



## Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du Contournement nord de Maubeuge

### Contribution du groupe écologiste au Département du Nord

Lille, le 10 juillet 2024,

#### Remarque préalable sur la méthode :

Le Département du Nord a décidé par une délibération adoptée en commission permanente du 27 mars 2024 (rapport n°DV/2024/100) de séparer :

- l'enquête publique sur la déclaration d'utilité publique des 3 phases du projet et la déclaration de projet emportant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (DUP-DP-MECDU),
- de celle portant sur l'Autorisation Environnementale (DAE) de la phase 1, repoussée en 2025-2026.

Le groupe écologiste déplore cette séparation, liée à la compensation des "zones humides", qui ne permet pas une information complète du public sur les enjeux environnementaux du projet.

## 1. Observations sur les objectifs du projet :

Le Contournement nord de Maubeuge consiste en la création d'une voie nouvelle, d'une longueur totale de 12,7 km qui se découpe en 3 phases de chantier. Selon le dossier d'enquête publique, le projet de contournement nord de Maubeuge a pour objectifs :

- d'améliorer le réseau structurant et les liaisons vers la Belgique
- de favoriser le développement économique de l'agglomération de Maubeuge (notamment en accompagnant le développement de zones d'activités futures et le développement urbain de l'agglomération ("corridor Est"))
- de contribuer à l'amélioration du cadre de vie des habitants.

Concernant l'objectif d'amélioration du réseau structurant et des liaisons avec la Belgique, il apparaît que l'intérêt du projet de contournement nord de Maubeuge est remis en cause par l'évolution du projet de liaison RN54 entre Erquelines et Lobbes d'une 2x2 voies à une 2 x 1 voie, comme proposé par le gouvernement wallon en mai 2024.

L'objectif de favoriser le développement économique de l'agglomération grâce à ce projet routier induit un développement de l'urbanisation et de l'artificialisation des sols.

En effet, comme l'indique le rapport d'évaluation socio-économique du projet, le contournement viendra conforter le projet de zone d'activités de la Marlière en entrée ouest de Maubeuge (page 143 de l'évaluation) et le développement urbain de l'agglomération dans le « corridor est ». Le morcellement de l'espace et l'augmentation de la population, en lien avec le développement des activités économiques, conduiront à **favoriser l'étalement urbain et la péri-urbanisation**, en particulier dans la zone située entre l'agglomération et le contournement.

Un étalement urbain d'autant plus à craindre que le Président du Département du Nord défend que les surfaces à artificialiser dans le cadre du contournement nord de Maubeuge doivent intégrer l'enveloppe des projets d'envergure nationale et européenne dans le cadre de l'application de la loi Zéro Artificialisation Nette du 20 juillet 2023.

Cela laisse présager de nouvelles artificialisations de terres agricoles et naturelles pour des parcs d'activités et logements à proximité du contournement qui intégreront l'enveloppe régionale ou locale des quotas fonciers d'artificialisation autorisés. Pourtant, le département du Nord connaît déjà un taux de bétonisation des sols très élevé à 22%, contre 10% au niveau national.

Le développement économique de l'agglomération de Maubeuge peut pourtant être encouragé sans mettre en œuvre ce projet routier et en respectant l'objectif de Zéro artificialisation nette, en repensant l'aménagement urbain (voir le 3. Propositions alternatives).

Concernant l'objectif d'amélioration du cadre de vie des habitants, il est à noter que **le cadre de vie des riverains du contournement sera très fortement dégradé**, 25 habitations se trouvant sur le tracé du projet.

Au demeurant, le cadre de vie des habitants de l'avenue Jean Jaurès à Maubeuge (RN49) peut être amélioré significativement sans ce projet de contournement nord, par des aménagements de sécurisation et une requalification de l'espace public (voir le 3. Propositions alternatives au projet).

Par ailleurs, **le financement du projet reste à ce jour incertain et incomplet**. Alors que l'évaluation socio-économique réévalue le montant total du projet à 160 millions d'euros hors taxe, contre 123 millions d'euros initialement prévus, la phase 2 du projet n'est à ce jour que partiellement financée tandis que le financement de la phase 3 n'est même pas à l'ordre du jour.

La phase 1 a un coût acté de 48,5 millions d'euros, financé par le Département du Nord à hauteur de 33,6 millions d'euros et via le CPER à hauteur de 10 millions d'euros par l'Etat et 4,5 millions d'euros par la Région Hauts-de-France.

Le financement de la phase 2, d'un coût global de 53,5 millions d'euros, est toujours en cours de négociation, 35 millions d'euros étant financés à ce jour. La question d'une participation de la communauté d'agglomération Maubeuge - Val de Sambre reste en suspens.

## 2. Impacts environnementaux négatifs du projet :

Il est à noter la présence dans la zone d'étude du projet :

- du champ captant de Rousies, qui comporte plusieurs forages destinés à l'alimentation en eau potable,
- de milieux naturels remarquables tels que le bois de la Haute Lainière, Hoyaux et du Fay protégés par un Arrêté Préfectoral de Protection Biotope, et plusieurs zones humides.

Comme le rappelle l'avis de l'autorité environnementale, on retrouve également :

- 7 sites Natura 2000, trois français et quatre belges, dans les 10 km (entre 3 et 9 km) autour de la zone d'étude.
- 9 zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique 8 (Znieff) de type I, recensées dans un rayon de 5 km, ainsi que deux Znieff de type II. Les Znieff de type I de la zone d'étude sont identifiées comme des réservoirs de biodiversité dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE).
- 22 espèces patrimoniales déterminantes de Znieff, répertoriées dans le cadre des inventaires faunistique et floristique, telles que la Gagée à spathe, le Bleuet (*Cyanus segetum*) et le Myosotis des bois, présentant les plus forts enjeux, dans le secteur du bois du Petit Plantis.

Le projet de contournement nord de Maubeuge aura pour impact direct :

- **l'imperméabilisation de 70 hectares de terres agricoles,**
- **la destruction partielle de 1450 mètres de haies** dans le bocage du quartier du Grand Bois, et d'habitats pour la faune, que les mesures de compensation ne permettront pas d'éviter, la qualité des écosystèmes étant corrélée à leur ancienneté.

Comme l'indique l'étude socio-économique du projet, celui-ci entraînera également **une rupture de continuité écologique, et le remblaiement potentiel de 3,93 ha de zones humides.**

Ces impacts environnementaux négatifs apparaissent anachroniques, à l'heure de l'urgence climatique et de l'effondrement de la biodiversité. Ce projet est incohérent avec l'objectif fixé par la loi Climat & Résilience du 22 août 2021 de "Zéro Artificialisation Nette" à atteindre en 2050 et avec un premier objectif intermédiaire de réduction de moitié du rythme de la consommation d'espaces dans les dix prochaines années.

Enfin, l'analyse monétarisée de l'évaluation socio-économique du projet estime le coût lié à l'augmentation des gaz à effet de serre qu'entraînera le projet par l'allongement de la durée des trajets, à 14,1 millions d'euros.

### 3. Propositions alternatives au projet :

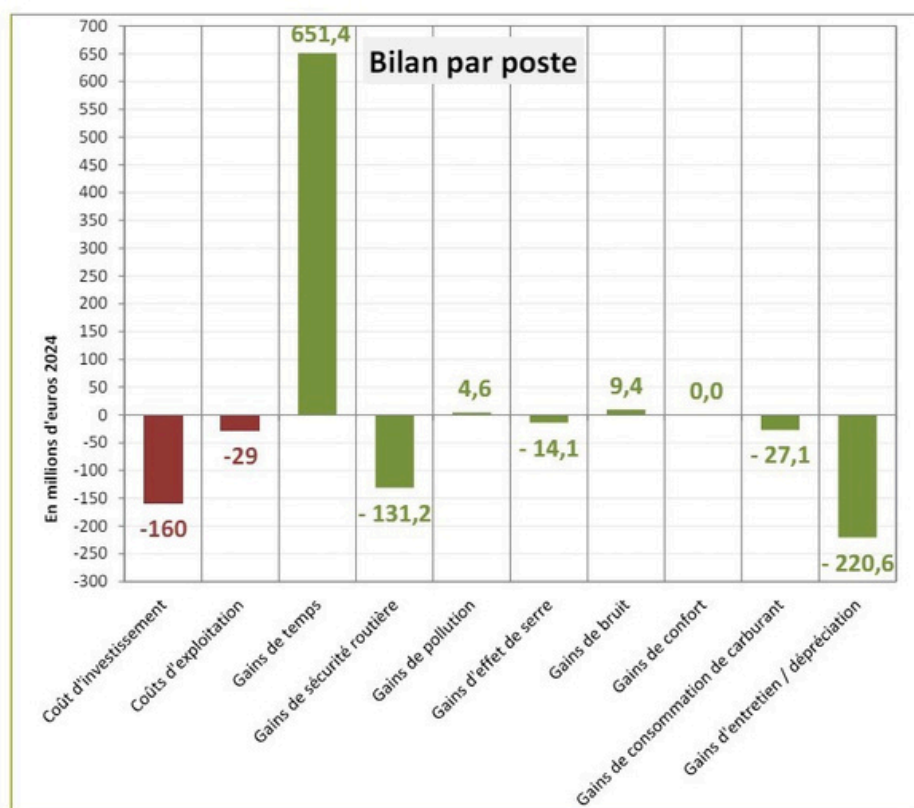
Le groupe écologiste au Département du Nord propose de redéployer les financements prévus dans le cadre de ce projet de contournement nord de Maubeuge pour :

- financer des aménagements de sécurisation permettant de diminuer la vitesse mais aussi pour requalifier l'espace public, notamment sur l'avenue Jean Jaurès à Maubeuge (RN49).
- développer sur le territoire de la communauté d'agglomération Maubeuge Val de Sambre des pistes cyclables sécurisées et le réseau de transports en commun, permettant de conjuguer mobilité et préservation de nos territoires.
- rénover et développer, en coopération avec la Région Hauts-de-France, la desserte de la vallée de la Sambre par les réseaux ferroviaires et fluviaux, historiquement présents sur ce territoire.
- soutenir le développement économique local en centre-ville et centre-bourgs pour favoriser l'attractivité du territoire, plutôt que de favoriser la desserte d'un modèle commercial de périphérie qui tend à déplacer les centres urbains et à créer de la vacance voire des friches en centre urbain.

#### 4. Opportunité du projet au regard de l'évaluation socio-économique :

D'après l'évaluation socio-économique du projet, le contournement nord de Maubeuge doit permettre un gain de temps de parcours de 10 minutes en moyenne aux heures de pointe. Mais dans le même temps, la réalisation de ce projet routier se traduira, selon l'analyse monétarisée de l'évaluation socio-économique du projet, par :

- des coûts d'entretien supplémentaires dans le réseau routier, estimés à 29,4 millions d'euros sur la durée de l'évaluation,
- des coûts supplémentaires (de carburant et d'entretien/dépréciation des véhicules) liés à l'augmentation des distances parcourues,
- des coûts de l'accidentologie évalués à 131,2 millions d'euros du fait de l'allongement des trajets,
- des coûts de 14,1 millions d'euros liés à l'augmentation des gaz à effet de serre qu'entraîne l'allongement des trajets.



Bilan par postes - page 155 de l'évaluation socio-économique du projet (pièce K)

Ces éléments interrogent le groupe écologiste au Département du Nord : **sommes-nous prêts à avoir plus d'accidents, plus d'émissions de gaz à effet de serre, plus de coûts financiers d'entretien pour gagner 10 minutes de temps de parcours ?**

En outre, le bilan par acteurs de l'analyse monétarisée de l'évaluation socio-économique du projet précise que si le projet est bénéfique pour les usagers de véhicules légers et de poids-lourds ainsi que pour certains riverains, les "tiers", à savoir les nordistes en général et l'environnement, sont les grands perdants de ce projet de contournement routier.

Enfin, l'évaluation socio-économique du projet conclut que le "*bilan devient positif en 2062, soit 30 ans après sa mise en service*". Un bilan positif du projet qui apparaît donc bien timide et lointain, contrairement aux impacts négatifs qui se concrétiseront dès la phase de chantier du projet.

À la lecture des différentes pièces du dossier d'enquête publique, le groupe écologiste au Département du Nord exprime donc **un avis défavorable au projet de contournement Nord de Maubeuge. Nous appelons à son abandon et à la prise en compte de nos propositions alternatives.**