

Contribution à l'enquête publique sur l'échangeur de Lambres-lez-Douai

au nom du **Collectif Carbone Zéro**

Nous tenons à signaler trois inexactitudes dans les informations mises en avant dans la page de présentation du site de cette enquête :

- La première concerne les objectifs de l'enquête. Ils ne mentionnent pas que ce projet a pour but premier de répondre à l'augmentation de trafic que généreront prochainement les activités de l'usine de batteries Envision-AESC et de Renault Electricity¹.
- La seconde concerne la réduction de la surface des bretelles à entretenir. Si effectivement la superficie des bretelles peut être réduite, car l'une de celle utilisée actuellement ne sera plus utilisée, la superficie totale du projet est indéniablement plus grande. Les coûts d'entretien s'en verront donc augmentés en proportion.
- La troisième laisse entendre qu'il faudrait maintenir l'accès vélo. Il est inexact de dire qu'il n'y a actuellement pas de continuité cyclable entre l'usine Renault et la voie des vaches. Un tunnel cyclable sous la rocade permet de rejoindre la voie des vaches depuis longtemps. Le meilleur moyen de maintenir cet accès vélo sans frais est d'abandonner ce projet d'échangeur.

À ces trois titres le citoyen n'est pas correctement informé. Nous considérons que cela remet en cause la validité de l'enquête car peu de gens liront le dossier complet.

**NON À L'ÉCHANGEUR DE LAMBRES-LEZ-DOUAI
DANGEREUX, INUTILE ET COUTEUX**

Impact sur notre santé et notre environnement

Dans notre territoire du Grand Douaisis le transport routier est le secteur le plus émetteur de Gaz à effet de Serre² (34%). Ce projet va aggraver cette situation et compromettre l'objectif de réduction de 48% des émissions de GES inscrit dans notre Plan Climat, Air, Énergie Territorial à l'horizon 2026 pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Par ailleurs ces émissions de GES s'accompagnent d'émissions d'autres polluants nuisant gravement à la qualité de l'air. A cela s'ajoute l'augmentation des nuisances sonores dont les riverains se plaignent depuis longtemps. De plus, les sols seront artificialisés et des espaces boisés, utiles à la préservation de la biodiversité et au captage du carbone, détruits³ (près de 2Ha). La plantation de jeunes arbres ne pourra compenser ces pertes.

Sécurité routière

Pour notre sécurité aussi, il faut chercher à réduire le trafic routier par tous les moyens. Une longue étude⁴ (2006-2015) menée par le professeur Claude Got, spécialiste de l'accidentologie met en exergue le trafic et la vitesse comme principale cause de mortalité sur les routes. De ce point de vue la RD621 est en quatrième position des routes du département du Nord.

Malheureusement encore trop peu de gens vont remettre en cause leur mode de déplacement automobile pour des raisons écologiques. C'est avant tout le gain de temps et le coût immédiat qui guide les choix dans ce domaine. Si les autres moyens de transport sont plus longs ou plus coûteux ils ne seront pas retenus. A contrario faciliter le recours à la route favorisera son utilisation et

1 Cf p31 §3.6 de « l'évaluation environnementale » et p23 §3.4 présentation des scénarios d'aménagement de la notice explicative du dossier d'enquête et l'article de La Voix du Nord du 25//7/2023 : le journaliste ne s'est pas laissé tromper

2 Cf p64 de la partie Diagnostic du PCAET 2020-2026 du Grand Douaisis

3 Photo jointe

4 <https://france3-regions.francetvinfo.fr/hauts-de-france/nord-pas-calais/nord-pas-calais-decouvrez-routes-plus-dangereuses-1495977.html>

nécessitera toujours plus de nouvelles infrastructures routières.

Il en est de même pour les entreprises pour lesquelles le temps et le coût de transport sont des facteurs déterminants. Les transports fluviaux et ferrés doivent être plus compétitifs que les routiers. Ils ont l'avantage d'être beaucoup plus sûrs que le routier. Ceci est un élément à prendre absolument en compte en ce qui concerne les transports de minerai nécessaire à la fabrication des batteries. En effet le lithium est une matière extrêmement inflammable. Plus il y a de routes et plus il y a de véhicules et plus les risques d'accident sont grands. Si rien n'est fait, dans un trafic routier toujours plus dense ces transports de matière sont un réel **DANGER**. Actuellement 28.000 véhicules circulent chaque jour sur la RD621 dont 17% de poids lourds⁵. Cet axe est saturé, et le danger n'est pas dans les échangeurs, mais sur les routes. L'augmentation de trafic liée aux développements des activités des usines Renault Electricity et Envision aggravera cette situation le rendant davantage accidentogène. Pour notre sécurité, il est urgent de réduire le transport routier.

Changements comportementaux et inutilité

La lutte contre le réchauffement climatique nécessite la modification de nos habitudes. Il faut s'y préparer. De nombreuses mesures sont prises pour inciter à l'utilisation des transports en commun, notre territoire possède le plus grand réseau de transport gratuit de France. Sa fréquentation a augmenté de 35% à 40%. Il faut s'en féliciter. C'est une évolution qui ne s'arrêtera pas là. Les études scientifiques l'annoncent il faut s'engager vers « La fin du tout-voiture » son coût écologique, financier et social n'est plus supportable. Il devient donc **INUTILE** d'investir dans des infrastructures routières. D'autant plus, que la desserte locale que ce projet veut décharger a montré sa capacité à absorber un flux deux fois plus important que celui prévu. En effet dans les années 80, 8000 personnes travaillaient chez Renault, alors qu'ils ne sont plus que 3300 aujourd'hui auxquelles viendront s'en ajouter 1000 pour Envision-AESC.

Impact financier

Une « appréciation sommaire des dépenses⁶ » chiffre ce projet à 9.5 millions € sur la base d'un avant projet de 2022. On peut raisonnablement penser qu'il avoisinera les **10 millions €** ! Bien d'autres postes du département pourraient en profiter utilement (Revenu de Solidarité Active, Collèges, Santé, logement, pistes cyclables,etc).

Des solutions alternatives existent :

- pour les marchandises, des voies ferrées arrivent aux portes des usines Envision et Renault Electricity, il faut les réhabiliter⁷ pour les rendre opérationnelles pour assurer
 - le transport des minerais (Lithium, Nickel, Manganèse, Cobalt) en provenance de Dunkerque⁸, nécessaires à la fabrication des batteries.
 - le transport des bobines de tôle, nécessaires à la fabrication des voitures,
 - les expéditions des véhicules finis.
 - Ces deux derniers points étant des modes d'approvisionnement et d'expédition longtemps utilisés par le passé.
- Pour le personnel des deux entreprises, des Plans de Déplacement d'Entreprise doivent être mis en place pour favoriser les mobilités douces et éviter « l'autosolisme ». Il est nécessaire :
 - de développer des itinéraires cyclables sécurisés (des usines vers Douai, Esquerchin, Brebières),
 - de faciliter l'utilisation des transports en commun en adaptant les horaires et en

⁵ CF Mesures sonores du dpt 59 sur la RD621 mesures effectuées

⁶ Cf p3 de l'appréciation sommaire des dépenses du dossier d'enquête

⁷ Cf notre demande au Préfet et au Président de région HdF pour faire figurer cette réhabilitation au contrat de plan Etat-Région.(cf PJ « Etude de transport bas carbone pour la région »)

⁸ Ces minerais devraient être acheminés par voie d'eau jusque la plateforme de Dourges, nous demandons qu'ensuite ils soient livrés à l'usine par voie ferroviaire au lieu de la voie routière.

- favorisant l'intermodalité bus/train,
- de développer l'utilisation des navettes entreprise,
 - d'encourager le covoiturage avec une plate-forme de mise en relation et des parkings prévus à cet effet.

Ce sont ces solutions que nous avons demandées dans les contributions que nous avons déposées lors de la concertation préalable⁹ et lors de l'enquête publique¹⁰ sur le projet d'usine de batteries Envision-AESC.

D'une part, ces contributions ont été reprises dans l'avis de l'autorité environnementale (Ae) de la manière suivante « un plan de mobilité doit être élaboré pour le site en plus d'un plan de mobilité pour l'entreprise elle-même et il devra comprendre des propositions d'accès au site par des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. », « L'Ae rappelle en outre que s'attachent à ces modalités alternatives des enjeux de sécurité, le risque routier étant le premier risque professionnel, ainsi que des enjeux de santé publique (prévalence d'affections chroniques et développement de la sédentarité) qui peuvent être évalués. ».

D'autre part, dans son avis du 6/10/2022 la première recommandation du commissaire enquêteur est la suivante : « 1-le porteur du projet est invité à privilégier et soutenir toutes initiatives et démarches nécessaires (Renault, SNCF, collectivités locales, Région, partenaires industriels) aux fins de rendre opérationnelle l'utilisation du rail pour le transport de fret nécessaire à son activité. ».

Ces avis sont confortés dans l'autorisation d'exploiter une usine de fabrication de batteries sur la commune de Lambres-lez-Douai de la DREAL du 27/10/2022 qui indique que « le pétitionnaire a indiqué qu'un groupe de travail était en cours avec les sociétés voisines et piloté par le sous-préfet de Douai, afin d'étudier les moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle. Des solutions étudiées sont : l'autopartage, le covoiturage, un plan de mobilité employeur, mais surtout transport en commun et navette entreprise. Concernant le fret : un transport via des voies ferroviaires et fluviales est à l'étude. ». Nous avons demandé lors de la réunion de la Commission du Suivi du Site Envision-AESC du 10/5/2023¹¹ qu'un point d'avancement de ce groupe de travail soit fait lors de la prochaine réunion.

Par ailleurs, par courrier du 20/3/2023, nous avons demandé au Président du conseil départemental et de Douaisis Agglo de mener une étude de faisabilité pour utiliser des moyens de transport bas carbone pour les marchandises des usines Envision-AESC et Renault Electricity. Sans réponse du Président nous avons relancé cette demande le 2/7/2023 en y incluant la prise en compte du déplacement du personnel. Ces courriers sont restés sans réponse à ce jour. Cette demande d'étude de faisabilité a ensuite été adressée au Préfet et au Président de Région Hauts de France le 24/5/2023. Sans réponse également à ce jour.

Devant l'immobilisme des pouvoirs publics, face aux dangers environnementaux que représentent ces augmentations du flux routier dans un secteur déjà fortement impacté par la prolifération des zones logistiques nous avons tenu à alerter les maires des communes directement concernées. Par courrier du 23/10/2023 nous leur demandons quelles actions ils peuvent engager pour préserver la qualité de vie et la santé de leurs administrés face à cette pollution et aux nuisances sonores engendrées par la croissance de ce trafic routier. Seul l'un d'entre eux nous a répondu et nous l'en remercions. Nous attendons la réponse des autres...

Le numéro de Novembre/Décembre du magazine de Douaisis Agglo annonce comme décidé ce projet d'échangeur sans évoquer l'enquête publique en cours. Nous craignons que ces procédures de démocratie participative ne soient qu'un simulacre, et que l'expression des citoyens soient ignorée. La crédibilité de l'état, l'implication des citoyens dans la vie de la commune et notre démocratie sont en danger !

⁹ Cf PJ contribution déposée sur le site de la concertation le 5/1/2022

¹⁰ Cf PJ contribution déposée sur le site de l'enquête publique le 7/9/2022

¹¹ Cf PJ CR officiel de la réunion de la CSS du 10/5/2023

Les membres du Collectif Carbone Zéro signataires :

 <p>thierry.dereux@fne.asso.fr</p>	<p>Thierry Dereux Président FNE HdF</p>	
 <p>droitvelodouais@free.fr</p>	<p>Babette Delzenne Présidente Droit d'Vélo</p>	
 <p>repaircafecuincy@hotmail.com</p>	<p>Jean-Marc Lagarde Président Repair Café Cuincy</p>	
 <p>pul85@hotmail.fr</p>	<p>Pulcherie Lorilleux Présidente Boutika'Dons</p>	
 <p>union.ecologique.flers@gmail.com</p>	<p>Marie- Agnès Simon Présidente UEF</p>	



cuincy.environnement.sante@gmail.com

Bernadette
Cordonnier
Présidente
CES

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bernadette Cordonnier'.