

VERDI

**Nord**  
le Département est là →

Opération AVI026

# CONTOURNEMENT NORD DE MAUBEUGE



**DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE  
ET A LA DECLARATION DE PROJET EMPORTANT LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL  
D'URBANISME**

**PIECE I – BILAN DE LA CONCERTATION**



**COMMISSION PERMANENTE**  
**Réunion du 27 mars 2017**

**OBJET :** Trajectoire Voirie 2016 - 2020 - Grand Projet de Maillage Territorial - Bilan de la concertation publique réglementaire relative au projet de contournement de Maubeuge

Le présent rapport a pour objet de soumettre à l'approbation de la Commission Permanente le bilan de la concertation publique réglementaire relative au projet de contournement de Maubeuge, inscrit dans la Trajectoire voirie 2016-2020 au titre des Grands Projets de Maillage Territorial (GPMT).

Par délibération n° 4.1 DVD-PGP/2016/139 du 13 avril 2016, la Commission Permanente du Conseil Départemental a autorisé le lancement de cette concertation et en a défini les objectifs et modalités.

**1) Déroulement de la concertation :**

La concertation préalable relative au projet de contournement de Maubeuge a été menée dans le cadre de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme (modifié par la loi n°2014-366 du 24 mars 2014).

Elle s'est déroulée du lundi 10 octobre au lundi 7 novembre 2016 et avait pour objectif :

- d'informer le public sur l'avancement et le contenu des études réalisées ;
- de recueillir l'avis du public sur l'intention de tracé proposée et lui permettre de formuler ses observations.

Dans ce cadre, un dossier présentant le contexte de cette opération, ses objectifs et ses enjeux, les différents scénarios d'aménagement envisagés, les variantes de tracé étudiées et la solution proposée, a été élaboré et mis à disposition du public.

Il était consultable pendant toute la durée de la concertation :

- dans les mairies de La Longueville, Feignies, Maubeuge, Mairieux, Elesmes, Assevent, Boussois aux heures d'ouverture de ces mairies. Un registre y était disponible pour recueillir les observations du public ;
- en ligne sur le site « mobilite.lenord.fr » où les internautes avaient la possibilité de déposer leurs observations. Celles-ci ont la même valeur que les contributions écrites sur les registres en mairie.

Des réunions publiques, destinées à présenter le projet, ont été organisées :

- le jeudi 13 octobre de 18h00 à 20h00 à Maubeuge,
- le jeudi 27 octobre de 18h00 à 20h00 à Assevent,
- le mercredi 2 novembre de 18h00 à 20h00 à Feignies ;

Elles ont réuni, au total, environ 600 personnes et ont donné lieu à de nombreux échanges.

A l'issue de cette démarche, 113 observations ont été recueillies sur les différents supports proposés :

- Registre d'Assevent : 3 observations
- Registre de Boussois : 0 observation
- Registre d'Elesmes : 3 observations

- Registre de Feignies : 16 observations
- Registre de La Longueville : 7 observations
- Registre de Maubeuge : 24 observations
- Registre de Mairieux : 6 observations
- En ligne sur mobilite.lenord.fr : 54 observations

S'y ajoutent :

- un courrier de l'Association Droit Au Vélo (ADAV),
- une proposition de tracé formulée sur le site « Réinventons Maubeuge »,
- une pétition remise par un groupement de riverains pour un tracé Nord Long,
- une pétition remise par l'association de défense du quartier Saint-Hubert.

**2) Analyse des observations recueillies :**

Différentes thématiques se dégagent à l'issue de l'analyse des observations recueillies. Elles portent, d'une part, sur l'opportunité et la pertinence de la solution d'aménagement proposée et traduisent, d'autre part, des interrogations et des inquiétudes quant aux modalités de réalisation et aux conséquences d'un tel aménagement.

**1) L'opportunité de l'opération**

Concernant l'opportunité d'un contournement et la solution de tracé proposée :

- 12 observations expriment un avis favorable à cette solution ;
- 26 expriment un avis défavorable. Elles font notamment état d'un impact direct sur des propriétés bâties, la dégradation du paysage et du cadre de vie (bruit, pollution) et la présence de zones écologiques sensibles ;
- 7 d'entre elles jugent un tel projet inutile ;
- 11 d'entre elles considèrent que ce projet ne contourne pas suffisamment l'agglomération de Maubeuge et préconisent un tracé qui s'écarte des communes de Feignies et Maubeuge, c'est le cas du mouvement politique local « Réinventons Maubeuge ». De même, un collectif d'habitants rassemblant 450 signatures ainsi que l'association de défense du quartier Saint-Hubert rassemblant 100 signatures, souhaitent l'adoption d'un tracé beaucoup plus large ;
- 24 observations émettent, quant à elles, des doutes quant à l'efficacité d'un aménagement à 2x1 voie, avec carrefours giratoires. Ces observations préconisent un aménagement à 2x2 voies et pour certaines, la réalisation d'échangeurs dénivelés. Elles évoquent un risque de saturation de la voie nouvelle et par conséquent une perte d'attractivité, avec pour effet induit un trafic de transit qui continuera à traverser les agglomérations de La Longueville et de Feignies.

Il apparaît, au vu de ces observations et des échanges qui se sont développés lors des réunions publiques, que **la nécessité de réaliser un contournement est globalement reconnue et admise**. Les remarques portent davantage sur la typologie du projet, son tracé et les nuisances engendrées.

Les observations relatives à la typologie de la voie et son profil en travers à 2x1 voie se réfèrent à la configuration du réseau existant dont les caractéristiques ne sont plus nécessairement adaptées à l'importance du trafic qu'il supporte. C'est le cas en particulier pour le giratoire de Croix Mesnil sur la RD 649.

Les caractéristiques de la voie nouvelle, et en particulier des giratoires, seront définies en fonction de l'importance du trafic projeté.

Afin de lever toute incertitude des modélisations et projections de trafic complémentaires seront réalisées, et la capacité des points d'échange projetés sera vérifiée.

Toujours en ce qui concerne la typologie de la voie, l'Association Droit au Vélo (ADAV) souhaite qu'une piste cyclable bidirectionnelle soit créée parallèlement à la voie nouvelle de manière à améliorer la prise en compte des déplacements en vélo.

La législation impose en effet que des solutions pour le déplacement des 2 roues soient mises en œuvre dans le cadre des projets de voie nouvelle. Les études ultérieures devront déterminer la solution la plus pertinente pour les déplacements 2 roues, entre la réalisation d'aménagements cyclables sur les itinéraires qui seront délestés, en particulier l'avenue Jean Jaurès, ou la réalisation de pistes cyclables en bordure du contournement ou sur les voies de désenclavement.

Concernant le tracé et notamment la possibilité d'un passage plus au Nord du contournement, il convient de souligner que cette solution de tracé, autrefois envisagée, n'est plus aujourd'hui adaptée à un raccordement au contournement Sud-Ouest de Maubeuge.

## 2) La pertinence du tracé proposé à la concertation

13 observations souhaitent et proposent parfois une modification de tracé. Elles concernent 3 secteurs distincts :

- le contournement du hameau des Mottes où les riverains craignent que le parcellaire agricole soit morcelé et des habitations impactées ;
- la section comprise entre la RD 405 et la rue des Sars, qui intègre le rétablissement de la RD 105 et où la solution proposée traverse ou passe à proximité de zones bâties (rue de Mairieux, rue Jean Jaurès, îlot La Fontaine, rue des Sars) ;
- la section comprise entre la RN 2 et la RD 649 à l'Est, où le parcellaire agricole risque d'être morcelé et des habitations situées en bordure de la RD 28 indirectement impactées.

La solution de tracé proposée à la concertation a été définie de manière à limiter les incidences directes sur le bâti (démolition), en tenant compte de l'existence de « trouées » dans le front bâti ou d'emplacements réservés (sur les communes d'Elesmes et de Feignies).

Il apparaît qu'étant donné notamment l'évolution de l'urbanisation, les impacts indirects du projet, plus difficilement cernables en phase d'études préalables, sont également à prendre en considération.

Par ailleurs, dans les pétitions qui ont été remises, le groupement de riverains pour un tracé Nord Long ainsi que l'association de défense du quartier Saint-Hubert, souhaitent que le tracé contourne davantage l'agglomération de Maubeuge afin d'éviter les zones bâties évoquées précédemment.

Ces propositions seront étudiées et examinées dans le cadre de la poursuite des études préalables. Elles feront l'objet d'une étude et d'une analyse similaires à celles réalisées dans le cadre du dossier de concertation et seront présentées à l'ensemble des riverains concernés.

## 3) Le rétablissement des accès et de la desserte locale

15 observations évoquent le rétablissement des accès et de la desserte locale. Elles portent notamment sur le rétablissement de la rue de la Flamenne et de la rue Fernand Kamette.

Il est apparu, lors de la concertation, que la rue Fernand Kamette constituait une voie de liaison importante au sein de la commune de Feignies et qu'il était nécessaire de la rétablir. Ce rétablissement sera désormais intégré au projet.

Le rétablissement de la rue de la Flamenne devra également être examiné en lien avec celui de la rue du fort Leveau.

Une étude spécifique sera menée en concertation avec les riverains afin de déterminer la manière de rétablir les différentes voies de communication.

## 4) La prise en compte des enjeux associés à l'activité agricole et aux autres activités économiques

10 observations évoquent les impacts du projet sur le parcellaire agricole (morcellement, création de délaissés), ses conditions de desserte ainsi que sur certaines exploitations agricoles ou activités économiques plus particulièrement concernées.

Afin d'intégrer ces observations, le Département a confié à la Chambre d'Agriculture une étude destinée à identifier l'ensemble des enjeux agricoles, à évaluer les impacts du projet et à proposer des mesures visant à éviter, réduire ou compenser ces impacts.

Il s'avère également que le projet va conduire à supprimer l'accès dont bénéficie actuellement le centre de livraison et d'expédition de l'usine MCA, à partir du giratoire de l'As de trèfle. Des contacts ont d'ores et déjà été pris avec la direction de l'usine afin d'étudier une solution de rétablissement de sa desserte. L'entreprise J.A.C.O à Feignies a également fait part de ses inquiétudes sur l'avenir de ses activités. En complément à l'étude agricole des contacts directs seront pris avec cette entreprise afin de mieux cerner les enjeux associés à ses activités.

L'ensemble de ces enjeux sera pris en compte dans l'étude des options de tracé et dans la définition de la solution qui sera retenue.

## 5) La prise en compte des nuisances acoustiques

9 observations évoquent les nuisances acoustiques générées par le projet et interrogent sur leurs modalités de prise en compte.

Des obligations réglementaires existent en la matière et des protections acoustiques devront être mises en place afin que les niveaux de bruit générés par la voie nouvelle ne dépassent pas les seuils réglementaires au droit des habitations concernées. Ces seuils réglementaires sont définis en fonction des niveaux de bruit auxquels ces habitations sont aujourd'hui soumises.

L'étude d'impact qui va être réalisée en 2017 est notamment destinée à caractériser la situation existante et à définir les mesures de protection qui seront mises en œuvre. Elle comportera également un volet air destiné à caractériser la qualité de l'air existante et à apprécier les impacts du projet.

## 6) Les modalités d'indemnisation

17 observations font état du risque de dévalorisation foncière de certains secteurs suite à la réalisation du projet (dégradation du cadre de vie). Elles interrogent sur les modalités d'acquisition ou d'indemnisation qui seront mises en œuvre.

Le projet impactera directement plusieurs habitations qu'il sera nécessaire d'acquérir. Leur prix sera fixé sur la base d'une estimation établie par France Domaine, en fonction des prix du marché immobilier (en faisant abstraction de la réalisation du projet).

Ces acquisitions seront réalisées au cas par cas en fonction de l'avancement des études de tracé.

Ces observations émanent également de riverains susceptibles d'être indirectement impactés par le projet (bruit, pollution, dégradation paysagère) et qui craignent que leur patrimoine immobilier ne soit fortement dévalorisé.

Aucune règle ou obligation n'existe en la matière.

Pour les habitations situées à proximité immédiate du tracé (notamment dans une bande de 50 mètres de part et d'autre de l'axe de la voie nouvelle), le Département proposera une acquisition aux propriétaires qui le souhaitent.

Pour les habitations plus éloignées, il s'agira pour le Département de faire en sorte que, par des mesures et aménagements adaptés (protections acoustiques, conception paysagère, opération d'accompagnement), ces impacts indirects soient minimisés et acceptables.

#### 7) L'information des riverains concernés

7 observations expriment le souhait de riverains concernés par le projet d'être étroitement associés à l'avancement des études et informés des propositions qui seront formulées.

La concertation préalable qui a été réalisée ne constitue que **la première étape de la concertation qui sera menée tout au long de la phase de conception et de réalisation du projet**. Des réunions, par secteurs, et associant les riverains susceptibles d'être concernés, seront organisées au fur et à mesure de l'avancement des études. Elles seront destinées à présenter les évolutions du tracé, les options étudiées, ainsi que les mesures permettant d'éviter, réduire, voire compenser, son impact.

A noter également des observations portant sur la préservation du patrimoine archéologique, la préservation du cadre de vie (la richesse écologique et le paysage). Ces préoccupations seront également intégrées dans l'étude d'impact qui sera réalisée.

### **3) Bilan de la concertation**

A l'issue de cette phase de concertation, le bilan suivant peut être établi :

- **l'opportunité d'un contournement de Maubeuge, par le Nord, est globalement reconnue, sa typologie doit en revanche être davantage précisée et justifiée** (profil en travers à 2x2 voies ou 2x1 voie, traitement des points d'échange) ;
- **la solution de tracé proposée soulève par endroit des remarques et interrogations**. Elle fera l'objet d'une optimisation dans le but de réduire les nuisances générées par le projet.

Au regard de ce bilan, **il est proposé de poursuivre les études du contournement Nord de Maubeuge** en procédant respectivement à :

- une modélisation du réseau routier et à des projections de trafic destinées à valider la typologie de l'aménagement à réaliser, en accord avec les partenaires du Contrat de Plan ;
- une optimisation des tracés de manière à dégager une solution qui puisse concourir à réduire les impacts du projet vis-à-vis des habitations ;
- la définition des mesures destinées à éviter, réduire, voire compenser les impacts du projet sur l'environnement ;
- la réalisation d'une étude agricole destinée à intégrer dans la définition du projet les enjeux associés à l'activité agricole ;
- la prise en compte des enjeux de desserte et de développement des activités économiques, notamment ceux associés à l'usine MCA ;
- la poursuite de la concertation, en particulier auprès des riverains susceptibles d'être directement ou indirectement concernés par le projet.

Ces études seront réalisées sur l'année 2017. Elles permettront de retenir un tracé qui sera présenté à l'enquête préalable à la déclaration publique du projet. Le tracé sera rendu définitif à l'issue de cette phase d'enquête publique, en tenant compte des conclusions de la commission d'enquête.

Je propose à la Commission permanente :

- d'approuver le bilan de la concertation publique du projet du Contournement Nord de Maubeuge ;
- de m'autoriser à engager la poursuite des études préalables à la déclaration d'utilité publique et toutes les procédures correspondantes.



Le Président du Conseil Départemental

Jean-René LECERF