la voie ferrée. Toutes les craintes sont légitimes, recevables et non égoïstes. Chacun défend son bien et sa qualité de vie.	AVIS
@ 207	Nicolas Tourneur Renescuré	étant proche du trajet du contournement, il serait judicieux de penser à l'installation de murs antisons. Et de respect aux maximum la nature existente. Pour notre part nous sommes pour ce contournement ,car nous constatons une augmentation du trafic sur la départementale D255 , avec des excès de vitesse . Cette route devient un vrai danger pour nous et nos enfants.	PROPO FAVO
@ 208	Frederic CLEENEWERCK Hazebrouck	Le projet présenté nous impacte aussi bien professionnellement que du côté patrimoine car il engendrera pour notre structure une perte définitive de 4 à 5 pour cent de notre surface agricole utile et selon mes estimations provisoires une réduction de 7 à 8 pour cent de notre résultat net, nos charges fixes étant incompressibles Le Scot récent s'accorde à dire à de multiples reprises qu'il faut économiser le foncier or ce projet nécessite plus de foncier que celui privilégié en 2015 Pour me rendre dans mes parcelles concernées je dois parcourir actuellement une distance moyenne de quatre kilomètres, dès le début des travaux cette distance passera à huit kilomètres à cause de la fermeture des passages à niveaux et du fait qu'il y aura report du trafic des autres routes celles-ci seront plus	AGRI AGRI PN

	<p>encombrées et surtout non adaptées pour les croisements</p> <p>Cette nouvelle configuration engendrera des coûts supplémentaires et sera accidentogène</p> <p>A ce jour je n'ai à aucun moment été contacté par le département pour évoquer ce projet, qui prône pourtant régulièrement la concertation.</p> <p>La chambre d'agriculture a été mandatée par le porteur du projet pour mesurer l'impact sur l'activité agricole mais cela arrive bien trop tard, on nous propose de compenser la perte de surface par la subvention de petites reconversions aléatoires (gîte, chambre d'hôtes, accueil paysan) ou de l'achat de matériel en commun avec beaucoup de conditions à réunir pour y avoir droit, bref uniquement quelques belles paroles sans intérêts.</p> <p>Le projet date de plusieurs décennies et pourtant rien n'a été préparé pour compenser la perte de surface, notre outil de travail, pourtant cela aurait été possible par le biais de la safer dont c'est normalement la mission or rien n'a été fait, aucune réserve sérieuse n'a été constituée, même dernièrement des parcelles vacantes ont été accordées pour agrandir des exploitations non concernées par le projet (preuve en ma possession)</p> <p>Dans le projet il n'est fait aucune mention d'un remembrement, ce serait tout de même le minimum afin de rationaliser notre outil de production et d'éviter les transports inutiles, aussi je vous demande de nous répondre sur ce sujet</p> <p>Dans notre situation nous allons nous retrouver avec des parcelles non exploitables avec le matériel moderne (parcelles en pointe, trop petites) quelle réponse pouvez-vous nous apporter ?</p> <p>Au cas où vous ne le sauriez pas notre secteur nécessite le drainage pour être exploité, là encore le projet n'en fait aucune mention, aussi je vous pose la question : qu'est-il prévu pour le raccordement des drains existants ou la création de nouveaux collecteurs ?</p> <p>Il est vaguement évoqué la restauration de chemins de desserte afin selon les dire du porteur de projet de compenser la fermeture des passages à niveaux, qu'en est-il réellement, y aurait-il encore de nouvelles expropriations ou alors rénovation de chemins existants, si oui lesquels, merci de bien vouloir me répondre sur ce sujet technique ?</p> <p>Ma mission en tant qu'agriculteur-éleveur est de nourrir nos concitoyens, la souveraineté alimentaire est primordiale comme le rappelait encore dernièrement le président de la république or la surface agricole est notre outil de travail, irremplaçable, comme le projet entraîne une surconsommation de terres agricoles, (le tracé ne colle pas à la voie ferrée comme indiquée en juin 2018)</p>	<p>AGRI</p> <p>DEFA SUD (O)</p>
--	---	-------------------------------------

		<p>Aussi pour toutes ces raisons je m'oppose au projet. Pour mémoire la variante sud de wallon-cappel consommait moins de surface agricole.</p>	
@ 209	Anonyme	<p>Tout le monde est d'accord, il faut un contournement à Renescure ; mais à Lynde, Ebbleshem et Wallon-Cappel, la 642 ne passe pas au centre du village. Et faut-il 2x2 voies ? la 642 vers Boulogne-sur-Mer passe de temps en temps à 1 voie avec intersections et Hazebrouck c'est pareil 2x1 voie ! Voici nos réflexions, pour le village de Wallon-Cappel :</p> <p>TRACE NORD : INCONVENIENTS</p> <ul style="list-style-type: none"> - trop de routes coupées (même avec plus de 200 passages/jour) - un pont beaucoup trop long et haut - beaucoup d'habitants éloignés de leur village - des maisons rasées et des fermes fragilisées - beaucoup de passages sur les petites routes alentour - en cas d'urgence, pompiers, smur, docteurs... un grand détour - problèmes d'inondations au Coevoët et à la becque rue de Staple aggravées - les habitants de Staple ne se rendent pas compte du changement de leur quotidien - vue sur Cassel, plus beau village de France 2018 quelque peu chamboulé - en cas de travaux ou accidents à La Longue-Croix, route barrée donc, par quelle route faudra t-il passer ? <p>AVANTAGES</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour la SNCF (passages à niveaux supprimés) - pour la CCFI (routes en cul-de-sac) <p>TRACE SUD : INCONVENIENTS</p> <ul style="list-style-type: none"> - grandes plaines coupées <p>AVANTAGES</p> <ul style="list-style-type: none"> - tracé moins cher - tracé plus court - moins d'habitations concernées et rasées 	AVIS

		<p>- moins d'habitants de Wallon-Cappel éloignés du village</p> <p>- possibilité pour le village de MORBECQUE de s'y greffer</p> <p>Merci de votre lecture attentionnée.</p>	
@ 210	Cindy JODIN RENESECURE	<p>Il est extrêmement urgent, de mettre en place et faire débuté les travaux de ce contournement au plus vite ! la vie des habitants de Renescure y compris nos enfants sont en jeux ! Les routes sont trop fréquenté, la vitesse trop excessive !je parle de la route du Fort Rouge pour ma part qui y habite !</p> <p>Faut il encore qu'il y arrive drame pour faire bougée les choses !</p> <p>Réagissons sans tardé !!!!</p> <p>D'avance merci</p>	FAVO
@ 211	Hélène CONSEIL	<p>Bonjour,N'ayant pu me déplacer en mairie je me permets de déposer un avis par mail.J'habite au 2025 route Nationale à Lynde, à quelques mètres du rond point de Wallon Cappel.Je pense que ce contournement est une nécessité. Que ce soit au Nord ou au Sud.En effet, le nombre de camions ne cesse d'augmenter depuis plusieurs années et la route actuelle devient inadaptée au trafic. De plus, peu de conducteurs respectent la limitation de vitesse. Ce contournement apporterait plus de sécurité et permettrait à chacun d'être plus serein au volant. Les camionneurs gagneraient du temps avec ce nouveau trajet et les automobilistes ne s'impatienteraient plus derrière eux quitte à prendre des risques en doublant dangereusement. Certes cela a un coût, certes cela empiète de nouveau sur la nature mais soyons honnêtes, le nombre de camions, voitures, motos ne va pas diminuer...Les gens ne vont pas devenir plus prudents...Et la sécurité de nos enfants et des habitants des villages concernés sera de plus en plus menacée.Certes cette route était déjà là quand nous avons acheté notre maison, et c'est probablement le cas pour bon nombre de personnes soutenant ce projet, mais est ce une raison valable pour ne rien faire?Les choses changent, changeons avec elles!J'espère de tout coeur que ce contournement verra le jour et que mon avis vous sera utile.</p>	FAVO
@ 212	Anonyme	<p>Nous sommes extrêmement favorables à ce coutournement. Nos raisons sont celles de chacun : un traffic routier croissant impactant davantage, chaque jour et chaque nuit, la sécurité et la qualité de vie (nuisances sonores, atmosphériques, etc.). Les mesures de restriction de circulation et de vitesse sur l'actuelle départementale 642 ne pourront, sans doute, jamais être réellement effectives, car celles qui existent sont peu respectées et il y a fort à parier que les effectifs des forces de l'ordre ne connaîtront pas un accroissement suffisant pour y remédier un jour. Faut-il ajouter qu'un village comme Renescure ne pourra jamais prétendre investir sa richesse patrimoniale, et donc son attractivité, aussi longtemps qu'il demeurera une agglomération coupée en deux par une voie de circulation que l'on peut, sans grand excès, qualifier d'autoroute.</p>	FAVO

@ 217	Anonyme	<p>Utilisant quotidiennement l'axe Saint-Omer Hazebrouck, je trouve que le flux de camions traversant les villages reste très important malgré les interdictions de passages.</p> <p>La route actuelle ne permet que de très ponctuels dépassements pouvant s'avérer très dangereux.</p> <p>La chaussée existante passe beaucoup trop près des habitations (parfois moins de 1m).</p> <p>Le flux de véhicules est important, les limitations (légitimes) à 30 km engorgement parfois le trafic.</p> <p>Je suis pour une 2x2 voies pour sécuriser automobilistes et riverains.</p>	FAVO
@ 218	Viviane BARBIER LYNDE	<p>Habitant Lynde depuis 4 ans , je prends connaissance du projet d'aménagement de la RD642 , et je me permets de donner mon avis.</p> <p>Le premier point que je veux mettre en évidence , c'est une 2x2 voies , donc une circulation rapide , voir à grande vitesse .</p> <p>Je tiens à signaler qu'il y a de plus en plus d'accidents sur les contournements d'Hazebrouck en ce moment . Déjà en 2015 j'ai perdu mon frère sur ce contournement , dû à la vitesse d'une inconsciente qui conduisait sans avoir dormi de la nuit .</p> <p>Deuxième point important , j'ai mon plus jeune frère qui habite sur le tracé , donc sa maison sera détruite , et sera t'il indemnisé correctement , sachant que c'est une maison ancienne , qu'il a acheté pour s'installer et l'améliorer tranquillement . De ce fait aura t'il de quoi racheter à la campagne avec l'équivalent en terrain !!!</p> <p>Voilà mon ressenti sur ce projet , et dommage pour la nature .</p>	AVIS HABIT
@ 220	Anonyme	<p>la réalisation d'une nouvelle rd 642, est certainement nécessaire surtout pour Renescure mais ce n'est pas pour autant qu'il faille faire n'importe quoi,le projet présenté comporte beaucoup trop d'incohérence: tracé sinueux donc plus long,trop d'emprises agricoles, trop de routes coupées sans réels rétablissements,un viaduc défigurant à jamais le paysage ,une zone humide sacrifiée, une chapelle détruite, trop de maisons à détruire, le problème du trafic</p> <p>Revenir à la variante sud de wallon-cappel n'est pas une hérésie, pour un coût inférieur un tracé beaucoup plus pertinent dans sa globalité</p>	ETUDES PONT EMPR CHAP SUD (O)E
@ 221	Déborah PAUWELS EBBLINGHEM	il est urgent d avoir cette rocade avant d avoir des morts dans notre commune comme a Renescure	FAVO

@ 222	Herve LEROY Wallon-Cappel	<u>Note du CE :</u> les documents joints 1 à 4 ne sont pas lisibles (logiciels non conventionnels ou fichiers endommagés ?)	
@ 223	Anonyme	Etant salarié dans le milieu agricole, je suis amené à emprunter régulièrement la route de Bourbourg, qui est très pratique pour éviter le flux de circulation et qui permet également à de nombreux agriculteurs de relier la route nationale vers le secteur de la maison blanche en évitant d'encombrer le secteur de la longue croix qui est régulièrement très chargé,	AVIS
@ 224	Jean-François DESMEDT HAZEBROUCK	<p>EARL DESMEDT à Hazebrouck, représenté par DESMEDT Brigitte et Jean-François (exploitants agricoles)</p> <p>DESMEDT Michel et DUBRULLE Françoise</p> <p>Arguments contre le tracé Nord</p> <p>1. Social et Psychologique</p> <p>Moins de fermes sont impactées mais de manière plus conséquente. Certaines structures familiales seront complètement supprimées car expropriées en totalité (ou presque) par le tracé Nord : structures qui avaient pourtant des successeurs !!! Que vont-ils devenir ? N'oublions pas qu'il s'agit d'une pression supplémentaire alors même que la population agricole a déjà un taux alarmant de mortalité par suicide (20% supérieur à la population générale).</p> <p>L'autre tracé aurait un meilleur partage de pertes. L'indemnisation des terres n'empêche pas l'impact long terme sur la rentabilité voire même la solvabilité des exploitations agricoles dans une situation foncière qui est déjà difficile.</p> <p>+ des maisons qui seront détruites</p> <p>2. Environnemental</p> <p>Le tracé Nord obligera les voitures de villages voisins à faire une plus grande distance avant de pouvoir arriver à la destination prévue => causés par la fermeture de multiples passages à niveau.</p> <p>De plus le tracé Nord étant plus long, il aura un effet polluant supplémentaire important.</p> <p>Chaque jour +- 20.000 camions & voitures => s'il y a 500 m supplémentaires, nous parlons de 10 000 km par JOUR qui résultent à une consommation de gazole plus élevée</p>	<p>DEFA</p> <p>AGRI</p> <p>AVIS</p>

		<p>Pollution conséquent de 6 L / 100 KM soit 600 L par jour brûlés inutilement ET rejetés dans l'atmosphère. 600 L par jour représentent un extra à brûler de 219 000 Litres par an qui peut affecter la santé des citoyens avoisinant en plus d'être dans une période environnementale difficile et un climat de plus en plus alarmant</p> <p>Impact zones humides supplémentaires ? 1.81 ha vs. 0 pour le tracé Sud</p> <p>Impact sur mares ? Plusieurs mares détruites, mares a moins de 10 m du tracé contre 1</p> <p>Espèces menacées ? 6 contre 1</p> <p>De plus pour la construction du Nord, il va falloir utiliser plus de matériaux car tracé plus long, ainsi qu'un entretien long terme plus conséquent : coût supporté par les "con-citoyens" !</p> <p>Morbecque a également un besoin d'allègement du trafic et qui ne peut se faire que via le tracé Sud. Il ne s'agirait pas d'évoquer à l'avenir un nouveau contournement (pourtant qui semble inévitable)... qui serait alors double-peine et double-coût !</p> <p>3. Économique</p> <p>Cette construction risque également de coûter plus cher malgré les estimations très larges des coûts de fabrication. Le tracé Nord coûterait 4 millions plus chers : des coûts supportés par les citoyens. Un coût théoriquement plus élevé pour un tracé plus compliqué avec plus de virages et qui croisent la RD642 à 2 reprises ? ce qui a moins de sens de manière générale contre un tracé Sud plutôt linéaire, plus court, moins technique et donc moins coûteux !</p> <p>Enfin la situation a changé : en période de pandémie, il nous faudra des années pour revenir au niveau économique et financier de 2019 ! Limiter les dépenses publiques pour ce type de projet pour l'utiliser à des fins de développement économique serait plus judicieux. Le département sert ses citoyens pour le mieux : il est donc temps d'utiliser le budget pour SES habitants.</p> <p>? Un contournement uniquement de Renescure ne serait-il donc pas envisageable ? En effet, c'est la seule portion de route qui ne se prête pas aux conditions actuels de flux routiers.</p> <p>NB : Nous sommes également impactés par la perte de surface agricole (environ 10% de notre SAU) et la RD642 nous permet de développer notre vente directe. Quid de notre rentabilité future avec le contournement.</p>	<p>HUMI</p> <p>ECOLO</p> <p>MORBE</p> <p>COUT</p> <p>RENES</p> <p>AGRI</p>
@ 225	Herve LEROY	Les projets Sud et Nord ont été étudiés sur un fuseau de 200 m de large. Les quatre variantes de 50 m	

	Wallon-Cappel	<p>chacune peuvent se déplacer dans leur fuseau. Mon habitation se situe à 80 m de la RD642 actuelle et à 160 m de la voie ferrée. Cette précision supprime déjà une éventualité. Reste donc 3 fuseaux de 150 m du fait de la non-faisabilité d'un mur de sécurité le long de la voie ferrée et d'une réserve foncière SNCF, non définie à ce jour. Ces contraintes ne font que reculer le tracé. Il reste 2 fuseaux : un à 60 m et l'autre à 10 m de ma maison. Nous sommes plusieurs dans ce cas. J'ai consulté l'étude disponible en mairie (pièce évaluation environnementale p. 273 de la séquence IIIB et le plan type IIIB coupe 9), on peut s'apercevoir que le projet sort de terre sur une rocade faite de remblais pour être à une altitude supérieure à la voie ferrée et à une distance non définie de celle-ci. Nous ne rentrons plus dans un projet de route encaissée : pollution visuelle et sonore insertion paysagère et sans aménagement alors que certains revendiquent de ne pas couper le village en deux. Wallon-Cappel s'étend sur une surface non négligeable de l'autre côté de la voie ferrée en limite de Staple, Hondeghem, Hazebrouck. Les ronds-points du Bonsberg et des 5 rues sont inutiles et accidentogènes. L'immense pont qui serait construit pour enjamber le contournement et la voie de chemin de fer va créer un impact visuel terrible dans la grande plaine. De plus, cette zone est souvent inondée par temps d'orage. Le moins mauvais tracé est indiscutablement le tracé sud. Il est le plus direct. Il présente le moins d'impact sur la biodiversité et détruit moins de terre agricole. Il ne traverse pas de zone humide et ne détruit pas d'espèce protégée. Les études précédentes de 2013 l'avaient déterminée : le contournement doit passer au Sud de Renescure, Sud d'Ebblinghem, Sud de Lynde et de Wallon-Cappel jusqu'à Hazebrouck. Une bretelle doit être prévue pour soulager la commune de Morbecque et permettre l'accès à la zone artisanale de Steenbecque. Un seul point d'échange sur la RD 238 est suffisant. Les chemins communaux devront évidemment être rétablis pour la mobilité des agriculteurs et des usagers de la route. Les haies, les bois et les arbres ne sont pas des obstacles, il suffit d'en replanter. La priorité de ce grand chantier est le contournement de Renescure. Les habitants, les parents et les enfants de ce village veulent retrouver la quiétude au quotidien. Je demande le démarrage immédiat de ce tronçon de contournement de Renescure dans l'attente du verdict pour le reste des travaux. Je refuse totalement le tracé nord. Je vous remercie, monsieur le Commissaire-enquêteur, de prendre en compte mes remarques.</p>	<p>ETUDES</p> <p>ROND P PONT VISU ECOLO</p> <p>MORBE</p> <p>RENES DEFA</p>
@ 226	<p>JOEL DEHERRE</p>	<p>Je m'interroge vraiment sur ce que la commune de Staple va gagner avec cette 2x2 voies.</p> <p>A défaut de gagner, la commune va perdre un axe stratégique pour beaucoup de monde. La route de Bourbourg est un axe qui doit rester viable, c'est capital ! surtout pour les agriculteurs concernés. La fermeture du passage à niveau de cette route de Bourbourg va engendrer une augmentation du trafic local dans la rue du Préavin, en particulier le trafic des engins agricoles. Or cette RD438 n'est pas du tout adaptée , faut il encore le rappeler ?</p>	<p>AVIS</p>

<p>@ 236</p>	<p>Jean Henri BOLLIER</p> <p>STAPLE</p>	<p>Il est grand temps de remettre les choses à plat sur les conséquences d'une probable fermeture de la route de Bourbourg à STAPLE (Dans le projet actuel, route coupée car passage à niveau condamné).</p> <p>Mercredi 29 juillet : la moisson bat son plein !! Je commence à compter les passages de tracteurs, et remorques en tout genre, ces agriculteurs du Nord et du Sud qui livrent leur blé aux ETS VAESKEN ou TERNOVEO. Au pic de la journée, nous comptabilisons 1 passage toutes les 4 minutes. Mon fils prend le relais et continue le comptage. Au final de 14h à 23h00, on comptera 104 passages d'engins agricoles, venant d'Hazebrouck, Morbecque, Sercus, Lynde, Wallon Cappel. Ces déplacements agricoles intenses (et qui se multiplient fréquemment lors de périodes intenses de travail dans l'année) vont forcément se reporter sur la route du Préavin , et traverseront alors obligatoirement le village de Staple (qui comporte un angle à 90°C au sein même du village !!!!) Il s'agit de trafic LOCAL , lié aux entreprises et activités du secteur !! le contournement ne sera pas utilisé pour ce type de déplacements ! Et aucune aire de croisement ou aménagement de la RD438 ne pourront absorber ce type de trafic. Soyez donc un peu sérieux, Messieurs les Elus et Décideurs du Projet !!!... Déplacez vous en période de forte affluence sur le TERRAIN, et vous en viendrez naturellement</p>	<p>AGRI PN</p>
<p>@ 237</p>	<p>Marie KUNC</p>	<p>Nous avons choisi de nous installer à Lynde pour la beauté de ses paysages et sa sérénité : ballades à pieds quotidiennes, à vélo, jogging... Quel soulagement de pouvoir fuir le vacarme du monde !</p> <p>Le temps est suspendu. Nous nous sentons loin du tumulte de la ville, on aperçoit ici et là des petites bêtes, des lièvres, des chevreuils au cours d'une randonnée... ça sent la campagne, la douceur de vivre !... le paysage se colore au rythme des cultures : la terre nue de verts maïs, s'épice de blondeurs, vire au jaune colza ou au bleu lin.</p> <p>Nous souhaitons préserver cet environnement précieux pour nous et nos enfants et nous ne voulons pas d'un village coupé en deux.</p> <p>A partir de 2014, beaucoup d'actions ont été menées pour cela : on a manifesté contre le gaspillage des terres agricoles, nous nous sommes déguisés en indiens (« lyndois condamnés à devenir des lyndiens dans leur réserve »), des calendriers ont été vendus, un loto, une rando, une kermesse ont été organisés et je me souviens que l'on a même fait une ronde humaine pour matérialiser un rond-point éventuel sur la voie romaine...</p> <p>On a appris en juin 2018 que le tracé au Nord de Wallon-Cappel (déjà préconisé en 1985, car il s'alignait dans une continuité avec la voie ferrée) serait la solution. Personne ne sera donc gagnant dans l'affaire... toujours une destruction de l'environnement :-(... un simple contournement de Renescure ne serait-il pas</p>	<p>AVIS</p>

		plus réfléchi ???	RENES
@ 238	Anonyme	Au vue des doléances réclamant des ponts pour toutes les routes mises en impasse, le tracé Nord risque de coûter très cher , le département va devoir revoir sa copie en proposant un tracé plus pertinent , moins cher qui permettrait de désengorger d'autres communes comme morbecque. N'oublions pas que le département gère de l'argent public NON au tracé Nord complètement incohérent	AVIS MORB DEFA
@ 239	Virginie GROYSILLIER STAPLE	En tant qu'habitante sur la commune de Staple, j'estime que le projet de contournement de Renescure est plus que nécessaire, certes !! Mais à quel prix ??41 En supprimant les passages à niveaux, et donc en condamnant la route de bourbourg, qui est un accès facile et direct pour nous tous Que ce soit pour balader ou travailler, cette route reste indispensable ! Pourquoi privilégier le tracé Nord qui est plus onéreux, va dénaturer le paysage et détruire notre qualité de vie à la campagne ??	DEFA
@ 240	Stéphanie FOULON 59280 ARMENTIERES	Je souhaite savoir si aux abords des maisons vous allez mettre des murs anti-bruits !	ACOU
@ 241	Mairie EBBLINGHEM	Besoin du contournement pour la sécurité du village coupé par la RD642. Améliorer la sécurité au carrefour pour se rendre au cabinet médical ou permettre aux enfants de traverser pour aller à l'école ou prendre le bus pour Hazebrouck. L'ensemble des habitants est impactée quotidiennement par la fréquentation toujours plus importante de l'actuelle RD642. Nous ne sommes pas décideur et pas en mesure de choisir le tracé. Mais le contournement Renescure Hazebrouck est plus que nécessaire.	FAVO
@ 242	Anonyme	pendant le confinement le gouvernement c'est aperçu que les cultivateurs étaient réellement utiles, et aujourd'hui vous voulez couper les champs et réduire l'agriculture ! Je comprends pas votre but !!! contourner les villages OK mais passer derrière et à côté des maisons ça ne vous dérange pas. Nous sommes partis loin des villes pour profiter de la campagne, ce n'est pas pour nous mettre une autoroute juste à côté ! faudrait revoir votre trajet! certes ne plus passer à travers les villages mais il faut aussi penser à la tranquillité des riverains.	AVIS
@ 243	Anonyme	le gouvernement a dépensé une fortune pendant le confinement pour aider les français, et là vous voulez en	AVIS

		<p>dépenser plus en passant par le nord alors qu'une solution moins onéreuse à été proposée ? On est partis à la campagne pour éviter le bruit incessant des voitures et des camions que l'ont peut avoir en ville, et la vous nous enlevez notre liberté ?</p> <p>je crois que la devise de la France et des droits de l'home c'était : Liberté, Egalité , Fraternité elle est ou cette soit disant liberté ?</p>	
@ 244	<p>Alfred DUMONT</p> <p>SERCUS</p>	<p>Maire de Sercus 1969 2007.</p> <p>Ayant assisté durant mes mandats aux décisions et conclusions à propos de la construction de la Voie Rapide.</p> <p>Nous avons choisi en 1985 le tracé historique en tenant compte de la présence de la voie ferrée existante et du remembrement.</p> <p>Etant donné la situation actuelle, je demande aux instances, d'agir le plus vite possible afin de tranquilliser les traversées de nos villages et d'éviter d'autres drames (il y va de la sécurité de tous)</p>	AVIS
@ 245	<p>GAEC DUMONT</p> <p>SERCUS</p>	<p>Depuis une cinquantaine d'années, la liaison Lille Boulogne et en particulier l'itinéraire Renescure, Hazebrouck, Méteren est sujet de discussions et de polémiques.</p> <p>En 1985, une solution dite de base avec 3 variantes au Nord et 4 au Sud (dont une présentait la liaison Arques, Blaringhem, Morbecque Sud, Hazebrouck) était proposée.</p> <p>L'itinéraire Nord Wallon-Cappel, le long de la voie ferrée était retenu par les maires en fonction mais non réalisé (tracé historique).</p> <p>Fin 2013, une concertation publique était organisée, lors des 3 réunions proposées, une forte affluence liée au destin de l'agriculture s'était manifestée. Le tracé Sud était choisi (sud Renescure et sud Wallon Cappel), opérant une saignée dans la plaine de Flandre Intérieure.</p> <p>Sans suivi 3 ans d'études, de discussions, de manifestations, de craintes, de peurs, de dépressions pour certains. Le 12 juin 2018 ; un nouveau choix était annoncé : le tracé Nord dit historique était acté.</p> <p>Maintenant l'enquête publique est en cours :</p> <p>Trouvons pour le monde agricole des compensations économique s et collectives (décret du 31/08/2016 effectif et applicable depuis le 1 er décembre 2016).</p> <p>* Un remembrement suffisamment large pour permettre aux agriculteurs dont leurs sièges</p>	SPECI

		<p>d'exploitation est situé au nord de cultiver au nord et inversement.</p> <ul style="list-style-type: none"> * Profiter également de « remettre à plat » légaliser les échanges fonciers réalisés depuis le remembrement de 1968. * Revoir l'aménagement routier pour l'accès aux sièges d'exploitations et aux parcelles. Les camions de 25 tonnes exemple : laitier, transport d'animaux d'engrais et récoltes nécessitent des routes plus larges et hors gel. * Créer des bassins à deux usages : d'une part rétention d'eau en cas d'inondation et d'autre part réserve d'irrigation pour les cultures des agriculteurs. <p>D'autres idées peuvent aussi être évoquées :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Les agriculteurs du secteur produisent et vendent au détail des fraises, des pommes, des œufs, de la viande découpée, des légumes etc... Les producteurs de choux, choux fleurs courgettes, navets, salades, pommes de terre et oignons sont présents. Un magasin regroupant tous ces acteurs locaux pourrait être envisagé. La mode est au circuit court ! * Egalement pour répondre aux normes environnementales sur la collecte des eaux usées de chaque côté de la nouvelle route 2 grandes unités de lavage pourraient être imaginées afin de nettoyer les outils agricoles. <p>Enfin les idées ne manquent pas... les agriculteurs syndiqués ou non doivent se réunir et essayer d'obtenir ensemble le maximum ... « l'union fait la force. »</p> <p><u>L'objectif est bien que l'agriculture locale retrouve de la valeur ajoutée en compensation du foncier perdu.</u></p>	
<p>@ 246</p>	<p>MUGUETTE GARDETTE</p> <p>EBBLINGHEM</p>	<p>Dans B. Notice explicative</p> <p>Choix du site et justifications générales du projet</p> <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la sécurité des usagers et des riverains. <p>Où est la sécurité en fermant les PN et en laissant la rue du Préavin dans l'état ?</p> <p>Où est la sécurité au niveau du Giratoire G3, les voitures venant de la 2X2 voies sens Renescures Hazebrouck vont prendre la rue des joueurs pour aller sur la RD161 ou la rue d'aire pour rejoindre la rue du Bourbourg et autre rues coupées par la suppression des PN. Les portions de rues après le passage à</p>	

	<p>niveau ne sont pas conçues pour l'augmentation d'un tel trafic. Les véhicules ne peuvent pas se croiser (camions, voitures, engins agricoles, chevaux, vélo, moto, piétons) car ces rues sont peu larges avec des fossés de chaque côté.</p> <p><u>- Y-a-t-il une étude de faite concernant l'augmentation de ce trafic ?</u></p> <p><u>- La CCFI et les communes ont-elles été concertées ?</u></p> <p><u>- Et qui va payer ?</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration du cadre de vie des habitants <p>Les dangers sur les petites routes, l'augmentation de la circulation, le bruit actuel provenant de la RD642 et de la voie ferrée sont plus que présent rue des joueurs. En ajoutant une 2X2 voies + un giratoire G3, je vous laisse imaginer les décibels. N'oublions pas que nous sommes à la campagne, la vie se passe principalement dehors.</p> <p><u>- Qu'est-ce qui est prévu pour améliorer le cadre de vie des riverains au niveau de toutes ces nuisances ?</u></p> <p><u>- Qu'est ce qui est prévu au niveau de la défiguration du paysage avec le pont de la RD138 ?</u></p> <p><u>- Est-il possible de préciser quels enjeux d'opportunités va apporter cette 2X2 voies pour la portion entre Hazebrouck et Eblinghem ?</u></p> <p><u>- Où en est l'enquête sur la flore effectuée pendant le confinement en 2020 ? Pas de présentation de dossier.</u></p> <p><u>- Et combien a-t-elle coûté ?</u></p> <p><u>Somme non présentée.</u></p> <p><u>- Quel est le budget prévu pour les indemnisations des personnes non agriculteurs impactées sur le tracé ?</u></p> <p>Je ne peux être favorable à ce projet trop de questions sans réponses à ce jour.</p>	ETUDES
@ 247	<p>Mme LARANJO Josée Mme GARDETTE Muguette 764 Rue des Joueurs 59173 EBBLINGHEM</p>	

		<p>Le 13 juin 2018, dans le journal l'Indicateur nous apprenons en première page : RD 642 LE TRACE ACTÉ, article page 10 et 11. Nous découvrons que nous sommes impactées par le tracé sans jamais avoir été contactées par le Département.</p> <p>Nous sommes directement impactées par ce projet puisqu'il y a prise de terrain chez nous, pas de métrage, pas d'évaluation du préjudice. Nous nous retrouvons dans un triangle avec une voie ferré, une 2X2 voies, une RD642, un giratoire G3 35m de diamètre et la rue des joueurs avec une augmentation de trafic consécutif à la fermeture des PN + accès de la 2X2 voies en entrée et en sortie.</p> <p>Donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Perte de valeur - Difficulté à revendre - Pas de proposition de rachat ou d'indemnisation - Augmentation des vibrations de la maison pouvant entraîner des dégâts sur un terrain argileux. - Nous serons à quelques mètres de la 2X2 voies avec des nuisances de pollution visuelles, auditives et atmosphérique (CO2). - Nous avons des chevaux, nous serons amputées des pâtures, c'est un préjudice à long terme. - Il n'y a pas eu d'enquête sur la FAUNE chez nous, alors que nous sommes riches en faune : <ul style="list-style-type: none"> 1. Chevreuil (passages et mise bas) 2. Lièvre lapin 3. Hérisson 4. Chauve-souris 5. Oiseaux (lieu d'habitat, hivernage, reproduction), Hirondelles, bruant jaune, chardonneret élégant, geai, coucou, épervier d'Europe, rouge-queue etc. ... 6. Triton 7. Papillon 	<p>ROND P</p> <p>DEVAL</p> <p>PROXI VISU</p> <p>ECOLO</p> <p>ETUDES</p>
--	--	---	---

		<p>8. Vers luisant.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une étude sur les mares côté nord et côté sud a été faite par 2 instituts différents rendant les mêmes conclusions, le côté Nord plus riche écologiquement. - <u>Non à toutes ces nuisances. Nous avons fait le choix de vivre à la campagne, pas au centre d'un nœud routier et ferroviaire.</u> - Il nous est impossible de nous projeter dans l'avenir cette 2X2 voies suspend toute action dans un futur. <p>Que propose le conseil général face à toute ces nuisances ? Et ce dossier si peu abouti avec beaucoup de contradictions et de documents obsolètes.</p> <p>Pourquoi le projet n'est pas hors agglomération ? Borre Pradelle Strazeele ne sont pas traversés par la 2X2 voies dans leur agglomération.</p>	
<p>@ 248</p>	<p>Antoine DEBROCK</p>	<p>Observations et remarques concernant projet d'aménagement de la RD642 entre Hazebrouck et Renescure</p> <p>Malgré la présence d'un des plus importants réseaux autoroutiers de France pour les départements du Nord et du Pas de Calais, l'augmentation croissante du trafic routier sur la RD642 impose la réalisation d'un contournement pour certaines communes par mesure de sécurité (nous avons encore tous en tête les tragiques accidents sur certaines communes) mais aussi pour des raisons économiques afin de faire gagner quelques précieuses minutes au transport routier, faciliter les échanges entre la métropole lilloise et les villes de Calais / Boulogne sur Mer (malgré la présence des autoroutes A25, A16 et A26) en d'autres termes ; «diminuer le temps de trajet pour augmenter les profits». Il faut cependant prendre en compte les futures répercussions financières de la crise sanitaire actuelle et dans un avenir malheureusement aussi très proche les conséquences néfastes de plus en plus fréquentes de l'actuel réchauffement climatique (inondation, canicule, sécheresse, montée du niveau marin) qui demanderont d'importantes mesures d'adaptation ou de prévention pour notre région. Investir autant d'argent public dans ce projet de contournement est-il vraiment essentiel sachant tous les efforts qui nous seront demandés dans un futur très proche ?</p> <p>Comme la réalisation de ce contournement semble inéluctable, il devient très important de tenir compte d'un facteur clef qui est la concentration de la « nuisance » . Le secteur étant déjà traversé par une voie SNCF et le tracé actuel de la RD642, le futur contournement se doit de se rapprocher au maximum de ses infrastructures existantes pour éviter d'impacter l'environnement sur un territoire encore plus vaste qui est déjà fracturé par la voie ferrée et la route actuelle. Cela minimisera l'impact sur l'habitat et les</p>	<p>AVIS</p>

		<p>déplacements de la faune sauvage déjà pénalisée par les infrastructures existantes. Il en est de même pour la flore avec les zones humides et boisées riches en biodiversité qui peuvent être en grande partie « épargnées » en concentrant les tracés routiers et SNCF « presque parallèles » qui vont morceler le paysage sur une largeur la plus faible possible et ainsi minimiser les conséquences sur l'environnement.</p> <p>La préservation de la biodiversité et l'impact environnemental d'un tel projet doivent être au sommet dans l'ordre des priorités concernant le futur contournement. Tant d'espèces sont actuellement menacées et impactées par nos actes et nos aménagements qui ont toujours des conséquences très souvent néfastes qu'on le veuille ou non. Des études doivent être menées pour mesurer l'impact et préparer des solutions comme l'installation de corridors biologiques au niveau des lieux de passage fréquentés par la faune sauvage entre les différents milieux de vie et/ou de reproduction des espèces. L'installation de grillage le long de la voie pour limiter le passage sur les voies des animaux est une quasi-obligation pour éviter la mort de certaines espèces, mais aussi pour sécuriser les voies pour les usagers de la route. Une gestion des zones humides est aussi à prévoir, car des fossés, ruisseaux ou des zones d'accumulation d'eau plus ou moins grandes peuvent être modifiés ou supprimés avec le nouveau contournement et donc avoir un impact sur la biodiversité associée à ce type de milieu particulier. Il vaut éviter l'assèchement de ces zones humides pour ne pas impacter les êtres vivants qui en dépendent avec la mise en place de drains, de zone d'écoulement de l'eau ou la création de nouvelles zones humides refuges.</p> <p>L'impact sur la population bien que pour moi secondaire, est lui aussi à prendre en compte et la concentration de la nuisance est essentielle pour garder une forme d'équité entre les populations impactées. La nuisance sonore engendrée par le contournement est déjà présente dans le secteur de la voie ferrée et du tracé actuel de la RD642. Il serait tout simplement injuste de déplacer et par conséquent étaler cette nuisance sur un territoire encore plus important et vers une population n'ayant pas choisi de vivre aux abords de ce type d'infrastructures. L'injustice serait aussi présente en terme immobilier, car certaines habitations verraient disparaître une nuisance importante en gardant l'avantage d'un réseau routier performant existant et donc une plus-value immobilière conséquente alors que d'autres habitations verront arriver les nuisances apportées par le contournement, sans forcément profiter des avantages offerts par celui-ci qui ne ferait que passer à proximité apportant les problématiques sonores et visuelles qui « massacreront » le paysage actuel, accentuant l'injustice au niveau immobilier, car les biens des habitants à proximité du contournement perdront une partie de leur valeur.</p> <p>Merci à vous d'avoir pris le temps de lire mes observations.</p>	
@ 250	Anonyme	En réponse au 248 ;je suis pour le partage des nuisances et donc pour un beau tracé sud	SUD (O)

		<p>rejoindre la rue de Morbecque en réaménageant la bande en herbe.</p> <p>La même réflexion est aussi à mener au niveau de la rue d'oudof qui désormais sera en cul de sac en direction de la rue de Campagne. Le maillage par un sentier en cailloux, arboré longeant le futur contournement permettrait de maintenir une boucle aujourd'hui très souvent empruntée par les randonneurs du village.</p> <p>Patrimoine naturel :</p> <p>L'impact le plus important sur le patrimoine naturel sera au niveau des prés humides de Renescure. La destruction de Zones humides entrainera inévitablement la mise en œuvre de mesures compensatoires. Nous souhaitons que ces dernières puissent se réaliser au plus proche et non pas sur des communes voisines faisant parties du même bassin versant. Ces mesures compensatoires doivent être ambitieuses et autant que possible elles doivent permettre l'amélioration du cadre de vie des Renescurois, la pédagogie des habitants qui doivent grâce à elles redécouvrir une partie de leur territoire. La requalification écologique de la longue becque doit se faire en même temps que le passage du contournement. Suppression des anciennes protections des berges en ciment, reprofilage des berges en pentes douces, reméandrage, création de frayères...</p> <p>Visuellement le contournement aura un impact non négligeable sur le paysage des Renescurois. Il conviendra d'avoir un accompagnement végétal ambitieux afin d'éviter d'avoir une cicatrice béante dans le paysage des Renescurois : haies basses, haies hautes, arbres d'alignements, bandes boisées pourront donc être implantés. Si les plans prévoient déjà en partie cela il convient d'élargir la réflexion sur une largeur de 200-250 ml de part et d'autre du tracé et non pas uniquement sur le tracé même ; Cette réflexion est à entamer dès le réaménagement foncier à mettre en œuvre.</p> <p>Christophe Delbecque – Trésorier Pour le bureau de Renescure d'Hier et D'aujourd'hui. Hervé Devassine Président Joël Lecroix Vice-président</p>	
<p>@ 254</p>	<p>P BELLENGUEZ</p>	<p>Habitant rue de Bourbourg, le projet du contournement nord prévoit la suppression du passage à niveau dans cette rue et cela m'obligerait à faire un énorme détour pour mes activités.</p> <p>De plus lorsque l'on observe le tracé nord, celui-ci est beaucoup plus complexe que s'il avait été réalisé au sud (suppression de cinq passages à niveaux, un pont gigantesque, nuisances sonores, beaucoup plus de surface agricole impactée). Renescure et Ebblinghem ont voté le contournement sud : pourquoi le nord</p>	

		<p>pour le reste du contournement ?</p> <p>Je suis donc contre le contournement au nord.</p>	DEFA
@ 256	Anonyme	<p>En réponse au 248</p> <p>Le contournement nord traverse des zones humides et pas le sud, c'est écrit dans l'étude. Pour information les gens qui habitent entre la voie ferrée et la RD 642 actuelle verront aussi une dévaluation de la valeur immobilière de l'habitat, nous payons aussi des Impôts. Nous sommes pour le partage des nuisances. Au fait le département a t il prévu des indemnités pour les nombreuses habitations dont la valeur immobilière sera fortement dépréciée? Cela a t il été budgéter je n'ai rien vu dans l'étude car je l'ai lu contrairement à d'autres</p> <p>Étude incomplète pour un coût très élevé.</p> <p>Tout est a revoir sérieusement.</p>	DEFA ETUDES
@ 258	<p>GAUTIER LEROY</p> <p>Wallon-Cappel</p>	<p>J'habite le long de la RD 642 à Wallon Cappel , je ne suis pas contre un projet de contournement mais je suis totalement contre le tracé retenu au nord !</p> <p>Ce tracé est une aberration au niveau aménagement du territoire , il doit permettre de contourner la RD 642 pas de la couper en deux points .</p> <p>Quel est l'intérêt de le faire intersecter en 2 endroits et de créer des ronds points à part perturber le flux de circulation ?</p> <p>Les contournements sont des axes à grandes vitesses (de 70, 90 à 110 km/h), il sera très compliqué pour des voitures , camions , engins agricoles de rentrer dans ses giratoires . Pourquoi faire un rond point 1,2 km après celui du bowling à Hazebrouck ? Avoir des coups de freins incessants, des carambolages ?</p> <p>Sur les 14 km du tracé Hazebrouck Renescure :</p> <p>-10 km au sud de la RD 642</p> <p>-4 km au nord de la RD 642</p> <p>Pourquoi ne pas mettre les 14 km au sud de la RD 642 et d'en faire un tracé en ligne droite ?</p> <p>La visibilité et la sécurité des conducteurs sur cette 2x2 voies seront nettement meilleures sur un tracé rectiligne !</p> <p>Je ne comprend pas que le département choisisse de faire une voirie sur 4 km en forme de courbe qui sera sinueuse et va surtout dénaturer le territoire.</p>	DEFA ROND P PROPO

	<p>En parlant de dénaturer le paysage, le pont gigantesque qui ressemblera plus à un viaduc vu la hauteur de celui ci rue de cassel à Wallon Cappel sert à quoi ? A part mutiler ce secteur et polluer fortement l'environnement qui est autour pour l'éternité.</p> <p>Je ne pense pas que le département veuille en faire un site touristique ... ce n'est pas mentionné dans le dossier , je me pose la question , ne sera t'il pas construit dans une zone inondable ?</p> <p>Il sera tout simplement impraticable par temps de gel et de neige vu la hauteur de celui-ci et le pourcentage de montée que cela engendrera (plus de 12 m de haut pour enjamber la voie ferrée), par où les secours (pompiers,etc...) vont passer dans ces conditions sachant que les autres accès seront barrés ?</p> <p>Le contournement sud Wallon Cappel évitait tout simplement toutes ces problématiques en plus d'être rectiligne (il n'avait pas à enjamber celle ci).</p> <p>Parlons justement de ces accès barrés où il y a ces passages à niveaux</p> <p>Pourquoi vouloir les fermer ? S'il y a des accès aujourd'hui avec des passages à niveaux , c'est bien qu'il servent à quelque chose...</p> <p>Les 4 PN qui seront fermés mettront définitivement les accès en impasse . S'ils ne servent à rien et coutent beaucoup d'argent à la SNCF, je recommande fortement de fermer tous les passages à niveaux de France immédiatement , ils ne servent à rien non plus et feront faire beaucoup d'économies à ceux qui les gèrent ! De plus , il n'y a pas besoin d'y accoler une rocade pour les fermer surtout qu'elle n'est pas accolée à la voie ferrée ! Que va devenir le délaissé de terre agricole entre les deux ? Il me semble que le foncier agricole est quelque chose d'important ,qu'il faut préserver pour nourrir les générations futures . Le tracé sud n'avait pas du tout ce problème et préservait plus de foncier agricole (pas de délaissés avec la voie ferrée).</p> <p>Revenons en à ces accès fermés, il me semble que le but premier d'un projet de contournement comme celui-ci est d'améliorer la sécurité de tous , notamment des habitants qui habitent ces villages, pas d'engendrer de l'insécurité , malheureusement avec ce projet ,je me rends compte que l'insécurité par rapport à aujourd'hui sera grandissante en fermant ces voiries , il y a aura une multitudes d'accidents , des faces à faces sur des routes où deux voitures ne se croisent pas , des voitures ,camions et autres engins agricoles devront faire des km en reculant pour se croiser et finiront tout simplement dans les fossés rue de staple à Wallon Cappel , volke straete à Hazebrouck,rue du préavin à Staple et rue des joueurs à Ebbllinghem en densifiant la circulation sur ces accès . J'emprunte régulièrement certains de ces accès ce n'est déjà pas facile de se croiser. Comment allons nous faire à l'avenir pour y circuler ?(Il n'y a rien de prévu dans le dossier d'enquête publique pour ce gros problème) encore une fois au tracé sud, les accès coupés étaient moindres et rétablis...</p>	<p>PONT</p> <p>CIRCU</p> <p>AVIS</p>
--	--	--------------------------------------

		<p>Parlons toujours d'insécurité, la circulation dans le centre village de Morbecque pose problème aussi , plus de 15 000 véhicules jours autant que dans les autres communes, des accidents aussi , le département du nord y a t'il pensé ?</p> <p>Un projet de contournement était à l'étude il y a quelque années ...le tracé sud permettait de délester une partie de la circulation en se raccordant par la D 238 dont une partie à déjà été aménagée pour ça !</p> <p>Un drame s'est produit à Renescure en 2019, malheureusement d'autres événements tragiques arriveront dans ces conditions ! Que veut le département ? Améliorer la sécurité ou augmenter l'insécurité ?</p> <p>Parlons développement durable ,transition écologique , des choses très importantes pour l'avenir de la planète, les zones humides à préserver au nord , on en fait quoi ? Recréer un écosystème identique dans un autre endroit , c'est tout simplement impossible ! Aucune zone humide à préserver coté sud , il n'y en a pas .</p> <p>Maintenant parlons économie locale , combien d'exploitations agricoles vont disparaître avec ce tracé ?</p> <p>Le département a étudié la question ?</p> <p>Des emplois vont disparaître.</p> <p>il me semble que la zone économique de la communauté de commune de Flandre intérieure se trouve à Blaringhem , comment va t'elle être desservie avec le tracé nord ? Les véhicules qui devront s'y rendre traverseront toujours les villages !</p> <p>Finissons par les riverains comme moi qui habitent le long de la RD 642 et qui devront subir à terme et cumuler toutes les nuisances (RD 642 ,voie ferrée,nouveau contournement) dans un rayon de 200 m! Quel cadre de vie ? Baisse importante de la valeur immobilière des habitations ? Pourquoi ne pas se partager les nuisances ?</p> <p>Monsieur le commissaire enquêteur, vous comprendrez bien que je suis contre ce projet , que je voudrai avoir réponse aux questions posées et bien évidemment une révision totale du projet par le département du nord.</p>	<p>MORBE</p> <p>COUT</p> <p>DEFA</p>
<p>@ 259</p>	<p>Anonyme</p>	<p>Comment le Tracé de la 2*2 voies passant au NORD de Wallon-Cappel et Lynde respecte nos villages ?</p> <p><u>Pour le village de Lynde :</u></p> <p>- La carte parle d'elle-même, l'impact du tracé NORD est mineur sur Lynde par sa présence à l'extrémité et en pointillé. Il vient effleurer le village tout en respectant sa configuration, son authenticité et ses infrastructures existantes. Il ne vient pas traverser la commune en son milieu et la diviser en deux, en isolant encore plus le centre du village. Aucune plaine agricole ne serait massacrée en son milieu.</p>	<p>FAVO</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Le sentier de randonnée pédestre existant habilité par le conseil général est respecté avec la possibilité pour le village de développer des pistes cyclables. - La plupart des zones humides et les mares (avec leurs habitants) très fortement représentées sur le territoire sont majoritairement protégées. - Il y a regroupement des nuisances entre la 2*2 voies et la voie de chemin de fer (choix décidé et évalué par nos anciens auparavant comme étant le moins impactant et s'incluant plus facilement dans notre paysage). Les vents dominants sont orientés le plus souvent vers la voie de chemin de fer, celle-ci ne se plaindra jamais du bruit occasionné par les véhicules. - L'emplacement du Tracé NORD est plus ou moins défini en suivant la voie de chemin de fer et occasionne de ce fait moins de rivalités entre voisins à savoir la repousser dans la parcelle d'à côté. - Un remembrement entre agriculteurs permettrait également un regroupement de parcelles proches de leur exploitation agricole pour limiter l'impact et les inconvénients de la traversée de la 2*2 voies. <p><u>Pour le village de Wallon-Cappel :</u></p> <p>Celui-ci est également respecté par le tracé NORD car il n'est pas massacré et découpé en trois, c'est-à-dire par une 2*2 voies, la RD 642 existante et une voie de chemin de fer. Grâce au tracé NORD avec la présence du futur pont au niveau de la voie romaine, Wallon-Cappel ne sera pas un village traversé en son milieu car il n'y aura pas d'accès permettant de rejoindre la 2*2 voies, impactant directement les habitants du centre du village. On retrouve la même configuration à BORRE et PRADELLES, ce sont bien « tous » des villages contournés, on ne peut que s'en réjouir. Réaliser une 2*2 voies sur le territoire d'un village ne doit pas lui apporter des contraintes supplémentaires.</p> <p>Ayant connaissance du dossier du contournement de la RD 642 depuis de nombreuses années, j'ai pu observer de l'incompréhension, de l'inquiétude, un manque de considération (informations diffusées uniquement dans la presse et non par les élus locaux à l'époque) et bien évidemment de la souffrance. Une étude d'impact sérieuse, avec des critères précis, était nécessaire. On peut se réjouir que celle-ci mette en avant le tracé NORD comme le moins impactant, se rapprochant également du fuseau historique. A propos du respect de nos villages et de leurs habitants, je ne trouve pas recevable que le village de Morbecque se prononce sur un projet qui ne le concerne pas directement sauf à se dédouaner en transférant la circulation dans le centre de son village vers les communes adjacentes, sans réellement avoir pris connaissance de l'impact sur les autres villages et également la voie Romaine.</p> <p>Nos villages sont à respecter...</p>	AVIS
--	---	------

		Je vous remercie Monsieur le commissaire de l'intérêt que vous porterez à cette lettre et vous prie d'agréer mes salutations distinguées.	
@ 260	Stéphane HERBAUX LYNDE	<p>Nous ne sommes pas contre la création d'un contournement. Celui-ci est nécessaire, au vue de l'augmentation du trafic routier sur l'actuelle RD 642 ; mais nous nous opposons au choix du tracé Nord de Wallon-Cappel et ceci pour plusieurs raisons : Nous sommes agriculteurs, mon épouse et moi-même, au lieu dit « le Bonsberg » sur la commune de Lynde. Notre exploitation familiale de petite taille (37ha) est tournée essentiellement vers l'élevage laitier. Elle se situe enclavée entre la RD 642 actuelle et la voie ferrée. Le tracé Nord impacte directement notre outil de production. En effet, non seulement 2 parcelles seront coupées en deux par le contournement, mais en plus avec des délaissés important entre celui-ci et la voie ferrée : pour nous, c'est la double peine ! La perte de surface sera très importante au vue de notre surface totale. Cette perte entraîne un manque de fourrage pour notre cheptel et une baisse de surface épandable pouvant mettre en péril notre exploitation. Avec le choix du tracé Nord, on préfère sacrifier les plus petites exploitations et préserver les grandes structures qui auraient été impactées par le fuseau Sud de Wallon-Cappel. Toutes les nuisances sont supportées par les mêmes : une voie ferrée, la RD 642 actuelle et bientôt la nouvelle rocade ! De plus, 4 passages à niveaux seront fermés, or la plupart des agriculteurs concernés par le fuseau Nord exploitent de chaque côté de la voie ferrée. Qui va payer les kilomètres de détour pour accéder aux parcelles, sans tenir compte des risques d'accidents supplémentaires en utilisant les petites routes, et la pollution engendrée. Enfin, ce tracé dénature beaucoup plus la campagne et détruit les zones humides là où prolifèrent de nombreuses espèces sauvages et souvent menacées d'extinction (batraciens, flore aquatique,...) En effet dans notre secteur beaucoup de mares risquent d'être détruites. Où est le respect de l'environnement ? En parcourant l'étude de ce projet, d'autres questions plus générales nous restent sans réponses : • Au regard des plans, on s'aperçoit aisément que le parcours le plus direct est celui par le sud de Wallon-Cappel. En effet, le trajet le plus court entre deux points n'est il pas la ligne droite ? Alors pourquoi avoir choisi le tracé Nord qui part du Sud pour traverser la RD 642, longe la voie ferrée et repart au sud en traversant une seconde fois la RD 642 et ceci à l'aide de 2 giratoires très coûteux ? Cette sinuosité détruit plusieurs habitations, consomme plus de foncier et est donc plus onéreuse, à l'heure où il serait temps de faire des économies, surtout après la crise sanitaire que nous venons de traverser. • Le comité de pilotage avait retenu en 2014 le tracé Sud, puis en 2018 après les nouvelles élections, c'est le Nord qui est choisi. Pourquoi ce changement brutal de décision ? • Pourquoi les agriculteurs, directement concernés par ce projet, n'ont ils jamais eu la visite de techniciens du Département pour étudier l'impact sur leur outil de production. Comment une telle étude peut elle être menée à bien sans un minimum de connaissances du terrain ? N'y aurait-il pas là un vice de forme ? Nous souhaitons que ces quelques</p>	DEFA AGRI AGRI PN

		remarques et autres questions soient prises en compte dans cette enquête, si importante pour la population locale.	
@ 261	Anonyme	je peux comprendre que mettre la 2x2 voies contre la voie ferrée ait du sens pour ne pas défigurer le territoire mais la mettre que sur 4 km pour un tracé de 14 km , ça na strictement aucun sens ! Pourquoi ne pas la coller sur les 14 km du projet ? A Renescure pourquoi la 2x2 voies n'est pas mise contre la voie ferrée ? Cela serait très judicieux au lieu de couper la plaine et les terres agricoles, il vaut mieux cumuler les nuisances dans le même secteur aussi sur Renescure comme à Wallon Cappel et Lynde	AVIS
@ 262	Anonyme	Selon le departement ,l'argument de fermer les PN semble améliorer la sécurité. Pourquoi ne pas supprimer les 5 de Renescure sachant que certains sont en impasse? Là bas aussi Il y a encore de la place pour faire passer la 2*2 voies entre la 642 actuelle et la voie ferrée. Cela eviterait de faire une route dans les bonnes terres du SUD de renescure. Il n'y a vraiment pas d'équité entre les citoyens.	AVIS
@ 263	Madame DELAMBRE	Je suis consternée et me demande pourquoi il y a l eu un changement de décision alors que le tracé Sud a toujours été retenu comme plus logique et moins coûteux. Nous avons tous plus ou moins acheté nos maisons avec la promesse que le tracé Nord ne pouvait pas être retenu! Les notaires sont des hommes de loi qui, en général savent de quoi ils parlent... Projet plus coûteux, nuisances diverses (sonores, visuelles, écologiques), suppression de plusieurs passages à niveau, suppression de 3 habitations au lieu d'une seule pour le projet Sud, pont, rond-points, et nous ne sommes pas à la place de ceux qui ont investi pour leur travail - donc leur survie-et qui vont se retrouver gravement impactés, comment interviendront les secours dans des zones sans accès... Où est la logique? Enfin, toutes ces enquêtes se font pendant des périodes de vacances, là encore , ce n'est pas logique. Les années à venir vont être très difficiles sur le plan économique, en raison de la catastrophe sanitaire mondiale... De nombreuses personnes vont perdre leur emploi, peut-on se permettre de dépenser l'argent public avec des projets plus coûteux , reposant sur des critères de choix peu compréhensibles pour la majorité des habitants qui se manifestent ici?	AVIS
@ 264	Anonyme	Tout projet de cette envergure implique des impacts importants, quel que soit le tracé choisi. Il y a des espèces protégées, des habitations, des zones humides sur tout le territoire. Le Département a fait son choix. Votre mission recense désormais les souhaits d'arbitrage et les possibilités de réduction des impacts	

	<p>du projet, autant que possible.</p> <p>Suivre la voie ferrée, c'est profiter de très faibles dénivelés, éviter de couper une nouvelle fois (en plus de la voie ferrée existante) le village de Wallon-Cappel, éviter de sectionner le territoire de Lynde en deux parts égales, éviter la construction d'une dizaine de ponts pour rétablir tous les accès des routes traversées au sud de Wallon-Cappel. Là sont les grands enjeux territoriaux, écologiques et financiers qui doivent orienter nos choix pour les générations futures.</p> <p>Depuis des dizaines d'années que ce projet de route existe, tous les discours et rapports d'études retrouvés évoquent, jusqu'en 2014, un tracé au nord. Pourquoi ce changement brutal ? Nul ne le sait.</p> <p>Mais de quel nord parlait-on avant ? Peut-être bien le nord de la voie ferrée et non le nord de Wallon Cappel ? Lorsqu'on voit la courbe sur le contournement d'Hazebrouck, entre le pont de la route d'Hondeghem (D53) et le « rond-point du bowling », on peut légitimement penser que cette courbe a été réalisée pour simplifier la possible connexion d'une nouvelle route vers Arques. De même, lorsqu'on voit l'ouvrage enjambant la double voie ferrée juste avant le «rond-point du bowling», on peut penser qu'il n'a jamais été prévu de le doubler pour l'établir en 2x2 voies, au regard de l'incroyable complexité des travaux à mener et de l'effort financier que ces travaux représenteraient.</p> <p>Cette option par le nord de la voie ferrée a été écartée des débats initiés en 2013. Bien sûr, il serait bien indélicat aujourd'hui de rejeter le projet chez les villages voisins !</p> <p>Le tracé nord retenu ne permet pas la déviation du trafic actuel de la D916 traversant Morbecque. Fort heureusement! On a pu lire que la Voie Romaine pourrait servir à dérouter les poids lourds qui empruntent actuellement la D916, une large route bien droite et aérée (15 mètres entre façades en moyenne sur la portion la plus étroite à Morbecque)... Plusieurs centaines de camions par jour (j'ai même cru lire 14.000 !) traversent Morbecque pour aller à Lillers, Saint-Venant, Aire-sur-la-Lys et Blaringhem.</p> <p>Aujourd'hui, sur la Voie Romaine (D238), souvent trop étroite et à l'accotement instable, le seul croisement de 2 voitures est périlleux, voire dangereux, tous ceux qui empruntent cette route vous le diront. Elle semble pourtant bien droite sur les plans, mais finalement serpente, se rétrécit, s'élargit, monte puis redescend à plusieurs reprises, traverse le lieu-dit La Belle Hôtesse et longe les nombreuses maisons qui la bordent...</p> <p>Envisager que s'y croisent des centaines de camions tous les jours sans aménagements conséquents et préalables serait tout simplement criminel !</p>	
--	---	--

	<p>Aménager la Voie Romaine pour lui permettre de supporter ce nouveau trafic, c'est l'élargir sur 5 kilomètres, reprofiler une succession de dénivelés importants, exproprier plusieurs habitations installées en bordure de route, et construire un nouveau rond-point à l'intersection avec la D943B, là-même où on dénombre 2 accidents, dont un mortel, ces dernières semaines. C'est plusieurs dizaines de millions d'euros à ajouter au projet du contournement de la RD642 ! C'est aussi une dizaine de maisons impactées par un nouveau trafic routier. Non, vraiment, ce n'est pas sérieux de vouloir mettre un rond-point sur la RD238 comme le prévoyait le tracé sud.</p> <p>D'autant que les études évaluent l'augmentation de trafic à 13.000 véhicules à l'horizon de 10 ans, en raison du seul effet d'attraction d'une liaison plus rapide. Combien de véhicules supplémentaires si la D916 se déchargeait également sur le contournement ? On ne parle plus du même projet.</p> <p>Reste l'épineux sujet des passages à niveaux supprimés. Sont-ils vraiment une conséquence du contournement de Wallon-Cappel ou le résultat d'un plan d'envergure de Réseaux Ferrés de France (R.F.F.) pour réduire le nombre de passages à niveaux, fussent-ils peu accidentogènes ? Si tel est le cas, ne conviendrait-il pas de demander à R.F.F. de prévoir des mesures compensatoires pour que les accès soient rétablis sans conséquences significatives pour les riverains ? N'y aurait-il pas la possibilité de créer, par exemple, une liaison entre la base du pont de la D138 (rue de Cassel) et la route de Bourbourg, soit en longeant le nord de la voie ferrée, soit dans l'espace laissé entre le contournement et la voie ferrée ? La D138 et la route de Bourbourg concentrent à elles-seules 96,5% des traversées de la voie ferrée sur cette portion, selon une étude réalisée en 2016 (3.810 véhicules par jour sur 3.950 passages au total), les 3 autres passages à niveau actuels représentant les 3,5% restants. L'accès à la route de Bourbourg mériterait donc d'être rétabli au nord de la voie ferrée, avec une participation financière conséquente de Réseaux Ferrés de France.</p> <p>Enfin, et en guise de conclusion, espérons que cette nouvelle 2x2 voies ne connaisse pas chez nous, le curieux sort que la RN42 connaît dans le Boulonnais, entre Longueville et Nabringhen (département du Pas-de-Calais), où, depuis quelques années, le marquage horizontal au sol réduit la circulation à une seule voie, alors que la route est suffisamment large pour rester à deux voies, et cela sur 1,5 kilomètres. Alors que l'un des objectifs affichés du contournement qui nous concerne est de créer une liaison 2x2 voies entre Boulogne-sur-Mer et Lille. N'oublions jamais que le foncier agricole est précieux !</p> <p>Je vous remercie, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, de bien vouloir prendre en considération ces quelques réflexions.</p>	
--	--	--

@ 265	Anonyme	<p>Je ne comprends pas pourquoi le tracé NORD est devenu prioritaire soudainement alors qu'il était plus onéreux et plus d'impact environnemental il isole le village sans les PN</p> <p>Personne n'a été sollicité pour calculer son impact via les riverains</p> <p>Je suis agriculteur, je cultive de part et d'autre du chemin du Prince: 2 ha de perdus et 7 isolés</p> <p>Mon système d'exploitation évolue vers la culture bio et une rocade en plein milieu avec ses métaux lourds et déchets n'ont pas de sens</p> <p>2 ha de perdus et 7 isolés auront un impacte sur mon exploitation car les charges resteront indentiques voir supérieures, le Coefficient pourrait baisser de 7/100</p> <p>Je comprends qu'il faut rendre plus sur le village de RENESCURE mais profitons de la voie de chemin de fer et la proximité de la gare de HAZEBROUCK pour mettre les camions sur les rails vers CALAIS ET BOULOGNE</p> <p>Ce serait un projet plus moderne et durable.</p>	AGRI FERROU
@ 266	Anonyme	<p>en mettant le contournement au nord vous supprimez des exploitations viables qui ne le seront plus en le mettant au sud, certes ça coupera la plaine mais je pense que les exploitations, plus importantes pourront continuer à fonctionner mais certains n'en ont jamais assez....la tendance ne va pourtant pas dans ce sens....en vous remerciant de tenir compte de cette remarque.</p>	AGRI
@ 267	Joseph GANTOIS Hazebrouck	<p>je suis tout d'abord étonné de voir que cette enquête publique se déroule pendant la période estivale c'est à dire une période surchargée de travail pour les agriculteurs (moisson travaux des champs) et une période de congés pour les autres. Donc quand les concernés sont les moins disponibles</p> <p>L'objectif est-il d'avoir le moins de contributions possibles pour l'administration ?</p> <p>Sur la portion Eblinghem-Hazebrouck ce tracé impacte fortement 6 exploitations agricoles familiales et pourrait les mettre en péril de plus il passe à proximité des corps de ferme avec toutes les nuisances que ça implique les voies de communications doivent être rétablies. Si des passages à niveau devaient être fermés il faut prévoir des accès pour les riverains et ne pas laisser des routes en impasse. Enfin en tant qu'agriculteur en activité je suis soucieux de la préservation du foncier. ce tracé doit veiller à être le moins consommateur de foncier.</p>	AGRI AGRI PN
@ 268	Stéphanie	<p>Urgent de faire ce contournement. Nous subissons l'insécurité et les tremblements de nos maisons. voas de</p>	FAVO

	Mantel Renescure	passages piétons et le pont qui j espere tiendra . Vitesse excessive traffic intense...	
@ 269	Anonyme	A 80 ANS NOUS AVONS NOS MAISONS QUI SE FISSUREBT ET NOUS SOMMES EN DANGER OUI AU CONTOURNEMENT.	FAVO
@ 270	Stéphanie FENET	<p>Ex Conseillère Générale du canton Hazebrouck Nord de 2012 à 2015, j'ai été en charge de ce dossier et nommée Présidente de la commission Transports et Infrastructures dès 2013. Ce projet a été le plus marquant de mon mandat et nous en parlons depuis bien trop longtemps... une cinquantaine d'années... En 1985, on évoquait 7 variantes au total pour les tracés Nord et Sud. Depuis, rien de concret et de nombreux accidents, parfois très graves, ont eu lieu, et le trafic continue d'augmenter chaque jour (+ 1,62 % / an sauf erreur de ma part, et + de 16000 véhicules par jour dont de nombreux poids lourds).</p> <p>Au vu de l'évolution de plusieurs facteurs et de la forte attente d'avancées, j'ai demandé à ce moment là la réalisation d'une étude complète qui a été suivie de réunions publiques que j'ai moi-même animées, accompagnée des techniciens du Département. Il n'y a probablement pas de "technique" idéale mais j'ai choisi la totale concertation tout au long de la gestion de ce dossier majeur, qu'elle soit collective et individuelle. Je me suis déplacée sans relâche sur le terrain chez chaque demandeur, exploitants agricoles et habitants, qu'ils soient concernés à l'époque par le tracé Nord ou par le tracé Sud. Donner pleine satisfaction à chaque impacté relève de l'impossible dans un tel projet mais bien souvent des aménagements étaient rendus possibles après échanges et analyses, pour que les impacts soient "adoucis" et gérables. Des réunions ont également été tenues avec les Maires des communes concernées mais aussi la Chambre d'Agriculture. Lors d'un comité de pilotage en juin 2014, les maires se sont prononcés à l'unanimité pour la réalisation d'une voie nouvelle de contournement (en tout état de cause, le réaménagement de la RD actuelle n'est pas envisageable, bien trop de destructions d'habitations...). Une belle majorité des Maires m'a soutenue dans la démarche générale de concertation, d'autres sont moins dans l'échange malheureusement.</p> <p>Etant arrivée sur cette mission en milieu de mandat, et face à la lourdeur des délais réglementaires, le travail n'a pas pu être achevé et de nouveaux élus sont arrivés en 2015. Une nouvelle étude a été réalisée et nous arrivons maintenant à l'étape de l'enquête publique. Cela fait donc aujourd'hui 5 ans que je ne suis plus en charge de ce dossier et je n'ai donc pas pu suivre précisément cette dernière étude. Malgré tout, j'ai souhaité m'entretenir récemment sur certains points avec Mr Ficheux, Conseiller Départemental en charge du projet, à ma demande. Je souhaitais évoquer, entre autre, la fermeture de plusieurs passages à niveaux. Je pense notamment à celui de la route de Bourbourg à Staple qui engendrerait un report du trafic non sans</p>	AVIS

		<p>conséquences et des difficultés non négligeables aussi pour les agriculteurs. Après échanges et au vu des arguments exposés, il m'a été confirmé que ce point pourrait être remis en discussion et donc pris en compte pour le faire évoluer.</p> <p>Aussi, ce projet engendre la destruction d'une dizaine de parcelles agricoles. Je souhaite très sincèrement que les agriculteurs soient réunis, sans animosité, pour trouver des solutions de compensation pour chacun. La discussion reste un atout, j'en suis persuadée. Le monde agricole doit impérativement être entendu! Et je demande aux Maires concernés de les soutenir!</p> <p>Dernier point: sur n'importe quel tracé, les problèmes majeurs seront la destruction d'espaces naturels et/ou l'augmentation du parcours pour une partie des habitants / agriculteurs. D'autres solutions innovantes ne pourraient elles pas être envisagées? Je pense à une autoroute ferroviaire évoquée d'ailleurs dans certaines observations de cette enquête. Mais le souci reste qu'aujourd'hui il faut accélérer les choses... les habitants ont besoin de réponses et n'en peuvent plus d'être dans l'attente et l'inquiétude depuis des années... De plus, il n'est pas concevable selon moi de faire reporter encore longtemps le transit des poids lourds chez nos voisins du Pas de Calais.</p> <p>Je compte sur l'intelligence et la solidarité collective pour enfin avancer en veillant à réduire le plus possible les impacts.</p>	
<p>@ 271</p>	<p>Marine POPIEL</p> <p>Wallon-Cappel</p>	<p>Je voulais porter à mon tour une observation concernant ce projet de contournement entre hazebrouck et renescure.</p> <p>Notre domicile étant situé à Wallon-Cappel et au niveau de la route nationale, nous sommes les premiers impactés par cette circulation dense, sans compter la pollution atmosphérique, visuelle et sonore qu'elle engendre. Cependant, le projet de contournement qui était supposé dans un premier temps passer par l'est de Wallon-Cappel (car moins onéreux et moins impactant pour les habitants) s'est vu modifier pour arriver au fond de notre jardin. Nous avons acheté notre maison en 2016 et nous n'avions pas dans l'idée que 4 ans plus tard une rocade à 4 voix serait au fond de celle-ci, sans compter l'immense pont de 12 mètres! La pollution visuelle et sonore sera d'autant plus importante sans parler de nos voisins délogés et de toute la faune impactée. Je rappelle que dans le champs et notre jardin, nous faisons souvent la rencontre de salamandres, de lapins, de lièvres,... où vont ils finir?</p> <p>Nous regrettons l'achat de notre maison avec ce projet et préférons, si la solution du contournement par le sud, comme prévu initialement, n'est pas possible, rester comme aujourd'hui, avec le trafic sur la RN.</p>	<p>PROXI</p> <p>PONT</p> <p>ECOLO</p>

<p>@ 272</p>	<p>Anonyme</p>	<p>Voici les quelques observations que je vous apporte concernant le projet de cette deux fois deux voies :</p> <p>Je ne suis pas impacté ni en tant que riverain, ni en tant qu'agriculteur mais je suis un utilisateur quotidien de la RD 642 pour me rendre à mon travail à Armentières. En effet, il y a un trafic dense sur la RD 642 rendant Renescure particulièrement difficile à traverser avec ces deux grands virages dont un à angle droit, un aménagement y est nécessaire.</p> <p>Lorsqu'il y a eu un projet d'aménagement, j'y étais 100 % favorable, j'y gagnerais en temps de trajet pour parler égoïstement.</p> <p>Seulement en voyant les commentaires, de désarroi d'un bon nombre de riverains et d'agriculteurs qui sont à même de parler de façon plus technique sur les problématiques et nuisances de ce projet les concernant directement, je me vois mal parler de 20 minutes de gain de temps de trajet quotidien face à ce que vont vivre ces riverains pendant toute une vie et autant d'exploitations agricoles de petites tailles menacées de disparaître.</p> <p>Je ne suis ni pour un tracé Nord, ni pour un tracé Sud même si d'après certains commentaires, on veut y mettre une pression pour que cela se fasse côté Nord car les terres y sont "moindres" Quel arrogance !!! Ou pour mettre les bruits du même côté que la voie ferrée ou la RD 642, Quel Empathie !!! Je ne suis pas juge mais je constate....</p> <p>Je n'ai aucun intérêt que la voie ne se fasse ni au Nord, ni au Sud mais je ne tire pas à boulets rouges sur mes voisins un peut plus lointains . Un aménagement doit être fait côté Renescure, c'est indéniable, mais par ces temps difficiles ou on parle beaucoup de préservation, d'écologie, de pollution, d'économie etc...le projet globale me parait très onéreux , impactant, et cicatrisant pour notre belle campagne Flamande.</p> <p>QUIDAM</p>	<p>AVIS</p>
<p>@ 273</p>	<p>Anonyme</p>	<p>Le tracé sud de toutes les communes a été retenu en juin 2014 pour ce contournement de Renescure à Hazebrouck après une longue concertation il devait être soumis à enquête publique pour un début des travaux en 2017 par le conseil général comme il nous l'on dit lors des réunions publiques de fin d'année 2014</p> <p>Un terrible accident a eu lieu en fevrier 2019 à Renescure</p> <p>Qui doit en porter la responsabilité ?</p>	<p>AVIS</p>

		<p>Ce contournement devait déjà être plus ou moins réalisé.</p> <p>Pourquoi avoir relancé des études ? comment peut 'on en arriver à un tracé différent ?</p> <p>On attend que quelque chose d'aussi dramatique se reproduise à Morbecque ?</p> <p>Un adolescent a été renversé par une voiture dans le centre de Morbecque en decembre 2019, heureusement sans gravité !!!!</p> <p>il est très urgent de faire un contournement intelligent</p>	
@ 274	Catherine HERBAUX	<p>Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.</p> <p style="text-align: center;"><u>Pas de pièce jointe</u></p>	
@ 275	Catherine HERBAUX	<p>Suite aux affiches publiées sur les abords de la route départementale 642 annonçant l'enquête publique, je me permets de vous apporter quelques réflexions :</p> <p>Je suis agricultrice avec mon mari, au lieu dit, “Le bonsberg” sur la commune de Lynde. Nous exploitons sur une petite structure spécialisée dans l'élevage laitier. Nous avons repris cette exploitation, il y a 15 ans, à la suite de mes parents. Je connais bien l'environnement qui m'entoure, car j' ai grandi sur cette ferme transmise de génération en génération. J'y suis très attachée. Et si j'ai choisi ce métier, c'est parce que je suis très sensible à la nature, et d'ailleurs très observatrice de celle-ci.</p> <p>Je vais vous exposer les faits par le biais de photos, c'est plus parlant ; et aussi, plus facile de se rendre compte de l'impact économique et environnementale du tracé nord.</p>	



A la place des buissons fleuris, il faut imaginer une 2x2 voies, ... avec les nuisances sonores et visuelles que cela va occasionner. A l'arrière-plan, il y a un bois qui constitue une très grande réserve naturelle pour la faune sauvage. Nous avons le plaisir de voir régulièrement des chevreuils provenant de ces zones boisées. Ils viennent jusque sur nos plaines et pâtures pour se nourrir et s'abreuver dans nos mares. Les zones humides seront fortement mises à mal, si la nouvelle route passe au nord. Et c'est toute la biodiversité qui sera impactée.

VISU
ACOU
ECOLO



CHAP

A l'endroit même où passent ces chevreuils, il y aura la future 2x2 voies. Difficile de s'imaginer voir un tel spectacle avec un tel trafic routier....

- **Et quand est-il de la chapelle Notre Dame du Bonsberg ?**

Je suis attachée à tous ces paysages mais aussi à cette chapelle qui m'a vue grandir.... Cette chapelle, c'est notre patrimoine religieux, mais c'est surtout l'endroit où beaucoup de personnes viennent se recueillir au cours d'une randonnée. Dans cette chapelle, on peut s'y asseoir et se poser un instant. Ces lieux de culte sont aussi importants que les églises et les cathédrales, car le recueillement se fait en communion avec la nature au grè de nos envies. Cette chapelle a une histoire, et on va la rayer de la carte pour l'intérêt public....

- **Le tracé Nord aura un impact très lourd sur notre exploitation :**



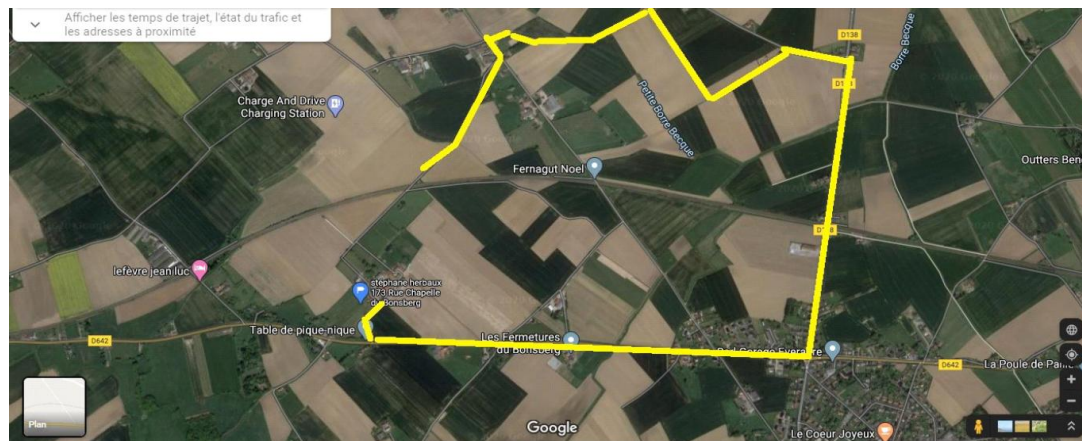
La parcelle en arrière-plan qui longe la voie ferrée est l'une de nos plus grandes parcelles, en plus, celle-ci

se trouve à proximité de l'exploitation. Eh bien ce champ, sera coupé en deux par la nouvelle rocade. La conséquence est qu'il y a une surface agricole perdue, elle se situera entre la voie ferrée et la nouvelle route (pour l'autre tracé, il n'y a pas ce problème). Nous sommes sur une petite exploitation agricole spécialisée dans l'élevage. Comme vous le voyez sur cette photo, c'est la récolte du foin et le semi de maïs pour les vaches laitières. Nous allons perdre de la surface, alors que nous en avons besoin pour nourrir nos animaux. Toute perte de surface peut mettre en péril l'équilibre économique de l'exploitation. De plus, en tant qu'éleveur, nous sommes tenus d'être aux normes concernant les surfaces d'épandage des effluents.



Nous cultivons une parcelle (signalée au moyen de la flèche rouge) qui se situe de l'autre côté de la voie ferrée ; Le tracé en jaune est le trajet que nous faisons actuellement pour accéder à cette parcelle située de l'autre côté de la voie ferrée.

Voici le nouveau parcours quand la nouvelle route sera opérationnelle :



Ces photos aériennes parlent d'elles-mêmes. Ce grand détour engendre des dépenses supplémentaires de carburant pour nos tracteurs, et par conséquent de la pollution. De plus, on s'expose d'avantage aux dangers de la route, et également à ralentir le trafic sur le réseau secondaire. Nous ne sommes pas les seuls agriculteurs impactés par ce problème. Si l'on ferme le passage à niveau situé sur la route de la cayenne, cela touche toutes les exploitations agricoles situées de part et d'autre de la voie ferrée, donc augmentation du trafic agricole sur le réseau secondaire. Si l'on ferme le passage à niveau sur la route DE bourbourg, cela touchent, et les agriculteurs, mais aussi tous les riverains qui sont très nombreux à emprunter cette route. C'est un non sens !

En conclusion, je suis contre le tracé Nord, car l'impact occasionné sur notre exploitation agricole aura de lourdes conséquences économiques. De plus, des parcelles seront coupées, avec des délaisés importants. Ce tracé est aussi le plus onéreux. La biodiversité qui existe autour de ces zones humides sera fortement impactée ; pas très cohérent quand on nous parle de Grenelle de l'environnement, de COP 21 dans les plus hautes sphères.

Et personnellement, c'est notre cadre de vie qui sera fortement perturbé de par les nuisances visuelles et sonores. Il nous faut déjà supporter la voie ferrée et la rd 642 actuelle, quel impact aura cette nouvelle route sur notre santé ?

DEFA

@ 276

Anonyme

Ce projet quelque soit le tracé est une aberration. Des aménagements plus simples et moins coûteux sont possibles pour les communes concernées en terme de sécurisation.

AVIS

		<p>Le coût financier global avec la conjoncture actuelle est bien trop important.</p> <p>L'impact environnemental serait un désastre avec encore davantage de surfaces goudronnées, de champs saccagés et d'animaux et de végétaux menacés.</p> <p>Les querelles engendrées par la proposition du projet sur la population concernée (ou chaque individu fait le choix personnel et égoïste de soutenir ou désapprouver un projet de contournement uniquement en fonction de sa situation et de son cadre vie) risquent de diviser les habitants des villes et villages voisins concernés et même de fragmenter l'entente entre les habitants d'un même village, en résumé une catastrophe sociale qui a déjà commencée rien qu'au regard des observations sur ce registre.</p> <p>En résumé, un contournement global, NON ! Mais des aménagements raisonnés permettant de sécuriser les habitants et faciliter le trafic au sein des villes et villages concernés, OUI !</p>	
@ 277	Anonyme	<p>Nous habitons entre la voie ferrée et la RD 642 actuelle comme bon nombre d'habitants de wallon cappel, lynde, ebbinghem. Nous subissons les nuisances de ces deux infrastructures. Nous n'en voulons pas une troisième. si le département decide de faire une route qu'il la fasse ailleurs où il y a moins de nuisances pour les riverains , car de notre côté il n'y a pas de place pour être Loin des habitations et des corps de ferme.</p>	DEFA
@ 281	MULLER Anne	<p>Suite à mon entretien le vendredi 31 Août à la Mairie d'Ebbinghem avec Mr Hemery. Un entretien, je tiens à le préciser, avec un manque de considération et une condescendance avérée... Je souhaite noter mes doléances (aucunes prises de notes ni de coordonnées par ce Monsieur) et obtenir des réponses concernant des points importants qui impacteraient notre propriété et donc notre qualité de vie si ce projet voit le jour.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelles dispositions (matérielles et financières) seront prises afin de ne pas subir les nuisances sonores à l'intérieur comme à l'extérieur de notre habitation ainsi que pour le visuel ? - Qui prendra en charge la dépréciation évidente de notre bien ? - À quelle échéance ces travaux sont prévus ? <p>Il est très difficile de se projeter quant à la vente éventuelle de notre maison sans avoir de réponses claires. Un changement de situation professionnelle pourrait nous obliger à céder. Je pense qu'il n'est pas indécent de vouloir obtenir des réponses précises à court terme. Nous n'avons jamais été consulté personnellement à ce sujet. J'ai bien conscience que nous ne «pesons pas très lourd» dans ce genre de dossier...</p> <p>J'espère que mes demandes ne resteront pas sans réponses.</p>	ACOU DEVAL
@ 282	Philippe	<p>Je suis agriculteur et résidant à Wallon Cappel sur la RD642 , dernière habitation de Wallon Cappel en</p>	

	<p>LEROY</p> <p>Wallon-Cappel</p>	<p>direction d'Hazebrouck ayant un fils salarié et successeur dans un avenir proche,</p> <p>Le projet de 2x2 voies qui va croiser la RD 642 au G4 va couper ma principale parcelle attenante au corps de ferme en diagonale puis longer la voie ferrée sur 375m environ avec un délaissé de terre agricole,</p> <p>Mes parcelles impactées sont ZS30 , ZS106 ,ZS109, ZS31 sur Hazebrouck ZA27, ZA 114, ZD 85,ZD13 sur Wallon Cappel soit une perte minimum de 4ha sur 30ha cultivables, à ajuster en fonction du délaissé que personne ne peut préciser aujourd'hui,</p> <p>La parcelle de 13 ha attenante au corps de ferme ne sera plus intéressante à cultiver (les agriculteurs comprendront pourquoi) et cerise sur le gâteau il faudra franchir le nouveau G4 et sa circulation pour cultiver la partie entre la 2x2 voies et Hazebrouck</p> <p>De plus , avec la fermeture du PN (passage à niveau) chemin du prince , une parcelle se trouvant de l'autre coté de la voie ferrée, aujourd'hui distante de 900 m nécessitera un déplacement de 4,5 km par le pont emjambant la RD 138,</p> <p>Aujourd'hui , ces parcelles sont irrigables et permettent des cultures légumières à forte valeur ajoutée avec embauche de main d'oeuvre, demain elles ne le seront plus,</p> <p>En résumé , cette exploitation qui aujourd'hui est économiquement viable ne le sera plus demain,</p> <p>Mais comme on a pu lire dans certaines observations , il faut d'abord prendre en considération les agriculteurs ayant « investi » (surtout en reprise de foncier) comme si le fait d'avoir changé son système d'exploitation n'était pas en soi un investissement,</p> <p>Lors de notre rencontre en mairie de Wallon Cappel, monsieur le commissaire, vous avez mis en avant le rôle de la SAFER, d'un possible aménagement foncier,mais je ne me fais guère d'illusions :</p> <p>qui est satisfait du rôle de la SAFER? La surface agricole n'est pas extensible,</p> <p>Un aménagement foncier se vote à la majorité et compte tenu de la légendaire « solidarité » du monde agricole ,le pire est à craindre car le périmètre de cet aménagement se situe principalement au sud de la rd 642,</p> <p>Tout ceci pourrait être acceptable si cela répondait à l'intérêt général qui doit primer sur chaque intérêt particulier ,mais est ce le cas ?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Est ce l'intérêt général que de condamner 4 PN et les routes qui les franchissent sans rien proposer pour remédier aux problèmes de mobilité des riverains ? 2)Est ce l'intérêt général que de condamner le PN route de Cassel et de le remplacer par un 	<p>AGRI DELAIS</p> <p>AGRI PN</p> <p>PN</p> <p>PONT</p>
--	--	--	---

	<p>pont pharaonique très couteux et défigurant le paysage ?</p> <p>3)Est ce l'intérêt général de condamner une zone humide et de laisser un délaissé plus important entre la voie ferrée et la 2x2 voies au titre de la compensation (peut on vraiment compenser une zone humide en la déplaçant?)</p> <p>4)Est ce l'intérêt général que la création de 2 giratoires entre la RD642 et la 2x2 voies alors que l'une est censée remplacer l'autre ?</p> <p>A titre d'exemple, les habitants de Wallon Cappel et environs vont devoir s'insérer dans le flux de la 2x2 voies au G4 pour se rendre à Hazebrouck !</p> <p>Où est l'amélioration de la mobilité des habitants,sans parler de l'emprise foncière !</p> <p>5)Est ce l'intérêt général que d'ignorer l'aménagement global de la mobilité du territoire en ne prenant pas en compte la problématique de Morbecque</p> <p>Pour toutes ces raisons, Monsieur , je suis opposé au tracé proposé et je mets sincèrement en doute la capacité du département du Nord à mener à bien un tel projet,</p> <p>Comment peut on faire confiance à des élus départementaux qui changent d'avis sur un projet de 100 millions d'euros sans concertation et sans avoir organisé la moindre réunion publique !</p> <p>Craignent ils le débat ?</p> <p>Peut on faire confiance à des techniciens, censés répondre à nos questions lors de cette enquête publique et incapables de chiffrer le délaissé entre la voie ferrée et la 2x2 voies (réponse: ce n'est beaucoup !) ni la hauteur du pont enjambant la voie ferrée (réponse : au dessus des catainers!!(heureusement ! bien que sur le croquis mis en ligne les catainers dépassent le pont).</p> <p>Est ce que cela est bien sérieux ?</p> <p>Comment faire confiance à des gens qui suppriment des voies communales sans proposer d'alternative budgétisée parce que le coût irait à l'encontre de leur choix.</p> <p>Comment peut on faire confiance à des élus départementaux et locaux qui, par leurs décisions irresponsables, démagogiques et pour certaines intéressées ,ont profondément divisé la population de nos villages pour des années</p> <p>Ce projet a été mal préparé , mal présenté comme déjà en 2013</p> <p>Ce projet nous pourrit la vie depuis 7 ans maintenant, Quel gachis !</p> <p>Comment le Département du Nord a-t-il pu présenter à enquête publique un projet comportant autant</p>	<p>HUMI</p> <p>ROND P</p> <p>DEFA</p>
--	--	---------------------------------------

		d'incohérences ?	
@ 283	Anonyme	Si Monsieur le "Diacre" se mêle à la politique et se trouve apte à gérer le secteur routier, serait-il possible afin d'empêcher la perte de chaleur l'hiver par la grand porte en la condamnant définitivement et nous faire passer par la Sacristie ??	HE
@ 284	Sophie PIERROT Renescure	Nous sommes pour ce contournement qui va nous permettre d'avoir beaucoup moins de passage de voitures et de camions pour notre sécurité sur notre axe du Fort Rouge Renescure. Contournement qui sera tout aussi bien pour nos routiers. Donc un grand OUI pour le contournement.	FAVO
@ 285	Anonyme	au vu de l'observation n 279,émanant d'une personne censée être bienveillante et impartiale,je comprends pourquoi nos églises sont vides.	HE
@ 286	Loïc DAUCHEL	Nous vivons sur la rue de Théroanne donc en terme de passage de camions nous avons notre lot. À aujourd'hui la seule et unique solution pour sécuriser le centre du village et ces extérieur mais également préserver la tranquillité des riverains, c'est aboutissement du dossier du contournement de Renescure dans les plus bref délais. Il y'a trop longtemps que l'on en parle et rien avance. En résumé nous sommes favorable au contournement de Renescure.	FAVO
@ 287	Anonyme	j'ai vu le tracé nord sur plan, la chapelle du Bonsberg sera déplacée, entre la 2 X2 voies et la RN 642, mais je n'ai vu de chemin pour se rendre, vu que le chemin de la Cayenne est fermé par cette rocade, où vont passer les fidèles : par les fermes par le ciel ou par tout autre moyen Allez vous reconstruire une route supplémentaire ???? et reprendre encore des terres ???????	HE
@ 288	Bernard LAVISSE RENESECURE	Avec mon épouse, nous habitons Renescure depuis 1983. A cette époque déjà le contournement de la commune était d'actualité. Il parait même que dans le cadre d'un plan pluriannuel de l'aménagement du territoire son financement avait été programmé... Finalement, à la suite de tergiversations entre le contournement Nord et le contournement Sud, tout est	AVIS

		<p>resté figé.</p> <p>Depuis cette époque, le flux de la circulation n'a cessé d'augmenter. Je dirais même qu'il a été multiplié par trois voire quatre avec notamment une forte progression du nombre de poids lourds après l'ouverture du tunnel sous la Manche, puis plus récemment avec la mise en place de l'écotaxe poids lourds en Belgique. Les transporteurs préférant emprunter cet axe pour s'exonérer des frais de péage autoroutier.</p> <p>En 2013 les poids lourds de 44 tonnes ont obtenu l'autorisation de circuler sur tout le territoire national. Or, le tronçon de la RD 642 Arques-Hazebrouck n'est manifestement pas adapté à ce type de véhicules notamment dans la traversée de Renescure. En fonction de la relative étroitesse de la chaussée, des courbes et des virages très prononcés, le danger y est permanent.</p> <p>Il y a deux ans, j'ai moi-même été heurté sans gravité par un camion alors que je marchais sur le trottoir, de l'autre coté du garage Mortier.</p> <p>La plupart des cyclistes qui souhaitent se déplacer dans le village sont contraints de rouler sur les trottoirs, ce qui soit dit en passant est interdit par le Code de la Route.</p> <p>Il y a quelques mois une personne de mon quartier, âgée de 80 ans, qui circulait à vélo électrique sur le trottoir a été déséquilibrée avant de tomber sur la chaussée. Elle est restée coincée sous son vélo pendant un certain temps, jusqu'à ce qu'un passant vienne l'aider à se relever. Je peux vous laisser imaginer ce qui serait arrivé si un poids lourd était passé à ce moment là. Cette dame que j'ai rencontrée tout de suite après les faits était particulièrement choquée. Depuis lors, je ne l'ai plus revue sur son vélo.</p> <p>Personnellement, il m'arrive assez régulièrement de me rendre à Arques ou à Saint-Omer à vélo et je dois dire que pour éviter cette route je préfère passer par Campagne les Wardrecques.</p> <p>Bref, il y aurait encore beaucoup à dire sur le sujet et notamment qu'un contournement favoriserait certainement le développement économique de la Flandre Intérieure et de l'Audomarois.</p> <p>A ce jour, ce que je crains, c'est que si le tracé pour Renescure paraît acquis, les tergiversations concernant cette fois Wallon Cappel pourraient reporter le projet dans son ensemble aux calendes grecques. Alors pourquoi dans un premier temps ne pas réaliser le contournement de Renescure, village où les difficultés sont indéniablement les plus conséquentes?</p>	RENES
@ 289	Vincent Bonnefoy	<p>Dans l'Indicateur des Flandres du 29 juillet 2020, vous dites ne pas pouvoir vous prononcer quant à l'alternative que constitue le tracé sud de ce projet d'axe routier. D'accord, on peut comprendre qu'il s'agit là d'une application du principe de neutralité qui caractérise votre mission, et ceci par rapport au fait que le Département du Nord, maître d'ouvrage du projet, finance une Enquête Publique concernant le tracé nord,</p>	AVIS

		<p>et non une enquête pour privilégier tel ou tel tracé.</p> <p>Etant donné que l'enquête porte sur le tracé nord, je me positionne contre le projet : les arguments sont dans les autres remarques, et cela même si le contournement de Renescure paraît nécessaire. Je m'imagine les commentaires des services du Département (et des bureaux d'études les accompagnants) quant on leur a demandé de tracer un axe qui du sud d'Ebblesheim remonte vers le nord de Wallon en coupant l'actuelle D642.</p> <p>Je suis par ailleurs surpris par rapport au fait que cette enquête publique, qui s'annonçait à l'évidence houleuse, soit menée par un seul Commissaire, et non par plusieurs membres d'une Commission. Je souhaiterais que le Département du Nord puisse expliquer cette décision, qui fait pleinement partie des modalités d'enquête. J'espère juste que cette décision n'est pas due à un éventuel manque de Commissaires en cette période estivale.</p> <p>Bon courage à vous pour le travail de compilation des nombreuses contributions, ainsi qu'aux services du Département pour les réponses à apporter.</p> <p>P.S. : quel avenir (proche et lointain) des grands projets routiers (et des services pour les planifier) les plus gourmands en foncier à l'heure où l'on s'engage petit à petit, inexorablement, de l'objectif Zéro Artificialisation Nette ? Les services départementaux seront parmi les grands concernés ...</p>	
@ 290	Anonyme	<p>Le dossier étant volumineux et ma connexion internet rendant difficile la lecture des documents, je souhaiterais savoir, en réponse à cette remarque, si des études des impacts socio-économiques de ce projet ont été menées à propos des communes concernées ? Plusieurs commerces dépendent du trafic de l'actuelle route, bénéficieront-ils de solutions pour ne pas perdre avec le nouvel axe ?</p> <p>Merci d'avance</p>	COMME
@ 291	<p>Isabelle et Frédéric CLEENEWERCK</p> <p>Hazebrouck</p>	<p>Lors du comité de pilotage en date du 11 juin 2018, le département du nord a proposé de retenir le tracé passant au nord de wallon-Cappel pour les raisons principales suivantes, je cite :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une meilleure intégration paysagère avec jumelage de la voie ferrée ! <p>Cela aurait pu être vrai à condition de coller réellement or il y a un problème technique (les normes de sécurité ne sont pas respectées sauf s'il y a construction d'un mur anti-encastrement).</p> <p>Le coût de construction de ce mur étant prohibitif, le maître d'œuvre a choisi une solution beaucoup plus économique : exproprier une bande de terrain supplémentaire, la bande dite de sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autre problème non réfléchi de cette prise de décision : les passages à niveaux, qui ont leur utilité 	

	<p>Le rétablissement des voies communales est légitime mais pour une question de budget on fermerait définitivement ces routes (pour tous les riverains des détours importants sur des routes non adaptées) dans le dossier il n'est fait à aucun moment mention d'un budget de rénovation, aussi je vous demande de questionner le maître d'ouvrage sur ce point.</p> <p>Il y a cinq suppressions de PN avec un seul rétablissement par le contournement de la voie romaine et édification d'un viaduc dont les caractéristiques donnent le vertige (12 mètres de haut, enjambant la nouvelle voie et la ligne SNCF). A la lecture des données techniques il me semble que des problèmes vont surgir, la voie routière ne semble faire que 8 mètres de large aussi je vous pose la question : comment vont se croiser deux convois exceptionnels agricole par exemple?, merci de vous renseigner, il apparaît pas être équiper de pistes cyclables, qu'en est-il, autre petite question : comment fait-on pour se rendre à la coopérative agricole lorsque l'on vient d' Hondegthem (impossible en poids-lourds) ?</p> <p>Cet édifice va défigurer la vue sur le mont Cassel .</p> <p>Au regard de ces éléments, la meilleure intégration paysagère me semble erronée - Autre éléments mis en avant : tracé moins impactant pour le monde agricole et les zones boisées</p> <p>Comme ce tracé est plus long que la variante sud, qu'il y a une expropriation supplémentaire pour la zone dite de sécurité, que les agriculteurs auront à faire des kilomètres supplémentaires pour accéder à leurs parcelles, ce tracé est au contraire plus impactant que la variante sud</p> <p>La variante nord exterme une zone humide d'1.81 hectares (c'est inscrit noir sur blanc dans le dossier) irremplaçable, la variante sud ne détruit pas de zone, je n'invente rien Ces éléments rendent ce projet tristement en inadéquation avec la prise de conscience de la société</p> <p>Le coût global du projet nord sera identique à celui du sud :</p> <p>Comment nous faire croire qu' avec un tracé plus long, deux ronds- points inutiles, un viaduc pharaonique, une emprise foncière plus importante, un nombre plus important de maisons d'habitations à détruire donc à indemniser (leur nombre est d'ailleurs volontairement sous-évalué histoire de minimiser l'impact) la chapelle du Bonsberg détruite (sa destruction et son éventuelle reconstruction sont littéralement ignorés) tout cela n'est pas crédible</p> <p>Nous avons sollicité la CADA pour une évaluation du coût réel de la variante nord ou de la variante sud, il nous a été répondu que ces éléments n'était pas communicables à ce stade de la procédure</p> <p>J'en viens à penser que l'on nous cache la vérité</p> <p>J' ose espérer que vous ,monsieur le commissaire-enquêteur, aurez accès à ces données afin de formuler</p>	<p>PN PONT</p> <p>HUMI</p> <p>ROND P</p>
--	---	--

		<p>une synthèse équitable sur ce dossier</p> <p>La pertinence globale de ce projet n'est pas atteinte , en effet ce tracé ne résout en rien le trafic trop important traversant la commune de Morbecque, la variante sud de wallon-cappel après rénovation de la rd 238 permettrait une réduction notable de la circulation dans le centre du village réduisant ainsi le risque d'accidents (la rd 238 a déjà fait l'objet d'une réhabilitation il y a dix ans sur la commune de wallon-cappel)</p> <p>Autre bizarrerie du projet : on nous dit qu'il n'y a pas les ressources nécessaires au rétablissement des routes coupées avec le tracé nord (même route de Bourbourg ou transite chaque jour 300 véhicules) alors que l'on peut s'apercevoir de la construction d'un pont chemin des loups à Ebbilinghem, (30 véhicules par jour) est-ce le fruit du hasard ou une utilisation future est-elle prévue, je sollicite votre interrogation à ce sujet</p> <p>Au regard de toutes ces incohérences je m'oppose au projet présenté par le département</p>	DEFA
@ 292	<p>Anne-Sophie et Jean-Michel WESTEEL</p> <p>EBBLINGHEM</p>	<p>Ce projet de contournement est sans aucun doute une nécessité. Cependant, il faudrait être tout simplement cohérent et logique dans le choix du tracé !</p> <p>Les années à venir vont être malheureusement difficiles sur le plan économique en raison de cette pandémie qui frappe le monde entier.... Restons solidaires, n'impactons pas davantage les agriculteurs qui seront fortement touchés par ce choix du tracé nord !</p> <p>De plus, ça serait incohérent de dépenser l'argent public avec des projets plus coûteux reposant sur des choix modifiés récemment peu clairs et précis !</p> <p>Faites un contournement intelligent : écoutez les élus de Morbecque qui demandent à être raccordé pour bénéficier de ce contournement afin de régler aussi leur flux de circulation !</p> <p>Ne fermez pas les passages à niveau des routes très passantes comme la route de Bourbourg où beaucoup de riverains comme nous l'empruntons. Pourquoi un pont n'est-il pas prévu alors qu'un pont est déjà noté pour le chemin des loups : chemin beaucoup moins fréquenté... ?</p> <p>N'oubliez pas les nuisances sonores, visuelles et écologiques.</p> <p>Prenez vite vos responsabilités et ne laissez pas cette population concernée se diviser entre eux !</p>	AVIS
@ 293	Anonyme	<p>Quand je vois et constate les commentaires de certaines personnes, je ne comprends pas que l'on peut dire qu'en fermant des passages a niveau (5 au total) cela va réduire le trafic sur d'autres axes... Soyons cohérents, les riverains, agriculteurs, professionnels doivent circuler et se rendre d'un point A à un point B</p>	

		<p>donc si l'on bloque ces routes en impasse le trafic routier se fera ailleurs... donc sur des routes encore plus inadaptées...</p> <p>Avez vous prévu dans le budget tous ces aménagements de ces axes secondaire ???</p>	COUT
@ 294	Anonyme	<p>Bien que nécessaire, ce contournement de Renescure me navre grandement, en constatant l'inquiétude (légitime) des personnes quant à leurs biens, leur confort visuel et auditif, la préservation de notre chère campagne, le souci des agriculteurs....</p> <p>Bref ; TOUTES CES NUISANCES dont nous aimerions tous nous passer. Qui en effet peut accepter de devoir abandonner sa maison qui sera détruite, qui peut être content de voir son bien être déprécié, qui se réjouit d'être contrarié dans l'organisation de son labeur ?...</p> <p>EST-IL VRAIMENT NECESSAIRE de concevoir un nouveau tracé ?... qu'il soit au nord ou au sud, ce n'est que désolation, division de la population...</p> <p>Et cela, évidemment engendrera un coût "pharaonique" en structures, en expropriations, dédommagements...</p> <p>Ne pourrions nous écouter la voix de la sagesse ?</p> <p>Ne peut-on pas concevoir d'aménager, d'améliorer les voies existantes ? Il me semble que le COUT serait MOINS ELEVE, que la NATURE serait davantage PRESERVEE, A CODITION de RESPECTER les RIVERAINS par tous moyens.</p> <p>Suis-je bêtement utopiste, ou est-t'il vraiment impossible de mettre "un peu" de bonne volonté dans la réflexion, sans se déchirer ?</p> <p>Je vous souhaite une bonne réflexion.</p> <p>RESPECTES au moyen de PROTECTIONS</p>	AVIS
@ 295	Anonyme	<p>En choisissant le tracé Nord le département decide d'anéantir tout une partie de la population située entre la RD 642 actuelle et la voie ferrée. Je suis agriculteur, et nous avons déjà des parcelles en pointe de petites tailles qui deviendront inexploitable. il nous restera que des miettes. Vous nous prenez pour qui? En plus cerise sur le gâteau vous nous supprimer nos chemins pour accéder à nos parcelles de l'autre côté de la voie ferrée, même si certains PN sont peu utilisés ils servent à certains. Et nous devrions tout accepter. Qui l'accepterait? pas moi mais à priori cela ne dérangerait pas certaines personnes qui se sont permis de faire un commentaire très positif sur ce tracé , en approuvant que c'était bien de mettre les routes en Impasse.</p>	AVIS

		<p>Je propose donc que le département reexamine le dossier et qu'il mette toutes les routes en Impasse dans le tracé mis en vant en 2014, puisque Ça ne semble pas déranger certains riverains de ce précédent tracé. En plus avec l'absence d'ouvrages d'art le département pourrait faire beaucoup d'économies</p> <p>Merci de prendre en compte mon commentaire.</p>	ETUDES
@ 296	<p>Jean-Luc LEFEBVRE</p> <p>EBBLINGHEM</p>	<p>Je suis agriculteur , soucieux du gaspillage et surtout du foncier agricole</p> <p>Ce contournement est sans doute nécessaire pour RENESCURE mais pour le reste ,tel que le projet est présenté dans ce dossier somme toute assez aléatoire ; il faut comprendre que la variante nord WALLON CAPPEL est une hérésie totale</p> <p>De fait un tracé plus long , plus sinueux , traversant une zone humide , comportant des infrastructures énormément couteuses et qui plus est condamne 4 passages a niveau , est vous le comprendrez , un fiasco total. Les problématiques ont déjà été cité dans les différentes doléances .</p> <p>J'habite rue des joueurs a EBBLINGHEM et le report du trafic routier sur cette route et les autres routes adjacentes épargnées est tout simplement inenvisageable</p> <p>Nous ne pouvons qu'etre peu fier de nos représentant du département pour un travail aussi médiocre qui a déjà couté beaucoup pour le contribuable .Pour nos politiques souvent trop pressés "de mal faire" , la gloire peut etre de courte durée!</p> <p>Je demande a ce que la liaison renescure / hazebrouck, si elle doit se faire, soit réétudiée dans son ensemble pour une vision globale du territoire (je pense a MORBECQUE qui vit les memes containtes que renescure)</p> <p>Je vous laisse apprécier le bien fondé de ma requete !</p>	<p>ETUDES</p> <p>MORBE</p>
@ 297	<p>Olivier DUCROQUET</p> <p>BORRE</p>	<p>Agriculteur à Borre, j'ai été lourdement impacté par le contournement Borre Pradelles.</p> <p>A l'époque le Conseil Départemental était passé en force car les associations pro contournement mettaient en avant la dangerosité de la traversée des deux villages, le décès du maire de Pradelles leur a donné raison et malheureusement le même scénario se reproduit avec la petite Colline.</p> <p>Mais les contournements sont également dangereux, les voitures et les camions y roulent beaucoup plus vite et cela implique également des accidents. Un décès est toujours tragique, qu'il soit causé par un accident en centre village ou sur un contournement.</p> <p>Toujours plus de routes = toujours plus de trafic routier = toujours plus d'accidents et de morts</p> <p>Faut- il réaliser un contournement à chaque décès dans un village ?</p>	AVIS

		<p>De plus, étant agriculteur, je suis contre cette nouvelle route car quelques soit le tracé, des surfaces agricoles d'une qualité exceptionnelle seront détruites à jamais (terres limoneuses à très haut potentiel de rendement et très faciles à travailler) ; sans doute ces terres font parties des meilleures terres au monde. Les terres que j'exploite dans cette zone sont les meilleures de mon exploitation.</p> <p>Toutefois, s'il y a une nouvelle route, je pense que le seul contournement de Renescure serait une solution moins onéreuse et de plus, il semble y avoir un consensus sur cette partie de tracé.</p> <p><u>Par contre, s'il faut choisir un tracé au niveau de Wallon Cappel, je suis favorable au tracé nord car il longe la voie ferrée et détruit moins le parcellaire agricole.</u> Je pense que la suppression de certains passages à niveau peut être une bonne chose car ils sont dangereux et source de problèmes pour la SNCF, une partie importante des retards de train est lié à un problème de passage à niveau. Mais cette suppression devra être accompagnée d'aménagement pour les agriculteurs (remembrement et indemnisation des rallongements de parcours) et pour les riverains, la liaison au niveau de la route de Bourbourg devrait être rétablie par un pont.</p> <p>Enfin, je pense que le Département doit prendre le temps de créer une réserve foncière pour permettre une compensation intégrale du foncier pour les agriculteurs impactés. Aujourd'hui la pression foncière dans notre région est telle qu'il est quasiment impossible pour les agriculteurs de retrouver des surfaces par leurs propres moyens. Cette réserve foncière favoriserait un vote positif par les agriculteurs pour le remembrement avec partage d'emprise.</p>	
@ 298	Anonyme	Oui très favorable!! Tout les 2-3 semaine je fais estaires Boulogne. Sa gagnerait un peu plus de temps. C'est vrai que l'axe hazebrouck renescure est un peu dangereuse et des tronçon avec pas beaucoup de visibilité.	FAVO
@ 299	Thierry Vanderbeken STAPLE	<p>Beaucoup de commentaires évoquent la suppression des passages à niveau comme étant la source de nombreux détours.</p> <p>Non, la cause de ces détours, c'est le non rétablissement des routes! En effet, si le tracé Nord est réalisé, même si les routes restent ouvertes (pont ou tunnel), les passages à niveau seront de toute façon fermés puisqu'il est impossible de démarrer un pont juste après le passage à niveau.</p> <p>Ces fermetures de passages à niveau ne sont donc pas des demandes de la SNCF (même si elle peut s'en réjouir), comme j'ai pu le lire, mais c'est bien le Département qui, pour faire certaines économies pour imposer le passage au Nord, coupe ces routes.</p>	AVIS

<p>@ 300</p>	<p>Jean-Charles et Corine SALOME</p> <p>Lynde</p>	<p>Nous sommes installés en couple sur une exploitation de polyculture-élevage à Lynde qui est également notre lieu de vie. L' exploitation est située entre la voie ferrée reliant Calais-Lille et la RD642 actuelle</p> <p>Nous ne sommes pas contre le contournement de Renescure qui semble être une nécessité; en revanche, nous contestons l'utilité publique du projet du tracé Nord de Wallon-Cappel.</p> <p>Pour rappel, l'objectif de l'enquête publique est «d'assurer la cohérence de la RD642 dans le réseau actuel», objectif que nous ne retrouvons pas dans l'étude.</p> <p>Nous avons relevé trop d'incohérences dans le choix du tracé Nord. L'analyse multicritères comparant les 2 tracés (pièce B, p.15) proposée en comité de pilotage en juin 2018 est truffée d'inexactitudes qui ont sûrement induit en erreur les décideurs.</p> <p>En préambule, le Département (pièce I p.10) avance les arguments suivants pour le tracé Nord:</p> <ul style="list-style-type: none"> – impact agricole moindre – coût équivalent – meilleure intégration paysagère <p>Comment peut-on justifier d'un impact agricole moindre quand on choisit le tracé le plus consommateur de foncier: le plus long, celui qui va créer le plus de délaissés: d'une part le long de la voie ferrée (ont-ils été comptabilisés puisqu'il manque des cotes sur les schémas (pièce E p.28 et 30)) et d'autre part avec la création de 2 ronds-points pour croiser 2 fois la RD642 actuelle.</p> <p>Combien va t'on consommer de foncier? «de l'ordre de 40 ha» pièce B p.15 ou bien 80 ha pièce G p.316?</p> <p>Pour des études à plus de 3 millions d'euros, ces chiffres devraient être plus précis.</p> <p>Ce projet va totalement à l'encontre des objectifs du SCOT qui sont d'avoir une gestion économe du foncier. En outre, avec ce choix de tracé Nord, 3 exploitations verront leur viabilité compromise</p> <p>Comment parler d'un coût équivalent quand on compare l'incomparable: la précédente version (2014) proposait des rétablissements de tous les accès pour les tracés Nord et Sud. En 2018, au Nord, on ferme 4 passages à niveau sans rétablir les accès, pour diminuer le coût assurément.</p> <p>Plusieurs budgets apparaissent dans l'étude: pièce B p.15: 95 millions d'euros, pièce F p.3: 79,3 millions euros; quel est le bon budget? Toujours des évaluations imprécises.</p> <p>Comment avancer l'argument d'une meilleure intégration paysagère quand on crée un pont de 12 m de haut sur la RD138 qui va cacher la vue des Monts de Flandres pour les riverains.</p>	<p>SPECI</p>
--------------	---	--	--------------

En conclusion, les arguments avancés par le Département sont irrecevables. Et bien d'autres incohérences et questions sans réponse à la lecture de ces études:

1. fermeture des passages à niveau:

Nous sommes contre la fermeture de tous les passages à niveau (PN) sans rétablissement d'accès: l'argument de la sécurité n'est pas recevable puisqu'il n'y a jamais eu d'accidents liés à ces PN (c'est écrit dans l'étude).

- A t'on le droit de fermer les PN sans rétablir les accès?
- Dans quelle limite peut-on supprimer les PN: dans l'absurde, pourquoi ne pas les fermer de Calais jusqu'à Lille? Forcément il y a un intérêt public à les conserver pour la mobilité de tous.
- Quelle est la logique du Département dans le rétablissement des accès? Le Département décide de fermer le PN de la route de Bourbourg avec 230 véhicules par jour, mais on construit un pont au chemin des loups sur Ebblinghem où très peu de voitures passent.
- le Département a t'il budgété des indemnités pour les nombreux détours des riverains? Rien ne transparait dans l'étude.
- Que penser de la pollution induite par ces détours imposés?

2. Le cumul des nuisances :

Enclavés entre la voie ferrée et la RD642, les riverains habitant sur Ebblinghem, Lynde et Wallon Cappel devraient en plus subir une 2x2 voies entre ces infrastructures où il y a très peu d'espaces et donc peu de marge de manœuvre pour éviter les habitations? Pourquoi vouloir rayer de la carte tout une zone?

3. le nombre de chemins interceptés:

dans le dossier B page 15, il y a une erreur: ce ne sont pas 10 chemins interceptés mais 15 par le tracé Nord.

4. le nombre d'habitations détruites:

là encore, l'étude est fautive; le président LECERF fait état de 3 maisons rasées (en citant les noms des occupants) dans un courrier envoyé le 22 juillet 2019, contre 2 dans l'étude.

5. un impact agricole pas évalué:

les maigres données datent du recensement de 2010. Ces données sont obsolètes, le paysage agricole évolue très vite lui aussi.

Pourquoi les «études» ont-elles été rendues avant le démarrage des réunions entre la chambre d'agriculture

et les impactés? Ces réunions ont débuté en novembre 2019.

6. un impact environnemental largement défavorable:

le tracé au Nord de Wallon Cappel passerait dans 1.81 ha de zones humides et dans une mare et à proximité d'autres. D'un point de vue environnemental, ce tracé va à l'encontre des objectifs du SCOT qui sont d'assurer la protection des zones humides. L'avis de la MRAE (pièce H p.8) est catégorique, ce choix de tracé est le plus énalisant pour les zones humides et la préservation de la faune et flore.

7. favoriser la dorsale ferroviaire:

le Président MACRON, lors de son discours du 14/07/2020 a annoncé vouloir «redévelopper massivement» le fret ferroviaire, les petites lignes de train et les trains de nuit dans le cadre de sa politique de transition écologique; le premier ministre CASTEX a également annoncé la création d' «autoroutes ferroviaires» le 27/07/2020. L'heure n'est plus à la construction de routes mais à l'utilisation de voies existantes.

Y a t'il eu des études sur les trajets qu'empruntent les utilisateurs de la RD642? Ce serait très intéressant de connaître d'où partent ces personnes et où elles se rendent: en connaissant les réponses, il serait judicieux d'adapter les horaires de la SNCF. La ligne existe déjà!!!

Le Département pourrait aussi prendre en charge une partie des billets pour rendre le train attractif aux usagers de la route!

8. Un manque de vision globale d'aménagement du territoire:

le projet au Nord de Wallon Cappel ne servira en rien pour le délestage de la commune de Morbecque qui voit son centre ville traversé par le même nombre de véhicules que Renescure chaque jour. Ne serait-il pas judicieux d'en faire d'une pierre deux coups en étudiant un autre tracé?

9. Incohérence avec la situation sur le terrain:

nous connaissons bien le secteur du Bonsberg puisque nous y vivons; comment est-il techniquement possible de faire passer une route entre la RD642 actuelle, la voie ferrée et la rue des joueurs, sans impacter ni les habitations: 4, ni les zones humides reconnues, ni une mare?

10. Enfin, date et durée de l'enquête publique:

pourquoi réaliser une enquête publique pendant le Covid 19, plus précisément pendant la période estivale où les habitants concernés sont le moins disponibles (congés pour les uns, travail des champs et récoltes pour les autres)? Outre la période mal choisie, la durée est aussi minimaliste: 1 mois, le strict minimum...

pour un projet de telle envergure, c'est se moquer des gens concernés.

En conclusion, avec autant d'erreurs notoires, autant de non-sens, le projet de tracé Nord de Wallon Cappel ne doit pas être retenu, il n'est en rien d'utilité publique.

A titre plus personnel, voici nos griefs, en tant qu'impactés par ce tracé:

tout d'abord, nous tenons à dire que personne du Département n'est venu chez nous pour nous expliquer le choix de ce tracé ni le lieu exact du passage de la route; cette absence de concertation avec les impactés est un manque de considération flagrant du département.

Nous exploitons de part et d'autre de la voie ferrée avec un accès aux terres au nord de la voie ferrée par le passage à niveau de la Cayenne. Voici encore une erreur relevée dans l'étude: il n'y a pas 1 mais 3 exploitations concernées par la fermeture du PN de la Cayenne: (Ferme Bollier, Ferme Salomé et Ferme Herbaux).

Les agriculteurs riverains de la voie ferrée exploitent tous des 2 côtés de cette voie: les paysans d'hier se sont battus pour obtenir des accès lors de la création de cette voie ferrée en contrepartie de perte de terres. Donc si tous les PN se retrouvaient fermés, ça ferait également une saignée dans la plaine du Nord de Wallon Cappel.

Concrètement, la fermeture des passages à niveau de la Cayenne et de la route de Bourbourg occasionnera un détour de 8 km AR pour accéder à une de nos parcelles, ce qui sera gourmand en temps, en énergie et en pollution. A titre d'information, sur une année culturale, nous effectuons en moyenne 60 déplacements dans le champ (voire plus selon les cultures mises en place, de la préparation du sol avant semis jusqu'à la récolte).

Ce projet n'a vraiment pas été pensé pour les riverains de la voie ferrée: si les passages à niveau sont fermés, comment ferons-nous pour se balader avec les enfants en vélo ou à pied de chez nous vers Staple?

Ce projet nous amputerait de surface cultivable et de prairies. Des réserves foncières sont-elles prévues pour compenser notre outil de travail? Rien n'apparaît dans l'étude pour Ebblinghem-Lynde-Wallon Cappel.

Le projet de route passerait dans notre pâture manoir, cela signifie dans la pâture attenante au corps de ferme. Et mieux encore, dans la mare de cette pâture!

Réglementairement, nous, agriculteurs, n'avons pas le droit de retourner les prairies, reboucher des mares, arracher des haies. Mais, là, pour ce projet, ce n'est pas un problème au Département: on va bitumer

		<p>ces espaces. Comment peut-on comprendre?</p> <p>Actuellement, nous n'avons que le bruit des trains quand ils passent, donc des nuisances sonores ponctuelles.</p> <p>Avec cette route, ce serait des <i>nuisances sonores</i> continues! Avec à chaque fois les bruits de freinages au niveau du rond-point du Bonsberg puis les subites accélérations à sa sortie.</p> <p>Des études acoustiques ont-elles été réalisées sur la totalité du fuseau? Non; pourquoi?</p> <p>Et une <i>pollution visuelle</i>, cet ouvrage nous privera de la vue sur la campagne. Et une <i>pollution atmosphérique diffuse</i>.</p> <p>Nous n'acceptons pas d'être condamnés à vivre enclavés entre toutes ces infrastructures: la RD642 actuelle, la voie ferrée et cette 2x2 voies. Qui l'accepterait?</p> <p>Et la chapelle du Bonsberg, que deviendrait-elle avec ce tracé?</p> <p>Vous comprendrez, monsieur le commissaire enquêteur, qu'avec tous ces arguments et la démonstration de toutes ces lacunes et erreurs, nous ne pouvons qu'être opposés au choix du Tracé Nord. Le Département doit revoir le projet dans sa globalité et en proposer un plus cohérent.</p> <p>Monsieur le commissaire enquêteur, nous vous remercions de votre attention; nous espérons que vous transmettez toutes ces incohérences au Département et que vous nous redonnerez les réponses tant attendues</p>	
@ 304	Anonyme	<p>Ce projet de rocade doit permettre de délester une partie des véhicules qui circulent dans l'axe principal de Morbecque, un projet identique y était à l'étude en 2008 mais abandonné à cause des agriculteurs du secteur.</p> <p>Les habitants n'en peuvent plus de subir tous ses véhicules devant chez eux, j'habite entre le centre du village et le rond point rue d'aire à Hazebrouck , les nuisances sont insupportables, ma maison tremble à chaque passage de camions, beaucoup viennent d'Aire sur la Lys, Béthune d'autres vont à Lillers à la sucrerie.</p> <p>En automne et hiver c'est un balai continu de camions de betteraves jour et nuit.</p> <p>Il y a une piste cyclable devant chez moi , je n'ose plus faire de vélo.</p> <p>Tous ces camions doivent être déviés par cette nouvelle liaison Hazebrouck Renescure , elle se trouvera très près de Morbecque à moins de 3 km.</p> <p>Le tracé sud de Wallon Cappel le permettait avec un raccordement sur la D 238 et la D 138 pour les</p>	AVIS

		<p>véhicules venant de Steenbecque. Pour ceux venant d'Hazebrouck, la D 916 (rocade d'Hazebrouck) est déjà faite, il faudrait penser à la passer en 2x2 voies jusqu'à Borre pour rejoindre l'autoroute Lille Dunkerque.</p> <p>Cette solution est la meilleure, elle éviterait de faire un nouveau contournement autour de Morbecque et Steenbecque dans un futur proche qui semble inéluctable et serait catastrophique pour l'environnement, l'agriculture et les habitations proches.</p> <p>Déjà plus de 100 ha de terres agricoles nourricières de perdues pour ce projet , il serait impensable d'en reconommer autant dans les années futures. Ce tracé au nord de Wallon Cappel n'a pas de sens et d'utilité pour nous.</p> <p>La population de Renescure est pressée , celle de Morbecque aussi...</p>	
@ 305	<p>Aude de VINCK</p> <p>LILLE</p>	<p>de passage régulier à Hazebrouck et dans les Flandres, et au vu de l'évolution du climat et des enjeux écologiques, il me semble qu'investir dans une voie de contournement routière est à moyen terme, voire à court terme, une aberration non seulement écologique mais économique. Il faudrait au contraire, ainsi le président Macron l'a annoncé, renforcer et développer le réseau ferré et le trafic de fret ferroviaire. Soulignons également que cela fait plusieurs années que les scientifiques alertent sur les dégâts causés par l'artificialisation croissante des sols. Il n'échappe plus à personne que les sécheresses et les canicules se multiplient. Il est temps que les élus et les citoyens prennent la mesure des changements de priorités qu'il faut intégrer pour réorienter l'utilisation des moyens publics. S'accrocher à une logique dépassée ne fera que multiplier les problèmes et les difficultés au lieu de les résoudre.</p>	AVIS
@ 306	<p>Christophe BECUE</p> <p>LYNDE</p>	<p>au niveau de la ferme des planches et Abdesse Bilck, pourquoi effectuer un virage aussi important au sud? Atténuer la courbe permettrait de réduire la longueur de la bande roulante, remonter au nord réduirait l'altitude et par conséquent la profondeur du talus. Ces éléments conjugués réduiraient l'emprise agricole de l'ouvrage et le décalerait d'avantage dans la zone où la qualité des terres agricoles sont moindres.</p>	PROPO
@ 307	<p>Anonyme</p>	<p>Ce contournement est plus que nécessaire pour désengorger la RD642, éviter ainsi les nuisances sonores et visuelles, pollution, les accidents comme à Renescure l'année dernière.....</p> <p>La logique serait que celui-ci se fasse le long de la voie ferrée. (Nous pouvons observer ce phénomène le long de certaines autoroutes) mais pourquoi ne pas le prévoir sur toute la continuité des 14 kms. (sauf au niveau de Renescure) Pourquoi faut-il le faire passer un peu au Sud et ensuite au Nord pour terminer par le Sud afin qu'il soit relié au rond point du Bowling ? Où est la logique ? plus sinueux et dangereux au niveau des giratoires.</p>	<p>FAVO</p> <p>AVIS</p>

<p>@ 308</p>	<p>Bruno ABT</p>	<p>Habitant dans les Flandres françaises, je m'oppose fermement à ce projet (contournement nord et sud et zones artisanales) complètement dépassé d'artificialisation des sols à outrance que je considère comme irresponsables face au enjeux devenus de plus en plus cruciaux de la crise climatique sous toutes ses formes.</p> <p>D'ailleurs depuis plusieurs années, la sonnette d'alarme a été tirée face à la disparition des surfaces agricoles et de ses conséquences délétères, par nos divers gouvernements. J'observe avec consternation, qu'aucune disposition concrète n'est envisagée sur le terrain pour juguler ce fléau. Nous agissons comme des petits enfants gâtés et sans conscience de la responsabilité de nos actes, et les conséquences sont légions et se constatent déjà.</p> <p>Ce contournement qui est l'équivalent d'une véritable mini autoroute et ces zones artisanales laides et énergétivores (ces hangars remplis de produits fabriqués en Chine) vont encore meurtrir un paysage déjà bien entamé, sans compter la pollution lumineuse qu'ils génèrent. Un nombre incroyables de chemins vont être encore coupés comme si l'unique préoccupation économique et utilitaire était le sens de notre société et notre raison d'être...</p> <p>Je suggère d'ailleurs une nouvelle appellation de randonnée pour le Conseil Général, après « Du Bonsberg à la Becquerelles » voici « Du Mac Donald au Burger King »...</p> <p>Si ces solutions de gaspillage étaient vraiment viables pour juguler massivement le chômage, cela se saurait. D'autant que le ratio nombre d'emplois créés par rapport aux surfaces de terres sacrifiées est ridicule ce qui signifie qu'il faudrait encore engloutir des hectares et des hectares pour parvenir au plein emploi...</p> <p>Enfin en temps citoyens, je commence à en avoir assez de voir l'argent de nos impôts imputés à des projets que je refuse de cautionner et qui me semble à plus ou moins moyen terme absurdes.</p> <p>D'autres solutions (routes à péage pour les camions, interdiction du trafic des poids lourds et délestage via la A26, développement du fret ferroviaire...) devraient être envisagées...</p>	<p>AVIS HE</p>
<p>@ 309</p>	<p>Laetitia BROYON</p>	<p>Le contournement est indispensable à la sécurité de nos communes, la RD642 en ligne droite à Ebblinghem coupe le village en 2. Il est difficile et dangereux, vu l'augmentation du trafic et l'inconscience de certains usagers avec les vitesses plus qu'excessives de traverser au niveau du carrefour de la gare. L'idée du contournement tel qu'elle est présentée, est existante depuis plus de 30 ans, il est grand temps de passer à l'action et permettre la redynamisation de nos centres bourgs du fait de l'amélioration de la sécurité piétonne et cycliste.</p>	<p>FAVO</p>

<p>@ 310</p>	<p>Christophe JANICZAK</p>	<p>Je m'oppose à l'édification de cette rocade de contournement nord, car elle est située en dépit du bon sens: c'est en fait, une autoroute, même si elle n'en porte pas le nom, qui va couper en deux, la commune ! Elle va nuire à la zone verte du Ryck-Out-Kasteel, où se trouve ma maison qui sera classée: l'une des plus anciennes du village et dont le terrain appartenait à Monsieur Lespagnol, juge à Hazebrouck (de la famille de l'écrivain Alain-Fournier par filiation). Quatre passages à niveau fermés, vont interdire l'accès à cette zone verte: aux agriculteurs et aux promeneurs qui affectionnent le cadre champêtre. De plus la fermeture de passages à niveau peut provoquer des accidents, car seules quelques routes seraient empruntées par des camions (en direction des vergers Outters) et concentreraient un flux de circulation dense vers un seul passage.</p> <p>L'étude a oublié des maisons qui existent encore et a maintenu d'autres qui ne sont plus présentes ! (C'est une honte, vu le prix de l'étude). C'est cet "arrangement avec la SNCF qui explique le coût moindre par rapport au sud. De plus, une seule maison est impactée au sud. La boucle qui passe par le nord est un détour inutile qui n'est pas compréhensible et ne permet pas de délester Morbecque, malgré les demandes insistantes de cette municipalité afin d'éviter un trafic de véhicules et notamment de camions, qui pourraient provoquer à terme, des accidents comme celui de Renescure. Tout le monde a également oublié, qu'avec cette rocade, arrivent ces épouvantables zone industrielles et commerciales, prévue entre la quatre voies et la route nationale, appelée pudiquement et faussement "zone artisanale", et qui n'ont d'artisan que le nom, car vouées à la stratégie commerciale de grands groupes industriels. Ces zones ont déjà défiguré Hazebrouck et voici que de jolis villages flamands sont directement menacés.</p> <p>Dans cette planification le feroutage a été complètement oublié, pourtant la structure de voie ferrée existe et serait la véritable solution. Seule l'utilisation de la voie ferrée, avec des trains de marchandise et des camions dessus est la solution à l'augmentation du trafic.</p>	<p>DEFA</p> <p>PN</p> <p>PROME</p> <p>HABIT</p> <p>FERROU</p>
<p>@ 311</p>	<p>Jérôme BAEY</p> <p>Staple</p>	<p>Je vous fais part de mes inquiétudes sur le projet de contournement de la RD 642.</p> <p>j'exerce une activité de prestation de travaux agricoles et publics qui se situe au 748 route de la borre becque à Staple.</p> <p>Pour exercer mon activité, j'emprunte quotidiennement avec des portes engins, grues, moissonneuses batteuses et autres engins ...la route de bourbourg à Staple .</p> <p>Je remarque qu'avec ce contournement cette voie sera fermée, il est impossible de circuler avec de tel engins rue du préavin et rue des joueurs où le croisement entre véhicules est impossible sans faire d'accidents. Cela relève de l'exploit !</p>	

		<p>Il y a eu des coupes dans les tracés pour forcer le tracé Nord. Pourquoi ne pas faire ces coupes dans le tracé sud?</p> <p>Pourquoi fermer tous ces passages a niveau si ceux ci sont empreintés par des agriculteurs pour cultiver leurs champs?</p> <p>Le gouvernement presse ces mêmes agriculteurs à réduire leurs empreintes carbonées alors que ce tracé les obligerait à l'augmenter? Ou est la logique la dedans?</p> <p>Quelle rue dois je empreinter si vous fermez la rue du Bourbourg? La rue du préavin, étroite et sans visibilité? Faut il plus d'accident?</p> <p>Il est prévu de mettre un rond point au niveau de la rue des joueurs alors que cette rue n'est pas adaptée à cette augmentation de flux de véhicule. En effet, comment les véhicules vont se croiser? Un budget est il prévu pour aménager cette rue?</p> <p>Aujourd'hui je me promène avec mes petits enfants à pied sur la rue de la borre becque. Cette rue est reconnue piste cyclable (numero 94 sur les panneaux) et également piétonnière.</p> <p>Si aujourd'hui des véhicules viennent à prendre davantage ma rue, quelle sécurité pour moi et mes petits enfants?</p> <p>Nous avons une magnifique campagne.</p> <p>A mon sens, il y aurait moins de personnes impactées par ce contournement au tracé sud...</p> <p>Alors pourquoi voulez vous faire un contournement si celui ci est totalement dénué de sens, tant au niveau sécuritaire, écologique que paysager?</p> <p>Merci de prendre en considération mes remarques.</p>	
<p>@ 314</p>	<p>Gautier LEROY</p> <p>WALLON- CAPPEL</p>	<p>J'ai actuellement 32 ans, titulaire d'un BTS agricole et travaillant sur l'exploitation familiale de mon père Philippe LEROY, exploitant agricole à Wallon Cappel, je me destine après la retraite de mon père en janvier 2021 (dans 5 mois) à reprendre l'exploitation, exploitation de 30 ha de terres cultivées orientée sur les cultures maraichères (choux-fleurs, courgettes) commercialisées chez l'industriel Bonduelle de Renescure. L'activité agricole de la structure est économiquement viable aujourd'hui grâce à ses productions qui représentent 50 % des surfaces emblavées et 80 % des revenus induits à l'exploitation. De plus, elle est source d'emplois importants, dans le cas présent 6 saisonniers y travaillent pendant la période estivale.</p> <p>Mes divers projets sont à moyen-long terme de développer cette activité tant en production qu'en</p>	


	<p>commercialisation, les besoins humains en main d'œuvre seront toujours présents, voir plus nombreux dans le futur.</p> <p>Habitant également proche de la RD 642, le projet d'une nouvelle voirie me paraît indispensable pour le futur et le développement économique de la région. C'est pourquoi, je ne remets en cause en aucun cas ce projet et je souhaite que les meilleures solutions soient trouvées.</p> <p>Cependant, sur les différents fuseaux étudiés, le fuseau au nord de Wallon Cappel retenu en juin 2018 par le département engendrera de graves conséquences sur l'activité existante de mon père et sur la mienne demain.</p> <p>En effet, la création de cette 2x2 voies coupera en diagonale la parcelle attenante au corps de ferme, parcelle de 13 ha qui représente 43 % de la surface agricole utile de l'exploitation, seule parcelle irrigable de la structure et rendra le réseau d'irrigation inutilisable. De plus, le tracé de voirie en courbe rendra très difficilement cultivables les deux parcelles qui en résulteront et laissera des délaissés conséquents incultivables et inaccessibles avec le matériel agricole. Ces conséquences sur l'exploitation sont simples, elles rendraient une suppression des cultures maraichères indispensables au fonctionnement de l'exploitation donc un arrêt définitif de l'activité agricole et des emplois présents (6 emplois seraient supprimés).</p> <p>Que vais je devenir ? Que vont devenir mes salariés ?</p> <p>Il mettra aussi en évidence que la fermeture des passages à niveau rendra très difficile, voir impossible l'accès aux autres parcelles que nous exploitons de l'autre coté de la voie de chemin de fer,(détour de 4,3 km au lieu de 600 m) avec le matériel agricole que nous avons. (le département ne prévoit rien pour ces voies communales dans le dossier d'enquête publique).</p> <p>Enfin,ce qui est très surprenant c'est qu'avec l'ancienne majorité au département en 2013 -2014, une étude d'impact avait été réalisée et avait validé que le tracé sud de Wallon Cappel était le plus cohérent.Ce tracé était retenu pour présenter le projet à enquête publique après une étude d'impact de plusieurs mois avec concertation des personnes et des professionnels concernés !</p> <p>J'ai assisté à des groupes de travail en 2014 en présence de Mme Stéphanie Bodèle (conseillère générale du canton d'Hazebrouck en 2014) et de Mr Benoit Brunet (Responsable des Grands Travaux au département en 2014) qui avait abouti à ce choix.</p> <p>Pourquoi ce revirement de situation ? Les personnes chargées de ce dossier à cette époque étaient elles incompétentes ?</p>	<p>EMPR</p> <p>AGRI</p> <p>DELAIS</p> <p>AGR PN</p>
--	---	---

		<p>Je déplore qu'aucune concertation n'ait été faite avec les personnes actuelles du département et je n'ai jamais vu personne venir me voir pour expliquer la situation de mon entreprise !(pour des études approfondies qui auraient duré 3 ans et coûté au contribuable des sommes astronomiques !)</p> <p>Ce projet se fera partout au sud de la RD 642 sauf à Wallon Cappel !</p> <p>Quelle logique ?</p> <p>Des projets comme celui-ci sont fait pour développer l'économie, pas pour la détruire !</p> <p>C'est pourquoi aujourd'hui, monsieur, le commissaire enquêteur ,je suis totalement contre ce projet au nord , je vous sollicite pour porter mes interrogations et mon mécontentement sur ce tracé qui est soumis à enquête publique.</p>	DEFA
@ 315	<p>Sylvain SWAENEPOEL</p>	<p>Mon exploitation, deux fois centenaire, est située le long de la D255, à 500 m du futur grand rond-point, donc je suis pleinement concerné par ce projet de contournement de Renescure. Alors, il n'y a pas de question à se poser, je suis contre cette voie rapide. C'est ma plus grande parcelle cultivable située à l'arrière de la ferme qui sera coupée en plein milieu par la rocade et je serai contraint d'emprunter le rond-point du contournement pour aller cultiver la partie qu'il me restera au nord. On préfère détruire un outil de travail plutôt que de se rapprocher plus du village et faire du tort aux « amis des amis».</p> <p>qui défendent la cause des agriculteurs eux-mêmes ne sont pas impactés !</p> <p>Ce projet ne fera que diviser les villages en deux. La tranquillité pour les uns, les nuisances pour les autres ! Et taisez-vous, vous saviez que vous étiez dans le mauvais camp !</p> <p>Le tracé sud nous a été imposé sans Mes bâtiments agricoles et ma résidence se retrouveront enclavés entre la rue de Théroüanne devant et la rocade derrière. Mais je savais ! m'a-t-on dit. Mes parents se sont installés il y a 33 ans à Renescure et le projet était déjà en discussion, allait-il vraiment se réaliser un jour ? Je demande à présent que le tracé, si le projet se réalise, rapproche la rocade du village. Sinon, il y aurait d'autres aménagements moins destructeurs et moins coûteux à réaliser. On a bien su sécuriser la circulation à Racquinghem où le trafic est aussi intense.</p> <p>Mais la mauvaise gestion (ou plutôt les magouilles) des anciennes équipes municipales ont permis la vente d'un terrain à la communauté de communes pour la construction de la déchetterie, ce qui empêche de faire passer la rocade à l'endroit qui était prévu sur le tracé initial. Maintenant, il faut faire avec les décisions entérinées par les prédécesseurs. Les habitants des « extérieurs » n'ont pas à subir non plus le manque d'anticipation du trafic routier croissant au cœur du village par les municipalités précédentes. On pouvait redresser les deux virages en achetant la maison qui gêne dans le « virage Mortier » lorsqu'elle était à</p>	AVIS

		<p> vendre pour la raser et sécuriser et ne pas permettre la transformation en restaurant dans d'une maison désaffectée depuis des années dans l'autre virage, laissant ainsi perdurer la dangerosité des manœuvres des poids-lourds. Il est trop tard de pleurer quand les drames sont arrivés et dire que l'on ne savait pas !</p> <p> Les renescurois du centre ne supportent plus la circulation croissante mais certains sont arrivés pour y vivre en toute connaissance des problèmes. Il y a de plus en plus de monde qui se dit écologiste et appréciant les randonnées-nature mais aucune remarque dans l'enquête sur la disparition du chemin dit « de l'église » réhabilité récemment.</p> <p> On a préservé les exploitations au nord du tracé et même accepté la construction d'une nouvelle usine pour que le contournement se fasse bien au sud. Pourtant, c'est dans cette partie du village que se trouvent les entreprises locales (BONDUELLE, CROQUELOIS, TERNOVEO). Et maintenant le département voudrait que tout le monde s'arrange à l'amiable pour le partage des terres alors qu'il n'y a que les exploitations au sud qui seront touchées. Ce n'est pas le « cadeau empoisonné » de 5ha de prés inondables, offert par l'ancienne municipalité, qui compensera les pertes de bonnes terres. Ce ne sont pas non plus nos représentants aucune étude comparative. Comme partout, ce sont les décideurs qui imposent sans se justifier.</p> <p> Merci de prendre en compte mes doléances.</p>	
<p>@ 316</p>	<p>Daisy BEAUSSART</p>	<p> Les camions n'ont rien à faire sur nos trottoirs ,</p> <p> Colline est une victime de trop, les décisions n'ont pas été prises correctement, il est grand temps que ce contournement voit le jour.</p> <p> Notre sécurité n'est pas la priorité de certains qui se sentent trop importants, alors qu'en fait, ils ne le sont pas.</p> <p> Descendre de ma voiture ne devrait pas être synonyme de peur et effroi.</p> <p> Aller à l'école ou au bus de manière sécurisée devrait être une évidence</p> <p> Notre parole est toujours mise aux oubliettes, dommage...</p> <p> Mamie ne devrait pas avoir peur de s'engager sur le passage piéton,</p> <p> Les voitures roulent trop vite entre les 2 gros virages : entre le pmu et le garage Citroën.</p> <p> Détruire une maison ne devrait pas être une solution.</p> <p> Aucune mise en sécurité n'est d'actualité.</p> <p> Notre vie est en danger constant.</p>	<p>AVIS</p>

		Merci de nous aider.	
@ 317	Anonyme	<p>je voulais vous dire ma déception et vous faire part de mon indignation</p> <p>j'habite à Wallon Cappel avec ma famille coté nord de l'éventuel contournement nous n'avons aucune considération de la part du maire et du conseil municipal de Wallon Cappel peut être les gens choisis dans le conseil sont ils tous coté sud !!</p> <p>en attendant nous payons nos impôts locaux comme tout le monde en vous remerciant de tenir compte de mes observations</p>	AVIS
@ 318	Cecile FAES Ebbilinghem	Un projet qui nous l'espérons finir par se faire au vue du trafic et du danger encouru tous les jours pour nous.	FAVO
@ 319	Anonyme	<p>Je suis domicilié à Wallon-Cappel depuis 35 ans. Je vous adresse cette petite note dans l'intérêt des habitants du village et non à titre personnel. Car c'est avant tout l'intérêt général qui doit être mis en avant dans cette décision. La santé des villageois et l'attrait de la commune sont les deux raisons à mettre en avant. Wallon-Cappel s'est agrandi et on s'y sent bien, voire très bien, c'est pourquoi il faut préserver ce cadre de vie.</p> <p>Rassembler en un même point les nuisances, je veux parler de la pollution atmosphérique engendrée par les véhicules automobiles, les camions ... et la pollution par le bruit provenant du chemin de fer et du trafic routier, me semble tout simplement être du bon sens.</p> <p>C'est pourquoi je considère que le tracé Nord correspond le mieux à cet objectif.</p> <p>Il faut savoir que les vents dominants sur le village sont ceux venant de l'Ouest et du Sud-Ouest. Inutile de faire un dessin ou de consulter une carte pour se rendre compte que dans ces conditions le tracé Sud serait une catastrophe pour le village et la population.</p> <p>J'ose espérer que vous tiendrez compte de l'intérêt général avant certains intérêts particuliers.</p>	FAVO
@ 320	Thomas LEMATTRE	<p>Ce contournement doit voir le jour.</p> <p>Des dizaines d'années qu'on en parle, et une situation qui ne fait que se dégrader, les véhicules qui traversent nos villages sont de plus en plus encombrants, roulent de plus en plus vite et sont de plus en plus nombreux.</p> <p>Trois départementales traversent le village de Renescure, doit-on parler d'un village ou d'une aire d'autoroute?</p>	FAVO

		<p>Nos routes qui n'étaient déjà pas adaptées au début des discussions ne sont pas dimensionnées pour une telle circulation.</p> <p>Nous avons besoin que les travaux commencent au plus vite, au-delà de la qualité de vie, nous ne voulons plus vivre de drame.</p> <p>Le monde économique des transports en a également besoin, cet axe important pour le transport régional doit être sécurisé et être rendu plus praticable.</p> <p>Malheureusement le monde agricole sera impacté, le département et la région doivent jouer leur rôle pour les accompagner dans les difficultés qu'ils pourront rencontrer.</p> <p>Depuis des dizaines d'années, aucun tracé n'a obtenu l'unanimité, il y aura toujours des personnes qui se sentiront lésées, mais aujourd'hui, il est temps d'agir.</p>	
@ 321	<p>Eric SMAL</p> <p>mairie Wallon- Cappel</p>	Délibération du Conseil Municipal de WALLON-CAPPEL	PROPO

		<p style="text-align: center;">EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE WALLON-CAPPEL</p> <p style="text-align: center;">Séance du 04 août 2020</p> <p>L'an deux mille vingt et le quatre août à vingt heures le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, à la salle des fêtes, sous la présidence de M. SMAL Eric, maire.</p> <p>Présents : Mme HEMELSDAEL Sylvie, M. TRAINSNEEL Olivier, M. MESMACQUE Hubert, Adjoint au Maire M. DELVART Didier, M. WALLART Pierre, M. BALAVOINE François, Mme LAUWERIER Marie-Cécile, M. BERON Michel, Mme LESCHIEUX Edwige, M. DEHESTRU Fabrice, M. DUTRY Serge, M. POREVE François, Mme BRUNEL Jeanne.</p> <p>Pouvoirs de : M. LAUWERIE Patricia à M. DUTRY Serge. Absent :</p> <p>secrétaire de séance : Mme HEMELSDAEL Sylvie</p> <p>Objet : Projet de mise à 2x2 voies de la RD 642 entre Hazebrouck et Renescure Présenté par le Conseil Départemental du Nord</p> <p>Le projet porté par le Conseil Départemental du Nord se traduit par l'aménagement de la RD 642 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. Il a pour objectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 voie adaptée face à l'augmentation constante du trafic dans ce secteur. • D'assurer la cohérence de la RD 642 dans le réseau existant. <p>Après avoir pris connaissance du dossier, Considérant le projet présenté, Considérant la suppression des FN Chemin du Prince et rue du Moulin, Considérant la suppression des FN Chemin de Cayenne et route de Bourbourg, Afin d'assurer la sécurité des habitants du secteur, Afin d'assurer la fluidité de la circulation, Afin de limiter l'allongement des trajets,</p> <p style="text-align: center;">Le Conseil Municipal</p> <p>Qui a acté le choix du projet nord de la mise à 2X2 voies de la RD 642 entre HAZEBROUCK et RENESCURE à l'issue du comité de pilotage de juin 2018. Emet les souhaits :</p>	<p>Pour la globalité du projet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que l'aménagement de la RD 642 entre HAZEBROUCK et RENESCURE soit réalisé dans sa globalité sans passage afin d'éviter une augmentation du flux de véhicules en agglomération de WALLON CAPPEL. <p>Mobilité</p> <ul style="list-style-type: none"> • D'élargissement et d'aménagements (création d'aires de croisement) rue de Staple et rue de la Tête d'Or dans leur totalité sur la commune de WALLON CAPPEL. • De création d'un accès piétonnier et cycliste (adrien ou souterrain) permettant la traversée de la 2X2 voies et de la voie ferrée à proximité de l'un des deux PN supprimés. <p>Pour le cadre de vie</p> <ul style="list-style-type: none"> • De mise en place de toutes les infrastructures nécessaires (murs anti-bruit végétaux, merlons.....) afin de limiter les nuisances sonores et visuelles envers les riverains. • Que les talus du pont situé rue de Cassel sur la commune de WALLON CAPPEL soient arborés et entretenus afin d'intégrer cet ouvrage d'art dans l'environnement paysager. • Que les parcelles situées entre la voie ferrée et la 2X2 voies soient accessibles dans leur globalité. Si celles- ci sont inaccessibles, une solution devra être proposée par le Département pour leur aménagement et entretien régulier. <p>Ainsi fait et délibéré en séance le jour, mois et an susdits, et ont signé au registre des délibérations les membres présents.</p> <p style="text-align: right;">Le Maire, E. SMAL</p> 	
<p>@ 322</p>	<p>Anonyme</p>	<p>Après lecture approfondie des dossiers, je vous confirme, comme la très importante majorité des observations qui vous ont été faites et, pour les mêmes raisons, synthétisées par l'observation de l'Association SOS NORD 642 être opposé au Tracé Nord de Wallon Cappel</p> <p>J'ajoute que au vu du nombre d'inexactitudes, erreurs manifestes, il est indigne que ce dossier puisse être présenté à une enquête publique</p> <p>J'ajoute que, tout comme Mme Fenet qui connaissait parfaitement les études finalisées en 2014, nous ne trouvons pas trace des "études complémentaires" coûteuses ayant amené à un passage du tracé sud au tracé nord: je me refuse à penser qu'un tableau comparatif truffé d'erreurs et imprécisions ait pu faire l'objet d'une telle dépense (annoncée: 350 000 €)</p> <p>J'ajoute que notre Conseiller départemental à l'innovation est enfin raisonnablement passé, lors de l'interview du 11 juillet 2020 de "l'enormissime" confiance aux techniciens (2018) pour le tracé nord, aux</p>	<p>ETUDES</p>	

		<p>doutes qui amèneraient à la révision du projet</p> <p>J'espère cette révision rapide du projet,</p>	AVID
@ 323	<p>Felix et Marie Chantal HOLUIGUE</p> <p>WALLON CAPPEL</p>	<p>Avant que nous arrivions à Wallon Cappel voilà plus de 20 ans , nous avons subi une enquête à la hauteur d'Ebblinghem afin de nous interroger sur l'utilité d'une voie rapide entre St Omer et Méteren.</p> <p>20 ans plus tard, nous sommes consultés sur le tracé qui sera le plus adéquat. Entre temps, la circulation a très largement augmenté entraînant des nuisances pour les riverains des routes, des nuisances pour les automobilistes eux mêmes.</p> <p>Au lieu d'aménager la voie existante, il est choisi de créer une nouvelle voie en 2 x 2.</p> <p>Le choix du tracé va déplacer les nuisances sur d'autres familles : emprises de terres agricoles, destruction de maisons,...</p> <p>Le tracé Nord qui concentre la nouvelle voie et la voie ferrée me parait plus opportun.</p> <p>En effet, elle ne coupera pas les grandes parcelles de terres agricoles, la majorité des habitants de Wallon Cappel resteront à l'abri des pollutions (olfactives, sonores,..) amenées par les vents dominants du sud ouest.</p> <p>La volonté du maire de Morbecque pour le tracé sud n'est pas très objective. Il considère qu'une majorité de véhicules qui traversent son village seront détournés sur cette voie de circulation. Je ne le crois pas car ceux qui traversent Morbecque vont vers le sud (Lillers, St Pol/Ternoise,...).</p> <p>Aujourd'hui ce projet divise les gens car aucun tracé ne semble rassembleur. Les habitants du Nord veulent le tracé sud et vice versa.</p> <p>Je pense néanmoins que cette nouvelle voie doit créer de la richesse en désenclavant des zones industrielles , commerciales, artisanales créatrices d'emplois futurs. Il faut aller au delà des cas particuliers !! . L'éco taxe doit être remise au goût du jour pour limiter les véhicules de transit qui ne font que polluer, que dégrader les routes sans participer au coût. Merci les bonnets rouges !</p> <p>La taxe sur les produits pétroliers devaient aussi permettre de diminuer les kms parcourus (moins de véhicules polluants) en anticipant les changements . Merci les gilets jaunes !!</p> <p>La France est vraiment un pays difficile à réformer.....</p>	<p>AVIS</p> <p>FAVO</p>

<p>@ 324</p>	<p>Anonyme</p>	<p>Je souhaite témoigner sur l'origine du tracé dit "historique" passant par le nord et datant de 40 ans. Ce tracé était motivé par des intérêts publics (des élus ne voulaient pas de ce projet dans leur village) et privés (des élus risquaient d'être impactés personnellement). Aujourd'hui nous voyons quoi? _le rond point dit "du bowling" à Hazebrouck est au sud. _Le contournement de Renescure est acté par le sud. _Le contournement de Morbecque est envisageable avec un tracé au sud. Tous les éléments plaident pour un tracé par le sud de l'actuelle RD 642. Alors je pense que si contournement il doit y avoir, il est grand temps de faire preuve de lucidité et d'objectivité en choisissant un contournement par le sud avec un tracé à redéfinir.</p>	<p>SUD (O)</p>
<p>@ 325</p>	<p>David BAEY</p>	<p>Je suis agriculteur et éleveur sur Ebbilinghem. Je suis totalement contre ce tracé Nord. Ce contournement proposé va à l'encontre du bon sens. Aujourd'hui notre acheteur de notre production laitière via la demande des consommateurs nous impose de réduire notre production carbone. Le contournement et surtout la fermeture des passages à niveau m'impose de faire un grand détour pour arriver à mes champs, donc une augmentation de notre rejet de CO2. Ce n'est pas logique! J'ai aussi un champ qui sera traversé par ce contournement. Comment vais-je faire pour cultiver les parcelles restantes vu que je n'aurai plus d'accès... Je me pose aussi la question pour les nombreuses espèces sauvages présentes sur ces parcelles. On me parle souvent d'écologie. Mais où sera l'écologie avec ce contournement? Personne ne parle de pollution visuelle! ? Notre paysage est un sacré atout touristique. De nombreuses personnes circulent sur nos routes, tant piétons que cyclistes. D'ailleurs ces rues sont référencées dans un guide touristique de randonnées. Pourquoi créer un pont pharaonique en structure et surtout en coût et entretien (si c'est entretenu cf pont de Genes en Italie) au niveau de la rue de Wallon Cappel alors qu'au tracé Sud, il n'y a pas ce type d'infrastructure? J'en reviens aux accès routier à mon entreprise. Par quels chemins passeront mes camions de pommes de terre, de blé, de lait et d'aliments? Ils prennent tous la rue du Bourbourg, tant au niveau sécuritaire que</p>	<p>DEFA AGRI PN ECOLO PROME PONT ACCES</p>

		<p>pratique.</p> <p>Enfin, j aimerais comprendre comment le travail de tant d années et d argent dépensé, donnant comme réponse le tracé sud en 2014 a pu être balayé d un revers de la main aussi facilement?</p> <p>Pourquoi ne pas favoriser le tracé sud et permettre à la ville de Morbecque d être desensclavée aussi?</p> <p>Combien d argent sera encore dépensé pour faire plaisir à certains au détriment d une population qui y vit et subit ces désagréments?</p>	<p>MORBE</p> <p>SUD (O)</p>
@ 326	Anonyme	<p>Des habitants de la rue Jean Rostand à Wallon Cappel opposés au contournement Sud de notre commune.</p> <p>Nous apprécions vivre à Wallon Cappel dans notre quartier de la rue Jean Rostand. Nous avons fait le choix de nous installer dans cette partie du village éloignée de la voie ferrée et de la RD642 car nous étions à la recherche de calme et nous avons uniquement entendu parler d'un projet de contournement historiquement envisagé au Nord. Nous ne pensions jamais être directement concernés.</p> <p>Aujourd'hui, nous sommes inquiets des arguments de ceux qui défendent encore le tracé Sud pour différentes raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Le tracé Sud va augmenter la circulation sur la voie romaine surtout que Morbecque prévoit ainsi de délester le trafic routier sur sa commune. Nos habitations sont à proximité de cette voie romaine que nous empruntons régulièrement pour sortir du village. Les nuisances sonores seraient accrues et la dangerosité de cette rue augmenterait encore. -Le tracé Sud était prévu à l'arrière de nos habitations et engendrerait une détérioration de notre qualité de vie du fait des nuisances sonores et visuelles. -Le tracé Sud n'est pas souhaitable pour notre joli village qui serait pris en étau entre une voie ferrée et une voie rapide et par conséquent complètement fracturé. Eparpiller les nuisances est un contre -argument. Longer la voie ferrée est plus logique si un contournement doit se réaliser. <p>Nous vous remercions par avance de prendre en compte notre position et notre argumentation. Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, nos salutations distinguées.</p> <p>Des Wallons Cappelais résidents rue Jean Rostand opposés au tracé SUD .</p>	<p>SUD (N)</p>

		<p>Des habitants de la rue Jean Rostand à Wallon Cappel opposés au contournement Sud de notre commune.</p> <p>Monsieur le Commissaire Enquêteur,</p> <p>Nous apprécions vivre à Wallon Cappel dans notre quartier de la rue Jean Rostand. Nous avons fait le choix de nous installer dans cette partie du village éloignée de la voie ferrée et de la RD642 car nous étions à la recherche de calme et nous avons uniquement entendu parler d'un projet de contournement historiquement envisagé au Nord. Nous ne pensions jamais être directement concernés.</p> <p>Aujourd'hui, nous sommes inquiets des arguments de ceux qui défendent encore le tracé Sud pour différentes raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Le tracé Sud va augmenter la circulation sur la voie romaine surtout que Morbecque prévoit ainsi de délester le trafic routier sur sa commune. Nos habitations sont à proximité de cette voie romaine que nous empruntons régulièrement pour sortir du village. Les nuisances sonores seraient accrues et la dangerosité de cette rue augmenterait encore. -Le tracé Sud était prévu à l'arrière de nos habitations et engendrerait une détérioration de notre qualité de vie du fait des nuisances sonores et visuelles. -Le tracé Sud n'est pas souhaitable pour notre joli village qui serait pris en étau entre une voie ferrée et une voie rapide et par conséquent complètement fracturé. Eparpiller les nuisances est un contre -argument. Longer la voie ferrée est plus logique si un contournement doit se réaliser. <p>Nous vous remercions par avance de prendre en compte notre position et notre argumentation. Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, nos salutations distinguées.</p> <p>Des Wallons Cappelais résidents rue Jean Rostand opposés au tracé SUD .</p> <p><i>André et Béatrice</i> <i>Mme Saisy</i> <i>M. Dumas</i> <i>Delaire Dominique</i> <i>Deloit</i> <i>Delrel Bernard</i> <i>Delrel Bernard</i> <i>Delrel Bernard</i> <i>Delrel Bernard</i> <i>Delrel Bernard</i></p>	
@ 327	Anonyme	<p>Il faut arrêter de parler des anciens tracés de ce contournement. Les discussions ont déjà eu lieu et ceci pendant des années. Il faut acter ce tracé réalisé après de nombreuses et coûteuses études. Ce projet est une nécessité pour le trafic routier de plus en plus important.</p>	FAVO

		<p>Il faut arrêter de discuter ce projet qui divise.</p> <p>Dans ce cas il faut réaliser ce contournement nord.</p>	
@ 328	Anonyme	<p>L'objectivité d'un projet comme celui ci, c' est l'aménagement global du territoire et faire des choses cohérentes !</p> <p>il ne faut pas l'oublier l'homme n'est que de passage , beaucoup d'entre nous ne serons plus de ce monde le siècle prochain</p> <p>Par contre , cette infrastructure sera toujours là dans plusieurs décennies et servira aux générations futures</p> <p>Nous avons le devoir de préserver la nature qui n'est pas extensible ,elle permet d'abriter la vie, notamment la vie humaine.</p> <p>Les caprices d'élus locaux n'est rien par rapport à cette grandeur! il ne faut pas l'oublier</p> <p>Donc soyez lucide , il est important de bien faire les choses.</p> <p>Nous sommes responsable de ce que nous laisserons aux générations futures , c'est bien plus important que ce que nous vivons aujourd'hui...</p>	AVIS
@ 329	Jean-Michel WIPLIER LYNDE	<p>Est-il vraiment nécessaire de faire une deux fois deux voies alors que la tendance gouvernementale est au ferroutage et aux voies navigables canal seinenord</p>	DEFA FERROU FRET
@ 330	Anonyme	<p>Pour ce contournement, il faut se poser les bonnes questions: faut il encore faire ce tracé qui date de plus de 40 ans ?</p> <p>Je pense qu'il n'est plus d'actualité, surtout si ce n'est que pour desservir l'Audomarois: de Boulogne à Lille. Je prends cette route tous les jours en plus de l'A25 qui bouchonne déjà à 6h30 du matin à la Chapelle d'Armentière. Imaginez-vous une 2x2 voies pour accéder à l'A25 arrivée a Bailleul, ce sera déjà des bouchons.</p> <p>Maintenant à choisir le tracé, je parle de Wallon Cappel : la logique est le tracé nord regroupant les nuisances + fermeture des passage à niveau. Concernant la sécurité, cela n'a pas de prix, il vaut mieux faire un petite détour que perdre une vie humaine qui a beaucoup plus de d'importance.</p> <p>Pour Renescure la question ne se pose même pas; il est urgent d'agir.</p> <p>Merci de prendre en considération ma requête.</p>	FAVO
@ 331	Anonyme	<p>Bonjour, évidemment contre... Car emménagement prévu pour la rue des Joueurs à Ebblinghem.... Pfff</p>	DEFA

		nous pensions venir à la campagne est une deux fois deux voies passe à proximité du jardin... Sans compter sur l'impact des travaux..... ????	
@ 332	Henri STOPIN LYNDE	<p>Je souhaiterai vous faire part des observations suivantes</p> <p>La rue de Morbecque à Lynde est actuellement très empruntée par les habitants de Lynde se dirigeant vers Saint Omer. La création du giratoire rue de Théroouanne va amplifier ce trafic. Cet itinéraire constituera une voie "logique" pour tous les véhicules, y compris les poids lourds. Cette route est de largeur réduite et le croisement y est difficile. Cette augmentation de trafic a t'elle été étudiée? Est-il prévu un élargissement de cette route? Le financement de ces travaux est'il prévu?</p> <p>A proximité de Wallon Cappel, de nombreuses voies vont être coupées et non rétablies. Les ingénieurs ont étudié les km supplémentaires qui seront parcourus. Sur certains itinéraires, on parle de 5 à 6 km. Ces distances sont elles négligeables? Sont elles négligeables quand on les parcourt avec un engin agricole limité réglementairement à une vitesse de 25 km/h? Dans le rapport on parle de "quelques maisons et quelques fermes". Si le contournement doit faciliter la vie du plus grand nombre, il ne doit pas négliger la vie d'un petit nombre. Il est nécessaire de rétablir les circulations en direction de Staple.</p> <p>Concernant le projet paysager, les projets proposés sur les séquences II a et II b sont peu satisfaisants. Pourquoi ne prévoir q'un couvre sol le long de la voie? Est-ce par économie? La plaine du West Veld sera totalement défigurée par la nouvelle route. Il est nécessaire de cacher la nouvelle voie par des haies bocagères voire des alignements d'arbres comme cela est fait sur d'autres séquences.</p> <p>Concernant les nuisances sonores, certaines maisons ont été identifiées comme dépassant les seuils. Le traitement proposé est très surprenant! Vous proposez aux habitants d'isoler phonétiquement leurs maisons et de vivre confinés à l'intérieur sans ouvrir la fenêtre ! C'est sûrement pour cela qu'ils ont choisi de vivre à la campagne !</p>	<p>ROND P</p> <p>HABIT</p> <p>ETUDES</p> <p>ACOU</p>
@ 333	Anonyme	Pourquoi payer une fortune pour le contournement nord qui va embeter tout le monde alors que celui du sud sera moins contraignant pour tout le monde	SUD (O)

A l'issue de l'enquête, le commissaire enquêteur a enregistré 344 observations (n° 344 dans le dossier communal de Wallon-Cappel) et identifié les observations les plus récurrentes en relations directe avec l'enquête.

Ces observations ont été regroupées par thèmes.

43 thèmes principaux ont été retenus, ils sont indiqués dans le tableau placé ci-après.

Thèmes principaux recensés par le commissaire enquêteur

<i>Thème</i>	<i>Définition</i>	<i>nombre</i>	<i>Thème</i>	<i>Définition</i>	<i>nombre</i>	<i>Thème</i>	<i>Définition</i>	<i>nombre</i>
ACCES	Accessibilité transporteurs	6	ACOU	Nuisances acoustiques	14	AGRI	Difficultés d'exploitation – Perte de parcelles et de production	18
AGRI PN	Contraintes agricoles / livraisons avec fermetures PN	27	AVIS	Avis/Opinionl	91	CHAP	Chapelle du Bonsberg	11
CIRCU	Circulations sur les routes au Nord des PN	16	COMME	Commerces	3	COUT	Cout de l'ouvrage	17
DEFA	Défavorable tracé Nord	75	DELASI	Délaissés	5	DEVAL	Dévalorisation des habitations	16
ECOLO	Ecologie/Milieus naturels	13	ETUDES	Qualité – Erreurs – Incohérences - Insuffisances	25	EMPR	Emprises agricoles	11
ENVI	Environnement	3	FAVO	Favorable	59	FERROU	Ferroutage	7
FRET	Fret maritime ou fluvial	3	HABIT	Logements impactés par le projet	19	HE	Hors enquête	18
HUMI	Zones humides	19	INDEM	Indemnisation	4	INOND	Zone inondable	5
MODIF	Demande modification tracé	2	MORBE	Desserte MORBECQUE	17	PATRI	Sites à valeur patrimoniale	6
POLLU	Pollution	1	PN	Contraintes liées à la suppression des PN	27	PONT	Pont sur RD 238	20
PROME	Chemins de promenades et sportifs	17	PROPO	Propositions	9	PROXI	Propriétés à proximité de la 2 x 2 voies	10
RENES	Contournement RENESCURE uniquement	13	ROND P	Ronds points	16	SECU	Accès par services sécurité : SDIS/SAMU/Médecins	13
SNCF	Enquête préalable à la fermeture des PN	3	SPECI	Réponses spécifiques	10	SUD (O)	Préférence du tracé Sud	23
SUD (N)	Refus du tracé Sud	2	UNEAL	Accessibilité du silo	4	VISU	Nuisances visuelles	9
19 T	Déviations liées à la limite de circulation des + de 19 T	5						

La synthèse des observations a été remise au Conseil départemental du Nord le 12 août 2020.

Le mémoire en réponse établi par le Maître d’Ouvrage a été transmis au commissaire enquêteur qui a inséré les réponses à la suite de chacun des thèmes identifiés par lui.

En préambule à sa réponse, le MOA a indiqué :

OBJET DU DOCUMENT

Le présent document a pour objectif d’apporter les réponses du Maître d’ouvrage aux remarques et contributions formulées sur les registres et aux questions du Commissaire Enquêteur dans le cadre de l’enquête publique préalable à la Déclaration d’Utilité publique du projet de mise à 2x2 voies de la RD642 entre Hazebrouck et Renescure, qui s’est tenue du 8 juillet au 6 août 2020.

Le document s’articule en trois parties :

- I - Réponses aux thèmes retenus par le commissaire enquêteur,
- II - Réponses aux contributions spécifiques,
- III - Réponses aux observations du commissaire enquêteur.

I- Thèmes retenus par le commissaire enquêteur

ACCES – Accessibilité des transporteurs

De nombreux intervenants déplorent la suppression des 5 passages à niveau (PN). Cette fermeture génère des difficultés de livraison pour leur exploitation.

Réponse du CD 59

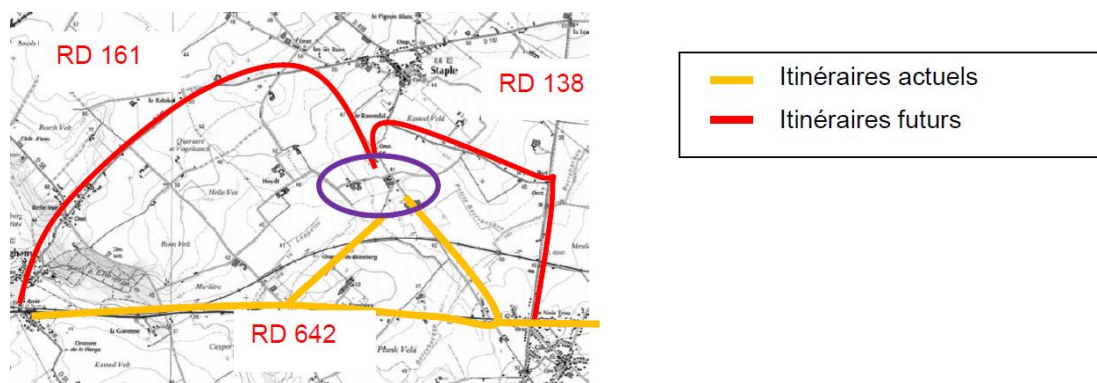
Le non rétablissement des rues de Bourbourg et du Moulin et des chemins de la Cayenne et du Prince modifiera les itinéraires d’accès pour les livraisons par Poids Lourds des exploitations agricoles.

L’accès à la rue de Bourbourg pour les poids lourds sera possible en utilisant les routes départementales suivantes :

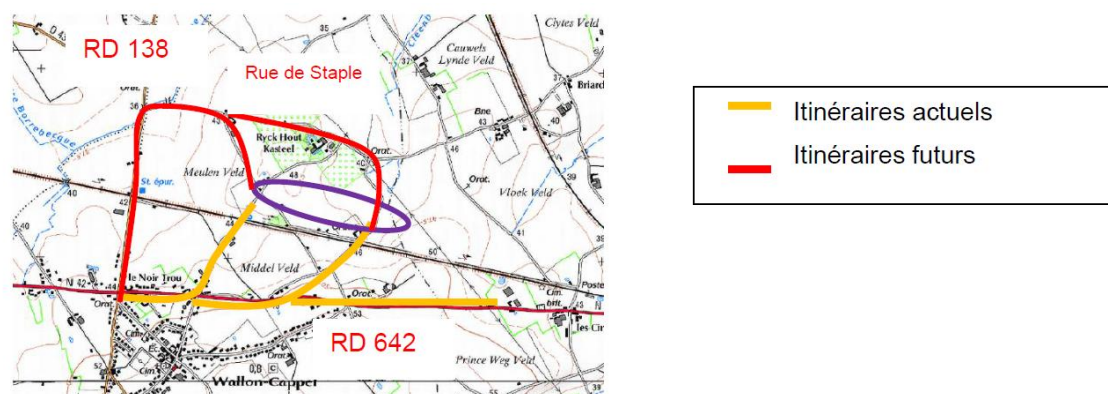
- les RD 55 et 161 en venant de l’ouest et du nord,
- les RD 138 et 161 en venant de l’est et du sud.

Les poids lourds circulant actuellement par la rue du moulin emprunteront la RD 138 puis la rue de Staple. Des études de girations seront réalisées au carrefour des rues de Staple et du Moulin pour s’assurer de la bonne circulation des poids lourds. A défaut, des sur-largeurs seront aménagées pour faciliter la giration des poids-lourds.

Les cartes ci-après reprennent les itinéraires actuels et futurs pour accéder aux rues de Bourbourg et du Moulin ainsi qu’au chemin du Prince.



Itinéraires d'accès à la rue de Bourbourg



Itinéraires d'accès à la rue du Moulin et au chemin du Prince

[Le commissaire enquêteur \(CE\)](#) prend acte des engagements du MOA pour étudier et aménager les accès difficilement accessibles aux engins de livraison des exploitations.

ACOU – Nuisances acoustiques

Les nuisances acoustiques sont régulièrement invoquées dans l'observation des riverains, proches ou éloignés. Des murs écrans sont régulièrement demandés.

Réponse du CD 59

Les études acoustiques ont été réalisées sur la base des études techniques d'avant-projet. Elles ont permis d'identifier les bâtis qui seront exposés à des niveaux sonores supérieurs à ceux définis par la réglementation et de déterminer ainsi les principes de protection des habitations. Ces protections sont à minima du type isolement de façade.

Les études Projet permettront d'affiner les niveaux de bruit induits par le tracé et de définir la solution la mieux adaptée : isolement de façade ou protection à la source (merlon, écran, enrobé phonique).

[Le CE](#) prend acte des engagements du département.

AGRI – Difficultés d'exploitation – Pertes de parcelles et de production

De nombreux agriculteur ont fait part de la mise en péril de la viabilité de leur exploitation par l'implantation du projet de la 2 x 2 voies au milieu des zones cultivées.

Réponse du CD 59

L'impact sur le foncier agricole est estimé à 80 hectares. Pour minimiser l'impact sur le fonctionnement des exploitations agricoles et maintenir leur viabilité, le maître d'ouvrage dispose des moyens suivants :

- lors des études de détail, le profil en long de l'infrastructure et les principes d'assainissement (bassins) seront optimisés pour minimiser l'impact sur le foncier agricole.
- dans le cadre de la convention avec la SAFER, le maître d'ouvrage va poursuivre la constitution de réserves foncières (à ce jour 18,72 hectares) destinées à faciliter les opérations d'aménagement foncier, compléter la restructuration des exploitations agricoles et disposer des terrains nécessaires au projet.
- l'arrêté déclaratif d'utilité publique d'une infrastructure linéaire fait obligation au maître d'ouvrage de remédier à ses impacts sur les exploitations agricoles dans les conditions prévues par le code rural et de la pêche maritime (L123-24 à L123-26). Ainsi, des commissions communales d'aménagement foncier seront constituées et devront se prononcer sur la nécessité ou non de procéder à un aménagement foncier agricole. Dans

l'affirmative, l'aménagement foncier et ses travaux connexes sont pris en charge par le maître d'ouvrage pour la part constituant la compensation à l'impact de l'infrastructure. Une étude d'aménagement (diagnostic, analyse de l'état initial, proposition d'un schéma de protection environnementale et hydraulique) a été réalisée en 2017-2018, les conclusions sont reprises à la page 316 de la pièce G – Evaluation environnementale à la page 316.

- le Maître d'ouvrage a engagé depuis le 9 septembre 2019, conformément au décret n°2016-1190 du 31 août 2016, l'étude préalable relative à l'impact sur l'économie agricole qui définira les mesures de compensation agricole collective envisagées pour consolider l'économie agricole du territoire. Cette étude est confiée à la Chambre d'Agriculture Nord Pas de Calais.
- au-delà des mesures collectives, le maître d'ouvrage poursuivra les échanges avec les exploitants et les représentants du monde agricole afin de réduire les impacts (foncier, exploitation, allongements de parcours) sur les exploitations concernées.
- les exploitants impactés seront indemnisés par le maître d'ouvrage au titre de l'indemnité d'éviction comprenant les indemnités d'exploitation, de fumures et arrières fumures. Les déséquilibres d'exploitation, défiguration de parcelles et allongements de parcours, font l'objet aussi, après étude, d'une indemnisation.

[Le CE prend acte des engagements du département pour indemniser au mieux de leurs intérêts les exploitants agricoles directement concernés par la réalisation du projet.](#)

AGRI PN – Contraintes agricoles et livraisons liées à la fermeture des 5 PN

La fermeture des 5 PN est invoquée pour indiquer :

- *augmentation du temps de trajet pour se rendre dans leurs parcelles ;*
- *emprunt de voies étroites et non adaptées à la circulation d'engins agricoles.*

Réponse du CD 59

Dans sa réponse à l'avis de la Chambre d'agriculture Nord Pas de Calais, le Maître d'ouvrage précise que la suppression des 5 passages à niveau nécessitera les mesures d'accompagnement suivantes :

- la création de chemins / rétablissements agricoles pour la desserte des parcelles « isolées » et pour réduire les allongements de parcours,
- l'aménagement, s'il y a lieu, du profil en travers des itinéraires routiers de remplacement,
- la sécurisation (visibilité, giration) des voies de substitution.

Des précisions complémentaires sont apportées dans les réponses apportées aux thèmes :

ACCES – Accessibilité des transporteurs

AGRI – Difficultés d'exploitation – Pertes de parcelles et de production

CIRCU – Circulation sur les voies situées au Nord de la 2 X 2 voies après fermeture des PN

Les études de détail de ces mesures d'accompagnement ne pourront être engagées qu'à l'issue de la décision des commissions communales d'aménagement foncier d'engager une opération d'aménagement foncier.

[Le CE prend acte des engagements du MOA pour accompagner la profession agricole après la fermeture des PN.](#)

AVIS – Avis et opinions de toutes natures non liés directement au projet

De nombreux avis ou opinions sur le projet ou sur l'utilité d'une nouvelle voie ont été émis sans contribuer directement à l'enquête. Sans question concrète aucune réponse n'est sollicitée de la part du maître d'ouvrage.

CHAP – Chapelle du Bonsberg

L'édifice religieux et sa disparition potentielle est régulièrement cité.

Réponse du CD 59

Le tracé retenu ne permettra pas de maintenir la Chapelle de Bonsberg à son emplacement actuel. Les premières études envisagent de l'éloigner d'une centaine de mètres de la voie ferrée tout en conservant le chemin d'accès existant.

Dans son courrier du 30 octobre 2019, au Comité de Sauvegarde des Chapelles de Flandres, le maître d'ouvrage s'est engagé à déployer tous les moyens nécessaires afin de le maintenir dans son état et en permettre la meilleure mise en valeur.

Le déplacement de la chapelle est intégré à l'estimation des dépenses.

[Le CE](#) prend acte de la réponse du MOA qui devra faire valider la nouvelle implantation de la chapelle par le Comité de Sauvegarde des Chapelles de Flandres.

CIRCU – Circulation sur les voies situés au Nord de la 2 X 2 voies après fermeture des PN

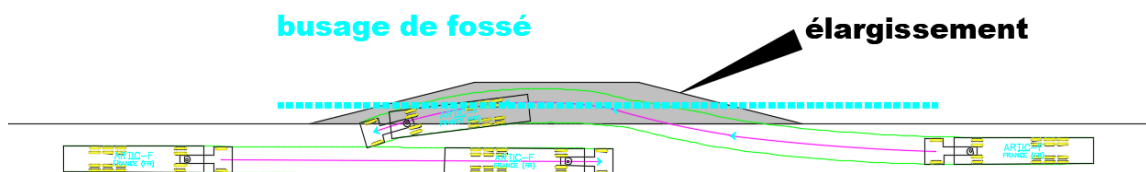
La dangerosité des voies étroites est régulièrement évoquée et inquiète de nombreuses personnes qui les utilisent.

Réponse du CD 59

Parmi les voies interceptées, le projet prévoit la suppression de 5 passages à niveau : 4 sans rétablissement routier en raison d'un faible trafic routier (WALLON-CAPPEL : chemin du prince et rue du Moulin, LYNDE : Chemin de la Cayenne, STAPLE : route de Bourbourg) et un avec rétablissement, celui de la route de Cassel (RD 138), par la réalisation d'un ouvrage d'art franchissant la voie ferrée et le contournement routier.

Le non rétablissement de ces 4 voies nécessitera sur les itinéraires routiers de remplacement les mesures d'accompagnement suivantes :

- l'aménagement de zones de croisement sécurisées,



- la sécurisation des carrefours existants (visibilité, giration),
- s'il y a lieu, l'aménagement du profil en travers.

Les mesures d'accompagnement seront étudiées sur des tronçons des voies suivantes :

- Rues de Staple et de la Tête d'or à Wallon Cappel,
- Rues du Préavin et de la Borre Becque à Staple,
- Rues d'Aire et de la Borre Becque à Ebbilinghem.

Les itinéraires routiers de remplacement définitifs seront décidés après concertation des communes concernées.

[Le CE](#) prend acte de la réponse du CD 59.

COMME – Commerces

La 2 X 2 voies devrait avoir impact direct sur les commerces des communes traversés actuellement par la RD 642.

Réponse du CD 59

La diminution du trafic de transit sur la RD 642 actuelle, et notamment le trafic poids-lourds dans les traversées de communes, permettra de reconquérir l'espace public de l'axe actuel, et d'y faciliter un accès pour les modes doux (cyclistes, piétons). Cela permettra pour ces usagers d'améliorer l'accès aux différents commerces.

Le projet prévoit des points d'échange type giratoire au niveau de la RD642 permettant de garantir un bon accès aux commerces. En concertation avec les communes, une signalétique renforcée pourra être mise en place.

[Le CE prend acte de la réponse du CD 59.](#)

COUT – *Cout de l'ouvrage*

Le cout des études est parfois contesté.

Le cout exact de l'ouvrage, toutes prestations confondues est régulièrement demandé par les intervenants.

La sincérité du CD 59 est souvent évoquée pour douter des sommes avancées dans le dossier.

Le gaspillage d'argent public est également invoqué.

Réponse du CD 59

L'estimation de l'opération est sincère et a été réalisée sur la base des études de conception, de la modélisation 3D et d'un chiffrage détaillé des ouvrages par principaux postes aussi bien sur la variante nord que sur la variante sud.

La variante nord est estimée à 79.3 M euro HT (pièce F, page 3) soit 95 M d'euros TTC (pièce B page15).

Ces éléments sont présentés dans la pièce F – Appréciation sommaire des dépenses.

[Le CE prend acte de la réponse du CD 59.](#)

DEFA – *Défavorable*

Les avis défavorables sont accompagnés par les différentes thèmes déjà retenus par le CE.

DELAIS – *Délaissés agricoles*

Les délaissés font l'objet de plusieurs interrogations.

Réponse du CD 59

L'objectif du Maître d'ouvrage est d'éviter la constitution de « délaissés ».

D'une part, les études de détail permettront d'optimiser et de modifier la géométrie du tracé et de rechercher l'intégration optimale des terrassements en fonction des lieux traversés pour minimiser la surface des délaissés :

- Etude sur la forme et l'implantation des bassins de collecte des eaux de plateforme,
- Optimisation du profil en long de la future voie pour se rapprocher de la voie ferrée,
- Prise en compte des éventuels excédents fonciers pour une utilisation en compensation environnementale.

D'une autre part, l'aménagement foncier agricole, si les commissions communales le décident, permettra d'améliorer le parcellaire agricole et d'utiliser les excédents fonciers liés à la construction de la nouvelle voie.

[Le CE prend acte de la réponse du CD 59.](#)

DEVAL – *Dévalorisation des biens*

Les propriétaires proches (ou non) du parcours de la voie en projet craignent une perte de valeur leur patrimoine immobilier du fait de la réalisation d'un ouvrage futur.

Réponse du CD 59

L'objectif du Maître d'ouvrage est d'éviter la constitution de « délaissés ».

Dans les études de conception de la nouvelle voie, le maître d'ouvrage s'est attaché à minimiser les impacts liés au projet sur le patrimoine foncier bâti (nuisances sonores, désagrément visuel, desserte, etc).

Après mise en service de la nouvelle voie, une dépréciation éventuelle du bâti pourra être étudiée au cas par cas avec le pôle d'évaluation domaniale de la Direction Régionale des Finances Publiques.

Ces préoccupations seront intégrées dans la poursuite des études

[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.

ECOLO – *Ecologie / Milieux naturels*

La destruction du patrimoine naturel est évoqué dans plusieurs contributions.

Réponse du CD 59

Conformément à la réglementation, l'environnement a été appréhendé dans sa globalité : population et santé humaine, biodiversité, terres, sol, eau, air et climat, biens matériels, patrimoine culturel et paysage, ainsi que les interactions entre ces éléments.

L'ensemble des contraintes environnementales et écologiques ont été étudiées. Plusieurs scénarios ont été envisagés et comparés au regard des enjeux environnementaux et écologiques. La solution retenue l'a été en prenant en compte tous ces éléments.

L'évaluation environnementale est proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée, à l'importance et à la nature des travaux, ouvrages ou interventions et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine, notamment au regard des effets cumulés avec d'autres projets ou document de planification.

L'enjeu écologique étant important celui-ci a donc été particulièrement abordé. Composante majeure de l'étude d'impact, la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) a été appliqué dans le cadre de la procédure.

Il s'agit d'éviter les impacts du projet sur l'environnement, de réduire ceux qui n'ont pas pu être évités, et, en dernier recours, de compenser les impacts qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. La séquence s'applique à l'ensemble des facteurs environnementaux (biodiversité, climat, eau, air, sol, terres, paysage, santé humaine, biens matériels, patrimoine culturel...).

Réaffirmée concernant la biodiversité par la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages du 8 août 2016 et par la loi du 2 mars 2018 de ratification des ordonnances du 3 août 2016, la séquence ERC doit répondre à des principes forts, notamment le principe de « non perte nette » de biodiversité ainsi que l'efficacité des mesures ERC. Elle requiert également la géolocalisation des mesures compensatoires relatives à la biodiversité comme outil d'aide au suivi et contrôle de ces mesures.

L'impact sur le patrimoine naturel et les espèces protégées sera encore approfondi dans le cadre des dossiers de demande d'autorisation environnementale et de dérogation espèces protégées, ceci afin de s'assurer du principe de « non perte nette » de biodiversité.

[Le CE](#) prend acte de la réponse du CD 59.

EMPR – **Emprises agricoles**

Le dimensionnement de la voie projetée et son impact sur le parcellaire agricole intercepté est souvent évoqué.

Des erreurs ou inexactitudes sont invoquées dans le différentiel d'emprise des terres agricole entre le projet Nord présenté à l'enquête et le projet Sud comparé.

Réponse du CD 59

L'emprise des terres agricoles impactées est évaluée à 80 hectares comme indiqué à la page 316 de la pièce G – Evaluation environnementale. Les surfaces indiquées à la page 18 du même document ne concernent que le tronçon contournant la commune de Wallon Cappel et pas la totalité du tracé.

La réalisation du projet en 2x1 voies, qui limiterait l'impact foncier (profil en travers moins large de 10,8 m), a été envisagée mais les trafics attendus à l'horizon 2035 (> 20 000 véh/j) entraîneraient une saturation de l'infrastructure routière.

Lors des études de détails, le maître d'ouvrage optimisera l'emprise foncière du projet pour minimiser l'impact sur le foncier agricole.

A la mise en service, les surfaces excédentaires seront rétrocédées en priorité aux exploitants agricoles.

Des précisions complémentaires sont apportées dans la réponse au thème DELAIS – Délaiés agricoles.

[Le CE prend acte de la réponse du CD 59.](#)

ENV1 – **Environnement**

L'environnement au sens large participe aux inquiétudes des populations.

Réponse du CD 59

Conformément à la réglementation, l'environnement a été appréhendé dans sa globalité : population et santé humaine, biodiversité, terres, sol, eau, air et climat, biens matériels, patrimoine culturel et paysage, ainsi que les interactions entre ces éléments.

L'ensemble des contraintes environnementales et écologiques ont été étudiées. Plusieurs scénarios ont été envisagés et comparés au regard des enjeux environnementaux et écologiques. La solution retenue l'a été en fonction de tous ces éléments.

Concernant la faune, des passages à faune ont été intégrés au projet au niveau de certains ouvrages hydrauliques.

[Le CE prend acte de la réponse du CD 59 et recommande que le MOA soit accompagné d'un écologue dans le cadre de la mise en œuvre du projet, s'il est autorisé.](#)

ETUDES – **Qualité des études**

Les études au sens large sont régulièrement mises en cause : qualité, erreurs, oublis, insuffisances, incohérences.

Réponse du CD 59

Les études techniques sont réalisées selon les règles de l'art. Elles sont au stade de l'avant projet avec un niveau de détail suffisant pour :

- préciser et justifier l'aménagement projeté,
- réaliser l'analyse multicritères de différents tracés,
- définir le coût objectif.

En parallèle, les études environnementales ont été menées pour évaluer l'impact environnemental de l'aménagement.

L'ensemble de ces études a servi à élaborer le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Ensuite les études de Projet pourront être lancées : le profil en long de l'infrastructure linéaire, les ouvrages d'art, les dispositifs d'assainissement seront définis précisément.

[Le CE prend acte de la réponse du CD 59](#)

FAVO – Favorable au projet

Les avis favorables ne justifient pas de réponse du CD 59.

FERROU – Ferroutage

Le transport des marchandises par train est considéré comme une alternative au transport des marchandises par camions.

Réponse du CD 59

Ce type de solution a été étudiée dans le volet socio-économique et conclu que « les modes alternatifs à la route ne parviendront donc pas à absorber une part significative des déplacements des marchandises et en situation de référence »

[Le CE prend acte de la réponse du CD 59.](#)

FRET – Fret maritime ou fluvial

Le transport des marchandises par bateaux est considéré comme une alternative au transport des marchandises par camions.

Réponse du CD 59

Ce type de solution a été étudiée dans le volet socio-économique et conclu que « les modes alternatifs à la route ne parviendront donc pas à absorber une part significative des déplacements des marchandises et en situation de référence ».

[Le CE prend acte de la réponse du CD 59.](#)

HABIT – Maisons implantées sur le tracé de la voie projetée

Le ou les propriétaires des biens susceptibles d'expropriation sont intervenus pour défendre leur bien.

Le recensement du nombre exact d'habitations impactées par le projet fait l'objet de controverses.

Réponse du CD 59

Précisions complémentaires aux éléments présents dans la pièce G, pages 327 à 329 :

A - Foncier bâti (habitation ou bâtiment professionnel en état d'usage) impacté directement par le projet :

- Renescure, rue d'Oudhof, bâtiments professionnels



- Wallon-Cappel, 2 habitations, 498 rue de Cassel et 120 rue Basse



B - Foncier bâti (hors état d'usage) impacté directement par le projet :

- Wallon-Cappel, 765 rue du Moulin



Dans son estimation, le service des Domaines a indiqué qu'« il s'agissait d'une maison à la base mais son état d'abandon la classe de fait dans le « bâti professionnel » basique et vétuste car des droits à construire sont rattachés à l'emprise ». Pour cette raison, ce bien foncier bâti n'a pas été comptabilisé comme habitation impactée par le projet.

B - Foncier bâti (hors état d'usage) impacté directement par le projet :

- Wallon-Cappel, habitation 142 rue du Buisson



Cette habitation, comptabilisée comme bâti présent dans la bande des 50 m, reste proche du projet. Celle-ci a été estimée par les services des Domaines au cas où les propriétaires demanderaient son acquisition au maître d'ouvrage.

[Le CE prend acte de la réponse du CD 59.](#)

HE – *Hors enquête*

Contributions hors du sujet de l'enquête : anticipées pour l'enquête parcellaire ou sur des sujets sans lien directe avec le projet (en particulier le raccordement de Morbecque).

HUMI – *Zones humides*

Contributions relatives aux zones humides : disparition des mares, des zones humides (moins impactées sur un projet non soumis à l'enquête).

Réponse du CD 59

Conformément à la réglementation, l'environnement a été appréhendé dans sa globalité : population et santé humaine, biodiversité, terres, sol, eau, air et climat, biens matériels, patrimoine culturel et paysage, ainsi que les interactions entre ces éléments.

La délimitation des zones humides a été réalisée et la séquence Eviter – Réduire – Compenser sur ce thème a été appliquée. Le projet impacte 3 secteurs de zones humides ZH1, 2 et 3 dont la surface cumulée est de 4,42 ha (voir carte page 290 de la pièce G).

Lors des études de détail, le profil en long de l'infrastructure sera optimisé pour minimiser l'emprise foncière du projet et l'impact sur les zones humides.

Ensuite, toute perte de zones humides sera compensée par restauration ou par création de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel selon les taux de compensation indiqués au SDAGE.

A ce jour, le maître d'ouvrage envisage de compenser les zones humides impactées par :

- La restauration d'une zone humide présente sur la parcelle ZA12 à Ledringhem, d'une surface de 1,79 hectares



La convention avec la SAFER a permis, à ce jour, de réaliser 18,72 hectares de réserves foncières (voir carte page 289 de la page G). L'objectif du maître d'ouvrage est d'éviter de consommer le foncier agricole pour réaliser de la compensation environnementale : par principe d'échanges de parcelles, le maître d'ouvrage propose la création de zones humides / prairies de fauche au droit des zones humides existantes (ZH 1 et 2).



- L'utilisation de délaissés adaptés à la création et/ou restauration de zones humides et ne présentant pas un intérêt pour la profession agricole.

Cette étude de compensation est programmée dès 2021 et sera intégrée dans le dossier de demande d'autorisation environnementale.

[Le CE prend acte de la réponse du CD 59.](#)

INDEM – Demandes d'indemnisation

Demandes de compensation patrimoniales, réelles ou présumées sollicitées par des propriétaires riverains.

Réponse du CD 59

Les impacts liés à la propriété foncière couvrent l'acquisition des bâtis et des terres situées sur l'emprise nécessaire à la réalisation du projet.

D'une manière générale les acquisitions nécessaires à la réalisation du projet seront négociées avec les propriétaires et les locataires sur la base de l'estimation faite par l'administration des domaines.

Les différents types d'indemnités sont les suivants :

- pour le propriétaire :
 - les indemnités principales qui représentent le prix du bien (bâti, terre, ...) estimé à sa valeur vénale,
 - l'indemnité de réemploi qui est destinée à compenser les frais normalement exposés pour l'acquisition d'un bien de même nature et de valeurs similaires,
 - les indemnités accessoires lorsqu'elles sont justifiées,
- pour le locataire exploitant :
 - l'indemnité d'éviction comprenant les indemnités d'exploitation, de fumures et arrières fumures.
 - les indemnités pour les pertes de récoltes en cours,
 - les déséquilibres d'exploitation, défiguration de parcelles et allongements de parcours, font l'objet aussi, après étude, d'une indemnisation.

En cas de désaccord entre les parties, le montant de l'indemnité est soumis à l'arbitrage du juge de l'expropriation. L'expérience montre toutefois que dans la pratique ce recours reste exceptionnel, la très grande majorité des acquisitions s'effectuant à l'amiable.

[Le CE prend acte de la réponse du CD 59.](#)

INOND – ZONES inondables

Zones inondables présentées dans les observations.

Réponse du CD 59

Le projet n'est pas concerné par le zonage du PPRi de la commune d'Arques.

Concernant les communes de la zone d'étude appartenant au département du Nord, aucun Plan de Prévention des Risques d'inondation n'est opérant.

Les inondations constatées d'une manière répétitive sur la zone d'étude revêtent un caractère accidentel lié à l'évolution et à la disparition du réseau de fossés.

Les risques naturels inondations répertoriés sur les communes concernées par la déviation sont à ce stade les suivants :

		Arques (62)	Campagne les Wardrecques (59)	Renescure (59)	Ebblinghem (59)	Lynde (59)	Staple (59)	Wallon-Cappel (59)	Hazebrouck (59)
Territoire à risque important d'inondation (TRI)	Non soumis			X	X	X	X	X	X
	TRI St Omer Inondation - Par une crue à débordement lent de cours d'eau Arrêté le 26/12/2012	Mais hors emprise du projet							
	TRI Béthune Armentières Inondation - Par une crue à débordement lent de cours d'eau Arrêté le 26/12/2012	Mais hors emprise du projet							
Informations historiques sur les Inondations (BDHI)		X	X	X	X	X	X	X	X
prevention des risques inondation	Non soumis						X		
	PPRI Inondation Prescrit le 13/02/2001 PPRI non approuvé			X Zonage non approuvé	X Zonage non approuvé	X Zonage non approuvé		X Zonage non approuvé	X Zonage non approuvé

	PPRI sur la commune Campagne-lès-Wardrecques Par ruissellement et coulée de boue Prescrit le 30/10/2011 PPRI non approuvé		Zonage non approuvé						
	PPR Vallée de l'Aa Supérieure Par ruissellement et coulée de boue- Inondation Prescrit 28/12/2000 Approuvé le 07/12/2009	Mais hors emprise du projet							
	PPR Marais Audomarois Inondation Prescrit 28/12/2000 PPRI non approuvé	Zonage non approuvé							
Programme de prévention (PAPI)	Non soumis		X					X	X
	PAPI Audomarois Inondation (pas de dates de labelisation, signature ou fin de réalisation)	Zonage non approuvé		Zonage non approuvé	Zonage non approuvé	Zonage non approuvé			
	PAPI Yser (date de labelisation 10/04/2014 et pas de dates signature ou fin de réalisation)						Zonage non approuvé		

[Le CE prend acte de la réponse du CD 59.](#)

MODIF – Demande modification tracé

Demande aménagement tracé.

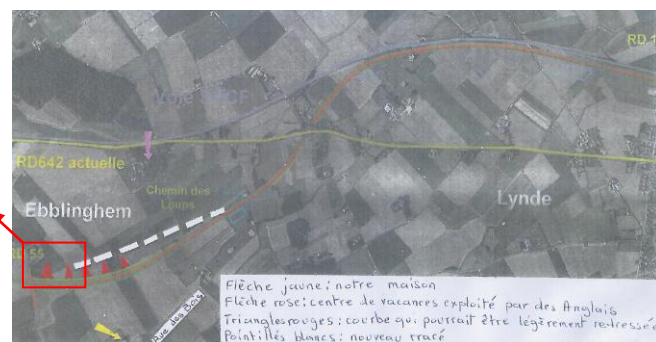
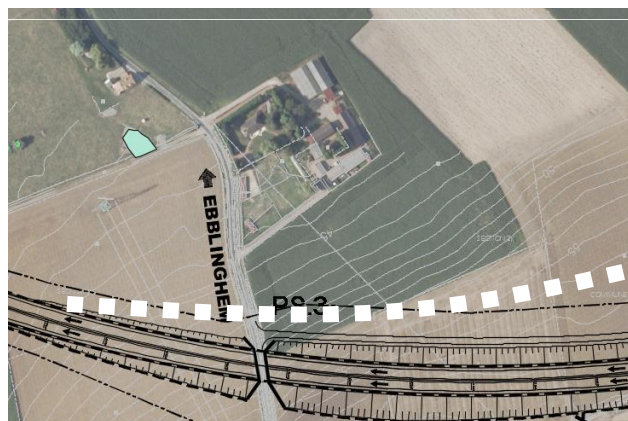
Réponse :

Le tracé a été établi en tenant compte des différentes contraintes : l'impact environnemental, les normes géométriques de conception d'une 2x2 voies, la proximité du bâti entre autres.

Pour garantir la visibilité et la sécurité de la voie, il est nécessaire d'appliquer des rayons en plan importants.

La modification demandée a ainsi des impacts sur une longueur importante du tracé et amène à se rapprocher des habitations sur la RD55.

Cette modification n'est pas envisageable.



Impact sur le bâti au nord près de la RD55

[Le CE prend acte de la réponse du CD 59.](#)

MORBE – Desserte Morbecque

Bien que le sujet soit hors enquête, la demande récurrente justifie une mise au point du pétitionnaire.

Réponse du CD 59

La variante de tracé sud est située à plus de 4 km au nord de la RD 916 et ne permet pas un report conséquent de la circulation sur la route départementale traversant la commune de Morbecque.

La RD 916, du fait de son raccordement au contournement d'Hazebrouck constitue un axe de circulation structurant.

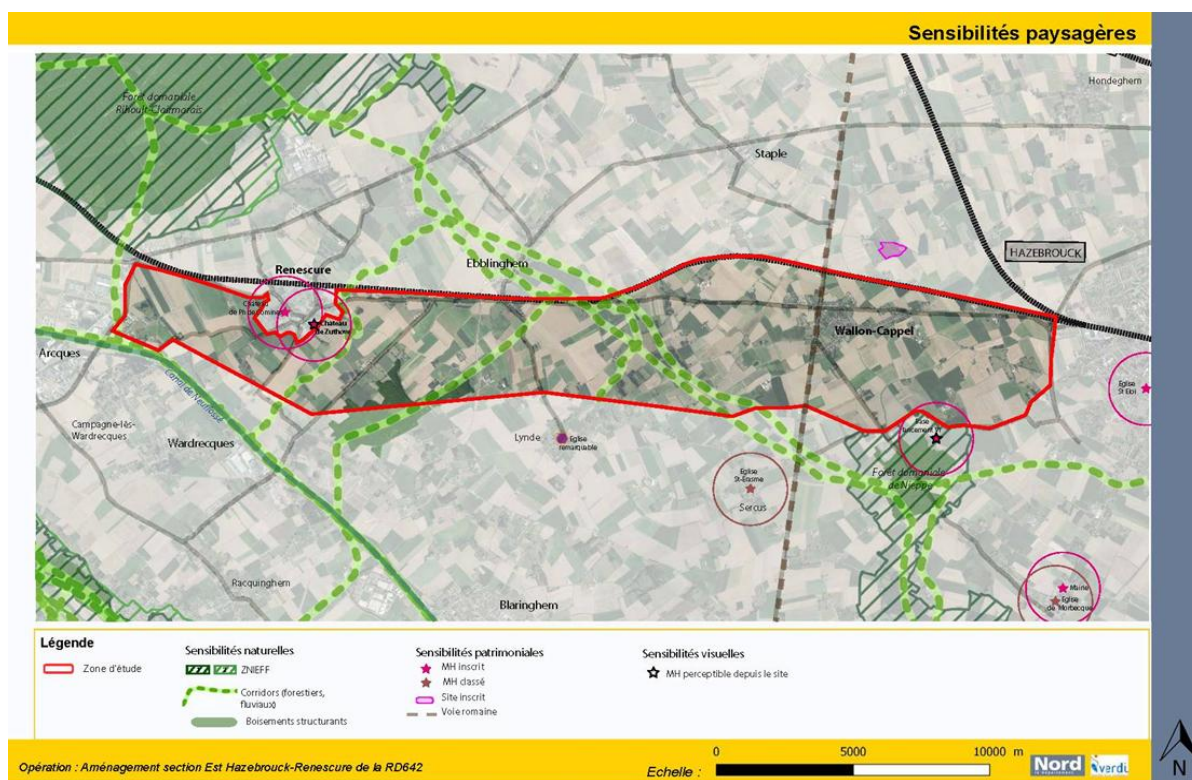
[Le CE prend acte de la réponse du CD 59.](#)

PATRI – Site à valeur patrimoniale

Site ayant une valeur patrimoniale reconnue ou potentielle (fouilles d'archéologie préventive).

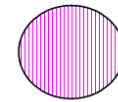
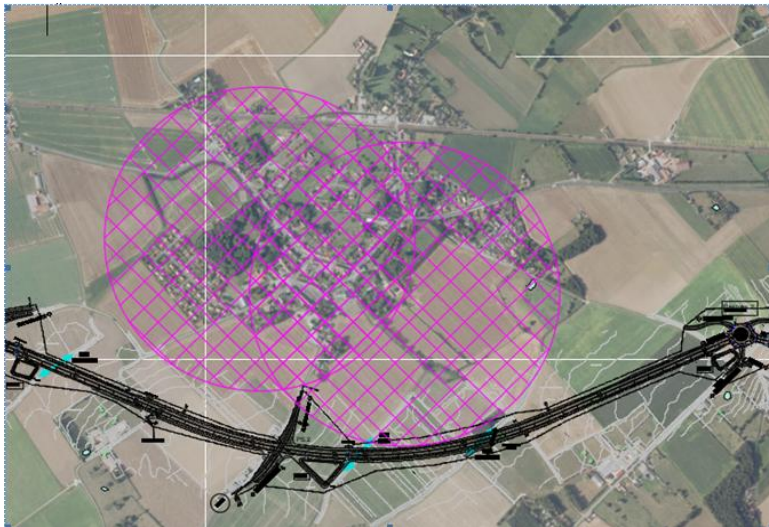
Réponse du CD 59

Les sites présentant une sensibilité naturelle, patrimoniale et visuelle ont été inventoriés (carte page 172 de la pièce G)



Le projet tient compte du périmètre de protection de 500 m pour :

- le château de Ph. De Comynnes sur Renescure
- le château de Zuthove sur Renescure



Périmètre des 500m

Le Domaine dit Ryck-Hout-Casteel n'est pas concerné par ce périmètre de protection.

Le Département du Nord dispose d'un service archéologique agréé en qualité d'opérateur d'archéologie préventive par le ministère de la Culture et de la Communication depuis 2005. À ce titre, il réalise les diagnostics et les fouilles sur l'ensemble du Nord avant les travaux entrepris par le Département. Il sera possible d'organiser avec l'association « Renescure d'hier et d'aujourd'hui » une rencontre pendant la période de diagnostic et de fouilles.

[Le CE](#) prend acte de la réponse du CD 59, néanmoins l'avis de la DRAC -STAP du Nord sera utile pour confirmer cette information.

PN – Fermetures des PN

Contraintes des particuliers résidant au Nord des voies SNCF liées à la coupure des différentes voies interceptées par la 2 X 2 voies, après fermeture des PN, en particulier :

- *allongement du linéaire des déplacements ;*
- *surcout des déplacements ;*
- *inadaptation et dangerosité des voies empruntées, par tous temps ;*
- *profil des voies rendant difficiles les croisements avec des véhicules de toutes natures (camions, engins agricoles, etc...).*

Réponse du CD 59

Comme indiqué à la page 22 de la pièce B, le projet intercepte 19 voies, il s'agit de routes départementales, de voies communales et de chemins. Le projet prévoit le rétablissement de 9 voies en réalisant, soit un ouvrage d'art de franchissement, soit un giratoire permettant ainsi une circulation et des échanges aisés sur l'ensemble du territoire. En ce qui concerne, les 10 voies non rétablies, des itinéraires de remplacement seront mis en place.

Parmi les voies interceptées, le projet prévoit la suppression de 5 passages à niveau : 4 sans rétablissement routier en raison d'un faible trafic routier et un avec rétablissement, celui de la route de Cassel (RD 138), par la réalisation d'un ouvrage d'art franchissant la voie ferrée et le contournement routier.

La suppression des 5 passages à niveau nécessitera des mesures d'accompagnement qui prendront en compte les problématiques d'accessibilité, de sécurité et de circulation.

Des précisions complémentaires sont apportées dans les réponses apportées aux thèmes :

- ACCES – Accessibilité des transporteurs
- AGRI – Difficultés d'exploitation – Pertes de parcelles et de production

- CIRCU – Circulation sur les voies situées au Nord de la 2 X 2 voies après fermeture des PN
- SECU – Sécurité
- SNCF – Enquête préalable à la suppression des PN.

[Le CE](#) prend acte de la réponse du CD 59, néanmoins il invite le MOA à se rapprocher des services de la SNCF qui n'a pas été consultée en tant que PPA.

POLLU – Pollutions

Pollutions diverses.

Réponse du CD 59

Dans le cadre de l'étude d'impact, une étude acoustique et une étude atmosphérique ont été réalisées avec analyse de l'état initial et modélisation sans et avec projet.

L'étude acoustique a permis d'identifier toutes les habitations ou bâtiments impactés et des mesures individuelles ont été préconisées pour chaque cas.

Concernant l'étude atmosphérique, l'évaluation des impacts de la nouvelle voie a permis de conclure à une réduction des concentrations d'exposition des populations attribuables au trafic étudié pour la situation avec le projet à l'horizon 2051 par rapport à la situation actuelle.

Les deux études concluent en une amélioration de la qualité de l'air et du bruit sur l'actuelle RD 642 dans les zones les plus densément peuplées (bilan positif pour la population)

La problématique eau a aussi été abordée dans l'évaluation environnementale :

- les écoulements naturels rétablis seront collectés par des fossés enherbés placés le long de la nouvelle voie,
- les eaux de plateforme seront collectées, tamponnées dans des bassins de rétention puis traitées avant rejet au milieu superficiel. L'infiltration n'est pas envisageable en raison de la présence de la nappe à faible profondeur et de la nature des sols en place.
- le risque de pollution accidentelle est traité avec la mise en place de vannes d'isolement en aval des bassins.

Toutes les précautions sont prises afin de garantir la qualité des eaux qui seront rejetées vers le milieu naturel.

[Le CE](#) prend acte de la réponse du CD 59, néanmoins les conclusions de l'étude acoustiques devront être validées, in situ après mise en service de l'ouvrage, s'il est autorisé.

PONT – Pont sur la RD 238

Problématiques liées à la construction du pont : esthétique, visuelle, dangerosité ...

Réponse du CD 59

L'ouvrage présenté est un ouvrage courant prenant en compte les normes routières (Aménagement des Routes Principales R80 – ARP) correspondant à ce type de voie, soit une voie interurbaine avec une vitesse limitée à 80 km/h.

Les pentes et gabarits permettent la circulation de tous les véhicules en toute sécurité.

La hauteur de l'ouvrage doit permettre de dégager les gabarits routiers et SNCF (6,30m), celle-ci sera proche de 8 mètres.

Les futures études architecturales et paysagères tiendront compte de ces remarques et vérifieront la nécessité d'intégrer une végétalisation complémentaire sur les talus de l'ouvrage d'art : haie bocagère, bande boisée, bande arbustive.

[Le CE](#) prend acte de la réponse du CD 59.

PROME – Chemin de promenade et sportifs

Perturbation et/ou suppression des chemins de promenade et sportifs liés à la fermeture des PN.

Réponse du CD 59

Des aménagements spécifiques pour les cycles et les chemins de randonnées seront recherchés lors des études de détail : trottoirs élargis au niveau de l'ouvrage d'art de rétablissement de la RD 138, pistes cyclables, passerelle de franchissement.

Les itinéraires de promenades actuels (circuit du Chemin du Prince à Wallon-Cappel entre autres) devront être réaménagés pour tenir compte de la nouvelle voie. Ils pourront être associés aux chemins de desserte agricole existants et à ceux éventuellement créés dans le cadre de l'aménagement foncier agricole.

[Le CE](#) prend acte de la réponse du CD 59 et suggère que le MOA, pour l'optimisation des aménagements projetés, se rapproche de l'organisme départemental gestionnaire du PDIPR (Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée) et de l'ADAV (Association droit au vélo).

Pour la passerelle de franchissement évoquée, des précisions complémentaires devront être données sur sa faisabilité, sa localisation et son coût.

PROPO – Propositions d'aménagement

Proposition d'aménagements spécifiques et autres pour minorer l'impact du projet sur le cadre de vie des populations locales.

Réponse du CD 59

L'aménagement du chemin existant jumelé à la voie ferrée côté nord entre les passages à niveau « chemin du Prince et les Cinq Rues » en voie de communication à double sens : le maître d'ouvrage retient cette proposition et l'étudiera lors des études Projet.

Une diminution de la vitesse de 110 à 90 km/h n'apportera pas un gain acoustique important : gain d'environ 2 dBA pour les véhicules légers d'après le Guide pour l'élaboration des Plans de prévention du bruit dans l'environnement rédigé par l'ADEME.

Les études de paysage et les études acoustiques qui se poursuivront lors des études techniques de détail s'attacheront à définir les modalités pour insérer au mieux la route dans les paysages traversés et minimiser son impact.

La réalisation de bassins vise à tamponner les eaux de plate-forme et sont dimensionnés pour éviter un apport supplémentaire sur le réseau existant. Ainsi le projet n'induit pas d'impacts sur le fonctionnement hydraulique de la zone traversée.

Des précisions complémentaires sont apportées dans les réponses apportées aux thèmes :

- ACOU – Nuisances acoustiques,
- VISU – Nuisances visuelles,
- CIRCU – Circulation sur les voies situées au Nord de la 2 X 2 voies après fermeture des PN
- PROME – Chemin de promenade et sportifs

[Le CE](#) prend acte de la réponse du CD 59.

PROXI – Propriétés à proximité de la 2 x 2 voies

Aménagements – Indemnisation des logements proches de la voie projetée.

Réponse du CD 59

Dans les études de conception de la nouvelle voie, le maître d'ouvrage s'est attaché à minimiser les impacts liés au projet sur le patrimoine foncier bâti (nuisances sonores, désagrément visuel, desserte, etc).

Les études de détail vont permettre de travailler, en concertation avec les habitants, sur la préservation du cadre de vie des riverains en protégeant les habitations des nuisances acoustiques et en assurant une bonne insertion paysagère du projet pour limiter les nuisances visuelles.

Ces préoccupations seront intégrées dans la poursuite des études

[Le CE prend acte de la réponse du CD 59.](#)

RENES – *Contournement Renescure uniquement*

Ne retenir que le contournement de Renescure fait l'objet de plusieurs contributions.

Réponse du CD 59

Réaliser uniquement le contournement de Renescure n'est pas envisageable sur le long terme, la RD 642 actuelle entre Ebblinghem / Hazebrouck ne serait plus adaptée pour les trafics attendus.

Même si, pour des raisons de financement ou de calendrier, les travaux doivent être réalisés en plusieurs phases, l'étude d'impact doit porter sur le projet dans son ensemble : il s'agit d'appréhender, le plus en amont possible, l'impact global du projet sur l'environnement afin que les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation, retenues dans l'étude d'impact soient les plus efficaces possibles.

A ce jour, en fonction des crédits et co-financements disponibles, les dates de travaux envisagées sont les suivantes :

- section Renescure – Ebblinghem Rue des Joueurs : 2023 à 2025
- section Ebblinghem Rue des Joueurs - Hazebrouck : 2025 à 2028

[Le CE prend acte de la réponse du CD 59.](#) Le projet mis à l'enquête forme un tout, et la dissociation d'une ou plusieurs parties de la totalité du projet nécessiterait une nouvelle consultation du public dans le cadre d'une nouvelle enquête publique.

ROND F – *Ronds points*

Inutilité, nuisances liées aux aménagements des giratoires projetés dans l'étude.

Réponse du CD 59

Le projet a pour vocation de desservir le territoire, l'aménagement de giratoires comme point d'échange est cohérent avec les autres sections de la RD 642 (Strazeele, Borre, contournement d'Hazebrouck).

Les giratoires seront dimensionnés en fonction du trafic attendu.

[Le CE prend acte de la réponse du CD 59.](#)

SECU – *Sécurité*

Inquiétude de nombreux contributeurs sur les problèmes de sécurité et santé, en particulier pour les personnes âgées ; accès des services de sécurité : SDIS / SAMU / Médecins et autres services de santé.

Réponse du CD 59

Dans son avis (page 62 de la pièce H), le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) indique que le projet n'a pas d'incidence sur la couverture opérationnelle prévue par le schéma départemental d'analyse et de couverture des risques (SDACR)

Des précisions complémentaires sont apportées dans la réponse apportée au thème :

CIRCU – Circulation sur les voies situées au Nord de la 2 X 2 voies après fermeture des PN

[Le CE prend acte de la réponse du CD 59.](#)

SNCF – *Enquête préalable à la suppression des PN*

Nécessité ou non de réaliser une EP avant condamnation des PN.

Réponse du CD 59

Toute création ou fermeture de passage à niveau est autorisée par un arrêté préfectoral. Dans le cas d'une fermeture, le Préfet fait procéder à une enquête publique.

Cette enquête publique relève :

- du Code des transports ;
- du Code des relations entre le public et l'administration ;

Celle-ci sera réalisée ultérieurement afin de pouvoir prendre en compte les observations déposées lors de la présente l'enquête publique.

[Le CE prend acte de la réponse du CD 59.](#)

SPECI – *Réponses spécifiques*

Plusieurs contributions particulièrement étayées justifient des réponses spécifiques

@ 069 – Association SOS NORD 642

@ 089 – Monsieur Jacques HERMANT, ancien maire de Lynde

@ 104 – Monsieur Thierry VANDERBEKEN

@ 110 – Monsieur Philippe MACON

@ 114 – Monsieur Alain VERHAEGHE

@ 143 + 161 – Association des Acteurs Régionaux du Développement Durable (AARDD)

@ 245 – EARL DUMONT

@ 300 – Monsieur Jean-Charles SALOME

@ 342 – EARL BODELE

Réponse du CD 59

Voir partie 3 du présent document

SUD (N) – *Refus tracé Sud*

Observations liées à cette opposition.

Réponse du CD 59

Le maître d'ouvrage prend note des contributions refusant le scénario d'un passage au sud de Wallon-Cappel.

SUD (O) – *Préférence tracé Sud*

Observations liées à cette opposition.

Réponse du CD 59

Une absence de consensus autour du fuseau à retenir (Nord ou Sud) sur les territoires de Lynde et de Wallon-Cappel existe depuis la concertation préalable de décembre 2013.

Le report du choix du tracé afin de mener les études complémentaires sur les deux scénarios n'a pas permis de concilier les différents points de vue.

[Le CE prend acte de la réponse du CD 59. Les éléments de la concertation étayent la réponse du MOA.](#)

UNEAL – *Accessibilité au silo*

Craintes liées aux conditions d'accès au site.

Réponse du CD 59

Le carrefour respectera les contraintes de giration Poids-Lourds et des engins agricole, la pente de la chaussée au niveau de l'accès est inférieure à 1% et ne posera pas de difficulté de manœuvre.

Schéma du carrefour avec vérification des girations :



[Le CE](#) prend acte de la réponse du CD 59.

VISU – *Nuisances visuelles*

Crainces liées à la présence de la 2 x 2 voies.

Réponse du CD 59

L'analyse paysagère reprise dans la pièce G, définit les principes d'aménagement paysager et permet une intégration du projet dans son environnement en tenant compte des spécificités du territoire sur l'ensemble du parcours.

En termes de végétation, il a été prévu des éléments bas sur les talus afin de conserver des visibilité sur le paysage.

Les études ultérieures permettront d'affiner l'aménagement paysager et d'étudier la nécessité :

- d'intégrer une végétalisation complémentaire sur les talus : haie bocagère, bande boisée, bande arbustive,
- d'insérer des modelés pour masquer ponctuellement la nouvelle voie.

L'impact paysager est source d'inquiétude dans plusieurs contributions, le maître d'ouvrage avec l'appui du paysagiste de l'équipe de maîtrise d'œuvre apportera un soin à l'insertion paysagère des principaux ouvrages ainsi qu'aux nombreux aménagements qui lui seront dédiés, ceux-ci devront avoir un effet positif sur les éventuelles nuisances visuelles.

[Le CE](#) prend acte de la réponse du CD 59, son engagement de s'appuyer par un expert dans les études d'insertion paysagère de l'ouvrage projeté est un gage de sa prise en compte de cette problématique.

19 T – *Déviations liées à la limitation des poids lourds sur la RD 642*

Accroissement de la circulation des Poids lourds de plus de 19 T sur la RD 642, les déviant vers d'autres voies départementales.

Options prises par le Conseil Départemental.

Réponse du CD 59

La nouvelle voie va permettre de capter l'ensemble du trafic poids-lourds (PL) traversant Renescure en leur offrant un trajet plus sécurisé et plus attractif. Des aménagements seront

réalisés sur la RD 642 actuelle, en concertation avec la commune, pour empêcher les PL d'emprunter le centre du bourg.

Dans l'attente de la réalisation d'un contournement, des aménagements ont été réalisés par le Conseil Départemental du Nord et la commune de Renescure pour agir sur certains facteurs d'accidents liés à l'infrastructure :

- La sécurisation des cheminements piétons via l'élargissement des trottoirs, les feux poussoirs, des bandes colorées de signalement que des lignes d'effets nouvellement autorisées par la réglementation.
- La réduction des nuisances et l'apaisement de la circulation avec des feux récompense, la mise en place d'une zone 30 et la réalisation d'une chicane.

Cependant la difficulté pour 2 PL de se croiser dans les 2 virages serrés subsiste. Aussi la réouverture suite à ces aménagements à la circulation des PL en transit de plus de 19 tonnes s'est faite avec des mesures de gestion de trafic complémentaires : la Sous-Préfecture et le Département ont décidé de la réouverture de la RD 642 aux PL dans un sens de circulation défini par l'arrêté du 1er août 2020 (voir ci-après).

Arrêté de circulation du 1er août 2020

- La circulation des PL de plus de 19 tonnes est interdite sur la RD 642 dans la section comprise entre le PR 26+929 et le PR 14+095 dans le sens Arques vers Hazebrouck.
- La circulation des PL de plus de 19 tonnes est autorisée dans le sens Hazebrouck vers Arques
- Sont comprises dans la desserte locale les communes de Renescure, Ebbilinghem, Lynde, Wallon-Cappel et Hazebrouck

[Le CE prend acte de la réponse du CD 59, néanmoins au cours de ses déplacements liés à l'enquête, il a constaté que de nombreux chauffeurs PL au volant de convoi d'un tonnage vraisemblablement supérieurs à 19 T ne respectaient pas l'arrêté du 1^{er} août 2020 qui succédait à un autre interdit des PL supérieurs à 19 T.](#)

II- Contributions spécifiques

@ 069 – Association SOS NORD 642



Association n°W594008558
SOS NORD 642
315 rue Notre Dame du Bonsberg
59173 LYNDE
mail:sosnord642@gmail.com
tél : 06.87.39.38.22

Lynde, le 09 juillet 2020

L'association SOS NORD 642 compte 110 adhérents directement impactés par le projet d'aménagement de la RD642.

Concernant le projet de mise en 2x2 voies de la RD642, l'association ne remet pas en cause l'utilité d'un contournement pour Renescure; elle s'oppose fermement au choix du tracé Nord de Wallon-Cappel qui démarre au rond-point du bowling de Hazebrouck et se termine au croisement de la RD255 sur Ebblihem/Renescure en appel aux faits suivants:

- L'historique du projet: en juin 2014, décision motivée du Comité de pilotage, après concertations étendues, qui donne préférence au tracé Sud de Wallon-Cappel (et non au Nord).
- En 2014, le tracé Nord de Wallon Cappel est 10 millions d'euros plus cher que le tracé Sud (Source: la Voix du Nord du 18/06/2014). Les projets respectaient alors une «équivalence de tracés»: aucune route coupée dans le tracé Sud et tous les rétablissements (passages à niveau P.N.) étaient inclus au Nord.
En 2018, les tracés sont inchangés, les plans sont identiques (Source: plans disponibles en Mairie), mais, les budgets des tracés Nord et Sud sont présentés comme équivalents.
En réalité, les ouvrages d'art au Nord qui permettaient le rétablissement de 4 passages à niveaux successifs sont supprimés. Leur réalisation coûterait de 5 à 25 millions d'euros (Source: courrier du Conseil départemental du Nord du 22/05/2019).
- Entre 2014 et 2018, le différentiel est, à minima, de **15 millions d'euros en faveur d'un choix du tracé Sud**.
- Dans cette enquête publique, 3 budgets différents apparaissent :
 - o pièce F p.3 : 79,3 millions d'euros
 - o pièce B p.15 : 95 millions d'euros
 - o dossier MRaE : 101 millions d'euros**Quel est le bon budget ? Une décision ne peut être validée à partir d'informations imprécises sur des éléments aussi fondamentaux.**
- Les études d'origine aboutissant au choix de 2014 du tracé Sud et celles aboutissant au choix du tracé Nord de 2018 ne sont pas présentes dans l'enquête publique: **nous demandons que soient mises à disposition les études complémentaires engagées à partir de 2015 qui ont changé le choix du tracé.**
- L'étude comparative multicritères (source pièce B page 15) présente des arguments irrecevables et inexacts:

- o Le nombre d'hectares impactés minimisé
 - Annoncé à (de l'ordre de) 40 hectares pour les tracés Nord comme Sud en page 15, pièce B
 - Annoncé à 80 ha p316, pièce G pour le tracé Nord
 - Notre estimation est à minima de 71ha permanents.
 - o Un morcellement des exploitations avec des conséquences directes sur leur viabilité:
 - la taille des structures au nord est plus petite, la viabilité est donc plus impactée.
 - L'argument de coupure plus franche à proximité des corps de ferme est un argument non recevable car il est valable au Nord et au Sud (dossier G p317), donc non discriminant;
 - o 15 chemins interceptés au Nord et non 10 (dossier B p15):
 - La correction de cette erreur passe un critère supplémentaire du tracé nord d'intermédiaire à négatif.
 - o le tracé Nord traverse des zones humides et détruira faune et flore classées à protéger.
 - 1ha81 de zones humides sont concernées par le tracé Nord. Les mesures compensatoires ne sont pas décrites précisément ainsi que leurs coûts et l'incidence sur le foncier et le budget.
 - Les surfaces préemptées compensatoires ne sont pas à proximité des zones humides contrairement aux obligations de restitution.
 - Le tracé Sud n'impacterait aucune zone humide comme le confirme l'étude.
 - o l'intégration paysagère évaluée sur des critères subjectifs:
 - L'argument «terrassements importants» ne peut être retenu sans être accompagné de la valeur estimée du déblai/remblai comme cela a été fait pour le tracé Nord.
 - Rapporté au nombre d'exploitations au Nord, la fragmentation des exploitations est aussi importante au Nord qu'au Sud.
 - Nous demandons que les chiffres soient donnés pour l'aide à la décision.
 - o 3 habitations détruites et non 2 au Nord, versus 1 au Sud
 - **3 habitations seront détruites par le tracé nord** (source: courrier du conseil départemental du 22/07/2019).
 - Nous souhaitons que soit très sérieusement pris en compte cet élément important pour leurs habitants et leurs familles et qu'il soit classé comme un impact négatif le plus fort (et pas seulement intermédiaire).
 - o Les nuisances sonores du tracé nord qui s'accumulent aux nuisances du train et qui seraient plus difficilement traitables :
 - l'étude relève «un impact rouge» (p298) au Nord de Wallon-Cappel.
 - Les solutions proposées au traitement de façade et remplacement des fenêtres, limiteront les nuisances intérieures mais ne résolvent en rien les nuisances extérieures créées par la circulation (au mépris de la vie en extérieur à la campagne).
 - Les mesures envisagées ne sont pas suffisantes et nous demandons des aménagements supplémentaires à ceux prévus (murs antibruit absorbants, ajustement de la vitesse...).
 - o la sécurité non améliorée par la fermeture de passages à niveau
 - Comme mentionné p259, jamais aucun accident n'a été recensé sur ces passages, preuve d'un risque faible et maîtrisé. L'argument d'amélioration est alors irrecevable au regard du risque routier accru pour les riverains qui verront leurs trajets rallongés de plusieurs kilomètres, sur des routes étroites, sinueuses et entourées de fossés, sans espace pour se croiser. Nous demandons des aménagements concrets ajoutés au projet en concertation avec les habitants.
- En synthèse, les éléments ci-dessus présentent les incertitudes et inexactitudes utilisées dans le tableau de comparaison et ont malheureusement appuyé un changement de tracé. Ils nous alertent sur la nécessité de réviser les données.**

Nous pensons que la révision des critères majeurs de l'évaluation du choix des tracés s'ajoute en réalité en faveur d'un retour au tracé Sud.

Par ailleurs, en page 19 de la pièce G, seuls des arguments dits en faveur du tracé Nord sont présentés, occultant les impacts négatifs et nuisances de ce tracé. C'est pourquoi, nous nous interrogeons sur l'impartialité des éléments utilisés pour la décision du changement de tracé et demandons à nouveau une réévaluation factuelle.

- La fermeture péremptoire sans rétablissement de 4 passages à niveau successifs
 - o Cette décision est abusive car elle devrait être précédée d'une enquête publique.
 - o Des solutions de remplacement doivent être proposées et mises en œuvre.
 - o Or, il n'apparaît aucun plan de déstagement: les routes actuelles ne sont absolument pas dimensionnées pas pour une augmentation de trafic sans risques (voies uniques pour la presque totalité, doubles fossés aux abords, pas d'éclairage, pas de trottoir ni piste cyclable...). Le risque d'accident est réel.
 - o L'étude ne donne ni mesure ni budget pour les riverains et les professionnels qui auront des allongements significatifs de parcours.
 - o Nous refusons la fermeture des passages sans un plan d'aménagements approprié au préalable, prenant en compte que :
 - 369 véhicules passent quotidiennement sur les 4 passages à niveau (recensement dans l'étude).
 - Deux voies (à plus de 4 kilomètres) sont rétablies par des ponts alors qu'il n'y a aucun recensement et que le trafic y est très faible.
- Le chemin du Prince inaccessible pour les promeneurs :
 - o Chemin de randonnée répertorié (Santé, détente, panorama)
 - o Ne sera plus accessible à pied par les habitants de Wallon Cappel: un seul pont (éloigné) sur 4 kilomètres
Motif supplémentaire pour la nécessité de rétablissement.
- Un impact agricole sous-évalué :
 - o L'étude d'impact agricole (p317) reste à l'état embryonnaire et ne permet pas d'accepter l'affirmation d'un impact agricole moindre dans le tracé Nord. Toutes les parcelles ne sont même pas répertoriées.
 - o Les quelques mesures envisagées pour les agriculteurs impactés afin de compenser n'ont aucun budget et donc sans assurance de pouvoir être réalisées.
- Un impact environnemental supplémentaire via le tracé nord :
 - o Le tracé est plus long de 300 mètres; avec une moyenne de 22000 véhicules/jour, cela représente 6600 km de plus quotidiennement; à cela on ajoute les détours imposés aux riverains, on arrive à 10000 km/jour de plus induit par ce tracé, soit entre-autres 620 tonnes de carbone annuellement.
- Les délaissés, leurs impacts sur le foncier et les coûts:
 - o Le tracé nord démarre au Sud de la rd642 existante pour finir au Sud de celle-ci en la traversant par 2 fois, avec des ronds-points inutiles de grande taille, gros consommateurs de foncier.
 - o Il crée de nombreuses zones perdues inexploitable ou délaissés, notamment contre la voie ferrée et aux abords des ronds points.
 - o Il est donc plus consommateur de foncier et va à l'encontre des objectifs du SCOT et des coûts.
- Une absence de vision pour l'avenir du territoire.
 - o Un tel projet doit s'inscrire dans une vision globale d'aménagement du territoire en Flandre intérieure.

- o Morbecque recense le même nombre de véhicules traversant le village qu'à Renescure. Un projet de contournement serait rapidement envisageable et financièrement optimal en se raccordant au tracé sud de Wallon-Cappel. Le tracé Nord ne lui est d'aucune utilité.

Notre conclusion :

Le tracé Nord est une alternative plus chère, moins respectueuse de l'environnement et des habitants, et, est destructurant pour le tissu économique; par conséquent, SOS NORD 642 s'oppose à la reconnaissance d'utilité publique de ce projet, souhaitant qu'un meilleur tracé soit sélectionné.

Le président, Jean-Charles Salomé

Réponse du CD 59 :

Le maître d'ouvrage apporte les réponses en suivant le plan du courrier. Si la question ou la remarque portent sur un thème retenu par le commissaire enquêteur, il indique à quel thème se reporter.

Budget du projet :

Voir la réponse apportée au thème COUT – Coût de l'ouvrage

Etudes :

L'ensemble des études sont présentées dans le dossier mis à disposition lors de l'enquête publique :

- les études préliminaires qui ont abouti au dossier de concertation avec l'analyse des différents fuseaux,
- l'ensemble des études environnementales réalisées entre 2016 et 2018, nécessaires à la réalisation de l'étude d'impact,
- les études de conception du tracé,

Sur décision de la CADA, le maître d'ouvrage a transmis en mai 2020 à l'association SOS Nord 642 les différents documents relatifs à la thématique environnement ayant contribué aux différentes phases d'analyses et de diagnostics menées ces dernières années sur le présent projet.

Le nombre d'hectares impactés :

Voir la réponse apportée au thème EMPR – Emprises agricoles

Morcellement des exploitations :

Il s'agit des conclusions du prestataire en charge de l'étude d'aménagement foncier. Dès leur constitution, les commissions communales d'aménagement foncier devront se prononcer sur la nécessité ou non de procéder à un aménagement foncier agricole.

Chemins interceptés :

Comme indiqué à la page 22 de la pièce B, le projet intercepte 19 voies, il s'agit de routes départementales, de voies communales et de chemins.

Zones Humides :

Voir la réponse apportée au thème HUMI – Zones humides

Intégration paysagère :

Pour le tracé au sud de Wallon-Cappel, l'analyse multicritères a été réalisée en prenant comme estimation pour les terrassements : 500 000 m³ de déblai et 250 000 m³ de remblai.

Habitations détruites :

Voir la réponse apportée au thème HABIT – Maisons implantées sur le tracé de la voie projetée

Nuisances sonores :

Voir la réponse apportée au thème ACOU – Nuisances acoustiques

Sécurité non améliorée par la fermeture des passages à niveau :

Voir les réponses apportées aux thèmes :

CIRCU – Circulation sur les voies situées au Nord de la 2 X 2 voies après fermeture des PN
SECU – Sécurité

La fermeture péremptoire sans rétablissement de 4 passages à niveaux successifs :

Voir les réponses apportées aux thèmes :

- PN – Fermetures des PN
- CIRCU – Circulation sur les voies situées au Nord de la 2 X 2 voies après fermeture des PN
- SECU – Sécurité
- SNCF – Enquête préalable à la suppression des PN

Le chemin du Prince inaccessible pour les promeneurs :

Voir la réponse apportée au thème :

- PROME – Chemin de promenade et sportifs

Un impact agricole sous-évalué :

Le maître d'ouvrage a évalué l'impact agricole en respectant les textes réglementaires en vigueur et a répondu à l'avis émis par la Chambre d'Agriculture Nord Pas de Calais.

Voir la réponse apportée au thème :

- AGRI – Difficultés d'exploitation – Pertes de parcelles et de production

Un impact environnemental supplémentaire :

Conformément à la réglementation, l'environnement a été appréhendé dans sa globalité : population et santé humaine, biodiversité, terres, sol, eau, air et climat, biens matériels, patrimoine culturel et paysage, ainsi que les interactions entre ces éléments.

La longueur de la chacune des variantes a été prise en compte dans ces analyses.

Les délaissés, leurs impacts sur le foncier et les coûts :

L'objectif du Maître d'ouvrage est d'éviter la constitution de « délaissés ».

Voir la réponse apportée au thème DELAIS – Délaissés agricoles

Une absence de vision pour l'avenir du territoire :

L'analyse de la compatibilité du projet avec les documents d'orientation, de planification et de mise en œuvre des politiques menées au sein du territoire de la Flandre Intérieure a été réalisée et actualisée régulièrement pour répondre au cadre réglementaire de l'évaluation environnementale. Cette analyse se base sur des documents opposables.

Morbecque :

Voir la réponse apportée au thème :
MORBE – Desserte Morbecque.

[Le CE prend acte des réponses du CD 59.](#)

@ 089 – Monsieur Jacques HERMANT, ancien maire de Lynde

Jacques HERMANT

Ancien Maire de Lynde de mars 2001 à mai 2020.

Ancien Président de la C.C. de l'Houtland.

Ancien Vice-Président de la C.C.F.I.

Et du S.I.E.C.F. d'avril 2014 à mai 2020

Téléphone : 03 28 40 04 20

Portable : 06 08 23 76 90

Courriel : jachermant@wanadoo.fr

1775, route départementale 642
59173 LYNDE.

Deux bâtiments agricoles et 10 habitations devront être rasés à cause du contournement. Je note une importante perte de bonnes terres avec le linéaire des délaissés de sécurité imposé par la SNCF, le long de la voie ferrée.

À propos du rond-point d'insertion du lieu dit le Bonsberg, route départementale 642, qu'est-ce qui obligera les routiers à rester sur le contournement plutôt que d'emprunter la RD642 existante, distance plus courte jusqu'à Hazebrouck.

Nos routes et nos chemins de campagne ne possèdent aucune structure adaptée à des flux intenses de circulation.

Rapidement et conformément à ses compétences, les dégradations des routes communales incomberont à la Communauté de communes de Flandre Intérieure.

Nous sommes loin des solutions innovantes, réfléchies et construites dans le but de réaliser des économies durables sur le long terme.

Sans m'improviser ingénieur des ponts et chaussées je suis néanmoins surpris de lire : *La variante nord de Wallon-Cappel impacte faiblement les composantes du paysage local avec une très bonne insertion sur le tronçon longeant la voie ferrée.*

Pourtant, un monumental pont de 40 m. de longueur sur 10,75 m. de largeur et 6,50 m. de hauteur sera construit sur la RD138 (rue de Cassel à Wallon-Cappel), pour enjambrer le contournement et la voie de chemin de fer.

Cet impact visuel détruira le paysage des trois monts de Flandre depuis Wallon-Cappel.

Cette grande structure sera onéreuse à construire et à entretenir.

Cette masse de béton dominera la grande plaine agricole et anéantira la beauté des vastes panoramas depuis le sommet des monts.

Ce pont sera également l'itinéraire que devront emprunter les agriculteurs de Lynde pour se rendre dans leur champ, côté Staple et vice versa pour ceux de Staple cultivant sur Lynde.

L'accès au silo de la coopérative agricole sera dangereux. Le virage à 180° degrés les obligera à aller jusqu'au rond-point de Wallon-Cappel pour faire demi-tour.

Suite au terrible accident de Gênes, en Italie, il y a deux ans, la France vient de prendre conscience de sa carence d'entretien de ses nombreuses structures routières.

En effet, un budget important est nécessaire pour les maintenir en bon état dans leur temporalité. Pourquoi continuer à ériger de grandes infrastructures coûteuses à la construction et très onéreuses en entretien ? Choisir le passage au sud, c'est ne pas devoir léguer ce genre de cadeau empoisonné aux générations futures.

Le premier des 10 engagements concrets, paru dans l'édition *Nord Durable* du département, préconise de *se déplacer moins et plus proprement.*

En l'espèce, ce ne sera pas le cas avec la fermeture des passages à niveau, véritable handicap pour les habitants et les agriculteurs du secteur, dans leur mobilité.

La condamnation du franchissement de la voie ferrée augmentera les temps de trajet et obligera un détour par le monumental pont de la route de Cassel.

Il sera emprunté par 4 000 véhicules par jour, suivant les chiffres du comptage de 2016.

Comment voulez-vous que le monde agricole réduise la pollution de sa mobilité quand on l'oblige à des parcours rallongés lors de ses trajets ?

Je crains les accidents en l'hiver, nous sommes en plaine, plein nord.

« Des terrassements limités et des ouvrages moins présents »

*Le plus beau cadeau que l'on puisse faire à quelqu'un, c'est notre temps.
Nous lui donnons une partie de notre vie qui ne reviendra jamais.*

Jacques HERMANT

Ancien Maire de Lynde de mars 2001 à mai 2020.

Ancien Président de la C.C. de l'Houtland.

Ancien Vice-Président de la C.C.F.I.

Et du S.I.E.C.F. d'avril 2014 à mai 2020

Téléphone : 03 28 40 04 20

Portable : 06 08 23 76 90

Courriel : jachermant@wanadoo.fr

1775, route départementale 642
59173 LYNDE.

L'ouvrage de la RD138 (rue de Cassel) vaut à lui seul deux ou trois ouvrages classiques.

Pour l'instant, le département n'a pas le premier euro pour entreprendre ces travaux, ni pour adapter ceux nécessaires pour mettre le contournement et le pont de chemin de fer du bowling d'Hazebrouck en 2x2 voies.

L'ancien président de la CCFI voulait bien participer, en partie, au financement à condition que la route soit profitable au territoire. Ce qui ne me semble pas être le cas dans le dossier.

Un nouveau président, un nouvel exécutif et un nouveau conseil communautaire viennent d'être élus. Accepteront-ils de participer et surtout en auront-ils les moyens financiers ? J'en doute !

Aujourd'hui, depuis l'arrêt de monsieur le préfet concernant l'interdiction de traversée la commune de Renscure, par les camions de plus de 19 tonnes, la circulation sur la RD642 est nettement moins intense qu'auparavant.

Ce qui prouve qu'avec un nouveau plan régional de circulation routière, une amélioration pourrait profiter à la RD642 existante.

Il est temps de mettre en œuvre des projets innovants avec une vision prospective et une étude d'économie de la construction.

À ce propos, Bruno Ficheux n'est-il pas vice-président à l'innovation !

Une rupture profonde avec le modèle existant d'avant Covid-19 est indispensable.

Qu'attend-on pour s'intéresser sérieusement au ferroutage, mode de transport combiné qui utilise à la fois, la route et le rail pour les camions !

Nous devons façonner le territoire pour l'avenir et non pour contenter les égos démesurés ou les promesses insensées de certains élus à chaque élection.

Le contournement au nord, c'est le chemin de l'erreur historique.

Le choix final de la route doit être décidé par ceux qui habitent le territoire et non celui d'à côté.

Le fuseau sud éviterait la fermeture des passages à niveau et la construction du gigantesque pont.

La mobilité des agriculteurs et celle entre les villages ne serait pas perturbée.

L'environnement serait bien moins malmené avec le contournement au sud.

Cette grave atteinte environnementale est, d'ailleurs, relevée par la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (M.R.A.E.) qui écrit dans son rapport d'expertise que le tracé nord est le plus impactant sur la préservation des zones humides et de la faune.

Elle met également en exergue les risques d'inondations et recommande d'étudier plus précisément les possibilités d'infiltration des eaux pluviales, en parallèle des bassins de rétention prévus pour les recueillir.

En effet, de par la faible pente de son lit et son vaste bassin versant, la lys est sujette aux crues.

Ces crues se propagent en amont et affectent les becs qui l'alimentent en provoquant parfois des débordements. Il arrive également, qu'en cas de fortes et violentes précipitations, certaines becs n'arrivent pas à évacuer suffisamment vite les eaux de ruissellement qu'elles recueillent et inondent les zones d'expansion prévues à cet effet ainsi que les parcelles agricoles situées à proximité.

Pour les habitations construites sur des zones d'expansion, c'est le drame brutal et imparable.

À Lynde, j'ai eu à connaître en 19 ans de mandats, deux fois ce phénomène d'inondations effrayantes pour les sinistrés. Hélas, les études démontrent que ça se renouvellera.

*Le plus beau cadeau que l'on puisse faire à quelqu'un, c'est notre temps.
Nous lui donnons une partie de notre vie qui ne reviendra jamais.*

Jacques HERMANT

Ancien Maire de Lynde de mars 2001 à mai 2020.

Ancien Président de la C.C. de l'Houtland,

Ancien Vice-Président de la C.C.F.I.

Et du S.I.E.C.F. d'avril 2014 à mai 2020

Téléphone : 03 28 40 04 20

Portable : 06 08 23 76 90

Courriel : jachermant@wanadoo.fr

1775, route départementale 642
59173 LYNDE.

Deux bâtiments agricoles et 10 habitations devront être rasés à cause du contournement. Je note une importante perte de bonnes terres avec le linéaire des délaissés de sécurité imposé par la SNCF, le long de la voie ferrée.

À propos du rond-point d'insertion du lieu dit le Bonsberg, route départementale 642, qu'est-ce qui obligera les routiers à rester sur le contournement plutôt que d'emprunter la RD642 existante, distance plus courte jusqu'à Hazebrouck.

Nos routes et nos chemins de campagne ne possèdent aucune structure adaptée à des flux intenses de circulation.

Rapidement et conformément à ses compétences, les dégradations des routes communales incomberont à la Communauté de communes de Flandre Intérieure.

Nous sommes loin des solutions innovantes, réfléchies et construites dans le but de réaliser des économies durables sur le long terme.

Sans m'improviser ingénieur des ponts et chaussées je suis néanmoins surpris de lire : *La variante nord de Wallon-Cappel impacte faiblement les composantes du paysage local avec une très bonne insertion sur le tronçon longeant la voie ferrée.*

Pourtant, un monumental pont de 40 m. de longueur sur 10,75 m. de largeur et 6,50 m. de hauteur sera construit sur la RD138 (rue de Cassel à Wallon-Cappel), pour enjamber le contournement et la voie de chemin de fer.

Cet impact visuel détruira le paysage des trois monts de Flandre depuis Wallon-Cappel.

Cette grande structure sera onéreuse à construire et à entretenir.

Cette masse de béton dominera la grande plaine agricole et anéantira la beauté des vastes panoramas depuis le sommet des monts.

Ce pont sera également l'itinéraire que devront emprunter les agriculteurs de Lynde pour se rendre dans leur champ, côté Staple et vice versa pour ceux de Staple cultivant sur Lynde.

L'accès au silo de la coopérative agricole sera dangereux. Le virage à 180° degrés les obligera à aller jusqu'au rond-point de Wallon-Cappel pour faire demi-tour.

Suite au terrible accident de Gênes, en Italie, il y a deux ans, la France vient de prendre conscience de sa carence d'entretien de ses nombreuses structures routières.

En effet, un budget important est nécessaire pour les maintenir en bon état dans leur temporalité.

Pourquoi continuer à ériger de grandes infrastructures coûteuses à la construction et très onéreuses en entretien ? Choisir le passage au sud, c'est ne pas devoir léguer ce genre de cadeau empoisonné aux générations futures.

Le premier des 10 engagements concrets, paru dans l'édition *Nord Durable* du département, préconise de se déplacer moins et plus proprement.

En l'espèce, ce ne sera pas le cas avec la fermeture des passages à niveau, véritable handicap pour les habitants et les agriculteurs du secteur, dans leur mobilité.

La condamnation du franchissement de la voie ferrée augmentera les temps de trajet et obligera un détour par le monumental pont de la route de Cassel.

Il sera emprunté par 4 000 véhicules par jour, suivant les chiffres du comptage de 2016.

Comment voulez-vous que le monde agricole réduise la pollution de sa mobilité quand on l'oblige à des parcours rallongés lors de ses trajets ?

Je crains les accidents en l'hiver, nous sommes en plaine, plein nord.

« Des terrassements limités et des ouvrages moins présents »

*Le plus beau cadeau que l'on puisse faire à quelqu'un, c'est notre temps.
Nous lui donnons une partie de notre vie qui ne reviendra jamais.*

Jacques HERMANT

Ancien Maire de Lynde de mars 2001 à mai 2020.

Ancien Président de la C.C. de l'Houtland,

Ancien Vice-Président de la C.C.F.I.

Et du S.I.E.C.F. d'avril 2014 à mai 2020

Téléphone : 03 28 40 04 20

Portable : 06 08 23 76 90

Courriel : jachermant@wanadoo.fr

1775, route départementale 642
59173 LYNDE.

L'ouvrage de la RD138 (rue de Cassel) vaut à lui seul deux ou trois ouvrages classiques.

Pour l'instant, le département n'a pas le premier euro pour entreprendre ces travaux, ni pour adapter ceux nécessaires pour mettre le contournement et le pont de chemin de fer du bowling d'Hazebrouck en 2x2 voies.

L'ancien président de la CCFI voulait bien participer, en partie, au financement à condition que la route soit profitable au territoire. Ce qui ne me semble pas être le cas dans le dossier.

Un nouveau président, un nouvel exécutif et un nouveau conseil communautaire viennent d'être élus. Accepteront-ils de participer et surtout en auront-ils les moyens financiers ? J'en doute !

Aujourd'hui, depuis l'arrêté de monsieur le préfet concernant l'interdiction de traversée la commune de Renescure, par les camions de plus de 19 tonnes, la circulation sur la RD642 est nettement moins intense qu' auparavant.

Ce qui prouve qu'avec un nouveau plan régional de circulation routière, une amélioration pourrait profiter à la RD642 existante.

Il est temps de mettre en œuvre des projets innovants avec une vision prospective et une étude d'économie de la construction.

À ce propos, Bruno Ficheux n'est-il pas vice-président à l'innovation !

Une rupture profonde avec le modèle existant d'avant Covid-19 est indispensable.

Qu'attend-on pour s'intéresser sérieusement au ferroutage, mode de transport combiné qui utilise à la fois, la route et le rail pour les camions !

Nous devons façonner le territoire pour l'avenir et non pour contenter les égos démesurés ou les promesses insensées de certains élus à chaque élection.

Le contournement au nord, c'est le chemin de l'erreur historique.

Le choix final de la route doit être décidé par ceux qui habitent le territoire et non celui d'à côté.

Le fuseau sud éviterait la fermeture des passages à niveau et la construction du gigantesque pont.

La mobilité des agriculteurs et celle entre les villages ne serait pas perturbée.

L'environnement serait bien moins malmené avec le contournement au sud.

Cette grave atteinte environnementale est, d'ailleurs, relevée par la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (M.R.A.E.) qui écrit dans son rapport d'expertise que le tracé nord est le plus impactant sur la préservation des zones humides et de la faune.

Elle met également en exergue les risques d'inondations et recommande d'étudier plus précisément les possibilités d'infiltration des eaux pluviales, en parallèle des bassins de rétention prévus pour les recueillir.

En effet, de par la faible pente de son lit et son vaste bassin versant, la lys est sujette aux crues.

Ces crues se propagent en amont et affectent les becsques qui l'alimentent en provoquant parfois des débordements. Il arrive également, qu'en cas de fortes et violentes précipitations, certaines becsques n'arrivent pas à évacuer suffisamment vite les eaux de ruissellement qu'elles recueillent et inondent les zones d'expansion prévues à cet effet ainsi que les parcelles agricoles situées à proximité.

Pour les habitations construites sur des zones d'expansion, c'est le drame brutal et imparable.

À Lynde, j'ai eu à connaître en 19 ans de mandats, deux fois ce phénomène d'inondations effrayantes pour les sinistrés. Hélas, les études démontrent que ça se renouvellera.

*Le plus beau cadeau que l'on puisse faire à quelqu'un, c'est notre temps.
Nous lui donnons une partie de notre vie qui ne reviendra jamais.*

Jacques HERMANT

Ancien Maire de Lynde de mars 2001 à mai 2020.

Ancien Président de la C.C. de l'Houtland,

Ancien Vice-Président de la C.C.F.I.

Et du S.I.E.C.F. d'avril 2014 à mai 2020

Téléphone : 03 28 40 04 20

Portable : 06 08 23 76 90

Courriel : jachermant@wanadoo.fr

1775, route départementale 642
59173 LYNDE.

Les terrains rachetés à Arc International, à Blaringhem, par l'établissement public foncier (EPF) pour la Communauté de Communes de Flandre Intérieure (CCFI), auraient une nécessité criante d'accès au contournement.

Cette zone industrielle est équipée en grosses puissances énergétiques.

Et enfin demain, combien coûtera la construction du contournement de Morbecque, parce que, indubitablement un jour, il faudra bien contourner également cette commune.

Le contournement au sud permettrait facilement la construction d'une bretelle de raccordement pour les 14 000 camions qui passent chaque jour dans le village.

Il en est de même de la zone économique de la gare de Steenbecque et de l'abattoir de volailles où l'accès se fait en traversant la commune de Morbecque !

Je pense que le lobby agricole a bien joué auprès des décideurs pour éliminer le tracé sud pourtant le fuseau le moins mauvais pour le territoire et ses habitants.

Des arbres, des haies, ça se remplacent facilement par de nouvelles plantations.

Personne ne devrait pouvoir faire pression sur les choix judicieux qui engagent l'avenir.

Les intérêts privés ne doivent jamais prévaloir l'intérêt général pour quelque raison que ce soit.

Vous souhaitant parfaite réception de la présente et vous remerciant d'avoir bien voulu me lire, Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire enquêteur, en l'assurance de ma haute considération distinguée.

Jacques HERMANT.

Réponse du CD 59 :

Dans un premier temps, la contribution n°89 fait un rappel chronologique des différentes procédures et décisions, le maître d'ouvrage précise que :

- ces éléments sont présents dans la pièce G (pages 244 à 247) du dossier présenté à l'enquête publique,
- le 16 février 2015, l'Assemblée Départementale a approuvé, par délibération, le bilan de la concertation préalable (pages 4 à 8 de la pièce I) :

La Commission Transports, Infrastructures émet, à l'unanimité, *un avis favorable* à la proposition :

- d'approuver le bilan de la concertation préalable relative au projet d'aménagement de la RD642 sur le territoire des communes d'Hazebrouck, Wallon Cappel, Lynde, Sercus, Staple, Ebblinghem et Renescure,
- de confirmer l'intérêt départemental de réaliser une voie nouvelle entre Hazebrouck et Renescure,
- d'approuver le scénario au sud de Renescure et initier les études détaillées correspondantes,
- de différer le choix du scénario pour les autres sections en tenant compte de l'avis du Comité de pilotage du 12 juin 2014 qui a privilégié le fuseau sud, le temps de mener des études complémentaires à engager en 2015.

- les études complémentaires citées précédemment, réalisées par le bureau d'études VERDI entre 2016 et 2020, portent sur les études préalables à la déclaration d'utilité publique et plus particulièrement sur une lecture critique des études préliminaires et la comparaison des tracés, sur l'étude détaillée du tracé retenu, la réalisation du dossier d'étude d'impact, la réalisation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, la rédaction des dossiers de mise en comptabilité des documents d'urbanisme, l'actualisation du dossier LOTI et l'assistance dans la mise en œuvre de la consultation du public.

Dans un second temps, un avis est donné sur le choix du tracé retenu lors du comité de pilotage du 11 juin 2018, le maître d'ouvrage précise que les explications figurent dans les réponses apportées aux thèmes :

- ACCES – Accessibilité des transporteurs
- AGRI – Difficultés d'exploitation – Pertes de parcelles et de production
- AGRI PN – Contraintes agricoles et livraisons liées à la fermeture des 5 PN
- CIRCU – Circulation sur les voies situées au Nord de la 2 X 2 voies après fermeture des PN
- DELAIS – Délaissés agricoles
- ECOLO – Ecologie / Milieux naturels
- HABIT – Maisons implantées sur le tracé de la voie projetée
- HUMI – Zones humides
- INOND – Zones inondables
- MORBE – Desserte Morbecque
- PN – Fermetures de s PN
- PONT – Pont sur la RD 238
- ROND P – Ronds points
- SECU – Sécurité
- SUD (O) – Préférence tracé Sud

- UNEAL – Accessibilité au silo
- VISU – Nuisances visuelles
- 19 T – Déviations liées à la limitation des poids lourds sur la RD 642

[Le CE prend acte des réponses du CD 59.](#)

@ 104 – Monsieur Thierry VANDERBEKEN

Thierry VANDERBEKEN
1, la place – 59190 STAPLE

Projet d'aménagement de la RD642 entre Hazebrouck et Renescure

Observations

Mr le Commissaire enquêteur,

veuillez trouver ci-dessous mes questionnements, remarques et propositions concernant le projet d'aménagement de la RD642 proposé par le Département du Nord. Je précise que je suis résolument contre la partie Nord de ce projet mais favorable au projet de contournement de Renescure,

Introduction

La réalisation de l'aménagement de la RD642 est une nécessité en particulier concernant Renescure de par le fait que sa traversée est extrêmement dangereuse. Le consensus sur cette partie du projet semble d'ailleurs unanime.

Cependant, on peut se poser nombre de questions quant au bien-fondé des propositions faites sur la partie du tracé partant de Hazebrouck jusqu'aux environs d'Eblinghem (Bonsberg).

Questions

1- Non rétablissement de 4 voies sur 9



Sur cette portion, 9 chemins ou routes sont interceptés par le projet, 4 ne seront pas rétablis (13, 14, 16 et 17). Cela va permettre de supprimer 4 passages à niveau améliorant ainsi la sécurité de la ligne ferroviaire. Dans le même temps, cela va générer le déplacement du trafic actuel de ces voies vers la RD138. Ce trafic étant essentiellement agricole, on va voir se généraliser dans certaines périodes (moissons, récolte des pommes de terre,...) les tracteurs et autres machines agricoles sur le nouveau pont prévu ainsi que sur le rond-point actuel de Wallon-Cappel qui n'est vraiment pas adapté pour ce type de véhicule. Cela va également générer pour les riverains actuels de ces routes des détours non négligeables (parfois plus de 5Km) pour se rendre de l'autre côté de la voie (aujourd'hui moins de 1Km).

⇒ Le Département peut-il raisonnablement invoquer le coût de réalisation d'un ouvrage d'art (on entend d'ailleurs tout et le contraire de tout à ce sujet !) pour justifier ces non-rétablissements ?

2- Report des circulations sur la RD438

Le risque de voir un accroissement des circulations sur la RD438 de Staple (Route du Préavin) n'est pas négligeable. En effet, avec la fermeture de la route de Bourbourg, une grosse partie du trafic sera reporté sur cette route, aujourd'hui déjà bien trop fréquentée par des camions, qui n'ont rien à y faire si ce n'est pour gagner quelques centaines de mètres et éviter le dangereux carrefour de la Longue Croix. Je rappelle que la RD438 est interdites à ces poids lourds ! Cette route est dans un très mauvais état mais n'est aussi pas suffisamment large pour accueillir des croisements de bus, engins agricoles ou camions.

⇒ Quelle solution est-elle envisagée par le Département pour éviter que cette route ne devienne un lieu de passage trop important et accidentogène ?

3- Accès restreints aux services d'urgence

Le fait de supprimer 2 voies de part et d'autre de la RD438 est également problématique quant à l'acheminement de secours en cas d'accident ou incendie dans cette région. Si pour une raison ou une autre, la RD438 était bloquée (travaux, accident,...), les secours devant intervenir de l'autre côté pourraient alors subir des délais d'intervention rallongés augmentant ainsi les risques de ne pouvoir sauver les victimes dans les meilleures conditions possibles.

⇒ Une étude a-t-elle été menée avec les secours pour pallier à ces cas ?

Remarques diverses

1- Pont du chemin des Loup (N° 11 sur le plan ci-dessus)

On peut se poser la question de la légitimité de réaliser un pont dans le chemin des Loups d'Eblinghem certainement moins emprunté aujourd'hui que ne peut l'être la route de Bourbourg de Staple.

⇒ Cela ne cacherait-il pas une demande particulière d'une entreprise de la région qui souhaiterait s'implanter dans ce coin ?

2- Projet Nord vs projet Sud

Le projet d'aménagement de la RD642 date de plusieurs dizaines d'années. La majorité des versions proposées durant ces années évoquaient un passage au Sud de Wallon-Cappel.

⇒ Pourquoi tout à coup ce revirement de situation en présentant un projet au Nord plus onéreux qui, de plus, vient à ne pas rétablir un grand nombre de chemins et routes (11 sur 20) ?

3- Enquête publique

On peut se poser la question de la pertinence d'avoir voulu lancer une enquête publique en pleine crise du COVID mais aussi pendant l'été. Cette période étant celle où les gens, et en particulier les agriculteurs (très impactés par ce projet), sont les moins disponibles.

⇒ Ne faut-il pas y voir un moyen d'empêcher certains de s'exprimer aisément ? N'est-ce pas la volonté du Conseiller Départemental en charge de ce dossier de vouloir faire passer ce projet qu'il défend alors que ces prédécesseurs optaient majoritairement pour le tracé Sud ?

Propositions

1- Contournement routier

Comme dit en préambule de mon propos, le contournement de Renescure est une absolue nécessité. La portion du projet allant d'Hazebrouck à Ebblinghem (Bonsberg) est à mon avis moins urgente. Suite à la crise du COVID que nous vivons actuellement, j'imagine aisément que les budgets du Département et de l'Etat ne sont plus les mêmes. Il serait donc, à mon avis, préférable, afin de régler les problèmes de sécurité de la traversée de Renescure de limiter le projet à la partie allant du nouveau rond-point situé au Bonsberg jusqu'à l'autre côté de Renescure.

Cet avis est d'ailleurs partagé par plusieurs maires dont le village est impacté par le projet. Ils l'ont à plusieurs reprises fait savoir au Conseiller Départemental en charge du dossier, mais son envie de faire passer son « bébé » coûte que coûte étant telle, il ne veut rien entendre !

2- Feroutage

Ce projet de contournement a été annoncé pour raccourcir les temps de trajet, particulièrement pour le transport de marchandises par camions, entre la métropole lilloise et l'agglomération boulonnaise. Il n'aura que très peu d'intérêt pour le développement local.

Depuis la crise du COVID, Mr Macron et son gouvernement souhaitent développer tout ce qui pourra avoir un effet positif sur l'environnement. Ce qui est présenté dans l'ensemble des documents de cette enquête montre clairement que ce projet est tout sauf écologique (destruction d'espaces naturels, rallongement de temps de parcours pour les locaux,...). Il existe une solution qui répond écologiquement au problème : le transport ferroviaire.

Plutôt que de réaliser une route de plus que personne ne souhaite, pourquoi ne pas étudier la possibilité de réaliser une autoroute ferroviaire entre les 2 agglomérations ? L'infrastructure existe. Il ne faudrait que très peu de nouveaux aménagements de part et d'autre pour accueillir les camions à transporter par train.

Avantages :

- Réduction des coûts,
- Aucun impact agricole,
- Très faible impact écologique,
- Réduction du nombre de camions sur les routes,
- Aucune fermeture de route. Une partie de l'argent gagné pourrait même être investi dans le remplacement des passages à niveau par des ponts ou des tunnels.

Je compte sur vous, Mr le Commissaire enquêteur, pour relayer ces arguments auprès des personnes compétentes.

T. Van der beken

Réponses du CD 59

Le maître d'ouvrage apporte les réponses en suivant le plan du courrier. Si la question ou la remarque portent sur un thème retenu par le commissaire enquêteur, il indique à quel thème se reporter.

Non rétablissement de 4 voies sur 9 :

Voir les réponses apportées aux thèmes :

- PN – Fermetures des PN
- CIRCU – Circulation sur les voies situées au Nord de la 2 X 2 voies après fermeture des PN
- SECU – Sécurité
- SNCF – Enquête préalable à la suppression des PN

La possibilité de procéder à d'autres rétablissement de voies que celui prévu au projet a été étudié mais le faible trafic routier, l'existence d'autres itinéraires n'engendrant pas d'allongements importants des parcours, le gain important en termes de sécurité et d'intégration visuelle du projet dans l'environnement tout comme le coût d'un rétablissement de 5 M€ n'ont pas permis de justifier d'inclure un nouveau rétablissement dans le projet.

Report des circulations sur la RD 438 :

La RD 438 (rue du Préavin) fait partie des itinéraires routiers de remplacement et pour lesquels des mesures d'accompagnement seront étudiées comme l'aménagement de zones de croisement sécurisées, la sécurisation des carrefours existants (visibilité, giration) et s'il y a lieu, l'aménagement du profil en travers.

Voir la réponse apportée au thème :

- CIRCU – Circulation sur les voies situées au Nord de la 2 X 2 voies après fermeture des PN

Accès restreints aux services d'urgence :

Voir la réponse apportée au thème :

- SECU – Sécurité

Pont du Chemin des Loups :

Le Chemin des Loups est la seule voie interceptée entre la RD 55 et la RD 642. Lors des études de détail, le maître d'ouvrage s'interrogera sur la solution de rétablissement de cette voie : ouvrage d'art ou voies latérales menant à la RD 55.

Projet Nord vs projet Sud :

Les variantes de tracé au nord et sud de Wallon-Cappel ont un coût équivalent, il en est de même pour le nombre de chemins et routes rétablis.

Précisions complémentaires dans la pièce G (pages 237 à 247).

Enquête publique :

Le maître d'ouvrage n'est pas l'entité organisatrice de l'enquête, il est le pétitionnaire, il n'a pas choisi les dates de déroulement, ni les modalités de cette enquête publique.

Contournement routier :

Voir la réponse apportée au thème RENES – Contournement Renescure uniquement.

Ferroutage :

Voir la réponse apportée au thème FERROU – Ferroutage

[Le CE prend acte des réponses du CD 59 et apporte des précisions sur le déroulement de l'enquête publique :](#)

[Bien que l'enquête publique se soit déroulée en période estivale, sa période organisationnelle succédait à une période de confinement lié à l'épidémie du Covid 19.](#)

[Pendant la période de l'enquête, le public pouvait accéder au dossier dématérialisé accessible sans interruption depuis l'heure d'ouverture de l'enquête à celle de sa clôture, sans nécessité de déplacement.](#)

[Sur le même site, un registre d'observations était mis à disposition du public, sans aucune restriction d'horaire.](#)

[Le CE a tenu 6 permanences en présentiel et 2 permanences téléphonées.](#)

[Dans les conditions sus indiqués, 344 contributions ont été comptabilisées le 6 août, à la clôture de l'enquête.](#)

@ 110 – Monsieur Philippe MACON

Philippe MACON
Représentant de la SCI AUGUBA
19 rue Kleber Loquet
59560 COMINES
tél. 07 76 51 73 28
Email : ph.macon@gmail.com

Mairie de Renscure
A l'attention Monsieur le Commissaire Enquêteur
Mise à 2x2 voies de la RD 642
entre Hazebrouck et Renscure
Rue du Château
59173 RENSCURE

A Comines le 24/07/2020

Documents consultés : <https://www.registre-dematerialise.fr/1985>

OBJET :

Département du Nord : projet d'aménagement de la RD642 entre Hazebrouck et Renscure.
L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique porte sur le projet de mise à 2x2 voies de la RD 642 entre Hazebrouck et Renscure.

(Référence du Tribunal Administratif - N° E2000031/59 du 12 juin 2020)

Remarques concernant le passage de la 2x2 voies sur le territoire de la commune de Wallon-Cappel,

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Suite à notre rencontre lors de la permanence du 16/07/2020 en Mairie de Wallon-Cappel, je vous confirme par ce courrier mes remarques liées à l'enquête publique, préalable à la Déclaration d'Utilité Publique portant sur le projet de mise à 2x2 voies de la RD 642 entre Hazebrouck et Renscure.

Je vous expose ci-après plus précisément mes remarques et propositions argumentées et me tiens à votre entière disposition pour vous apporter toute précision supplémentaire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, en mes plus respectueuses salutations.

Philippe MACON
Co-Gérant de la SCI AUGUBA
Propriétaire du terrain situé 672 rue du Moulin 59190 Wallon-Cappel

Synthèse de mes remarques, interrogations et propositions

1/ Remarques, interrogations et propositions concernant la zone d'étude d'impact étudiée dans le cadre de cette enquête publique sur la commune de Wallon-Cappel :

1.a Remarques et interrogations :

En consultant le registre dématérialisé mis à disposition du public et plus particulièrement le document C intitulé «PLAN DE SITUATION» à sa dernière page (page 4/4), sauf erreur de ma part on voit clairement (voir carte ci-dessous) que la zone d'impact étudiée exclut la pointe nord de la commune située au delà de la voie ferrée. Hors le tracé Nord étudié dans le cadre de cette enquête publique aura des conséquences non négligeables pour l'ensemble des Wallon-Capellois(e)s (voir arguments ci-après),

- Pour les habitants et vergers biologiques (Benoit Outters) situés au nord de la voie ferrée, le passage à niveau étant à terme condamné, cela privera ces habitants d'un accès direct au centre de la commune, les obligeant à un détour non négligeable et pénalisant pour eux.
- Pour les habitants du centre ville, habitués à utiliser la rue du Moulin comme axe de balade (piéton, footing, vélo, promenade d'animaux de compagnie) pour accéder au nord de la commune (au delà de la voie ferrée), faisant de cet axe un lieu de passage privilégié pour leur santé et leur qualité de vie.

1.b Propositions :

- **Que l'étude d'impact (étude sur le terrain) intègre la zone nord de la commune**, ce qui visiblement ne semble pas, pour ma part, avoir été suffisamment pris en compte dans ce dossier.
- La fermeture définitive du passage à niveau situé rue du moulin sépare de facto la commune en deux parties et cela impacte l'ensemble des habitants de la commune (voir argumentaire développé au point 1.a).
Je formule donc la proposition d'installation rue du Moulin d'un pont piéton et 2 roues légers surplombant la future 2x2 voies et la ligne SNCF afin de maintenir un accès Nord/Sud - Sud/Nord de la commune. L'économie globale réalisée par la suppression de 5 passages à niveau (gain économique et de sécurité attendus pour la Région, le Département et la SNCF) devrait permettre d'intégrer ce type ouvrage nécessaire au maintien de la qualité de vie de l'ensemble des habitants de Wallon-Cappel et ainsi permettre d'atténuer le clivage sur ce projet, né de l'opposition entre les «partisans» des tracés Nord et/ou Sud.

<https://www.registre-dematerialise.fr/document/registerDocument/get/58614/C.%20Plan.%20de%20situation>



2/ Remarques liées au risque pour la santé des habitants de Wallon-Cappel concernant de possibles nuisances sonores générées par la présence future de cette 2x2 voies dans sa version tracé nord de la commune de Wallon-Cappel.

A la lecture du document G - Évaluation environnementale pour sa partie concernant le risque de nuisances sonores sur le court/moyen et long terme pour les habitants de Wallon-Cappel situés au plus près du tracé Nord (habitants du centre Bourg, de ceux situés le long de la RD 642 actuelle et de la rue du Moulin). Il est indiqué que des mesures de bruits ont été effectuées en 2017, (notamment au point de mesure CD1) avec des niveaux sonores en période de jour et de nuit supérieures ou à hauteur des normes à respecter dans les lois en vigueur définissant des seuils de bruits autour de l'habitat situé à proximité de routes (tel que ce projet de 2x2 voies).

Cela m'amène à m'interroger sur les mesures de protection prévues envers les habitants concernés par ce projet et à vous formuler mes remarques ou suggestion à savoir :

2.a Remarques et interrogations :

- Ces mesures de niveau sonores réalisées sur une RD 642 à 2 voies, dates de 2017 et ne semblent plus correspondre aux flux de circulation de 2020 (14000 véhicules/jour

en 2017, pour 16000 à 17000 véhicules/jour en 2020, soit une augmentation de plus de 12 % entre temps).

- La nouvelle 2x2 voies sera pour cette partie du trajet concomitante avec la voie SNCF, cette concomitance ne fera qu'accroître le niveau sonore ambiant sur le passage de ces 2 ouvrages.
- De nouvelles mesures du bruit seront-elles réalisées une fois la 2x2 voies en service ?
- L'orientation des vents dans les Hauts de France (et plus particulièrement dans le département du Nord, pour les vents provenant du Nord-Ouest/Nord/Nord-Est accentuera le bruit provenant de cette 2x2 voies, dont le tracé à hauteur de Wallon-Cappel va d'Ouest en Est (la route sera légèrement inclinée Ouest Nord (en direction d'Hazebrouck).

Ces vents de Nord-Ouest/Nord/Nord Est sont en moyenne présents 54 jours dans l'année, soit 15 % du temps annuel (*) et seront perpendiculaires à la 2X2 voies, ils souffleront en direction du centre Bourg de Wallon-Cappel, accentuant ainsi les nuisances liées à cette nouvelle route car le bruit sera transporté sur une longue distance durant ces épisodes de vent venant du Nord-Ouest/Nord/Nord Est.

Fort de ce constat et si les aménagements et protections acoustiques nécessaires pour réduire le bruit à son maximum sur le passage de cette 2X2 voies à Wallon-Cappel ne sont pas à la hauteur des enjeux de santé publique, cela aura un impact certain à long terme sur la tranquillité et la santé d'une bonne partie des wallon-Capellois(e)s.

NB /voir propositions au point 2.b)

(*) Les données (concernant le sens des vents) sur lesquelles je m'appuie dans cet argumentaire sont extraites d'une thèse réalisée en 1994 à l'université de Lille. Cette thèse (réalisée par Mr François PAUL) s'appuie sur des données issues notamment de l'historique des vents mesurés dans les stations météorologiques de notre région sur une longue période et sur une bibliographie abondante disponible sur le sujet.

Voici ci-après le lien pour accéder à cette thèse, ses données et valeurs :

<https://ori-nuxeo.univ-lille1.fr/nuxeo/site/esupversions/f62ebab0-c848-4b65-9a30-f2bc1e314f03> (voir notamment les tableaux pages 77/78 de cette thèse)

- Je note également, pour abonder l'argumentaire développé ci-dessus, que dans l'analyse des niveaux sonores calculés dans la pièce B - notice explicative du dossier d'enquête Publique, il est précisé, je cite, «d'après l'ensemble des niveaux calculés, « la principale source de bruit sur la zone est bien la RD 642 ».

Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique - PIÈCE B. Notice explicative

• Analyse des niveaux calculés

D'après l'ensemble des niveaux calculés, la principale source de bruit sur la zone est bien la RD642.

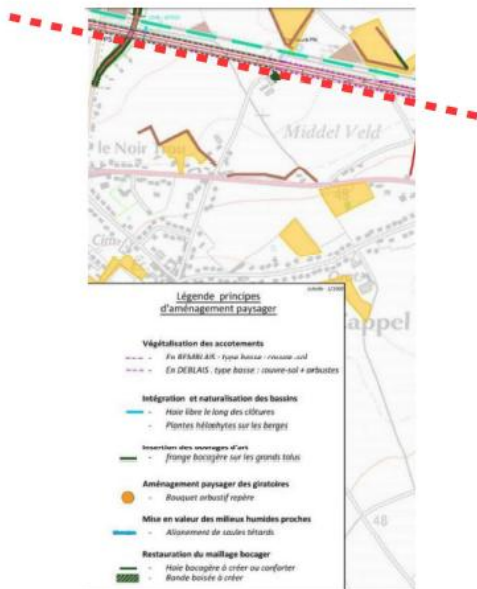
2.b Propositions :

- dans le document G - évaluation environnementale (page 36/359), il est décrit les aménagements paysagés préconisés dans le cadre de la construction de cette 2X2

voies, notamment en matière de restauration du maillage bocagé. En ce qui concerne Wallon-Cappel, à la lecture de la capture d'écran jointe ci-après, il est prévu la mise en place de bandes bocagères et zones boisées, il s'agit :

- des accotés du futur pont (ouvrage intitulé PS 5 situé à l'ouest de Wallon-Cappel)
- du long et de chaque côté des tracés de la 2x2 voie et de la ligne SNCF
- d'une zone boisée à hauteur du 672 rue du moulin (juste dans le prolongement du hangar existant sur cette propriété (voir capture d'écran ci-après))

Je propose, compte tenu des remarques formulées au paragraphe 2.a, concernant le risque de nuisances liées aux bruits, **qu'une attention toute particulière soit apportée au tronçon de cette 2x2 voies à hauteur de Wallon-Cappel, notamment en soignant les aménagements paysagers prévus le long du tracé** de la 2x2 voies et de la ligne SNCF (création d'une bute paysagère pouvant servir de mur antibruit naturel, matérialisée par la ligne rouge continue sur le schéma ci-dessous (---)).



- **En amont de la Déclaration d'Utilité Publique**, compte tenu des éléments à disposition dans ce dossier, dans le cas où les aménagements paysagers prévus dans le cadre de ce projet de 2x2 voies s'avèreraient insuffisants pour assurer la tranquillité et la santé des habitants de Wallon-Cappel, je demande dès à présent que soient organisées de nouvelles mesures de bruit (tenant compte notamment de vents transverses à la route) réalisées à hauteur de Wallon-Cappel dans des conditions réelles d'usage de cette future 2x2 voies et dans un délai le plus raisonnable possible après la mise en service de l'ouvrage. Le but de ces mesures de bruit effectuées à posteriori, serait de pouvoir corriger après coup les aménagements non effectués au départ pour limiter au maximum les nuisances sonores de cette 2x2 voies.

Pour conclure, Monsieur le Commissaire Enquêteur, la prise en compte de cette problématique liée aux potentielles nuisances dues au bruit est un élément majeur de ce dossier, au moins aussi important que celui de la sécurisation du réseau routier qui est, je le concède, une véritable problématique entre Renescure et Hazebrouck. Prendre en compte ce risque de nuisance dues au bruit dès le départ, sera bien plus économique que de devoir rectifier la situation après coup !

----- FIN DU DOCUMENT -----

Réponses du CD 59 :

Le maître d'ouvrage apporte les réponses en suivant le plan de la contribution. Si la question ou la remarque portent sur un thème retenu par le commissaire enquêteur, il indique à quel thème se reporter.

Zone d'étude :

Il s'agit d'une erreur matérielle, la carte « plan de situation » représentant la zone d'étude n'a pas été mise à jour. La zone d'étude a été élargie au nord de la voie ferrée en janvier 2018 suite à un avis de la DDTM et de la DREAL lors d'une réunion de cadrage qui s'est déroulée le 15 décembre 2017.



Passage à niveau rue du Moulin :

Voir la réponse apportée au thème PROME – Chemin de promenade et sportifs

Nuisances sonores :

Les données de trafic retenues pour la modélisation acoustique correspondent au trafic à la mise en service + 20 ans, c'est-à-dire en 2051.

A la mise en service, des mesures de bruit seront réalisées pour s'assurer de l'efficacité des protections mises en place.

L'orientation des vents est prise en compte dans les modélisations et le calcul des protections.

Compléments dans les réponses apportées au thème :

- ACOU – Nuisances acoustiques
- VISU – Nuisances visuelles

[Le CE prend acte des réponses du CD 59.](#)

@ 114 – Monsieur Alain VERHAEGHE

Monsieur Alain VERHAEGHE
125 Route nationale
59190 Wallon-Cappel

Objet : Aménagement de la RD 642

Wallon-Cappel, le 26/07/2020

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je vous fais part de mes interrogations et observations sur le projet de l'aménagement de la RD 642 qui est envisagé.

Le projet prétend vouloir développer le territoire mais il a 40 ans de retard. Pendant tout ce temps, des familles ont construit leur projet de vie. Ce projet vient maintenant tout remettre en cause.

Du fait d'avoir attendu toutes ces années, le projet n'est pas en mesure de répondre à toutes les objectifs :

- **L'aspect environnemental est sous-estimé dans le projet :**
 - o Comment peut-on construire des voies rapides en pleine campagne,
 - o Le projet du tracé nord demande beaucoup plus de terre que le tracé sud,
 - o La construction du futur axe de la RD642 va amplifier les risques d'inondation dans le secteur de la D138, compte tenu que certaines zones sont inondables.
 - o Tous les Week-ends, des marcheurs et vététistes profitent du plaisir de notre campagne. Avec cette nouvelle voie, vous allez détruire tous les petits chemins pédestres qui attirent les personnes intéressées par le tourisme vert. Notre campagne n'aura plus aucun charme et d'intérêt pour personne.
 - o Le développement de notre territoire n'aura pas lieu car les personnes vont utiliser les axes routiers, mais ils ne vont pas s'arrêter pour faire vivre notre économie.
 - o Plus personne ne va vouloir si installer car tout sera bétonné.
 - o L'étude est dépassée, elle ne prend pas en considération la transition écologique.
- **Comment le département pense-t-il financier l'aménagement de la RD642 :**
 - o Qui va payer l'aménagement de la RD642 envisagé
 - o Il n'y a aucun détail sur les coûts des différents tronçons et ouvrages d'art (Le choix des tracés soulève des interrogations, a-t-il été fait sur des éléments factuels, le choix des tracés a changé à chaque changement de gouvernance de notre département).
 - o Aucune information sur le coût d'entretien de ce nouveau tracé
 - o Nous sommes déjà plus en mesure depuis plusieurs années d'entretenir nos routes existantes, comment allons nous faire pour les nouvelles. Le contexte économique n'est pas pris en compte dans l'étude, qui est maintenant amplifié par le covid 19.

- Le tracé de la nouvelle RD 642 sera-t-il réellement une voie rapide :

- o Il sera fractionné par plusieurs giratoires.
- o Cela ne va pas résoudre les bouchons, les ralentissements, mais plutôt produire des accidents (on peut le constater depuis plusieurs années au niveau d'Arques (sens Calais => Arques)).
- o Finalement, le gain de temps sera dérisoire par rapport à l'investissement engagé et l'impact sur la nature.

- Comment le projet peut-il prétendre que l'aménagement de la RD642 va améliorer le cadre de vie :

- o Il va isoler certaines habitations, le ratio création de ponts par rapport aux routes condamnées est proche de zéro dans le secteur de Wallon-Cappel.
- o Le projet va cloisonner des quartiers avec le tracé nord, les secours ne seront plus en mesure d'accéder rapidement à certaines habitations en cas d'incendie, accidents et problèmes de santé
- o Il amplifie les nuisances sonores et visuelles, le nombre de 12 habitations impactées par les nuisances sonores est largement sous-estimé.
- o Comment voulez-vous que les habitants se détendent dans leur jardin et profitent de leur terrasse pour manger, quand une voie rapide passe à 400 mètres de leur habitation.
- o Cette nouvelle voie avec ses nuisances se rajoute à la route déjà existante.
- o Et comme si cela n'est pas suffisant, vous allez rajouter un pont pour passer au-dessus du chemin de fer,
- o Nous allons avoir l'impression que les voitures vont arriver dans notre jardin.
- o Les nuisances seront considérables avec un pont à 12 mètres de hauteur, le bruit comme de l'impact visuel (notre vue du mont Cassel sera condamnée) seront conséquents pour les habitants aux alentours.
- o Le projet envisage d'édifier un pont sur la RD 138 sur la droite de la route existante (Wallon-Cappel => Cassel), il est aussi envisageable de le réaliser sur la gauche. Les habitations sur la gauche de la RD 138 (Wallon-Cappel => Cassel) ne sont pas parallèles au chemin de fer et sont séparés par d'autres habitations par rapport à la RD 642 déjà existante, l'impact est moindre
- o Après avoir investi du temps et de l'argent dans leur habitation, toutes ces personnes vont voir leur patrimoine déprécié de 20 à 40 %

- Pourquoi ne pas trouver une autre alternative à l'aménagement de la RD 642

- o Il convient de trouver rapidement une solution pour Renescure. La traversée est vraiment dangereuse. Pourquoi ne pas limiter l'aménagement de la RD 642 à ce secteur.
- o Si les automobilistes et routiers respecteraient les limitations en vigueur (50 Km et 70 Km), le tracé actuel reste viable. Une grande partie du tracé de la RD 642 est en ligne droite, cela ne pose pas de problème. Aux autorités de prendre les mesures adéquates, pour une bonne cohabitation.
- o Pourquoi ne pas imposer aux routiers qui ne font pas de desserte locale de prendre l'A25 et A16

- Pourquoi ne pas rendre gratuit une partie du tronçon de l'A26 en favorisant l'autoroute, sachant qu'elle est sous exploitée
- Pourquoi ne pas avoir étudié la piste de délestage par Morbecque
- Ne faut-il pas rationaliser nos axes routiers plutôt que de les étendre
- Ne faut-il pas chercher des solutions alternatives, le président, Monsieur Macron vient de remettre à l'ordre de jour le transport ferroviaire (Discours du 14/07/2020).

Notre système administratif est lent, c'est pour cette raison que le projet s'appuie sur des études qui commencent à dater maintenant (dix ans entre l'étude et le début des travaux). Malheureusement, nous vivons dans un monde qui est en perpétuel changement, le dernier en date, le Covid 19. C'est pour cette raison qu'il convient de faire de nouvelles études pour inscrire ce projet dans une réflexion globale que notre pays doit entreprendre dans sa transition écologique et économique pour l'avenir de tous. Néanmoins, il convient de faire quelque chose pour Renescure dès le deuxième trimestre 2021.

A nous de prendre le bon virage pour notre avenir.

Vous souhaitant bonne réception de ma lettre et vous remerciant de l'intérêt porter à cette dernière.

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire enquêteur, en l'assurance de mes sincères salutations.

Alain Verhaeghe

Réponse du CD 59 :

Le maître d'ouvrage apporte les réponses en suivant le plan de la contribution. Si la question ou la remarque portent sur un thème retenu par le commissaire enquêteur, il indique à quel thème se reporter.

L'aspect environnemental est sous-estimé dans le projet :

Conformément à la réglementation, l'environnement a été appréhendé dans sa globalité et intègre l'ensemble des problématiques actuelles : population et santé humaine, biodiversité, terres, sol, eau, air et climat, biens matériels, patrimoine culturel et paysage, ainsi que les interactions entre ces éléments.

Voir les réponses apportées aux thèmes :

- EMPR – Emprises agricoles
- INOND – Zones inondables
- ENVI – Environnement
- PROME – Chemin de promenade et sportifs

Comment le département pense-t-il financer l'aménagement de la RD 642 :

L'aménagement de la RD 642 entre Hazebrouck et Renescure est inscrit dans le Plan Pluriannuel d'Investissement du Département.

Cet aménagement sera financé par :

- les crédits départementaux affectés annuellement aux Grands Projets de Maillage Territorial,
- d'autres financements publics venant d'autres collectivités.

Voir la réponse apportée au thème COUT – Coût de l'ouvrage

Le tracé de la nouvelle RD 642 sera-t-il réellement une voie rapide :

La nouvelle voie sera une 2x2 voies avec une limitation de vitesse à 110 km/h et avec échanges réalisés au moyen de carrefours plans type giratoires

Voir aussi la Pièce K, Evaluation socio-économique - « Synthèse des éléments économiques et financiers »

Comment le projet peut-il prétendre que l'aménagement de la RD 642 va améliorer le cadre de vie :

L'analyse est faite à l'échelle de la zone d'étude, le projet va améliorer le cadre de vie des habitants en bordure de la RD 642 actuelle.

Pourquoi ne pas trouver une autre alternative à l'aménagement de la RD 642

Les volumes de trafic attendus vont conduire à la saturation de l'infrastructure actuelle entraînant :

- une dégradation des conditions de circulation amplifiée par un manque de cohérence des réseaux (contournement de Saint-Omer à 2x2 voies, aménagement de la liaison Hazebrouck-Strazeele),
- une accentuation des conflits entre les différentes catégories d'usagers avec des possibilités de dépassement des véhicules lents très faibles,
- un accroissement de l'insécurité, notamment pour la desserte des équipements collectifs et commerces directement situés en bordure de la RD642.

Les difficultés de circulation sur cet axe ne feront que s'aggraver au détriment également de l'activité agricole dont la circulation des engins deviendrait de plus en plus difficile voire impossible sur l'actuelle RD 642.

Voir les réponses apportées aux thèmes :

- RENES – Contournement Renescure uniquement,
- FERROU – Ferroutage
- FRET – Fret maritime ou fluvial
- MORBE – Desserte Morbecque

[Le CE prend acte des réponses du CD 59.](#)



Avis de l'Association des Acteurs Régionaux du Développement Durable sur le projet d'aménagement de la route départementale 642 entre Hazebrouck et Renescure (59)



Préambule

L'association des Acteurs Régionaux du Développement Durable (ARDD) estime, compte tenu des urgences qui se font jour en matière de transition écologique et de lutte contre le réchauffement climatique, que le projet de contournement du 642, comme tous les autres projets d'urbanisme structurants et opérationnels, doit aujourd'hui prendre en compte l'ensemble des décisions qui ont été prises durant les dernières années, notamment en matière de changements climatiques, mais aussi de biodiversité.

Les initiateurs du projet doivent également assurer un degré d'informations et de renseignements précis et de qualité comme pour les autres parties touchant au cœur du projet (documents concernant les travaux, urbanisme, la sécurité, la tranquillité de la population, ou encore l'évaluation socio-économique). Les documents mis à disposition dans le dossier d'enquête publique doivent permettre d'identifier et de mesurer l'importance des actions apportées et notamment des actions correctives qui sont apportées (exemples de la destruction des zones humides ou des jonctions perturbées pour les pistes cyclables). Le délai de consultation étant très court (1 mois), les consultants doivent pouvoir émettre un avis avec le maximum d'informations précises.

En conséquence, l'ARDD limitera son avis sur les aspects suivants : Adaptation du projet au regard des politiques menées au niveau national et territorial - Imperméabilisation des espaces naturels et consommation d'espace – Milieux naturels et biodiversité – Ressources en eau et milieux humides – risques naturels - Qualité de l'air – Energie - Enjeux environnementaux et Gaz à effet de serre liés aux transports – Eléments d'évaluation des impacts du projet d'aménagement.

En effet, si on peut estimer que socialement le projet apportera à la quiétude de la population des agglomérations traversées, il est impératif que l'on puisse prendre en compte et évaluer l'adaptation à laquelle nous sommes confrontés en matière de changement climatique et des nécessaires mesures à prendre en matière de conservation de la biodiversité. Ceci nous oblige à plus de vigilance, plus de précisions et plus d'attention de la part des maîtres d'ouvrage.

Ceci est d'autant plus important que ce projet d'aménagement va impacter des changements irréversibles pour plusieurs générations.

Suite à l'analyse du projet et au regard des différentes politiques menées dans ces domaines tant au niveau européen, national et territorial, l'ARDD estime que le Conseil Départemental doit reprendre ces différents volets en y apportant d'importants compléments pour que le projet d'aménagement apparaisse recevable afin de répondre aux impératifs toujours de plus en plus pressants.

Alain Dubois
Président des Acteurs Régionaux
du Développement Durable

Avis détaillé

Adaptation du projet au regard des documents d'orientation, de planification et de mise en œuvre des politiques menées au sein du territoire de la Flandre Intérieure

Dans son avis portant sur le projet d'aménagement de la RD 642, la mission régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) précise, dans son paragraphe II.2 consacré à l'articulation du projet avec les plans et programmes et autres projets connus, que l'analyse n'est pas effectuée par rapport aux nouveaux documents d'urbanisme arrêtés et connus.

En conséquence la MRAE recommande : « ... d'analyser l'articulation du projet avec les nouveaux documents d'urbanisme connus. »

Compte tenu de l'absence d'analyse aux regards ces documents d'urbanisme arrêtés (SCOT et PLUI) et les nouvelles règles législatives en matière de biodiversité et de lutte contre le réchauffement climatique, l'ARDD demande à ce que soit analysé l'articulation notamment pour ce qui concerne la consommation d'espace.

L'association des Acteurs Régionaux du Développement Durable (ARDD) demande que cette analyse soit effectuée.

Par ailleurs, au vu de l'ensemble de l'analyse de la MRAE pour le projet, il est important que ce dernier prenne en compte et inclut :

- Les attendus des documents nationaux et locaux existants tel que la Stratégie Nationale pour la Biodiversité, le plan cyclable départemental,
- Les travaux effectués sur les documents en cours d'élaboration et dont on connaît d'ores et déjà les grandes lignes, à savoir : le projet de plan climat air énergie de la CCFI (PCAET) – le schéma directeur du plan vélo de la CCFI.

Ceci permettra de respecter les politiques menées et mises en place tant au niveau national, régional, départemental et local.

Cela permettra également d'apporter une analyse, comme le précise la MRAE (synthèse de l'avis - page 3), sur le fond des impacts sur les émissions de gaz à effet de serre et le climat, sur la qualité de l'air et sur le rétablissement des liaisons cyclables existantes et futures.

L'ARDD y reviendra sur cette nécessité au fur et à mesure de son avis.

Imperméabilisation des espaces naturels - consommation d'espace – Milieux naturels et biodiversité – ressources en eau et milieux humides – risques naturels

« L'artificialisation du territoire a des conséquences sur l'environnement qui engendre une perte de ressources en sol pour l'usage agricole et pour les espaces naturels. En imperméabilisant certains sols, elle peut également accélérer le ruissellement des eaux pluviales, accroître la vulnérabilité aux inondations et dégrader la qualité chimique et écologique des eaux. La destruction et la fragmentation des espaces naturels constituent par ailleurs une menace très forte pour la biodiversité. »(INSEE')

Imperméabilisation* et consommation d'espace

Entre 2006 et 2016, la France a perdu 27 000 hectares d'espaces occasionnant de fait, selon les termes de l'instruction du gouvernement en date du 29 juillet 2019¹⁰ : « ...une perte de biodiversité, de productivité agricole, de capacité de résilience face au risque d'inondation, au changement climatique et à la précarité énergétique, une banalisation des paysages et en conséquence une perte d'attractivité, y compris économique, des territoires... »

La MRAE indique dans son rapport que : « le projet aura pour effet d'imperméabiliser 33,9 hectares de terres agricoles ou naturelles. Des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols n'ont pas été étudiées, ... » page 8

Pourtant, La lutte contre l'artificialisation, et notamment l'imperméabilisation des sols (24% pour les réseaux routiers selon France Stratégie¹, fait partie des objectifs du Plan Climat que mène la France.

Même si l'artificialisation des sols est une notion neuve dans le débat public, les recommandations pour en ralentir les effets et se rapprocher de l'objectif de « zéro artificialisation nette (ZAN) » fixé par le Plan Biodiversité de 2018¹⁴ indiquent un certain nombre de constats à prendre en compte dans les projets d'urbanisme. C'est le cas de ce projet d'aménagement

Enfin, la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC)¹⁵, introduite par la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV) indique dans sa version révisée 2020¹⁶ qu'il est nécessaire de :

« ...prendre en compte les tensions qui pourraient se manifester à terme sur la disponibilité de la ressource en énergie décarbonée, ainsi que les externalités négatives telles que la pression sur les surfaces et l'artificialisation des sols... » - Orientation ECO 1 page 65

« ... Les politiques d'aménagement et d'urbanisme, nationales ou territorialisées sont déterminantes en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Leurs effets se font sentir sur le très long terme, la structure de l'urbanisation étant difficilement et très lentement réversible. Il est nécessaire de limiter dès aujourd'hui l'artificialisation des sols, en particulier de ceux qui possèdent les stocks de carbone les plus importants comme les zones humides... L'artificialisation des sols est également un facteur de vulnérabilité face au changement climatique... » - iv. Urbanisme et Aménagement page 71

« L'artificialisation des sols est un sujet à très fort enjeu pour l'atteinte de la neutralité carbone... » B. Stratégie page 72

« ... L'artificialisation des sols est un sujet à très fort enjeu pour l'atteinte de la neutralité carbone. Si l'objectif de moyen terme consiste à continuer à se développer dans l'enveloppe urbaine¹⁷⁴ existante sans consommer de nouveaux espaces naturels, agricoles et forestiers, l'objectif de long terme est de stopper l'artificialisation nette des sols. Les travaux lancés dans le cadre de la mise en œuvre de l'action 10 du plan de biodiversité permettront de définir l'horizon temporel pour atteindre l'objectif « zéro artificialisation nette » et les moyens proposés aux collectivités pour y parvenir. Les résultats seront intégrés dans la prochaine révision de la SNBC... » - c) Chapitre Urbanisme, aménagement - Orientation URB 1 : Contenir l'artificialisation des sols et réduire les émissions de carbone induites par l'urbanisation page 188

Milieux naturels et biodiversité

Etat des lieux de la connaissance

L'ARDD a toujours défendu l'idée qu'il ne pouvait y avoir de bons projets sans qu'il y ait un état des lieux approfondi de la situation dans laquelle nous nous trouvons.

En matière environnementale, on voit chaque jour l'impérieuse nécessité de prendre en compte les éléments de situation permettant la préservation, la réparation et l'adaptation nécessaire aux enjeux de demain.

Cet état des lieux environnemental sera d'autant plus important qu'il permettra à l'ensemble des décideurs institutionnels et privés de mener à bien le projet d'aménagement en respectant l'environnement et en l'adaptant aux possibles événements climatiques et naturels perturbés des prochaines années (biodiversité - réchauffement climatique -artificialisation et consommations d'espaces, ...)

Dans son avis portant sur le projet d'aménagement de la RD 642, paragraphe II.4.3 consacré au « Milieux naturels, biodiversité et Site Natura 2000 », la MRAE constate dans le paragraphe intitulé « Qualité de l'évaluation environnementale » que : « ... La bibliographie n'a pas été consultée pour la faune, sauf pour les oiseaux, ce qui est dommageable car les enjeux connus par la bibliographie permettent de définir des secteurs à enjeux à éviter très en amont. » (p10 – de l'avis MRAE)

Biodiversité - Cas des chiroptères

Elle précise (P 11 de l'avis MRAE) : *S'agissant des chiroptères, la méthodologie d'inventaire n'est pas précisée. Des lors, compte tenu de la difficulté à différencier les différentes espèces, de la présence de gîtes potentiels et d'un milieu propice, les décomptes peuvent être sous-estimés.*

C'est pourquoi,

L'autorité environnementale recommande : • de préciser la méthodologie d'inventaire pour les chauves-souris ; • de démontrer la suffisance de l'inventaire ; • le cas échéant, de compléter l'évaluation environnementale.

L'évaluation environnementale du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (page 308) indique : « 5 espèces de chiroptères sont identifiées sur la zone d'étude, toutes les espèces de chauves-souris sont protégées au niveau national. Sur le tracé, on note la présence principalement d'une espèce, la Pipistrelle commune (Pipistrellus pipistrellus), commune en région. Elle exerce une activité de chasse et de transit sur certains tronçons proches du tracé. C'est une espèce eurypèce possédant une grande capacité de dispersion. Elle peut chasser aussi bien en ville, que dans les champs, ou la rencontre aussi en milieu forestier. Plusieurs arbres gîtes potentiels ont été localisés à proximité du tracé. Les travaux de nuit ou à proximité des arbres gîtes en période de reproduction peuvent perturber le bon déroulement du cycle biologique des chauves-souris. – contrainte réglementaire avec impact modéré ».

Compte tenu de la mise en place, par l'Etat, d'une Stratégie Nationale pour la Biodiversité 2011-2020 issue de la ratification de la convention sur la diversité biologique par l'Etat en 1994, des plans nationaux d'actions en faveur des espèces menacées ont été initiés.

C'est le cas des chiroptères au travers des Plans Nationaux d'Action Chiroptères (PNAC). L'objectif de ce dernier concerne la protection de 19 espèces de chauves-souris dites « prioritaires » sur l'ensemble du territoire de la France métropolitaine. Ces espèces ont été définies sur la base de :

- Deux engagements communautaires : la directive Habitats-Faune-Flore, et son rapport tous les six ans prévu dans l'Article 17 - synthèse pour le groupe thématique Chiroptères, et l'accord Eurobalats et ses résolutions (Annexeletment 1 et Annexeletment 2) ratifiées par la France lors de la dernière commission (septembre 2014).
- La liste rouge nationale des espèces menacées - Mammifères de France métropolitaine.
- Le diagnostic des 34 espèces¹⁰, établi lors du bilan du 2ème Plan National d'Actions Chiroptères.

Les espèces ainsi retenues pour le PNA Chiroptères 2016-2025¹¹ sont : Petit rhinolophe, Grand rhinolophe, Rhinolophe euryale, Rhinolophe de Méhely, Minioptère de Schreibers, Murin des marais, Murin du Maghreb, Murin de Capascini, Petit murin, Murin d'Escalera, Grande noctule, Pipistrelle commune, Murin de Bechstein, Orellard montagnard, Sérotine de Nilsson, Noctule commune, Noctule de Leisler, Pipistrelle de Nathusius, Sérotine commune.

4

En conséquence, **l'association des Acteurs Régionaux du Développement Durable (ARDD) demande** :

- D'établir un inventaire permettant de repérer les différents aspects présents sur la zone de projet d'aménagement.
- De préciser la méthodologie d'inventaire utilisée pour ce faire.
- De préciser les protections qui seront mises en œuvre pour les espèces faisant partie de l'objectif de protection des 19 espèces de chauves-souris dites « prioritaires »

Concernant la méthodologie de comptage, l'ARDD souhaite que celle-ci intègre :

- Les caractéristiques du territoire
- Les principales entités paysagères le long du tracé d'aménagement.
- Le déroulement de l'étude, à savoir :
 - o Les données ressources
 - o Le choix des sites de comptage
 - o La technique d'inventaire
 - o Le choix du matériel
 - o Les modalités d'échantillonnage
 - Durée et répartition des sessions d'écoute
 - Qualification des contacts
 - Mesure de l'activité
 - Coefficient de détectabilité
 - Positionnement des points d'écoutes
 - Contextes météorologiques

L'ARDD souhaite que soient favorisées les périodes de reproduction (voir tableau) et les périodes de recherche de nourriture (crépuscule et périodes nocturnes).

Prise en compte de la Biodiversité

Prise en compte de la Faune

A l'issue de l'inventaire concernant les chiroptères, l'ARDD souhaite que soit étudié précisément les mesures à prendre pour protéger les espèces en activité de chasse et de transit et particulièrement à proximité des tronçons proches du tracé du projet. Ceci est d'autant plus important que plusieurs

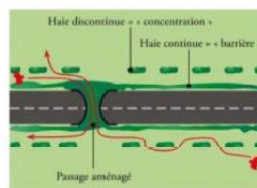


Figure 3 : connecter les habitats à l'aide de haies discontinues et continues. Source : [1]

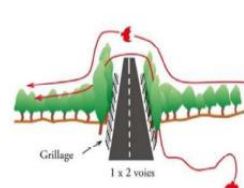


Figure 7 : inciter l'animal à prendre de la hauteur. Source : [1]

(1) CNPD

Ce dispositif doit respecter la réglementation au regard de la sécurité des automobilistes. **C'est celui que l'ARDD préconise en priorité.**

arbres gîtes potentiels ont été localisés à proximité. A l'issue de cette étude, l'ARDD souhaite que soit présentée la ou les méthodes qui seront retenues et mise en place en termes de mesures réparatrices et compensatoires.

Parmi les mesures les plus communément utilisées dans le cas des situations qui ne permettent pas de maintenir la conservation des habitats, on retient souvent :

- Le maintien des structures paysagères (haies, forêts, ...)
- Evitement des risques de collisions supplémentaires lors de construction d'ouvrages de traversées de traversée à fort trafic.
- Mise en place d'une bande d'environ 10 mètres de large sans végétation ligneuse de part et d'autre de la route
- Mise en place de haies le long de l'infrastructure pour guider les individus jusque des passages sécurisés. Il faut éviter d'implanter en bordure des voies des espèces végétales attirant les insectes et donc indirectement les chauves-souris.
- Concernant les passages sécurisés, ceux-ci doivent pouvoir être dotés d'un corridor végétal.
- Grillages, barrières et murs de 2m de haut
- Effaroucheurs lumineux
- **Tremplin vert** : Cette mesure consiste à mettre un alignement de grands arbres d'une hauteur de 6 mètres avec une végétation inférieure dense pour inciter l'individu à prendre de la hauteur.
- ...

6

L'ARDD souhaite que le Conseil Départemental n'ait pas recours à des procédures de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées (faucou créacella – contraintes réglementaires, Triton alpestre, Triton ponctué, Triton crêté, Triton palmé, Bruant des roseaux et Hespérie de la Houque) qu'à la seule condition qu'il n'y ait pas d'autres solutions alternatives. Dans ce cas, comme le préconise la MRAE dans son avis (page 12 et 13), il sera nécessaire de le démontrer au regard des différentes variantes existantes du projet.

Prise en compte de la flore

L'ARDD demande à ce que la préservation des nombreuses espèces patrimoniales liées aux zones humides soit prise en compte au regard des études qui doivent être effectuées dans le cadre des 16,7 hectares acquis par le département du Nord sur les communes de Resencure, Ebblinghem, Wallon-Cappel, Lynde et Campagne-lès-Wardrecques et qui pourraient servir de mesures compensatoires aux trois zones humides d'une superficie de 4,42 ha qui seront détruites par le projet d'aménagement du CD 642

Pour ce faire, l'ARDD demande de développer dans l'évaluation environnementale les mesures qui seront prises pour préserver les plantes des zones humides et leurs habitats.

Prise en compte du paysage et du patrimoine

L'ARDD souhaite, comme la MRAE, souhaite connaître l'origine des 200 000 m³ de matériaux déficitaires de la section sud de Resencure et d'analyser si nécessaire les incidences sur le paysage et les milieux naturels des prélèvements envisagés.

Ressources en eau et milieux humides

Trois zones humides, soit 4,42 hectares seront détruites par le projet d'aménagement.

L'ARDD demande que soient confirmés en termes de compensation les espaces réservés pour la mise en place de nouvelles zones humides évoquées dans le dossier d'analyse environnementale (communes de Resencure, Ebblinghem, Wallon-Cappel, Lynde et Campagne-lès-Wardrecques).

L'ARDD demande à ce qu'il y ait une identification des zones, un descriptif de mise en œuvre, la capacité à compenser les zones détruites et un calendrier d'implantation de ces nouvelles zones humides détruites afin que la compensation puisse être opérationnelle rapidement.

Risques naturels

Non concerné

Evaluation des impacts du projet d'aménagement

En termes d'évaluation des impacts, la MRAE Hauts de France indique que : « ... la démarche d'évaluation n'a pas été correctement menée puisque la variante retenue est la plus impactante pour l'environnement... » (synthèse de l'avis – page 3).

Compte tenu des différents constats de plus en plus alarmants quant à la perte de biodiversité, d'artificialisation des sols et de réchauffement climatique, plusieurs démarches sont venues renforcer la réglementation en matière de protection de l'environnement.

Il en est de même pour ce qui concerne la biodiversité au travers de la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 *pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages* qui au travers du code de l'environnement notamment renforce la réparation du préjudice écologique ou de la compensation des atteintes à la biodiversité et notamment l'article L.110-1 du code de l'environnement : « 9° Le principe de non-régression, selon lequel la protection de l'environnement, assurée par les dispositions législatives et réglementaires relatives à l'environnement, ne peut faire l'objet que d'une amélioration constante, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment. »

C'est pourquoi le projet d'aménagement, comme tous projets d'urbanisme à venir, doivent être évalués en matière d'impact environnemental vers un mieux qualitatif.

Afin d'avoir un véritable regard sur l'avenir et permettre à nos politiques et à nos projets locaux de s'inscrire dans le mouvement d'une véritable coopération d'échanges et de travail commun cohérent entre les communes, notre pays, l'Europe et l'ensemble des communautés internationales,

L'ARDD propose de s'appuyer sur les indicateurs des Objectifs de Développement Durable (ODD) (*) de l'Agenda 2030 (*) de l'ONU afin de savoir si le projet va dans le bon sens.

Pour disposer d'indicateurs cohérents au regard des engagements pris par l'ONU et de l'Accord de Paris (pour le climat), l'ARDD propose de prendre les indicateurs des ODD suivants et mis en place par l'INSEE¹² (4), organisme de suivi des données de l'Agenda 2030 pour la France. Bien évidemment, il suffira pour certains de les adapter, si nécessaire, à la situation locale.

L'ARDD souhaite également que le Conseil Départemental s'appuie sur les indicateurs pilotes des orientations transversales et sectorielles définis dans le document de la Stratégie Nationale Bas Carbone 2020⁹ et notamment l'indicateur 4.2.iii. Urbanisme, aménagement et dynamiques territoriales – B. Indicateurs pilotes des orientations transversales et sectorielles page 147 du document.

L'état initial nommé « zéro » de ces indicateurs permettra de voir l'évolution des impacts du projet dans le temps.

Indicateurs proposés

N°11 (Villes et communautés durables)

Cible de l'ONU 11.3 - D'ici à 2030, renforcer l'urbanisation durable pour tous et les capacités de planification et de gestion participatives, intégrées et durables des établissements humains dans tous les pays

Indicateur 11.12 : Artificialisation des sols : L'indicateur « Artificialisation des sols » rend compte de l'évolution de la proportion et de la surface de sols artificialisés en France métropolitaine. Les sols artificialisés recouvrent les sols bâtis, les sols revêtus et stabilisés (routes, voies ferrées, parkings, chemins, etc.), ainsi que les mines, carrières, décharges, chantiers, terrains vagues et espaces verts artificiels (espaces verts urbains, équipements sportifs et de loisirs). L'artificialisation correspond à un changement d'occupation et d'utilisation du sol, mais elle n'est pas nécessairement irréversible.

L'évolution de l'artificialisation est ici tirée de l'enquête dite TERUTI-Lucas (5) Elle sera nécessaire dans le temps pour mesurer l'évolution des constructions le long du projet d'aménagement (introduction de l'avis de la MRAE – page 3)

Cible de l'ONU 11.6 - D'ici à 2030, réduire l'impact environnemental négatif des villes par habitant, y compris en accordant une attention particulière à la qualité de l'air et à la gestion, notamment municipale, des déchets

Indicateur 11.14 : Émissions de particules fines (PM 10) dans les villes : L'indicateur « Émissions de particules fines (PM 10) dans les villes » renseigne : ...

– les concentrations moyennes annuelles de PM10 : à proximité du trafic routier d'une part, et en fond urbain d'autre part.

Là encore, cette mesure sera nécessaire dans le temps pour mesurer l'évolution de la qualité de l'air à proximité des communes de Rensures – Wallon Cappel et Hazebrouck.

N°13 (Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques)

La « **cible de l'ONU 13.2** - Incorporer des mesures relatives aux changements climatiques dans les politiques, les stratégies et la planification nationale (dans le cas du PLUI de la CCF), les mesures locales. » pourrait sembler ne pas être prise en compte dans le projet de contournement puisqu'il s'agit d'un projet de mise en œuvre et non un projet de stratégie et de planification.

Pourtant, ce nouveau projet, comme tous les nouveaux projets doit pouvoir permettre d'établir un état zéro avant la mise en service.

Ainsi, on doit pouvoir connaître la quantité de CO2 produite par les véhicules circulant actuellement au CO2 produit du fait des déplacements :

En conséquence, on retiendra ici les indicateurs suivants même si les données recueillies se limitent au CO2 produit du fait des déplacements :

Indicateur 13.13 : Empreinte carbone : L'indicateur « Empreinte carbone » mesure l'empreinte carbone annuelle de la population française (population de la CCF), c'est-à-dire la quantité de carbone (généralement en tonnes) émise par la consommation d'énergie et de matières premières d'une activité, d'une personne, d'un groupe ou d'une organisation. Elle est exprimée en quantité de carbone totale et en quantité de carbone par habitant.

Indicateur 13.14 : Émissions de gaz à effet de serre : L'indicateur 13.14 mesure, comme son nom l'indique, les émissions françaises (CCF) de gaz à effet de serre, totales et par habitant, telles que retranscrites dans les inventaires nationaux transmis à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

N°15 - Vie terrestre

Cible de l'ONU 15.1 : D'ici à 2020, garantir la préservation, la restauration et l'exploitation durable des écosystèmes terrestres et des écosystèmes d'eau douce et de services connexes, en particulier des forêts, des zones humides, des montagnes et des zones arides, conformément aux obligations découlant des accords internationaux

connaître les dispositions qui seront prises pour permettre la sécurisation des véhicules qui seront stationnés dans ces aires.

Il en va de même pour le **réseau des IRVE***. Le projet ne présente aucun élément à ce sujet alors que l'usage du véhicule électrique est sans doute l'un des moyens les plus efficaces à ce jour pour éviter l'utilisation des énergies fossiles.

Aussi, l'utilisation, au quotidien, de véhicules électriques nécessite de disposer d'infrastructures de recharge sûres et fiables. Outre l'assurance de bonnes conditions de sécurité et de bon fonctionnement des véhicules électriques, l'installation d'un réseau fiable et opérant permet également d'assurer au conducteur de pouvoir circuler sans craindre la « panne sèche ».

Qualité de l'air

L'ARDD se range derrière l'avis de la MRAE : « L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude sur la qualité de l'air en précisant les hypothèses prises en compte sur la nature du parc de véhicules, en justifiant les hausses et les baisses de polluants atmosphériques, en analysant l'impact de la vitesse retenue pour le projet et en présentant clairement le gain en termes de qualité de l'air pour les populations des villages qui ne seront plus traversés par la RD 642. »

Gaz à effet de serre liés aux transports

Ainsi que l'indique la MRAE, les impacts du projet sur le climat ne sont pas quantifiés, mais

L'ARDD souhaite que soit repris dans le projet, les mesures liées à la prise en compte de la mobilité (ci-dessus) ainsi que ceux liés à la séquestration du carbone (impermeabilisation et protection des zones humides).

Bruit

Pas de remarque

Indicateur 15.13 : Ecosystèmes peu anthropisés : L'indicateur 15.13 « Ecosystèmes peu anthropisés » mesure, comme son libellé l'indique, la part du territoire occupé par les écosystèmes peu anthropisés. Il permet ainsi de connaître la part relative du territoire non anthropisé et renseigne sur notre capacité à préserver et restaurer les écosystèmes et leur fonctionnement, notamment si l'indicateur est suivi sur un temps long (plusieurs décennies).

Ainsi que le précise l'INSEE pour la description de cet indicateur : « ...L'artificialisation des sols constitue une pression forte pour la biodiversité, car elle a pour conséquence la destruction des milieux naturels et la fragmentation du territoire. Une diminution de l'artificialisation des sols serait un signe d'une meilleure cohérence entre les politiques de biodiversité et les politiques de logement (densification) et d'aménagement (lutte contre l'étalement urbain, la multiplication et l'étalement des zones d'activité, la consommation d'espaces agricoles et naturels)... »

C'est un indicateur qui doit être suivi sur le temps long. Comme pour l'indicateur 11.12, il est nécessaire de prendre en compte l'évolution du risque d'artificialisation dans le temps pour mesurer l'évolution de notre capacité à préserver et restaurer les écosystèmes atteints par le projet d'aménagement.

Qualité de l'air – énergie - enjeux environnementaux et Gaz à effet de serre liés aux transports.

Mobilité

A la lecture de l'avis de la MRAE et des différents documents liés à la lutte contre le réchauffement climatique et notamment le projet de PCAET, on remarque que le projet ne prend pas en compte les différents éléments qui conduisent à une utilisation plus rationnelle du véhicule thermique et surtout à une prise en compte de la baisse des émissions de CO2 liée à l'usage des véhicules thermiques.

Par ailleurs, comme le note la MRAE, le projet risque de nuire aux transports ferroviaires et ajouter à l'engorgement de la A25.

En conséquence, l'ARDD demande à ce que soit développé et pris en compte les points suivants :

Pour ce qui concerne les transports en commun, il est nécessaire que ceux-ci soient pris en compte dans l'étude de façon à évaluer les conséquences de l'impact du projet sur la fréquentation des réseaux de transports collectifs et notamment ferroviaires.

Pour ce qui concerne la pratique du vélo, on remarque que le projet ne prend en compte la pratique actuelle que d'une façon partielle.

Pour l'ARDD, il est donc nécessaire d'avoir une vue d'ensemble des infrastructures cyclables existantes afin d'évaluer les conséquences produites par le projet d'aménagement et de prévoir les aménagements nécessaires pour assurer la continuité de la pratique du vélo de façon sécurisée.

Par ailleurs, le projet n'intègre pas les opportunités de requalification de la voie existante afin de permettre la création de nouvelles pistes. Par exemple, le projet prend – L – il en compte la liaison cyclable évoquée le long de la RD 238 entre Wallon-Cappel et le pont qui va rétablir la RD 238 à l'endroit de la nouvelle RD642 ? Une liaison cyclable est – elle prévue sur cet ouvrage ? La question se pose également pour ce qui concerne les carrefours giratoires. Quelles seront les aménagements qui seront prévus pour les entrées de pistes cyclables au sein des carrefours ?

Il est étonnant, alors que le conseil départemental a communiqué largement ces dernières années sur les différents aménagements de co-voiturages sur le réseau routier du Nord, que les aires de co-voiturage ne soient pas évoquées dans le projet d'aménagement.

L'ARDD souhaite que soit fait un état des lieux des aires existantes et que soit indiqué les différentes aires qui pourront être mises en place afin d'éviter l'autosolisme. L'ARDD souhaite également

Glossaire et références

Glossaire

Artificialisation des sols (définition donnée par la Stratégie Nationale Bas Carbone¹) : processus de changement de l'usage des sols naturels ou agricoles par des actions d'aménagement vers des sols artificialisés (bâtiments, routes, parkings, jardins, chantiers...). L'artificialisation est notamment due à l'étalement urbain. Elle engendre une perte de ressources naturelles et agricoles, une fragmentation et un cloisonnement des milieux naturels défavorables à de nombreuses espèces et conduisant à la destruction des réseaux d'habitats naturels, et souvent une imperméabilisation des sols.

IRVE : Infrastructure de Recharge de Véhicules Électriques.

ODD et Agenda 2030 : <https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/>

Références

¹ INSEE : Artificialisation des sols – Indicateurs de richesse nationale :

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/3281689?sommaire=3281778>

² Rapport Artificialisation des sols – France Stratégie :

<https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fts-rapport-2019-artificialisation-juliet.pdf>

³ Zéro Artificialisation Nette : <https://www.strategie.gouv.fr/publications/objectif-zero-artificialisation-nette-leviers-protéger-sols>

⁴ Plan Biodiversité : <https://www.ecologique-solaire.gouv.fr/plan-biodiversite>

⁵ SNBC : La Stratégie Nationale Bas Carbone est la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique. Elle donne les orientations pour mettre en œuvre, dans tous les secteurs d'activité, la transition vers une économie bas-carbone, circulaire et durable. Elle définit une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'en 2050 (neutralité) et fixe des objectifs à court- moyen terme en termes de budgets carbone. Elle vise à réduire l'empreinte carbone de la consommation des Français.

⁶ SNBC 2020 : https://www.ecologique-solaire.gouv.fr/sites/default/files/2020-03-25_MTC5_SNBC2.pdf

⁷ directive Habitats-Faune-Flore : https://plan-actions-chiropteres.fr/sites/default/files/fichiers/directive_habitats_cee9243_version_consolidée_2007.pdf

⁸ accord Eurobats : https://plan-actions-chiropteres.fr/sites/default/files/fichiers/eurobats_fco_agreement_text_1991.pdf

⁹ liste rouge nationale des espèces menacées - Mammifères de France métropolitaine : https://plan-actions-chiropteres.fr/sites/default/files/fichiers/liste-rouge-mammiferes-de-france-metropolitaine_2017.pdf

¹⁰ diagnostic des 34 espèces : https://plan-actions-chiropteres.fr/sites/default/files/fichiers/diagnostic_esp_chiropteres_pna2.pdf

¹¹ Plans Nationaux d'Action Chiroptères (PNAC) : <https://plan-actions-chiropteres.fr/les-chauves-souris/les-especes-en-france/>

¹² Site de l'INSEE dédié aux indicateurs des Objectifs de Développement Durable :

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2654964>

COMPLEMENT à l'Avis de l'Association des
Acteurs Régionaux du Développement Durable sur le projet
d'aménagement de la route départementale 642 entre
Hazebrouck et Renescure (59) déposé le 28 juillet 2020



Choix du tracé

Ainsi que l'ARDD l'a indiqué dans son dossier émis le 28 juillet 2020 dans le cadre de l'enquête publique liée à l'aménagement du CD 642, on peut estimer que socialement le projet apportera à la quiétude de la population des agglomérations traversées aujourd'hui par cette route départementale. Il leur permettra également plus de sécurité.

Il n'en demeure pas moins que la majorité des avis émis lors de l'enquête publique (notamment ceux d'élus et d'anciens élus maires) relève une incompréhension sur le changement de choix en 2018 pour le tracé Nord alors que celui du Sud avait été choisi en 2014. On relève également une très importante désapprobation par de nombreux habitants pour le projet nord compte tenu de la fermeture de la route de Bourbourg qu'ils utilisent fréquemment et quotidiennement.

Pour rappel, l'ARDD reste attachée à l'utilisation du fret rail pour faire transiter localement les besoins et les productions de marchandises issues principalement de l'entreprise Bonduelle ou encore pour l'incinérateur de Flamoval, mais aussi pour l'ensemble des transits de marchandises vers la A 25.

Dans quelques années, le bienfondé de cet aménagement risque de se poser véritablement si le fret par voie ferrée, annoncé dans le cadre d'un plan de relance au travers de la transition écologique par le gouvernement Castex d'aujourd'hui, est véritablement mis en œuvre.

Ceci oblige à plus de vigilance, plus de précisions et plus d'attention de la part des maîtres d'ouvrage afin d'éviter au maximum des aménagements qui seraient moins nécessaires dans quelques années.

Dans l'attente, l'ARDD estime tout de même qu'il est impératif que l'on puisse prendre en compte et évaluer l'adaptation à laquelle nous sommes confrontés en matière de changement climatique et des nécessaires mesures à prendre en matière de conservation de la biodiversité.

Compte tenu du nombre d'années de construction de ce nouvel aménagement, on peut estimer que la mise en service sera opérationnelle en 2024, soit presque 10 ans après les engagements de la France à l'Accord de Paris, idem pour ceux de l'Agenda 2030 et 6 ans après la mise en place du Plan National de la Biodiversité.

Or, cette prise en compte dans le dossier reste aujourd'hui très en deçà de ces exigences alors que les méthodologies de mise en œuvre territoriales existent et sont aujourd'hui opérationnelles.

En conséquence, l'ARDD estime, sans apparaître comme le promoteur d'une écologie radicale de protestation, mais bien comme le soutien à une écologie de progrès qu'il est temps, aujourd'hui, de commencer à entrer localement dans l'opérationnel en matière de transition écologique et de lutte contre le réchauffement climatique.

C'est pourquoi, l'ARDD souhaite apporter un avis négatif au choix du tracé Nord et opte pour celui du tracé Sud.

Hazebrouck, le 30 juillet 2020,

Alain Dubois
Président des Acteurs Régionaux
du Développement Durable

Réponse DU CD 59 :

Le maître d'ouvrage apporte les réponses en suivant le plan de l'avis de l'ARDD. Si la question ou la remarque portent sur un thème retenu par le commissaire enquêteur, il indique à quel thème se reporter.

Adaptation du projet au regard des politiques menées au niveau national et territorial

L'analyse de la compatibilité des Plans et Programmes a été réalisée et actualisée régulièrement pour répondre au cadre réglementaire de l'évaluation environnementale. Cette analyse se base sur des documents opposables.

Comme précisé dans la remarque, le PCAET est actuellement en cours d'élaboration et n'a fait l'objet d'aucune validation et c'est pourquoi nous ne l'avons pas intégré dans l'analyse de la compatibilité.

Imperméabilisation des espaces naturels et consommation d'espace

Le maître d'ouvrage prend note des inquiétudes de l'association.

Voir aussi les réponses apportées au thème :

EMPR – Emprises agricoles

DELAIS – Délais agricoles

Milieux naturels et biodiversité

- Problématique des chiroptères : une mission d'inventaires spécifiques a été réalisée par le bureau d'étude ALFA selon une méthodologie précisément définie.

La présence de 5 espèces de chiroptères a été classée comme enjeu majeur et a été parfaitement intégrée dans les réflexions d'aménagement présentées dans le dossier d'enquête.

Ces études sont jointes au dossier d'enquête publique en réponse à l'avis de la MRAe (Annexes de la pièce H).

Le maître d'ouvrage intégrera les remarques concernant la méthodologie de comptage dans l'inventaire complémentaire qui sera réalisée lors des études Projet en préparation du dossier de demande d'autorisation environnementale.

- Procédure de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées : Le maître d'ouvrage a appliqué la doctrine Eviter Réduire Compenser durant toute l'élaboration de la phase de conception du projet. Le dossier de dérogation d'espèces protégées constitue un dispositif ultime si aucune autre solution ne peut être trouvée.
- Plantes des zones humides : Le maître d'ouvrage s'appuiera durant la phase travaux sur l'expertise d'un bureau d'études spécialisées pour récolter les graines des espèces patrimoniales de zones humides afin de les réimplanter dans les zones humides de compensation qui seront créées.

Ressources en eau et milieux humides

Le Conseil départemental mettra en œuvre des études complémentaires de compensation de zones humides, conformément aux obligations réglementaires.

Voir réponse apportée au thème HUMI – Zones humides

Evaluation des impacts du projet d'aménagement

L'analyse des impacts du projet d'aménagement s'est appuyée sur des indicateurs différents mais s'intégrant dans la philosophie des indicateurs proposés.

Le département va analyser les propositions de l'ARDD pour éventuellement compléter la liste des indicateurs. Il conviendra notamment de vérifier la capacité de disposer des données zéro et de la capacité de son suivi.

Qualité de l'air – énergie – enjeux environnementaux et gaz à effet de serre liés aux transports

Ces éléments sont repris en pièce H :

Le projet intègre le plan d'itinéraire cyclable, rétablit les itinéraires existants au niveau des ouvrages d'art, et prévoit les emprises au niveau des giratoires pour d'éventuels futurs aménagements.

Dans le cadre d'une Convention 59/62, les deux Départements ont décidé de poursuivre leurs actions et d'engager conjointement l'élaboration d'un Schéma Interdépartemental de Covoiturage, pour structurer la démarche.

Celui prévoit :

17 aires de covoiturage réalisées ou en cours de réalisation dont Meteren - A25 / RD 933

22 aires de covoiturage en projet dont Hazebrouck – Contournement RD 642

[Le CE prend acte des réponses du CD 59.](#)

ENQUETE PUBLIQUE CONTOURNEMENT RN 642 .

Depuis une cinquantaine d'années, la liaison Lille Boulogne et en particulier l'itinéraire Renescure, Hazebrouck, Méteren est sujet de discussions et de polémiques.

En 1985, une solution dite de base avec 3 variantes au Nord et 4 au Sud (dont une présentait la liaison Arques, Blaringhem, Morbecque Sud, Hazebrouck) était proposée.

L'itinéraire Nord Wallon Cappel, le long de la voie ferrée était retenu par les maires en fonction mais non réalisé (tracé historique).

Fin 2013, une concertation publique était organisée, lors des 3 réunions proposées, une forte affluence liée au destin de l'agriculture s'était manifestée. Le tracé Sud était choisi (sud Renescure et sud Wallon Cappel), opérant une saignée dans la plaine de Flandre Intérieure.

Sans suivi 3 ans d'études, de discussions, de manifestations, de craintes, de peurs, de dépressions pour certains. Le 12 juin 2018 ; un nouveau choix était annoncé : le tracé Nord dit historique était acté.

Maintenant l'enquête publique est en cours :

Trouvons pour le monde agricole des compensations économiques et collectives (décret du 31/08/2016 effectif et applicable depuis le 1^{er} décembre 2016).

*Un remembrement suffisamment large pour permettre aux agriculteurs dont leurs sièges d'exploitation est situé au nord de cultiver au nord et inversement.

* Profiter également de « remettre à plat » légaliser les échanges fonciers réalisés depuis le remembrement de 1968.

* Revoir l'aménagement routier pour l'accès aux sièges d'exploitations et aux parcelles. Les camions de 25 tonnes exemple : laitier, transport d'animaux d'engrais et récoltes nécessitent des routes plus larges et hors gel.

*Créer des bassins à deux usages : d'une part rétention d'eau en cas d'inondation et d'autre part réserve d'irrigation pour les cultures des agriculteurs.

D'autres idées peuvent aussi être évoquées :

*Les agriculteurs du secteur produisent et vendent au détail des fraises, des pommes, des œufs, de la viande découpée, des légumes etc. . Les producteurs de choux, choux fleurs courgettes, navets, salades, pommes de terre et oignons sont présents. Un magasin regroupant tous ces acteurs locaux pourrait être envisagé. La mode est au circuit court !

*Egalement pour répondre aux normes environnementales sur la collecte des eaux usées de chaque côté de la nouvelle route 2 grandes unités de lavage pourraient être imaginées afin de nettoyer les outils agricoles.

Enfin les idées ne manquent pas... les agriculteurs syndiqués ou non doivent se réunir et essayer d'obtenir ensemble le maximum ... « l'union fait la force. »

L'objectif est bien que l'agriculture locale retrouve de la valeur ajoutée en compensation du foncier perdu.

GAEC DU MONT 630 Rue des corbeaux 59173 Sercus

gaecdumont@club-internet.fr

Réponse du CD 59 :

Dans la réponse apportée au thème AGRI – Difficultés d'exploitation – Pertes de parcelles et de production, le maître d'ouvrage s'engage au travers de différentes mesures à minimiser l'impact du projet sur l'agriculture locale.

Le Maître d'ouvrage poursuivra les échanges avec les exploitants et les représentants de la profession agricole afin de minimiser l'impact de la nouvelle voie sur les activités agricoles en place.

Le CE prend acte des réponses du CD 59. Dans le cadre de sa réponse à l'EARL DUMONT, le MOA devra prendre ses dispositions pour accompagner l'étude et la réalisation d'un aménagement foncier si cette disposition est retenue par la profession agricole.

@ 300 – Monsieur Jean-Charles SALOME

Corine et Jean-Charles Salomé
315 rue Notre Dame du Bonsberg
59173 Lynde
mail: salomecjc@orange.fr

Lynde, le 4 août 2020

Monsieur le commissaire enquêteur,

Nous sommes installés en couple sur une exploitation de polyculture-élevage à Lynde qui est également notre lieu de vie. L'exploitation est située entre la voie ferrée reliant Calais-Lille et la RD642 actuelle.

Nous ne sommes pas contre le contournement de Renscure qui semble être une nécessité; en revanche, nous contestons l'utilité publique du projet du tracé Nord de Wallon-Cappel.
Pour rappel, l'objectif de l'enquête publique est «d'assurer la cohérence de la RD642 dans le réseau actuel», objectif que nous ne retrouvons pas dans l'étude.

Nous avons relevé trop d'incohérences dans le choix du tracé Nord. L'analyse multicritères comparant les 2 tracés (pièce B, p.15) proposée en comité de pilotage en juin 2018 est truffée d'inexactitudes qui ont sûrement induit en erreur les décideurs.

En préambule, le Département (pièce I p.10) avance les arguments suivants pour le tracé Nord:

- impact agricole moindre
- coût équivalent
- meilleure intégration paysagère

Comment peut-on justifier d'un **impact agricole moindre** quand on choisit le **tracé le plus consommateur de foncier**: le plus long, celui qui va créer le plus de délaissés: d'une part le long de la voie ferrée (ont-ils été comptabilisés puisqu'il manque des cotes sur les schémas (pièce E p.28 et 30)) et d'autre part avec la création de 2 ronds-points pour croiser 2 fois la RD642 actuelle.

Combien va-t-on consommer de foncier? «de l'ordre de 40 ha» pièce B p.15 ou bien 80 ha pièce G p.316? Pour des études à plus de 3 millions d'euros, ces chiffres devraient être plus précis.

Ce projet va totalement à l'encontre des objectifs du SCOT qui sont d'avoir une gestion économe du foncier. En outre, avec ce choix de tracé Nord, 3 exploitations verront leur viabilité compromise.

Comment parler d'un **coût équivalent** quand on compare l'incomparable: la précédente version (2014) proposait des rétablissements de tous les accès pour les tracés Nord et Sud. En 2018, au Nord, on ferme 4 passages à niveau sans rétablir les accès, pour diminuer le coût assurément.

Plusieurs budgets apparaissent dans l'étude: pièce B p.15: 95 millions d'euros, pièce F p.3: 79,3 millions d'euros; quel est le bon budget? Toujours des évaluations imprécises.

Comment avancer l'argument d'une **meilleure intégration paysagère** quand on crée un pont de 12 m de haut sur la RD138 qui va cacher la vue des Monts de Flandres pour les riverains.

En conclusion, les arguments avancés par le Département sont irrecevables. Et bien d'autres incohérences et questions sans réponse à la lecture de ces études:

1. fermeture des passages à niveau:

Nous sommes contre la fermeture de tous les passages à niveau (PN) sans rétablissement d'accès: l'argument de la sécurité n'est pas recevable puisqu'il n'y a jamais eu d'accidents liés à ces PN (c'est écrit dans l'étude).

- A-t-on le droit de fermer les PN sans rétablir les accès?
- Dans quelle limite peut-on supprimer les PN: dans l'absurde, pourquoi ne pas les fermer de Calais jusqu'à Lille? Forcément il y a un intérêt public à les conserver pour la mobilité de tous.
- Quelle est la logique du Département dans le rétablissement des accès? Le Département décide de fermer le PN de la route de Bourbourg avec 230 véhicules par jour, mais on construit un pont au chemin des lousps sur Eblinghem où très peu de voitures passent.

- le Département a-t-il budgété des indemnités pour les nombreux détours des riverains? Rien ne transparaît dans l'étude.
- Que penser de la pollution induite par ces détours imposés?

2. Le cumul des nuisances:

Enclavés entre la voie ferrée et la RD642, les riverains habitant sur Eblinghem, Lynde et Wallon Cappel devraient en plus subir une 2x2 voies entre ces infrastructures où il y a très peu d'espaces et donc peu de marge de manœuvre pour éviter les habitations? Pourquoi vouloir rayer de la carte toute une zone?

3. le nombre de chemins interceptés:

dans le dossier B page 15, il y a une erreur: ce ne sont pas 10 chemins interceptés mais 15 par le tracé Nord.

4. le nombre d'habitations détruites:

là encore, l'étude est fautive; le président LECERF fait état de 3 maisons rasées (en citant les noms des occupants) dans un courrier envoyé le 22 juillet 2019, contre 2 dans l'étude.

5. un impact agricole pas évalué:

les maigres données datent du recensement de 2010. Ces données sont obsolètes, le paysage agricole évolue très vite lui aussi.

Pourquoi les «études» ont-elles été rendues avant le démarrage des réunions entre la chambre d'agriculture et les impactés? Ces réunions ont débuté en novembre 2019.

6. un impact environnemental largement défavorable:

le projet au Nord de Wallon Cappel passerait dans 1,81 ha de zones humides et dans une mare et à proximité d'autres. D'un point de vue environnemental, ce tracé va à l'encontre des objectifs du SCOT qui sont d'assurer la protection des zones humides. L'avis de la MRAE (pièce H p.8) est catégorique, ce choix de tracé est le plus pénalisant pour les zones humides et la préservation de la faune et flore.

7. favoriser la dorsale ferroviaire:

le Président MACRON, lors de son discours du 14/07/2020 a annoncé vouloir «redévelopper massivement» le fret ferroviaire, les petites lignes de train et les trains de nuit dans le cadre de sa politique de transition écologique; le premier ministre CASTEX a également annoncé la création d'«autoroutes ferroviaires» le 27/07/2020. L'heure n'est plus à la construction de routes mais à l'utilisation de voies existantes.

Y a-t-il eu des études sur les trajets qu'empruntent les utilisateurs de la RD642? Ce serait très intéressant de connaître d'où partent ces personnes et où elles se rendent: en connaissant les réponses, il serait judicieux d'adapter les horaires de la SNCF. La ligne existe déjà!!!

Le Département pourrait aussi prendre en charge une partie des billets pour rendre le train attractif aux usagers de la route!

8. Un manque de vision globale d'aménagement du territoire:

le projet au Nord de Wallon Cappel ne servira en rien pour le délestage de la commune de Morbecque qui voit son centre ville traversé par le même nombre de véhicules que Renscure chaque jour. Ne serait-il pas judicieux d'en faire d'une pierre deux coups en étudiant un autre tracé?

9. Incohérence avec la situation sur le terrain:

nous connaissons bien le secteur du Bonsberg puisque nous y vivons, comment est-il techniquement possible de faire passer une route entre la RD642 actuelle, la voie ferrée et la rue des joueurs, sans impacter ni les habitations: 4, ni les zones humides reconnues, ni une mare?

10. Enfin, date et durée de l'enquête publique:

pourquoi réaliser une enquête publique pendant le Covid 19, plus précisément pendant la période estivale où les habitants concernés sont le moins disponibles (congé pour les uns, travail des champs et récoltes pour les autres)? Outre la période mal choisie, la durée est aussi minimaliste: 1 mois, le strict minimum... pour un projet de telle envergure, c'est se moquer des gens concernés.

En conclusion, avec autant d'erreurs notoires, autant de non-sens, le projet de tracé Nord de Wallon

Cappel ne doit pas être retenu, il n'est en rien d'utilité publique.

A titre plus personnel, voici nos griefs, en tant qu'impactés par ce tracé:

tout d'abord, nous tenons à dire que personne du Département n'est venu chez nous pour nous expliquer le choix de ce tracé ni le lieu exact du passage de la route; cette absence de concertation avec les impactés est un manque de considération flagrant du département.

Nous exploitons de part et d'autre de la voie ferrée avec un accès aux terres au nord de la voie ferrée par le passage à niveau de la Cayenne. Voici encore une erreur relevée dans l'étude: il n'y a pas 1 mais 3 exploitations concernées par la fermeture du PN de la Cayenne: (Ferme Bollier, Ferme Salomé et Ferme Herboux).

Les agriculteurs riverains de la voie ferrée exploitent tous des 2 côtés de cette voie: les paysans d'hier se sont battus pour obtenir des accès lors de la création de cette voie ferrée en contrepartie de perte de terres. Donc si tous les PN se retrouvaient fermés, ça ferait également une saignée dans la plaine du Nord de Wallon Cappel.

Concrètement, la fermeture des passages à niveau de la Cayenne et de la route de Bourbourg occasionnera un détour de 8 km AR pour accéder à une de nos parcelles, ce qui sera gourmand en temps, en énergie et en pollution. A titre d'information, sur une année culturale, nous effectuons en moyenne 60 déplacements dans le champ (voire plus selon les cultures mises en place, de la préparation du sol avant semis jusqu'à la récolte).

Ce projet n'a vraiment pas été pensé pour les riverains de la voie ferrée: si les passages à niveau sont fermés, comment ferons-nous pour se balader avec les enfants en vélo ou à pied de chez nous vers Staple?

Ce projet nous amputerait de surface cultivable et de prairies. Des réserves foncières sont-elles prévues pour compenser notre outil de travail? Rien n'apparaît dans l'étude pour Ebblinghem-Lynde-Wallon Cappel.

Le projet de route passerait dans notre pâture manoir, cela signifie dans la pâture attenante au corps de ferme. Et mieux encore, dans la mare de cette pâture!

Réglementairement, nous, agriculteurs, n'avons pas le droit de retourner les prairies, reboucher des mares, arracher des haies. Mais, là, pour ce projet, ce n'est pas un problème au Département: on va bitumer ces espaces. Comment peut-on comprendre?

Actuellement, nous n'avons que le bruit des trains quand ils passent, donc des nuisances sonores ponctuelles.

Avec cette route, ce serait des *nuisances sonores* continues! Avec à chaque fois les bruits de freinages au niveau du rond-point du Bonsberg puis les subtiles accélérations à sa sortie.

Des études acoustiques ont-elles été réalisées sur la totalité du fuseau? Non; pourquoi?

Et une *pollution visuelle*, cet ouvrage nous privera de la vue sur la campagne. Et une *pollution atmosphérique diffuse*.

Nous n'acceptons pas d'être condamnés à vivre enclavés entre toutes ces infrastructures: la RD642 actuelle, la voie ferrée et cette 2x2 voies. Qui l'accepterait?

Et la chapelle du Bonsberg, que deviendrait-elle avec ce tracé?

Vous comprendrez, monsieur le commissaire enquêteur, qu'avec tous ces arguments et la démonstration de toutes ces lacunes et erreurs, nous ne pouvons qu'être opposés au choix du Tracé Nord. Le Département doit revoir le projet dans sa globalité et en proposer un plus cohérent.

Monsieur le commissaire enquêteur, nous vous remercions de votre attention; nous espérons que vous transmettez toutes ces incohérences au Département et que vous nous redonnerez les réponses tant attendues.

Réponse du CD 59 :

Beaucoup de remarques et questions de cette contribution sont semblables à celles déposées par l'Association SOS Nord 642.

Se reporter à la réponse de la contribution de l'Association SOS Nord 642 ainsi qu'aux réponses apportées aux thèmes suivants :

- EMPR – Emprises agricoles
- DELAIS – Délais agricoles
- COUT – Coût de l'ouvrage
- PONT – Pont sur la RD 138
- PN – Fermetures des PN
- SNCF – Enquête préalable à la suppression des PN
- CIRCU – Circulation sur les voies situées au Nord de la 2 X 2 voies après fermeture des PN
- HABIT – Maisons implantées sur le tracé de la voie projetée

- HUMI – Zones humides
- FERROU – Ferroutage
- MORBE – Desserte Morbecque
- AGRI PN – Contraintes agricoles et livraisons liées à la fermeture des 5 PN
- AGRI – Difficultés d’exploitation – Pertes de parcelles et de production
- ACOU – Nuisances acoustiques
- CHAP – Chapelle du Bonsberg

Le maître d’ouvrage apporte les précisions complémentaires :

Le Maître d’ouvrage a étudié la possibilité de rétablir la rue de Bourbourg mais :

- le faible trafic routier (233 véh/j le 5/10/2016 – 131 véh/j entre le 4 et 10/4/2019),
- l’existence d’autres itinéraires n’engendrant pas d’allongements importants des parcours,
- le gain important en termes de sécurité et d’intégration visuelle du projet dans l’environnement,
- le coût d’un rétablissement de 5 M€

n’ont pas permis de justifier d’inclure un nouveau rétablissement dans le projet.

Comme indiqué à la page 22 de la pièce B, le projet intercepte 19 voies, il s’agit de routes départementales, de voies communales et de chemins. Les 10 voies interceptées à la page 15 de la pièce B ne concernent uniquement que le tronçon au nord de Lynde et Wallon Cappel.

Il y a incompréhension sur les deux études engagées et liées à l’impact sur le monde agricole :

- la pré-étude d’aménagement foncier, réalisée par le cabinet de géomètre Bruno Gilles, s’est déroulée de septembre 2016 à janvier 2018 et pour laquelle le prestataire regrettait une faible participation des exploitants. Celle-ci sera mise à jour début 2021 afin de permettre aux commissions communales d’aménagement foncier de se prononcer sur la nécessité ou non de procéder à un aménagement foncier agricole.
- L’étude préalable relative à l’impact sur l’économie agricole qui définira les mesures de compensation agricole collective envisagées pour consolider l’économie agricole du territoire est engagée depuis le 9 septembre 2019 et confiée à la Chambre d’Agriculture Nord Pas de Calais. L’état des lieux et l’étude des effets du projet sur l’économie agricole sont achevés. L’étude a été interrompue pendant la période d’enquête.

Le maître d’ouvrage n’est pas l’entité organisatrice de l’enquête, il est le pétitionnaire, il n’a pas choisi les dates de déroulement, ni les modalités de cette enquête publique.

Comme proposé lors de la rencontre du 22 janvier 2019 en Mairie d’Estaires, Monsieur SALOME n’a pas sollicité les techniciens du Département pour une présentation du tracé.

Les études acoustiques ont été réalisées sur l’ensemble du linéaire de l’aménagement projeté, elles sont consultables aux pages 295 à 301 de la pièce G.

[Le CE prend acte des réponses du CD 59 et confirme sa réponse à l’observation @ 104 de Monsieur Thierry VANDERBEKEN](#)

EARL BODELE
465 Route de Cassel
59190 STAPLE
Par: 0682120352

Staple, le 6 Aout 2020

Objet:
Contestation projet de contournement Nord RN642

Madame, Monsieur,

Nous sommes concernés par la parcelle entre le passage à niveau et la coopérative l'UNEAL.

Plusieurs questions d'ordre général se posent quand au bien fondé de ce projet :

- Quelle sera la largeur du champ qui restera entre l'UNEAL et la nouvelle route? Sera t elle assez large pour pouvoir la cultiver? Est ce que les drainage vont être réactualisés?
- Pourquoi le tracé a changé le jour où Mr Ficheux est arrivé à la CCFL? Alors que le tracé coûtait beaucoup moins cher au sud qu'au nord et impactait moins la surface des terres agricoles et habitations. En effet, au nord vous allez devoir créer 2 ponts afin d'éviter d'engorger la rue du Préavin et fermer des passages à niveau.

Nous vous rappelons que si on augmente le trafic de véhicules rue du Préavin à Staple, et la fermeture des passages à niveau, on augmente sensiblement la possibilité d'avoir de nombreux accidents dans cette voie qui n'est pas adaptée pour se croiser.
Ce tracé est il purement politique sans se soucier des agriculteurs et des riverains?

- Il y aura t il un mur anti-bruits pour les habitants de Staple?
- Pourquoi gaspille t on toujours les terres des agriculteurs durement acquises depuis de nombreuses générations alors que le tracé sud avait moins d'impacts sur les terres agricoles?
- Pourquoi les réserves naturelles en eau où se trouvent de nombreuses espèces protégées se retrouvent sacrifiées par le tracé nord ?
- Comment les accès des parcelles vont-elles être définies?
- Nos terres vont elles être payées à leur juste valeur ou allez vous toutes les passer en utilité publique?

On parle de cette fameuse RN 642 depuis 35 ans. Pourquoi n'avez vous pas constitué une réserve foncière avec la SAFER depuis tout ce temps? C'est soit disant le rôle de la SAFER de préserver notre agriculture sur le territoire.
De nombreuses fermes ont été vendues sur le territoire tres proche. Que font nos politiques?
C'est un gaspillage énorme de l'argent public.
Nous ne soutenons par l'irresponsabilité du maire de Staple qui ne se sent pas concerné par le tracé nord (il le soutient d'ailleurs) alors que son village sera isolé et pollué d'une RN642 au niveau du paysage, du bruit et d'un accès unique du village.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Gauthier Bodele
Marc Bodele
Marie-Écile Bodele
EARL BODELE
465 Route de Cassel
59190 STAPLE - FRANCE
Tel: 03 28 40 03 11 - Fax: 03 28 40 06 95
Pcc: 06 82 12 03 52 - 06 85 42 63 73
TVA 52 387 832 462

Réponse du CD 59 :

- La partie du champ située entre la voie ferrée et la coopérative UNEAL sera impactée en surface et en forme par la voie nouvelle, il restera environ 15 mètres entre la nouvelle voie et la coopérative UNEAL. L'aménagement foncier agricole, si les commissions communales le décident, contribuera à restructurer le patrimoine foncier agricole et à améliorer les conditions d'exploitation. Dès le démarrage des travaux, le maître d'ouvrage rétablira le réseau de drainage existant.
- Le choix du tracé s'est fait lors du Comité de Pilotage du 11 juin 2018, une absence de consensus ayant été constatée autour du fuseau à retenir (Nord ou Sud) sur les territoires

de Lynde et Wallon-Cappel lors du comité de pilotage du 12 juin 2014 (voir bilan de la concertation et délibération de l'assemblée départementale en pièce I).

- La rue du Préavin fait partie des voies sur lesquelles des mesures d'accompagnement seront étudiées : zones de croisement sécurisées, sécurisation des carrefours existants et s'il y a lieu, l'aménagement du profil en travers. En complément, voir réponse apportée au thème CIRCU – Circulation sur les voies situées au Nord de la 2 X 2 voies après fermeture des PN.
- Les études acoustiques ont permis d'identifier les bâtis, dont ceux de Staple, qui seront exposés à des niveaux sonores supérieurs à ceux définis par la réglementation et de déterminer ainsi les principes de protection des habitations. En complément, voir réponse apportée au thème ACOU – Nuisances acoustiques.

Voir aussi les réponses apportées aux thèmes :

ECOLO – Ecologie / Milieux naturels

HUMI – Zones humides

AGRI – Difficultés d'exploitation – Pertes de parcelles et de production

INDEM – Demandes d'indemnisation

[Le CE prend acte des réponses du CD 59.](#)

III- Observations du commissaire enquêteur

I - Consultation des personnes publiques associées.

La SNCF directement concernée par la suppression de 5 passages à niveaux n'apparaît pas dans la liste des Personnes Publiques Associées (PPA).

Quelle en est la raison ?

Réponse du CD 59 :

Questionnée par le maître d'ouvrage, voici la réponse apportée par la sous-préfecture de Dunkerque : « L'ensemble des personnes publiques associées a été consulté le 09 juillet 2019. Cependant, nous avons uniquement reçu une réponse de la DDTM 59, DDTM 62, la chambre d'agriculture du Nord / Pas-de-Calais et du SDIS 59. ».

[Le CE prend acte de la réponse du CD 59 en s'interrogeant sur la raison du silence de la SNCF \(volontaire ou non\).](#)

II – Evaluation Socio-économique (pièce K du dossier)

L'évaluation socio-économique date de 2005.

Le contexte économique du secteur concerné par le projet a évolué en 15 années.

Quelle est la raison pour laquelle aucun correctif, même sommaire, n'a été apporté à cette évaluation ?

Réponse :

Le dossier d'évaluation socio-économique présente l'ensemble de l'itinéraire concerné afin d'affirmer l'unité de la réflexion globale d'aménagement qui a prévalu lors de l'adoption du projet.

Le dossier d'évaluation socio-économique réalisé en 2005 a été repris, sans mise à jour, au sein du présent dossier d'enquête publique car le tronçon Hazebrouck-Renescur ne remet pas en cause l'économie générale du projet et ce conformément à l'article R1511-3 du Code des transports en 2014.

Ce dernier précise que :

« Lorsqu'un projet est susceptible d'être réalisé par tranches successives, les conditions prévues par les articles R. 1511-1 et R. 1511-2 s'apprécient au regard de la totalité de ce projet et non de chacune de ses tranches ; l'évaluation prévue par les articles R. 1511-4 à R. 1511-6 doit être préalable à la réalisation de la première tranche. Dans le cas où une tranche fait l'objet d'une modification qui remet en cause l'économie générale du projet, il est procédé à une nouvelle évaluation. ».

Cependant, conformément à l'article R.122-5 chapitre III du code de l'environnement, l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, attendus dans l'étude d'impact (pièce G) s'est basée sur les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique.

Le CE prend acte de la réponse du CD 59 en regrettant malgré tout, un manque d'informations sur la raison d'une présentation qui pourrait apparaître comme obsolète aux publics non avertis du sujet.

III – Evaluation Socio-économique : Loi LOTI

L'Instruction Cadre du Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer du 25 mars 2004, mis à jour le 27 mai 2005, apporte des éclairages sur la valeur du taux d'actualisation à appliquer pour l'évaluation des investissements publics, fixé à 4 % au lieu de 8 % initialement.

Quelle est la justification d'un taux d'actualisation de 8 %, et quels sont les critères objectifs et concrets qui justifient l'économie du projet ?

Réponse :

L'évaluation socio-économique a été réalisée avant la modification de la valeur du taux d'actualisation à appliquer pour l'évaluation des investissements publics soit un taux d'actualisation de 8% et des valeurs euro de 2004.

Le taux de 4%, aujourd'hui en vigueur, issu de l'instruction cadre de 2005 et du rapport Quinet de 2013, a été utilisé, dans l'étude d'impact, dans l'évaluation des coûts collectifs des pollutions / nuisances et des avantages induits pour la collectivité (pièce G, page 351).

L'économie du projet est justifiée par un gain :

- sur les usages routiers : gain de temps, de confort et de fonctionnement des véhicules,
- sur la sécurité, amplifié par le caractère plus sûr d'une route à deux chaussées séparées voies et par la réalisation du tronçon Hazebrouck Renescure complet,
- sur les nuisances sonores : les nombreux logements riverains de la RD 642 actuelle passeront sous le seuil réglementaire de 55 dB(A),
- sur le traitement des eaux de plateforme, plus performant, diminuant les risques de pollution des eaux.

Si la non application de l'Instruction Cadre du Ministère de l'Équipement et des Transports n'a pas été respectée à la date de l'évaluation socio-économique de 2005, le CE constate que ce non respect n'a pas d'incidence sur le projet, tel qu'il est justifié dans la réponse du MOA.

10 – Conclusions sur le déroulement de l'enquête

Le Commissaire enquêteur :

Après avoir :

- Pris connaissance du projet de mise à 2 x 2 voies de la RD 642 entre Hazebrouck et Renescure, présenté par le Département du Nord ;
- Constaté que les différentes étapes de la procédure menant au projet avaient été respectées en leur forme et en leurs délais conformément à l'arrêté inter préfectoral de 16 juin 2020 ;
- Constaté que les documents réglementaires complets avaient été mis à la disposition du public dans les conditions prescrites par l'arrêté précité ;
- Vérifié les affichages sur les sites réglementaires des communes impactées par le projet ;
- Vérifié par sondages les affichages « terrain » et reçu le procès-verbal de constat établi le 23 juin 2020 par Maître Fanny VANDEVOORDE, Huissier de Justice à Hazebrouck ;
- Vérifié que toutes les formalités du déroulement de l'enquête avaient été accomplies et la publicité de l'enquête suffisante ;
- Tenu les permanences en présentiel conformément à l'arrêté inter préfectoral, dans des locaux municipaux accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- Fait le constat d'une très forte mobilisation du public venu rencontrer le commissaire enquêteur ;
- Fait le constat d'une très forte consultation et de téléchargements du dossier d'enquête présenté avec le registre dématérialisé ;
- Tenu quotidiennement à jour le registre dématérialisé et adressé à chaque mairie la totalité des observations reçues la veille, quel que soit le mode d'enregistrement ;
- Fait le constat que 121 observations anonymes ont été enregistrées sur le registre dématérialisé, soit 46.53 % des observations du registre.
- Analysé l'ensemble des avis et observations répertoriés, et en avoir dressé la synthèse ;
- Remis le 12 aout 2020 le procès-verbal des observations dans les délais prescrits par la réglementation ;
- Reçu le 13 aout 2020, de la part du pétitionnaire, une demande de report de réponses aux nombreuses observations ;
- Transmis le 13 aout 2020, à l'autorité organisatrice et au Tribunal Administratif de Lille le courrier du Conseil Départemental du Nord ;
- Avoir reçu le 3 octobre 2020, par lettre recommandée avec accusé de réception, les réponses officielles du maître d'ouvrage, datées du 24 septembre 2020 ;
- Avoir vérifié la pertinence des réponses et avoir émis en dernier lieu son avis sur chaque réponse du CD 59.

Estime :

Qu'en conséquence, un avis circonstancié pourra être émis sur le dossier constitué par le Conseil Départemental du Nord, dans le cadre de la demande de déclaration d'utilité publique du projet de mise à 2 x 2 voies de la Route Départementale 642 entre Hazebrouck et Renescure.

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.

ANNEXES

ANNEXE 1

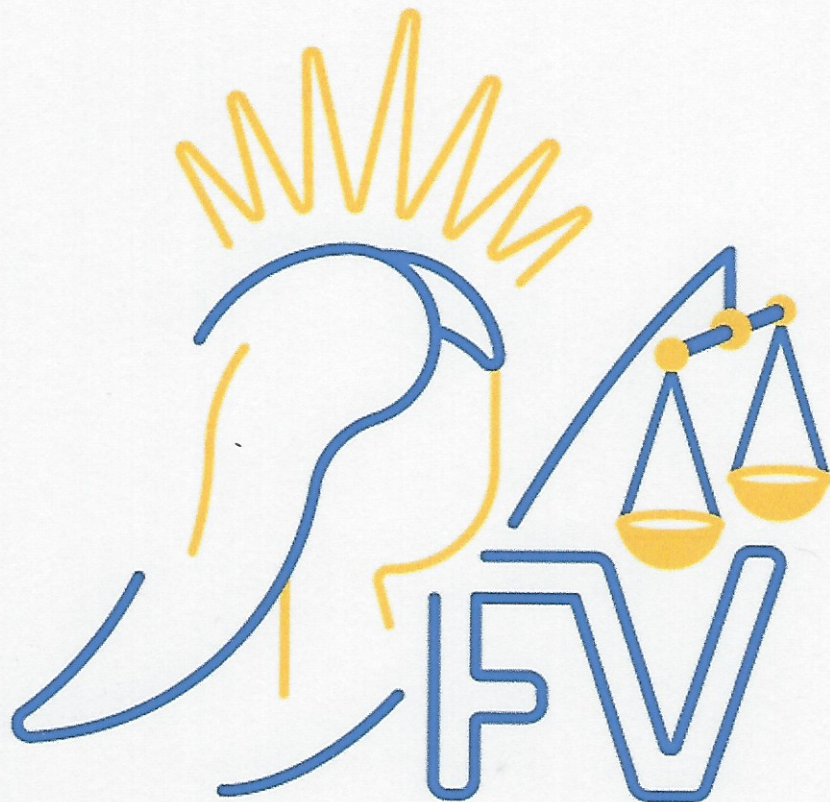
Page de garde constat d'huissier (26 pages)

Fanny VANDEVOORDE
Huissier de Justice

4 Rue de la Bourse
BP 30054
59529 HAZEBROUCK Cedex

Tél : 03.28.49.25.88
Fax : 03.72.27.99.44
etude.vandevoorde@gmail.com

PROCES-VERBAL DE CONSTAT
23 Juin 2020



Dossier : CT 20 06 0174

ANNEXE 2

Remise PV de synthèse des observations

**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.**

Enquête menée du 8 juillet au 6 aout 2020 par arrêté inter préfectoral du 16 juin 2020.

**Procès-verbal
de remise des observations du public et du commissaire enquêteur.**

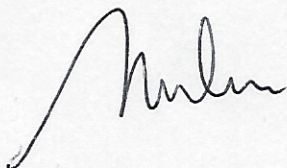
Par la présente je, soussigné Jean-Paul HÉMERY, commission enquêteur désigné par Monsieur le Président du Tribunal de Lille, par décision N° E 20 000 031/59 du 12 juin 2020, pour instruire l'enquête publique relative au projet de passage à 2 x 2 voies de la RD 642 entre Hazebrouck et Renescure, notifie le présent Procès-Verbal à :

Monsieur Sébastien MERLIER, Chef de projets pôle programmation et projet routiers, du Conseil Départemental du Nord.

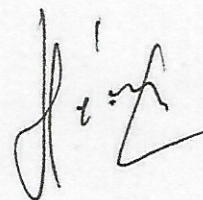
Le dossier complet est constitué par :

- Un courrier daté du 12 aout 2020, adressé à Monsieur Eric LEJEUNE, Directeur de la voirie.
- Un état complet de la contribution du public collectée au cours de l'enquête, complété par la synthèse des observations et les questions du commissaire enquêteur.
- Un fichier EXCEL où sont répertoriés tous les thèmes retenus.

Fait à Lille, le 12 aout 2020



Monsieur Sébastien MERLIER
Conseil départemental du Nord



Monsieur Jean-Paul HÉMERY
Commissaire enquêteur

ANNEXE 3

Remise des observations au CD 59

Monsieur Eric LEJEUNE
Directeur de la Voirie
Hôtel du Département
51 rue Gustave Delory
59 047 LILLE cedex

Enquête publique relative au
Passage à 2 x 2 voies de la RD 642
Entre Hazebrouck et Renescure

Lille, le 12 aout 2020

Monsieur le Directeur,

L'enquête publique, citée en objet et close à ce jour.

Cette enquête a été instruite par décision n° E 20 000 031/59 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lille du 12 juin 2020.

L'enquête a été ouverte par arrêté inter préfectoral du 16 juin 2020, pour une durée de 30 jours.

L'intégralité des observations du public et du commissaire enquêteur vous est remise ce jour.

Conformément à l'article R 123-18 du Code de l'Environnement, je demande de me remettre votre mémoire en réponse, dans les délais prescrits par l'article du code précité, soit 15 jours après réception de ce courrier, soit au plus tard le 27 aout 2020.

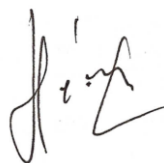
Dans un souci de facilitation pour la lecture observations déposées, j'ai réalisé la totalité de leur retranscription. Il se peut que quelques erreurs subsistent : faute de frappe, écriture un peu difficile à déchiffrer...

En cas de doute et besoin de l'intégralité des documents, les originaux de ces dépositions sont disponibles dans le registre dématérialisé auquel vous avez accès.

Dans le cas où le délai était insuffisant pour répondre à l'ensemble des contributions, vous ne manquerez pas de m'en tenir informer afin que je puisse transmettre cette information aux autorités responsables de la procédure liées à cette enquête publique.

Dans l'attente.

Veillez, Monsieur le Directeur, recevoir l'expression de ma considération distinguée.



Jean-Paul HÉMERY,
Commissaire enquêteur.

ANNEXE 4

Demande de délai pour réponse aux observations
par CD 59

Direction générale adjointe
en charge de l'Aménagement durable

Direction de la Voirie
Pôle Programmation et Projets Routiers
Tél. : 03.59.73.58.77
sebastien.merlier@lenord.fr
Réf : AD/DV/PPPR/EL/VL/SM
D20-0544-I
KG
Dossier suivi par : Sébastien MERLIER

Monsieur Jean Paul HEMERY
Commissaire Enquêteur
Enquête publique préalable à la DUP du
projet d'aménagement de la RD 642 entre
Hazebrouck et Renesure

Lille, le 13 août 2020

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de mise à 2x2 voies de la RD 642 entre Hazebrouck et Renesure s'est déroulée du mercredi 8 juillet 2020 au jeudi 6 août 2020 inclus.

Lors de notre rencontre du mercredi 12 août 2020, vous nous avez communiqué votre procès-verbal de remise des observations recueillies au cours de l'enquête. A partir de cette date, nous disposons d'un délai de quinze jours pour vous transmettre notre mémoire en réponse aux observations du public.

Les observations, très nombreuses (344), portent sur des sujets très variés que vous avez regroupés en 43 thèmes dans votre synthèse.

Compte-tenu de l'ampleur et la diversité des questionnements reçus lors de l'enquête, je vous demande de bien vouloir accorder un délai supplémentaire jusqu'au 30 septembre 2020 pour vous transmettre notre mémoire en réponse aux observations du public.

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.


Arnoult CUVILLIER
Directeur Adjoint de la Voirie

ANNEXE 5

Réponse aux observations par CD 59

+

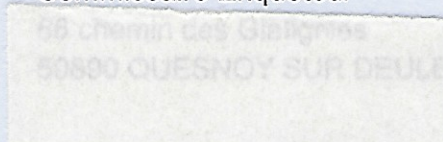
Page de garde (53 pages)

Direction générale adjointe
Solidarité Territoriale

Direction de la Voirie
Pôle Programmation et Projets Routiers

Tél. : 03.59.73.58.77
sebastien.merlier@lenord.fr
Réf : ST/DV/ELI/AC/NL/SM/D20-0671-I
VS
Dossier suivi par :
Sébastien MERLIER

Monsieur Jean-Paul HEMERY
Commissaire Enquêteur



Lille, le 24 SEP. 2020

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Le 12 août dernier, vous nous avez communiqué l'ensemble des remarques et contributions formulées lors de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de mise à 2x2 voies de la RD 642 entre Hazebrouck et Renescure.

Je vous prie de trouver, ci-joint, le document présentant les réponses apportées par le maître d'ouvrage qui s'articule en trois parties :

- Thèmes retenus par le commissaire enquêteur,
- Contributions spécifiques,
- Observations du commissaire enquêteur.

Pour tous compléments d'information, Messieurs Vincent LECENDRE, Responsable du Pôle Programmation et Projets Routiers (PPPR) et Sébastien MERLIER, Chef de projets, restent à votre disposition.

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Eric LEJEUNE
Directeur de la Voirie

OPERATION DKI 501 – PHASE 3
PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT 2016-2020

ROUTE DEPARTEMENTALE 642

3^{ème} phase de l'aménagement de l'itinéraire

Section Hazebrouck - Renescure

ARRONDISSEMENT de DUNKERQUE

CANTON DE HAZEBROUCK

COMMUNES DE HAZEBROUCK, WALLON CAPPEL, LYNDE,
STAPLE, EBBLINGHEM, RENESCURE.

Mise à 2x2 voies de la RD642 entre Hazebrouck et Renescure

**Réponses aux remarques émises lors de l'Enquête
Publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique
du 8 juillet au 6 août 2020**

Indice	Date	Modifications	Pièce n° :	
A	15/09/2020	Document initial		---
			Echelle :	/
Fichier source CAO :				
PÔLE PROGRAMMATION ET PROJETS ROUTIERS	PÔLE PROGRAMMATION ET PROJETS ROUTIERS	DIRECTION VOIRIE		
Sébastien MERLIER Chef de projets	Vincent LECENDRE Responsable du PPPR	Eric LEJEUNE Directeur		
Lille, le	Lille, le	Lille, le		