

Tableau de suivi des avis issus de la consultation publique du CPER des Hauts de France

N° avis	Auteur de l'observation	Thème	Observations de l'avis
1	Citoyen	mobilités ferroviaires	le projet de liaison ferroviaire entre Cambrai et Arras n'était plus mentionné. Le projet est-il toujours envisagé ou est-il abandonné ?
2	Communauté d'agglomération du Beauvaisis - pôle Rev'Agro	transition énergétique	Est-il possible d'avoir l'annexe de la convention FRATRI ainsi que l'accord Etat-Région pour la relance en HDF
3	Citoyen	Consultation publique	<p>La stratégie de décarbonation de tous les secteurs apparaît largement insuffisante face à la réalité des efforts colossaux que demande l'objectif de neutralité carbone.</p> <p>Les enjeux biodiversité en général sont très peu adressés, relativement à leur importance capitale pour notre santé, nos matières premières et notre alimentation.</p> <p>La transition énergétique est basée sur le développement des « énergies renouvelables », soit une majorité d'éolien et de photovoltaïque. L compenser cette intermittence, jugeant des impacts que tout cela engendre. Le développement de la production provenant des sources d'énergies éolienne et photovoltaïque m'apparaît comme très peu pertinent face aux enjeux de la crise climatique. La transition écologique passe par une modification profonde de notre système et de notre mode de vie. Seule l'éducation pourra amener ce changement. Or, le volet du plan Hdf consacré à ce sujet me semble très lacunaire. C'est l'ensemble de la société qui doit être formée aux enjeux énergie-climat, et tout particulièrement nos élu.e.s et décisionnaires.</p> <p>Le développement de la filière hydrogène, des réseaux intelligents, ainsi que la transition numérique sont plusieurs aspects du techno-solutionnisme. Les impacts du numérique au niveau mondial sont relativement très conséquents. La production et l'utilisation limitée de l'hydrogène remet en question sa réelle utilité. Miser sur une avancée future de la science et de la technique (par exemple le développement des nouveaux moyens de stockage de l'énergie) pour adresser nos problèmes actuels me paraît extrêmement risqué. D'autant plus que ces technologies auront elles aussi forcément un impact. Nous avons fortement tendance à biaiser notre analyse, comme si tout ce qui n'existait pas encore n'avait aucun inconvénient. La crise climatique est actuelle, à court, moyen et long terme. Nous ne pouvons raisonnablement pas miser sur de potentielles technologies miracles, dont les impacts pourraient se révéler pire que ce que nous utilisons au départ.</p> <p>Les aides financières sont des leviers d'actions, selon moi, secondaires. Mettre les moyens à disposition pour « faire » est important, mais pertinent uniquement s'il y a une volonté de « faire » ! Or cette volonté vient principalement de nos décisionnaires, qui sont généralement beaucoup plus sensibles aux tendances de la société qu'aux différentes subventions existantes. Mettre sur pied un vaste programme d'éducation aux enjeux énergie-climat de nos élu.e.s aurait, selon moi, un impact positif bien supérieur aux millions d'euros investis dans le développement des « EnR ». D'autant plus que le coût d'une campagne de formation est relativement faible (coût €, en temps, en CO2) comparé au chemin de croix que sont, par exemple, les projets éoliens ! Pour résumer le fond de ma pensée, nous investissons beaucoup d'énergie, de ressources et de temps dans la création de moyens de financements, qui sont au final secondaires et sous-utilisés. Je pense que l'on pourrait mieux employer nos ressources (temps, énergie, matière, argent). Notamment en faisant du concret, soit dans la rénovation énergétique de nos infrastructures actuelles, le développement des transports en commun, l'éducation et la transition de notre agriculture.</p>
4	Citoyen	Mobilité routière	Le projet de contournement de Maubeuge es en totale <u>contradiction</u> avec l'axe 1 qui préconise la décarbonation de la région qui prévoit de développer l'innovation dans le domaine des transports! L'offre faisant la demande ce sera l'augmentation des transports en camions traversant la ville de Feignies , modernisons plutot le transports fluvial sur la Sambre pour rejoindre le projet du canal Seine nord Europe et la ligne historique du chemin de fer Paris Bruxelles aujourd'hui tres peu utilisée . De plus ce projet de contournement est sur un tracé qui date de 50 ans et qui aujourd'hui traverse de nombreuse zones d'habitations,. Il est prévu de nombreux ronds points qui provoqueront des bouchons aux heures de pointe ; est il raisonnable que ce contounement de 4 voies desserte Maubeuge par la D105 limitée à 2 voies urbaines limité à 50 km /h emprunté par de nombreux écoliers et déjà bien emcombré Vous voulez préserver le milieu naturel alors que ce projet traverse de nombreuse zones naturelles des zones humides , et des champs agricoles, quand a soutenir les territoires , l'entrée de Maubeuge avec la nouvelle zone industrielle suffit a de nombreuses implantation d'entreprises
5	Citoyen	Mobilité routière	Dans le contrat CPER, le contournement routier de Maubeuge est cité de la manière suivante : « RN2 contournement de Maubeuge : co-financement du projet sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental du Nord. » Cette formulation est différente du projet de contournement Nord de Maubeuge que nous connaissons, et amène les questions suivantes Cela est ambigu et insuffisamment clair pour définir correctement un projet de cette importance, donc pouvez-vous définir la signification exacte de cette formulation et ce qu'elle reprend ? L'ensemble des 3 phases du projet du CNM est-il couvert par ce CPER, et serait-il traité dans sa durée de 2021 à 2027?
6	Citoyen	Mobilités routière/ MEL	Chaque jour, toutes les semaines, des bouchons genent la circulation autour de Lille et notamment dans le perimetre de la MEL. Artisans, entrepreneurs, nous generons de l activité. Celle ci est taxée: TVA, IS, IR, CVAE etc... Ces impôts devraient permettre de construire des routes, des lignes structurantes. Or rien et encore rien. Les politiques comptent sur le rail or Depuis des années c est un echec. (gare de templeuve, ligne calais-lille, desserte du bassin minier...) Le rail a un debit trop faible (pas assez de wagons pour que tout le monde arrive entre 7h et 9h... et retour) Et puis tout le monde n a pas une gare proche de chez soit et de son travail. Certains ont des actités mobiles... Bref le President de Region qui souhaitait être prési-ent des Français nous envoie dans l impasse. Car c est un constat, ri22 bouchées tous les matins et les après midis. Ou partent nos impôts? Qui depense ce "fric de dingue"? La MEL n est pas au rendez vous. Exemple du pont qui passe au dessus de l A22 pour desservir la zone de la pilaterie. Un terre plein gene la voie en direction d Ascq quand on est au dessus du pont. Ce terre plein n existait pas auparavant. Que fait le president de la MEL? On veut des activités mais pas de routes ni....d aeroport. 8M de passagers à Charleroi...2M à Lesquin. Et quels sont les bassins de vie et d activité de ces 2 aeroport? Quand au plan vélo je vous cite 2 exemples: - A villeneuve d'ascq impossible d avoir une station velib' dans le quartier d 'Ascq alors que le quartier d Annappe à coté en a 2. Est ce cela l équité et doublons avec les panneaux routiers déjà existant. Ce budget aurait fait bien plus plaisir aux cyclistes s il etait utilisé pour une piste ou une voie cyclable. Et je ne parle pas du changement de couleur des pistes... alors que celles ci sont mal entretenues (verre brisé, branches, feuilles glissantes...)

Tableau de suivi des avis issus de la consultation publique du CPER des Hauts de France

N° avis	Auteur de l'observation	Thème	Observations de l'avis
7	association des Acteurs Régionaux du Développement Durable	Indicateurs de suivi	<p>Les institutions régionales devraient s'appuyer sur des cibles de l'Agenda 2030 afin d'être en capacité d'apporter des réponses plus construites en matière de concordance avec les autres politiques (plan relance) et de financement sur des objectifs moins flous. L'utilisation régionale des indicateurs de suivi pour le suivi national des objectifs de développement durable élaborés par l'INSEE permettrait une évaluation plus efficace des politiques menées et contribuerait plus directement au rapport annuel obligatoire pour lequel la France s'est engagée auprès de l'ONU.</p> <p>Il serait sans doute opportun de croiser les objectifs de transition environnementale, de transition énergétique et de traitement des émissions des GES avec les financements apportés dans chacun des axes du CPER. Cela permettrait de repérer plus directement les crédits réellement allouer et d'apporter un début de réponse à l'évaluation des politiques menées par la Région. Il semble indispensable que la Région établisse rapidement une harmonisation des systèmes de données. Cela peut être une mission confiée au CERDD pour la coordination, au Conservatoire Botanique National de Bailleul, à la coordination mammalogique du Nord de la France, au Conservatoire des Espaces Naturels, aux fédérations de chasse, aux fédérations de la pêche et des milieux aquatiques pour les questions d'espaces naturels, de biodiversité, à Atmo Hauts de France pour la qualité de l'air, à l'observatoire Climat pour les émissions de GES.</p> <p>Les indications nous conduisent à demander l'état d'avancement de la construction de la méthode d'évaluation de la contribution du schéma des émissions de GES. On doit pouvoir reprendre les indicateurs de l'Agenda 2030 et les adapter à la région, afin de répondre à l'ajout des indicateurs environnementaux. Ainsi, nous demandons à ce qu'ils contiennent les éléments suivants : O</p> <p>- Objectif n°2 – Sécurité alimentaire et agriculture durable - Indicateur 2.6 : Consommation de produits phytosanitaires qui permet d'observer l'évolution des pratiques agricoles.</p> <p>- Objectif n° 6 - Gestion durable de l'eau pour tous - Indicateur 6.i2 : Qualité des eaux de surface et souterraine afin de renseigner sur l'état écologique, chimique et quantitatif des cours d'eau, des plans d'eau et des nappes d'eau souterraine. - Indicateur 6.i5 : Prélèvements en eau afin de mesurer les volumes prélevés annuellement pour les usages suivants : l'eau potable ; l'industrie et autres usages économiques ; l'agriculture ; le refroidissement des centrales électriques</p> <p>- Objectifs n°7 Energies propres à un coût abordable - Indicateur 7.i1 : Population en incapacité de maintenir une température adéquate dans le logement permettant de mesurer la proportion de la population régionale qui n'est pas en mesure, pour raisons financières, de chauffer correctement son domicile - Indicateur 7.i2 : Consommation finale d'énergie et énergies renouvelables permettant de mesurer l'évolution de la consommation finale par secteur et la part des énergies renouvelables dans la consommation finale de l'énergie - Indicateur 7.i3 : Consommation d'énergie primaire et part des énergies fossiles permettant de mesurer la proportion de chaque type de matière première dans la consommation d'énergie primaire en France. - Indicateur 7.i4 : Intensités énergétiques finales permettant de mesurer le rapport entre la consommation d'énergie finale de la région et son produit intérieur brut (PIB).</p> <p>- Objectif n°13 Réchauffement climatique – - Indicateur 13.i3 : Empreinte carbone permettant de mesurer l'empreinte carbone annuelle régionale au regard des politiques de transport, d'urbanisme, ... - Indicateur 13.i4 : émissions de GES permettant de suivre les rejets de GES au regard des politiques subventionnées et ainsi d'apprécier l'accroissement de l'effet de serre induit - Indicateur 13.i5 : Indemnités versées ou réparations financées par la région au titre des catastrophes naturelles afin d'évaluer l'évolution des besoins en résilience contre les changements climatiques.</p> <p>- Objectif n°14 : Vie aquatique marine - Indicateur 14.i1 : État écologique des masses d'eaux littorales pour mesurer l'état écologique des masses d'eaux littorales et rend donc compte de l'état qualitatif de celles-ci. - Indicateur 14.i3 : Flux de nutriments à la mer permettant de mesurer les flux annuels d'azote (provenant de nitrates) et de phosphore rejeté à la mer dans l'année</p> <p>- Objectif n°15 : Vie Terrestre - Indicateur 15.i1 : Taux de boisement afin de mesurer la part du territoire métropolitain couvert par de la forêt - Indicateur 15.i2 : État de conservation des habitats naturels afin d'évaluer des habitats d'intérêt communautaire évalués qui sont dans un état de conservation favorable - Indicateur 15.i3 : Ecosystèmes peu anthropisés afin de mesurer la part du territoire occupé par les écosystèmes peu anthropisés. - Indicateur 15.i4 : Sites dont les sols sont pollués afin de comptabiliser le nombre de sites répertoriés dans la base de données BASOL (base de données des sites et sols pollués ou potentiellement pollués) qui appellent une action de l'administration à titre préventif ou curatif - Indicateur 15.i5 : Aires terrestres protégées afin de connaître la proportion du territoire régional terrestre bénéficiant d'une protection forte uniquement pour, les réserves naturelles, les réserves biologiques et les sites faisant l'objet d'un arrêté préfectoral de protection de biotope ou de géotope. - Indicateur 15.i7 : Espèces exotiques envahissantes afin de connaître l'ampleur de la progression des espèces exotiques envahissantes sur le territoire.</p> <p>A ces indicateurs de suivi, il est indispensable d'avoir un état initial de façon à pouvoir mesurer la progression ou la régression de la situation environnementale de la région.</p> <p>Par ailleurs, ainsi que l'indique l'AE, l'évaluation environnementale devra être actualisée par celles qui concerne les priorités arrêtées pour le volet mobilité (réduction des gaz à effet de serre – emprise sur les terres agricoles et les zones naturelles.</p> <p>Cela ne donne pas le gage d'une démarche éco-responsable et ne conditionne pas les financements régionaux à des exigences permettant de respecter l'environnement dans sa globalité (marché publics – subventions - financement de projets - ..., notamment dans le cadre du plan de relance).</p> <p>La grille d'éco-conditionnalité doit pouvoir être opérationnelle très rapidement. Les services de REV 3 doivent pouvoir être mobilisés à sa réalisation dans le cadre de leurs missions. Ils pourraient assurer l'animation et la coordination pour la réalisation de cette grille. Nous demandons la mise en place d'un groupe de travail inter-institutions pour élaborer cet outil en s'appuyant sur le STRADDET et sur les outils d'éco-conditions des financements qui existent déjà tant au niveau national qu'euro-péen. On pourrait y retrouver la Région, les départements, les grandes métropoles, l'Agence de l'Eau, l'ADEME, ... associés à l'élaboration du CPER et tous autres organismes pouvant contribuer à sa réalisation</p> <p>Dans le cadre des financements assurés en partie par le CPER, ces projets doivent être systématiquement soumis à la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC). Celle-ci a pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits. C'est ici un critère d'éco-conditionnalité incontournable pour la mise en œuvre de l'évitement.</p>
8	Citoyen	Mobilité routière	Je suis contre le projet et notamment sur le contournement nord de Maubeuge.
9	Citoyen	Mobilité routière	Le tracé retenu, avec de nombreux ronds-points, qui traverse plusieurs zones d'habitation et donc détruira de nombreuses maisons, sera une source de pollution importante. Quand on voit actuellement les bouchons de plusieurs kms au rond point de Croix Mesnil cela sera multiplié par 7 puisque 7 ronds-points prévus. Le quartier de Feignies appelé La Bruyère (Rue de la Flamenne et du Fort Leveau) sera devant un grand viaduc passant au-dessus de la ligne de chemin de fer et de la Flamenne; le bruit et la pollution rendront la vie des riverains et donc la nôtre, insupportable. Nous refusons donc ce tracé.
10	Citoyen	Mobilité routière	<p>Je tiens à vous informer de mon désaccord quant au projet du Contournement Nord de Maubeuge qui impacte Feignies en maints endroits.</p> <p>En effet, le tracé tel quel finalement retenu ne correspond pas à ce qui avait été annoncé à la population en 2016 lors de la présentation du projet qui a eu lieu dans les différentes localités concernées. Le projet finalement retenu aurait du faire l'objet d'une nouvelle présentation à la population afin que ces changements conséquents n'apparaissent pas seulement aux yeux de quelques initiés mais soient perceptibles par l'ensemble des ressortissants du territoire visé. Le tracé tel que retenu impacte de plein fouet, un quartier résidentiel de Feignies (avenue Jean Jaures) pour lequel des permis de construire ont été délivrés en toute légalité, ce qui constituait un gage de confiance aux yeux des personnes qui ont choisi de s'y installer. En outre, ce quartier a subi récemment de gros travaux d'embellissement et de sécurisation avec l'aménagement de réseaux enterrés, d'emplacement de parking, de pistes cyclables, etc.... Lorsque ces travaux réalisés avec l'argent du contribuable seront saccagés pour la construction de ronds points et de voies rapides, cela mettra à nouveau la sécurité des piétons et des cyclistes en péril et ce sera un gaspillage des fonds publics.</p> <p>Le quartier du Grand Bois de Maubeuge et les quartiers St Hubert et environs constituent le dernier bastion « poumon vert » de la ville. Lorsque l'habitat naturel d'une faune et d'une flore jusqu'alors préservé disparaîtra sous les coulées de béton autoroutier, que les zones humides seront polluées, ce sera un désastre écologique. A l'heure où les cancers se multiplient, il apparait que ce projet s'inscrit en contradiction avec les messages diffusés quotidiennement où l'on nous parle d'urgence à sauver la planète et les êtres vivants.</p> <p>Enfin, la crise sanitaire sans précédent que nous traversons actuellement a englouti et risque d'engloutir encore des budgets considérables. Elle a révélé d'énormes lacunes dans le domaine de la santé. Ne serait-il pas préférable de consacrer le peu de fonds qui seraient encore disponibles à renforcer notre système de santé ? De l'analyse des informations qui me sont parvenues, il semble que les montants des fonds que l'Etat envisage de consacrer à la réalisation de ce projet soient insuffisants par rapport à l'évaluation des dépenses. Où ira-on chercher les fonds manquants ? Est-il raisonnable de lancer la concrétisation d'un projet dont seulement une partie pourra être financée. Ne risque t-on pas, une fois de plus, d'ajouter à la liste des travaux inutiles car demeurés inachevés.</p>
11	Citoyen	Mobilité routière	Pourquoi faire une consultation alors que des maisons situées rue Jean Jaurès à Feignies ont déjà été expropriées. Tout me semble déjà entériné et l'enquête est fait pour la forme
12	Citoyen	Mobilité routière	<p>Je tiens à vous informer de mon désaccord sur le projet actuel du Contournement Nord de Maubeuge qui balafre Feignies en 3 endroits majeurs. Le tracé finalement retenu en 2019, pour cause de zone humide rebaptisée "vallée de la Pisselotte" correspond en fait à un ruisseau non entretenu. Ce dernier tracé ne correspond pas à ce qui avait été annoncé à la population en 2016 dans les différentes localités concernées, lors de la présentation du projet retenu depuis de nombreuses années par l'Etat. Le tracé fixé en 2019 n'a fait l'objet d'aucune concertation avec la population. La ville de Feignies s'est appliquée, avec la DDE, à mettre ses documents d'urbanisme en concordance avec ce tracé historique prévu jusqu'en 2019. Les permis de construire, accordés par la DDE, l'ont été sur cette base.</p> <p>Les travaux d'embellissement de la rue J. Jaurès de Feignies, finalisés en 2019, avec sécurisation des piétons et cyclistes, seraient anéantis avec ce nouveau tracé comprenant des ronds-points et voies "rapides". De plus, ce tracé va impacter lourdement la flore et la faune limitrophes, au profit du béton, remblais... Nous attendons, et demandons instamment à nos élus, de s'investir et de s'impliquer dans des développements, infrastructures et moyens de transport moins polluants, et moins destructeurs de la nature en utilisant les réseaux déjà existants (boulevards urbains, canaux, rail,...), en les optimisant et en ne favorisant injustement pas une ville moyenne (Maubeuge qui n'a pas pris en considération le tracé antérieur à 2019 dans ses documents d'urbanisme) par rapport à des communes moins peuplées (Feignies, Mairieux ...) qui, elles, respectaient les impositions de ce tracé coopté avant 2019.</p>
13	CA Creil Sud	Gouvernance	Est-il prévu que les EPCI du territoire soit sollicités, au titre de personnes publiques associées.

Tableau de suivi des avis issus de la consultation publique du CPER des Hauts de France			
N° avis	Auteur de l'observation	Thème	Observations de l'avis
14	Association de Défense du Quartier Saint Hubert de Feignies	Mobilité routière	<p>Nous refusons ce projet de CNM avec son tracé imposé. Dans ce projet de CPER 2021-2027, l'État et la Région Hauts-de-France, ainsi que l'ensemble des départements de la région s'engagent sur la programmation et le financement de projets structurants pour les 7 ans à venir. Le contournement routier de Maubeuge est intitulé dans le projet de CP de la manière suivante « RN2 contournement de Maubeuge : co-financement du projet sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental du Nord. ». Cet intitulé "RN2 contournement de Maubeuge" est différent de l'intitulé du projet de CNM (Contournement Nord de Maubeuge) que nous connaissons.</p> <p>Le CPER précise que pour le pacte Sambre Avesnois Thiérache, de nombreux projets sont en cours de mise en oeuvre et pour la réalisation desquels le présent CPER peut utilement apporter son appui. le co-financement de la phase 1 du projet de CNM est actuellement à 40 M euros pour un coût estimé à 50 M euros et l'enquête d'utilité publique semble être prévue en 2022. L'intitulé "RN2 contournement de Maubeuge : co-financement du projet sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental du Nord " dans le § V.1 - CONFORTER L'EXÉCUTION DES PROJETS DÉJÀ ENGAGÉS, est ambigu et insuffisamment clair pour définir correctement un projet de cette importance. Elle doit être clarifiée pour définir sa signification exacte et pour pouvoir confirmer : qu'il s'agit bien du projet de contournement Nord de Maubeuge à 130 M euros. L'ensemble des 3 phases du projet du CNM est-il couvert par ce CPER ? Que l'opération de « co-financement du projet sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental.</p>
15	CA Boulonnais	Gouvernance	<p>Le pilotage partagé aux 5 départements et aux agglomérations de Lille et Amiens mériterait d'être étendu de manière efficiente aux acteurs du territoire au premier rang duquel se trouvent les intercommunalités. A minima, la Conférence Territoriale de l'Action Publique (CTAP) devra régulièrement tenir ce rôle.</p> <p>Le projet de CPER indique : « Pour l'Etat, le Contrat de Relance et de Transition Ecologique (CRTE) sera l'outil privilégié pour définir avec les territoires les modalités de portage partenarial du projet de territoire » Comme l'indiquait la circulaire dédiée du 20 novembre 2020, le CRTE se veut être aussi la déclinaison territoriale du CPER. A ce titre, les actions structurantes des CRTE, dont celui de la CAB, ne peuvent être simplement cofinancées par la DSIL ou la DETR, fussent-elles abondées par le plan de relance. Certaines d'entre elles doivent apparaître dans le CPER (extension Centre National de la Mer-Nausicaa, appui aux filières touchées par le BREXIT...) Le projet Nausicaa et ses extensions successives permettent d'offrir à l'économie touristique du Boulonnais une nouvelle dimension et entraîne dans son sillage l'ensemble des richesses touristiques de la Côte d'Opale.</p> <p>La CAB souscrit aux différents enjeux (prévention des risques naturels, impacts du BREXIT, nouveaux défis des ports, équilibre touristique) et orientations prévues (développement de l'économie littorale et maritime, accompagnement de la filière halieutique, gestion du trait de côte et des risques érosion-submersion). Elle participera activement à l'écriture de la future contractualisation dédiée. La CAB sera néanmoins très attentive aux engagements et aux moyens qui y seront affectés.</p> <p>Si un paragraphe est consacré au BREXIT, il omet complètement d'évoquer les conséquences très négatives sur la pêche et l'halieutique. Ce pan essentiel au(x) Boulonnais fait l'objet d'un fascicule dédié dans le CRTE de la CAB. La CAB sera très vigilante quant aux moyens alloués à ces déclinaisons opérationnelles. Par ailleurs, alors que le Royaume Uni devrait en développer plusieurs sur sa façade Manche la CAB s'interroge sur la problématique des ports francs et sur les réponses de l'Etat et de la Région ainsi que leur traduction dans le CPER. De plus, dans la suite du Brexit et de ses impacts pourrait être évoquée la nécessité pour l'Etat de revoir les infrastructures portuaires utilisées par les navires . servitude .</p> <p>Si le sujet des friches urbaines est évoqué dans le projet de CPER, rien n'apparaît concernant les friches portuaires qui est un enjeu fort sur le territoire. Cofinancier du PPI portuaire, la CAB se doit de participer au comité technique ports maritimes de suivi du CPER, de plus le CPER devrait reprendre les objectifs du PPI et afficher les engagements de chacun en faveur de la modernisation et de la compétitivité du Port de Boulogne Si les écosystèmes et les parcs d'Innovation sont bien une démarche Région, les pôles ont été initiés à l'époque par l'Etat et le CPER pourrait fléchir de crédits Etat sur des champs spécifiques des pôles comme le transfert de technologie ou le lien avec la formation comme univ'innov Tout comme forte de son expérience en matière de thalassothérapie, La CAB aura toute sa place en tant que partenaire du schéma directeur des énergies</p>
16	Citoyen	Mobilité routière	<p>Je tiens à vous informer de mon désaccord sur le projet actuel du Contournement Nord de Maubeuge. Ce dernier tracé ne correspond pas à ce qui avait été annoncé à la population en 2016 dans les différentes localités concernées, lors de la présentation du projet retenu depuis de nombreuses années par l'Etat. Le tracé fixé en 2019 n'a fait l'objet d'aucune concertation avec la population. La ville de Feignies s'est appliquée, avec la DDE, à mettre ses documents d'urbanisme en concordance avec ce tracé historique prévu jusqu'en 2019. Les permis de construire, accordés par la DDE, l'ont été sur cette base. Les travaux d'embellissement de la rue J. Jaurès de Feignies, finalisés en 2019, avec sécurisation des piétons et cyclistes, seraient anéantis avec ce nouveau tracé comprenant des ronds-points et voies "rapides". De plus, ce tracé va impacter lourdement la flore et la faune limitrophes, au profit du béton, remblais... Nous attendons, et demandons instamment à nos élus, de s'investir et de s'impliquer dans des développements, infrastructures et moyens de transport moins polluants, et moins destructeurs de la nature en : Utilisant les réseaux déjà existants (boulevards urbains, canaux, rail,...), en les optimisant En ne favorisant injustement pas une ville moyenne (Maubeuge qui n'a pas pris en considération le tracé antérieur à 2019 dans ses documents d'urbanisme) par rapport à des communes moins peuplées (Feignies, Mairieux ...) qui, elles, respectaient les impositions de ce tracé coopté avant 2019.</p>
17	Citoyen	Mobilité routière	<p>La consultation publique pour le contournement nord de Maubeuge, étant en cours je me permets de vous faire part de mes réflexions</p> <p>- le projet tel qu'il nous a été vendu est un projet low cost qui ne règlera nullement le problème de l'Avenue Jean Jaurès de Maubeuge mais en revanche impactera négativement la ville de Feignies Le problème existe déjà puisque vu les difficultés de la traversée de Maubeuge, la circulation se reporte sur l'axe routier départemental qui traverse notre ville avec un risque accidentogène majeur Chaque jour je frémis pour les enfants des rues Deudon et Jean Jaurès en raison du nombre de véhicules qui empruntent ces rues Faudra-t-il qu'il y ait un drame humain pour qu'on réfléchisse à une solution ? Certes l'équilibre écologique est un souci majeur et de par ma profession je connais largement les impacts négatifs des ruptures de cet équilibre Mais la vie de la faune aquatique mérite-t-elle plus de respect que la vie humaine ?</p> <p>- Par ailleurs le tracé fixé en 2019 nous fera-t-il encore paraître à la une des médias comme les ponts trop bas ou les drains trop petits parce qu'à l'origine de bouchons monstres de camions ? Certes le souci de la dépense de l'argent public est louable et privilégier le trajet court peut s'entendre mais si quantifier la dépense est facile, quantifier la répercussion sur l'humain est beaucoup plus difficile. De plus qu'en est-il de l'indemnisation des propriétaires des maisons récentes purement et simplement expropriées ? Le coût final est-il si différent du tracé large qui n'impacterait pas une zone habitée ? Enfin couper une ville en 2 parce que les réalités locales ne sont pas connues par celui qui trace d'un coup de crayon magique le tracé est-ce normal ?</p>
18	Citoyen	Mobilité routière	<p>CONTOURNEMENT NORD DE MAUBEUGE</p> <p>- une réunion d'information où on nous a présenté le projet avec le tracé court proche de Maubeuge On nous a présenté le projet, avec le tracé court pour les phases 2 et 3. En fin de séance, un plan avec le tracé court nous a été mis sur une table pour que nous puissions voir le tracé exact du contournement et on nous a informé qu'il était possible de faire des remarques par écrit. De ce fait il a été acté que la procédure légale était respectée puisque la concertation avait eu lieu. L'arnaque est le fait que le tracé court du projet qui nous a été présenté, n'est pas celui qui a été décidé sans nous.... le nouveau tracé exclu de passer sur Maubeuge</p> <p>- l'objectif OFFICIEL est un projet structurant pour fluidifier la circulation ET l'objectif réel est le bien-être de la ville de Maubeuge. Avec le tracé long, Maubeuge n'est plus concernée et se débarrasse de ses problèmes de circulation sur Feignies, Mairieux et Elesmes Comme les trois communes sont gravement pénalisées, les autres communes de l'agglomération, en particulier Maubeuge, devraient indemniser les 3 communes On peut même dire que comme c'est un projet au seul bénéfice de Maubeuge, que l'agglomération n'a pas à financer mais seulement le bénéficiaire.</p> <p>- une voie double où les véhicules vont rouler à 90 km/h et arriver sur des ronds-points de petit diamètre avec seulement 2 voies où les camions rouleront à 30km/h (nous avons fait des essais avec un 34t0 au rond-point de l'as de trèfle) DES RONDS-POINTS PLUTÔT QUE DES ECHANGEURS OU DES PONTS 4 ronds-points sur 12 KM Un véhicule venant de Valenciennes voulant rejoindre Mons va devoir sortir et prendre 2 ronds-points pour accéder à la phase 2</p> <p>- Le tracé long passe au milieu d'une plaine agricole. Le tracé court passe en bordure de la plaine agricole. Les agriculteurs vont de retrouver avec le CNM entre leur ferme et leurs champs et prairies Sur le plateau du Fort Leveau, il y a une grande nappe phréatique de surface située à 6 m de profondeur Le tracé long prévoit un décaissement au niveau du fort Leveau qui aura pour conséquence l'assèchement de la plaine agricole et des étangs et des 6 zones humides dont la Pisselote qu'on veut soit disant protéger avec le tracé long. Le gibier est présent sur la plaine, lièvres, perdrix, écureuils, chevreuils qui vont se faire tuer et/ou disparaître le tracé long passe entre le fort Leveau et Deux étangs situés à quelques centaines de mètres le fort Leveau abrite des colonies de 6 espèces de chauves-souris. les chauves-souris font partie des espèces en grand danger qu'il faut protéger en priorité. aujourd'hui, les 6 zones humides et surtout les étangs sont leur principale zone où elles se nourrissent. le tracé long détruit 5 zones humides et passe entre le fort Leveau et les étangs LE CNM VA EXTERMINER 6 ESPECES DE CHAUVES SOURIS le tracé long a été soit disant choisi car il fallait protéger la zone humide de la Pisselote (Maubeuge) la Pisselote est une des 6 résurgences de la nappe phréatique du plateau du fort Leveau. Elle ne coule que 6 mois par an.</p> <p>- le tracé long impacte plus de maisons que le tracé court. Une société immobilière s'était proposée de racheter les maisons des tracés courts et long. Cela a été interdit car, paraît-il, seul le département avait le droit d'acheter les maisons et terrains concernés temps que le tracé ne sera pas validé définitivement. Comment est-il alors possible que la mairie de Maubeuge se permette de vendre le camping, situé sur le tracé court. Rien n'est prévu à notre connaissance pour indemniser ceux qui resteront à proximité de CNM, antibruit, antipollution, etc;;;</p> <p>- Est-il normal que le budget et son contenu ne soit pas accessible alors qu'il s'agit d'un projet financé par nos impôts Gros gaspillage d'argent public dans la mesure que la rue Jean Jaurès à Feignies viendrait d'être refaite à neuf et embellie</p>
19	Pôle d'excellence Euralogistic	Mobilités	<p>Le dossier de la Cité Internationale de la Logistique & de la Supply Chain prévu à l'entrée de la plate-forme multimodale Delta 3 et porté par la CCI Hauts-de-France, au cœur du bassin minier n'est pas mentionné au CPER 2021-2027 (contrairement au projet du Campus de la Logistique que la CCI avait créé avec un grand succès dans le CPER précédent). Or : - Ce projet porté par la CCI est hautement stratégique pour la filière et l'économie régionale - L'annonce officielle de la Cité Internationale a été programmée en mai dernier en présence de M BUCHAILLAT (SGAR), de M. le VP Franck DHERSIN de M. le Président HOURDAIN et de M. le Président VASSEUR - Ce projet a récemment reçu par courrier le soutien institutionnel du Ministère de l'Industrie lors du 2ème Comité Interministériel de la Logistique qui s'est déroulé sur place - 10 laboratoires internationaux prestigieux le soutiennent - Ce projet soutenu par le PMA a été mentionné dans le dossier officiel de l'ERBM Vous semble-t-il envisageable d'en tenir compte ?</p>