



**PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Bilan de la concertation et décisions du maître d'ouvrage

Table des matières

I	Une concertation publique sous l'égide de la commission nationale du débat public...	5
I.1	Le contexte de la concertation et le rôle du garant.....	5
I.2	Les objectifs de la concertation préalable.....	5
I.3	Le territoire de la concertation.....	5
II	Le projet en bref.....	7
II.1	La situation actuelle.....	7
II.1.1	L'itinéraire de la RN42.....	7
II.1.2	La section Nabringhen – Les Bullescamps.....	7
II.2	Les principaux enjeux.....	9
II.2.1	Les enjeux de la section Nabringhen – Les Bullescamps.....	9
II.2.2	Les principaux enjeux pour le milieu humain.....	9
II.2.3	Les principaux enjeux environnementaux.....	9
II.2.4	Les principaux enjeux pour le milieu physique.....	9
II.2.5	Les principaux enjeux pour le paysage et le patrimoine.....	10
II.3	Les objectifs de la mise à 2 × 2 voies de la RN42.....	10
II.4	Les scénarios d'aménagement étudiés.....	10
II.4.1	Représentation graphique des scénarios.....	12
II.4.2	Les itinéraires de substitution.....	14
II.4.3	L'analyse multicritères.....	15
III	Les modalités et le déroulement de la concertation.....	16
III.1	La préparation de la concertation et le dispositif général.....	16
III.2	L'annonce de la concertation et l'information en continu.....	16
III.2.1	Le comité de pilotage préalable au lancement de la concertation.....	16
III.2.2	L'annonce de la concertation.....	17
III.2.3	L'ouverture de la concertation publique et les modalités d'information en continu.....	18
III.3	Le site « www.RN42-concertation.fr ».....	19
III.4	Les outils d'information sur le projet.....	19
III.4.1	Le dossier de concertation.....	19
III.4.2	La plaquette de synthèse.....	20
III.4.3	Les panneaux d'exposition.....	21
III.5	Les réunions publiques, les permanences et les modalités de contribution du public.....	21
III.5.1	Les réunions publiques.....	21
III.5.2	Les permanences du maître d'ouvrage.....	22
III.5.3	Les modalités de contribution écrite.....	22
III.6	L'adresse de contact du garant de la concertation.....	22
IV	Le bilan chiffré de la participation.....	23
IV.1	En synthèse sur la participation.....	23
IV.2	L'analyse quantitative des contributions.....	23

IV.2.1	Les contributions écrites sur le site de la concertation.....	23
IV.2.2	Les contributions orales lors des réunions publiques et des permanences.....	24
IV.3	Conclusion : Une concertation active et riche.....	25
V	La synthèse des expressions recueillies.....	26
V.1	L'analyse par rencontre.....	26
V.1.1	La réunion publique d'ouverture du 13 février 2024.....	26
V.1.2	La réunion publique du 28 février 2024 avec table ronde.....	26
V.1.3	La réunion publique du 13 mars 2024.....	27
V.1.4	Les permanences du 19 février 2024 à Nabringhen et Lumbres.....	27
V.1.5	Les permanences du 7 mars 2024 à Boulogne-sur-Mer et Coulomby.....	28
V.2	L'analyse par thèmes.....	28
V.2.1	La sécurité des déplacements.....	29
V.2.2	Les avantages et les inconvénients des giratoires / l'homogénéité du parcours.....	31
V.2.3	L'évaluation du trafic sur les voies de substitution et la sécurité.....	33
V.2.4	L'impact du projet sur l'agriculture.....	33
V.2.5	La prise en compte des mobilités douces.....	35
V.2.6	L'accès aux différentes communes et les effets sur l'économie locale.....	36
V.2.7	Les impacts du projet sur la biodiversité, les continuités écologiques, le paysage.....	38
V.2.8	La gestion des eaux et les aménagements hydrauliques.....	39
V.2.9	Les nuisances sonores et la qualité de l'air.....	40
V.2.10	La transparence et l'information pour les habitations impactées.....	41
V.2.11	L'opportunité du projet.....	41
VI	Les enseignements du maître d'ouvrage.....	44
VI.1	L'opportunité du projet.....	44
VI.2	Le choix du scénario à retenir.....	44
VI.3	Les enseignements pour la suite des études.....	45
VI.3.1	Les enseignements sur le contenu des études.....	45
VI.3.2	Les enseignements en termes de gouvernance.....	46
VI.3.3	La poursuite de l'information sur le projet.....	46
VII	Les réponses apportées par le maître d'ouvrage au garant.....	47
VII.1	Les précisions à apporter de la part du responsable du projet (DREAL).....	47
VII.2	Les recommandations du garant jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.....	48
VIII	Annexes.....	49

Préambule

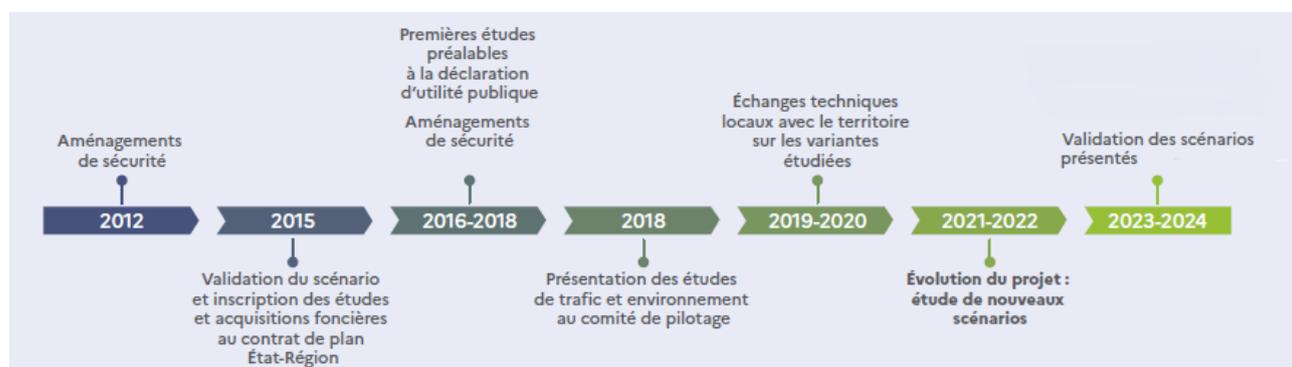
Le projet de mise à 2 × 2 voies de la route nationale 42, ou RN42, située dans le Pas-de-Calais, entre Nabringhen et le hameau des Bullescamps (commune de Coulomby) a fait l'objet d'une concertation qui s'est déroulée du 13 février au 15 mars 2024 sous l'égide de M. Christophe BACHOLLE, garant désigné par la commission nationale du débat public (CNDP).

Le présent document constitue le bilan de l'État, maître d'ouvrage du projet.

Il a pour objectif de rappeler les modalités d'information et d'échanges mises en œuvre au cours de la concertation, de présenter le bilan chiffré de la participation et de synthétiser les échanges et les avis exprimés par le public. Il se conclut par les enseignements que le maître d'ouvrage retire de la concertation et les suites qu'il décide, sur ces bases, de donner au projet.

Le présent bilan est mis à la disposition du public sur le site RN42-concertation.fr, au côté du bilan établi par le garant de la concertation.

Où en sommes nous ?



I Une concertation publique sous l'égide de la commission nationale du débat public

I.1 Le contexte de la concertation et le rôle du garant

L'État, maître d'ouvrage du projet de la mise à 2 × 2 voies de la RN42 entre Nabringhen et Les Bullescamps, a organisé une concertation préalable sur le projet dont la durée, les modalités et le périmètre ont été approuvés par la commission nationale du débat public (CNDP).

La DREAL Hauts-de-France a saisi la CNDP le 31 mai 2023 pour demander la désignation d'un garant en application des dispositions de l'article L121-17 du code de l'environnement, qui permet au maître d'ouvrage de prendre l'initiative d'organiser une concertation sous l'égide d'un garant. Lors de sa séance plénière du 5 juillet 2023, la CNDP a alors décidé de nommer un garant, M. Christophe BACHOLLE (annexe n°1).

Le rôle du garant a été notamment de veiller à la qualité et à l'intelligibilité des informations diffusées au public et à la possibilité pour celui-ci de formuler des questions et de présenter des observations et des propositions.

Le garant a établi le bilan de la concertation. Il a été publié le 12 avril 2024 sur les sites internet de la CNDP (debatpublic.fr) et le 14 avril 2024 sur le site du maître d'ouvrage (RN42-concertation.fr). Il est joint en annexe (annexe n°2).

Sur ces bases, le maître d'ouvrage tire les enseignements de la concertation et fait part de sa décision sur les suites qu'il donne au projet. C'est l'objet du présent document.

I.2 Les objectifs de la concertation préalable

La concertation est un temps d'information et d'échanges autour des enjeux et des principales caractéristiques du projet, ouvert à l'ensemble des publics et citoyens concernés et intéressés.

La concertation préalable sur le projet de mise à 2 × 2 voies de la RN2 entre Nabringhen et Les Bullescamps a eu pour objectifs :

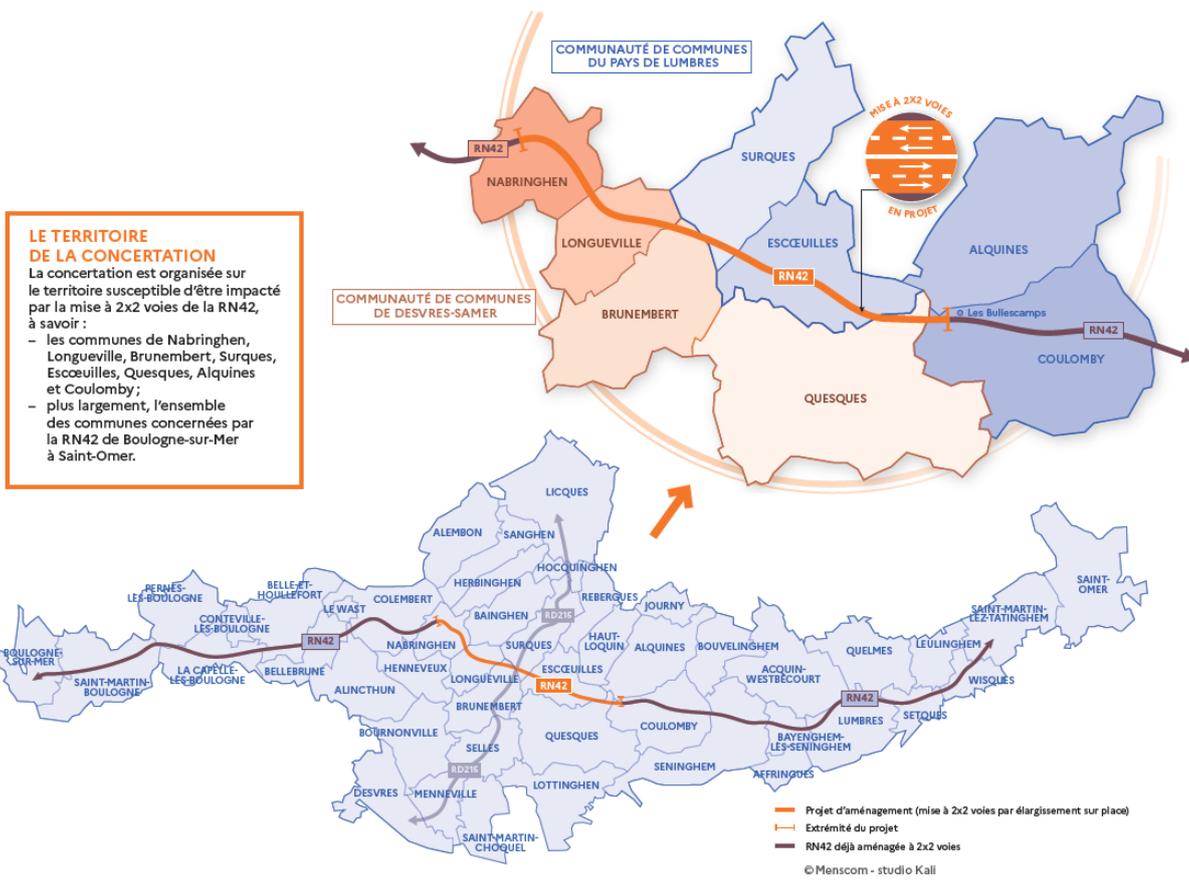
- d'informer le public du projet de la mise à 2 × 2 voies de la route nationale RN42 sur la section comprise entre Nabringhen et Les Bullescamps, ses objectifs, ses caractéristiques et son insertion dans le territoire ;
- de donner l'occasion à chacun, usager de la RN42, habitant ou acteur du territoire, de faire part de ses questions, critiques, attentes, préoccupations et propositions ;
- d'enrichir l'opération dans la perspective des prochaines phases d'études et d'éclairer la décision qui sera prise par l'État sur le choix d'un aménagement ;
- de restituer à la fin du processus de concertation la façon dont le maître d'ouvrage prend en compte les avis et contributions du public.

I.3 Le territoire de la concertation

La concertation préalable a été organisée sur le territoire susceptible d'être impacté par le projet, à savoir :

- 7 communes situées sur l'itinéraire de la RN42 dans lesquelles les aménagements sont envisagés (périmètre restreint) bénéficiant d'une information renforcée ;
- les 2 intercommunalités : communautés de communes du Pays de Lumbres et de Desvres-Samer ;
- plus largement, l'ensemble des communes concernées par la RN42 entre Boulogne-sur-Mer et Saint-Omer (périmètre élargi).

La carte ci-dessous présente le périmètre de la concertation publique.



Périmètre de la concertation publique

II Le projet en bref

II.1 La situation actuelle

II.1.1 L'itinéraire de la RN42

La RN42, longue de 42 km, est intégralement située dans le Pas-de-Calais, en région Hauts-de-France. Elle relie les autoroutes A16 et A26. Elle constitue un axe routier majeur entre les agglomérations de Saint-Omer (connexion à Setques avec l'autoroute A26) et de Boulogne-sur-Mer (connexion avec l'autoroute A16).

Elle dessert le port de Boulogne-sur-Mer, premier port de pêche français en termes de tonnage.

Elle assure également la desserte du territoire traversé, qui représente un bassin d'environ 100 000 habitants, et joue un rôle important pour les déplacements du quotidien (domicile-travail, desserte locale...).

Au-delà, la RN42 participe à la connexion de la métropole lilloise et de la Wallonie à la côte d'Opale. Située en bord de Manche, entre la baie de Somme et la côte de la mer du Nord, ce littoral est une destination touristique très prisée des Hauts-de-France.

II.1.2 La section Nabringhen – Les Bullescamps

1. Des caractéristiques très différentes du reste de la RN42

La section de la RN42 concernée par le projet, longue d'environ 9,5 kilomètres, se situe entre l'échangeur de Nabringhen et le hameau des Bullescamps, dans la commune de Coulomby.

Cette section est la seule de tout l'itinéraire de la RN42 à présenter par endroit un profil à chaussée unique bidirectionnelle, c'est-à-dire comprenant une seule voie par sens de circulation, sans séparateur (terre-plein) central. Elle apporte donc un niveau de service moindre que le reste de l'itinéraire et crée une hétérogénéité dans le parcours sur l'axe. Elle présente de plus une accidentologie préoccupante et nécessite une requalification environnementale.

La section de RN42 concernée par le projet présente les caractéristiques principales suivantes :

- un nombre de voies variable de 2 à 4 ;
- la présence de nombreux carrefours plans (à niveau) et de nombreux accès directs (riverains ou entrées de champs) ;
- une vitesse limitée variable à 90 km/h, 80 km/h ou 70 km/h selon les zones ;
- la présence de circulations agricoles.

Elle est comprise entre deux sections de route de 15 km environ chacune, caractérisées par :

- un profil constant à 2 × 2 voies ;
- la présence de carrefours dénivelés (c'est-à-dire passant par-dessous ou par-dessus les axes secondaires croisés) pour la plupart ainsi que de quelques carrefours plans ;
- une vitesse maximale autorisée à 110 km/h ;
- l'interdiction de circulation à certaines catégories d'usagers, notamment les engins agricoles, les piétons et cyclomoteurs, via un arrêté préfectoral (ils sont toutefois autorisés entre les échangeurs du Wast et de la Capelle).

Cette hétérogénéité induit une difficulté pour les usagers qui doivent s'adapter à chaque modification de géométrie (vitesse, possibilité de doubler ou pas...) et par voie de conséquence elle nuit à la sécurité.

2. Un cumul des fonctions de transit et de desserte locale

Le trafic supporté par la RN42, au droit de la section étudiée, est évalué à environ 5 000 véhicules par jour dans chaque sens en moyenne. Il est plus faible que sur le reste de la RN42, où les trafics atteignent 15 000 véhicules par sens au niveau de Boulogne-sur-Mer et à 7 500 véhicules par sens au niveau de Saint-Omer.

La RN42 cumule deux fonctions d'écoulement du trafic :

- la fonction de transit qui représente 90 % du trafic à l'échelle du périmètre du projet : cela concerne notamment les poids lourds qui desservent le port de Boulogne-sur-Mer et le littoral, mais également les véhicules légers pour les déplacements professionnels, le tourisme ou les déplacements de moyenne distance, dont les objectifs sont le faible temps de parcours, la fluidité et la régularité ;
- la fonction de desserte locale des communes traversées, constituée d'une abondance de points d'échanges pour les déplacements du quotidien, les besoins économiques locaux, les déplacements agricoles. Pour ces déplacements, les objectifs sont la sécurité et la facilité d'insertion et de traversée.

Ce cumul de fonctions, en partie concurrentes, nuit à la sécurité et au confort des usagers.

3. Un nombre d'accidents préoccupant

Au cours des quinze dernières années, à l'exclusion de l'année 2020, non représentative en raison de la crise Covid-19, les études statistiques d'accidentologie révèlent trois périodes distinctes :

- une période accidentogène entre 2007 et 2011 avec six accidents graves, ce qui représente un taux d'accidents de 5,6 (nombre d'accidents rapportés à une circulation de 10⁸ véhicules.km), largement supérieur à la moyenne nationale de 3,4 calculée sur des routes bidirectionnelles similaires à la section de la RN42 concernée ;
- puis une période 2012-2016 faisant suite à des aménagements ponctuels de sécurisation moins accidentogène avec un unique accident ;
- enfin, une période 2017-2022 avec trois accidents, ce qui place la section à un taux d'accident de 2,8, légèrement sous la moyenne nationale.

En 2023, on déplore plusieurs accidents graves. Par ailleurs, sur la période la plus récente (2017-2022), les statistiques montrent que le taux d'accidents en section bidirectionnelle est beaucoup plus élevé (2,8) que celui de la RN42 à 2 × 2 voies des sections en amont et en aval (0,2 à 0,4).

À noter qu'un accident mortel s'est produit dans le secteur concerné par le projet le dernier week-end de mars 2024, quelques semaines après la fin de la concertation.

La RN42 présente par endroit un profil « bidirectionnel », sans séparateur central, c'est-à-dire que des chocs frontaux peuvent s'y produire. Par ailleurs, la présence de nombreux carrefours plans (à niveau) et d'accès non aménagés à des parcelles riveraines présente des risques de chocs avec des véhicules à l'arrêt ou ralentis pour effectuer des manœuvres de tourne-à-gauche ou d'insertion. Enfin, la circulation de véhicules à faible vitesse, notamment agricoles, peut engendrer des risques supplémentaires liés à des dépassements dangereux ou à des usagers surpris.

L'analyse de la typologie des accidents sur route bidirectionnelle montre qu'ils sont souvent graves ou mortels. Ces risques sont aggravés par le fait que la section est encadrée par deux sections aménagées à 2 × 2 voies et que le passage en route bidirectionnelle peut surprendre des usagers non habitués.

La section est donc accidentogène en comparaison avec le reste de la RN42 et malgré la réalisation des travaux de sécurisation sur la période 2012-2016, la section à aménager reste dangereuse comme en témoigne l'accident mortel de mars 2024.

4. Une infrastructure à moderniser au plan environnemental

L'infrastructure actuelle, ancienne dans sa conception et antérieure aux grandes lois relatives à la prise en compte de l'environnement (loi du 3 janvier 1992 sur l'eau, loi « bruit » du 31 décembre 1992 notamment), ne correspond plus aux normes environnementales en vigueur.

La modernisation de l'assainissement routier de la RN42 est aujourd'hui nécessaire, afin de limiter les risques de pollution (chronique, accidentelle, saisonnière) des milieux naturels. Le projet prévoit ainsi la mise en place de dispositifs d'assainissement (réseau de collecte, bassins de traitement) répondant aux exigences actuelles.

Par ailleurs, la RN42 constitue une coupure de territoire qui impacte la faune. L'amélioration des aménagements permettant le passage de la faune de part et d'autre de la RN42 est un objectif affiché du maître d'ouvrage.

On peut noter que dans les mois qui ont précédé la concertation, le territoire a subi de graves inondations (en novembre 2023 puis début janvier) en raison d'une pluviométrie très importante sur des sols déjà gorgés d'eau ; même si les inondations sont sans lien direct avec la RN42, le territoire est particulièrement sensible au sujet de la gestion des eaux pluviales.

L'État souhaite donc aménager la RN42 de façon à la moderniser, la rendre plus sûre, et assurer une cohérence globale de l'itinéraire entre Saint-Omer et Boulogne-sur-Mer, en prenant en compte les enjeux de déplacements du territoire traversé comme ceux du trafic de transit

II.2 Les principaux enjeux

Les principaux enjeux du projet sont détaillés dans le dossier de concertation et sont présentés ici de manière synthétique.

II.2.1 Les enjeux de la section Nabringhen – Les Bullescamps

- un cumul des fonctions de transit et de desserte locale :
 - 5000 véhicules/jour/sens dont 10 % de poids lourds
 - 90 % des véhicules sont en transit
 - 27 points d'échanges dont 5 principaux (RD215, RD206, Ex RN, RD252 et RD216)
- un nombre d'accidents préoccupant
- une infrastructure à moderniser :
 - suppression des points noirs du bruit
 - collecte des eaux pluviales
 - passage de la faune
 - traitement des pollutions

II.2.2 Les principaux enjeux pour le milieu humain

- le rôle essentiel de la RN42 pour les déplacements ;
- l'agriculture, principale activité économique du secteur ;
- les autres activités économiques : commerces, services et industries ;
- le cadre de vie des habitants : l'attention est portée au bruit et à la qualité de l'air .

II.2.3 Les principaux enjeux environnementaux

- des continuités écologiques à améliorer ;
- des habitats d'espèces végétales protégées ;
- la faune protégée ;
- des zones humides à Nabringhen et Longueville.

II.2.4 Les principaux enjeux pour le milieu physique

- la préservation de la qualité des cours d'eau ;
- le bon écoulement des eaux des bassins versants naturels sous l'infrastructure ;
- la prise en compte des risques géologiques.

II.2.5 Les principaux enjeux pour le paysage et le patrimoine

- un paysage bocager et vallonné (Haut plateau de l'Artois et la Cuesta) ;
- deux monuments historiques notamment des bâtiments religieux.

II.3 Les objectifs de la mise à 2 × 2 voies de la RN42

De manière à répondre aux enjeux et aux besoins du territoire, le projet de mise à 2 × 2 voies sur la RN42 a pour objectifs :

- de sécuriser et de faciliter les déplacements entre Boulogne-sur-Mer et Saint-Omer, tout en maintenant un bon niveau de desserte locale pour préserver l'attractivité des territoires desservis ;
- de mettre l'infrastructure aux normes environnementales actuelles.

Cela se traduira par :

- **l'amélioration de la sécurité routière** notamment grâce :
 - à la forte réduction du risque de chocs frontaux (mise en place d'un terre-plein ou séparateur central) ;
 - à la suppression et au réaménagement des carrefours ;
 - à la suppression des accès directs, au profit d'un cheminement vers les carrefours aménagés .
- **l'amélioration du confort pour les usagers**, en permettant par exemple :
 - le dépassement des véhicules lents sur cette section ;
 - le report du trafic des véhicules agricoles et autres véhicules lents sur des itinéraires de substitution .
- **la requalification des dispositifs d'assainissement de la plateforme routière** pour moderniser la gestion des eaux pluviales routières.

L'achèvement de la mise à 2 × 2 voies de la RN42 entre les autoroutes A16 et A26 répond également à une logique de cohérence d'itinéraire, les autres sections de la RN42 étant déjà à 2 × 2 voies.

II.4 Les scénarios d'aménagement étudiés

Les études réalisées ont permis de proposer 5 scénarios d'aménagement : scénarios A, B, C, D, E. Les effets de ces scénarios ont été évalués par rapport à une situation « fil de l'eau », c'est-à-dire sans aménagement particulier.

Le maître d'ouvrage a retenu pour les soumettre à la concertation publique les 3 scénarios suivants :

- **le scénario A : aménagement à 2 × 2 voies avec statut de route express avec 1 échangeur dénivelé :**
 - variante **A1** : 1 point d'échange au niveau de la RD215
 - variante **A2** : 1 point d'échange au niveau de l'ex-route nationale

- **le scénario C** : aménagement à 2 × 2 voies et statut de route express avec **3 giratoires** :
 - variante **C1** : 3 points d'échange au niveau des RD206, RD215 et RD216
 - variante **C2** : 3 points d'échange au niveau des RD206 et RD215 et de l'ex-route nationale
- **le scénario E** : aménagement partiel à 2 × 2 voies avec **3 giratoires** au niveau des RD206 et RD215 et de l'ex-route nationale, sans statut de route express.

SCÉNARIOS	PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT	TYPE DE ROUTE	NOMBRE DE POINTS D'ÉCHANGES	VITESSE LIMITE AUTORISÉE	ACCÈS AUX VÉHICULES LENTS ET NON MOTORISÉS
Sans aménagement ou « fil de l'eau »	Maintien de l'existant	Pas de changement par rapport à la situation actuelle (voirie sans statut)			Accès sur la RN42
Scénario A (variantes A1 et A2)	Mise à 2x2 voies	Route express 	1 point d'échange dénivelé 	 ou selon les secteurs	Itinéraires de substitution
Scénario C (variantes C1 et C2)	Mise à 2x2 voies	Route express 	3 points d'échanges sous formes de carrefours à niveau de type giratoires 	 ou selon les secteurs	Itinéraires de substitution
Scénario E	Aménagement partiel à 2x2 voies	Route express et route bidirectionnelle 	3 points d'échanges sous formes de carrefours à niveau de type giratoires 	 ou ou selon les secteurs	Itinéraires de substitution sur environ 5 km et accès sur la RN42 sur environ 4,5 km

Synthèse des différents partis d'aménagement

Les discussions avec les collectivités locales, préalablement à la concertation publique, ont notamment porté sur le nombre de points d'échanges à conserver.

Par ailleurs, le projet prévoit l'aménagement d'itinéraires de substitution pour les véhicules lents qui ne seront pas autorisés à emprunter les sections élargies à 2 × 2 voies. Ces itinéraires sont présentés dans les plans de chaque scénario de manière synthétique. La suite des études permettra d'affiner le tracé de ces itinéraires.

Les études ont également permis de réaliser une première évaluation du coût des scénarios, aux conditions économiques actuelles. Ces coûts s'établissent entre **63 et 91 millions d'euros** selon les scénarios. Ils n'intègrent que les travaux d'infrastructure et ne comprennent pas les mesures environnementales, les études et les acquisitions foncières, qui seront chiffrées dans la suite des études.

II.4.1 Représentation graphique des scénarios

SCÉNARIO A

ROUTE EXPRESS À 2X2 VOIES AVEC 1 ÉCHANGEUR DÉNIVELÉ



Caractéristiques du scénario A :

- variante A1 :
 - **90 M€** hors acquisitions foncières et mesures environnementales
 - Consommation agricole estimée à 30 à 35 hectares
- variante A2 :
 - **91 M€** hors acquisitions foncières et mesures environnementales
 - Consommation agricole estimée à 23 à 25 hectares

SCÉNARIO C

ROUTE EXPRESS À 2X2 VOIES AVEC 3 GIRATOIRES



Caractéristiques du scénario C :

- variante C1 :
 - **73 M€** hors acquisitions foncières et mesures environnementales
 - Consommation agricole estimée à 15 à 20 hectares
- variante C2 :
 - **70 M€** hors acquisitions foncières et mesures environnementales
 - Consommation agricole estimée à 15 à 20 hectares

SCÉNARIO E

ROUTE PARTIELLEMENT À 2X2 VOIES AVEC 3 GIRATOIRES



Caractéristiques du scénario E :

- **63 M€** hors acquisitions foncières et mesures environnementales
- Consommation agricole estimée à 10 à 15 hectares

II.4.2 Les itinéraires de substitution

Les itinéraires de substitution à aménager dans le cadre du projet, sont proposés le long et au sud de la RN42 :

- sur une partie de l'itinéraire, ils empruntent les routes existantes (RD252 en traversée de Nabringhen et Longueville par exemple) ;
- en l'absence de route existante, une voie nouvelle sera créée pour assurer la continuité (entre Longueville et la RD215 par exemple).

Ils seront constitués d'une voirie d'une largeur de 6 mètres avec des accotements d'1,50 mètre et permettront la circulation des engins agricoles. Les accotements seront réduits dans les zones bâties. Un seul itinéraire côté sud sera aménagé de façon à limiter la consommation de terres agricoles.

Au nord de la RN42, la circulation de ces mêmes usagers se fera au moyen des chemins ruraux existants et complétés de voiries de désenclavement.

Toutes les parcelles seront desservies par une voirie adaptée aux usages, et tous les usagers pourront se rendre d'un point du territoire à un autre.



II.4.3 L'analyse multicritères

Le maître d'ouvrage a présenté au dossier de concertation une analyse des différents scénarios présentés, synthétisée dans le tableau ci-après.

Le tableau d'analyse multicritères

SCÉNARIO / VARIANTE		SANS AMÉNAGEMENT OU «FIL DE L'EAU»	SCÉNARIO A		SCÉNARIO C		SCÉNARIO E	
			Variante A1	Variante A2	Variante C1	Variante C2		
Pas d'aménagement			Route express à 2x2 voies	Route express à 2x2 voies	Route express à 2x2 voies	Route express à 2x2 voies	Aménagement partiel à 2x2 voies (environ 5 km aménagés sur les 9,5 km)	
			1 échangeur au niveau de la RD215	1 échangeur à Escœuilles (ex-RN)	3 giratoires RD206 - RD215 - RD216	3 giratoires RD206 - RD215 - ex-RN		3 giratoires RD206 - RD215 - ex-RN
Effets sur les conditions de déplacement et la desserte du territoire		Sécurité des déplacements						
		Homogénéité du parcours						
		Gain de temps (transit)	Temps habituel 9 minutes	-3 minutes	-3 minutes	-1 minute	-1 minute	Pas de gain
		Accès au territoire						
		Prise en compte des mobilités douces (piétons, cyclistes)						
Effets et impacts sur l'environnement, le cadre de vie des habitants, l'activité économique et agricole		Impact sur les milieux naturels						
		Impact sur les continuités écologiques						
		Paysage						
		Requalification environnementale de l'infrastructure (assainissement)						
		Impact sur la qualité de l'air et le bruit						
		Impact sur le tissu urbain existant						
		Activité économique						
		Consommation de terres agricoles						
Coût et complexité technique (en millions d'euros - M€ - aux conditions économiques 2023, hors acquisitions foncières et mesures environnementales)			90 M€	91 M€	73 M€	70 M€	63 M€	

● Situation fortement améliorée ● Situation améliorée ● Comme aujourd'hui ● Situation dégradée ● Situation fortement dégradée

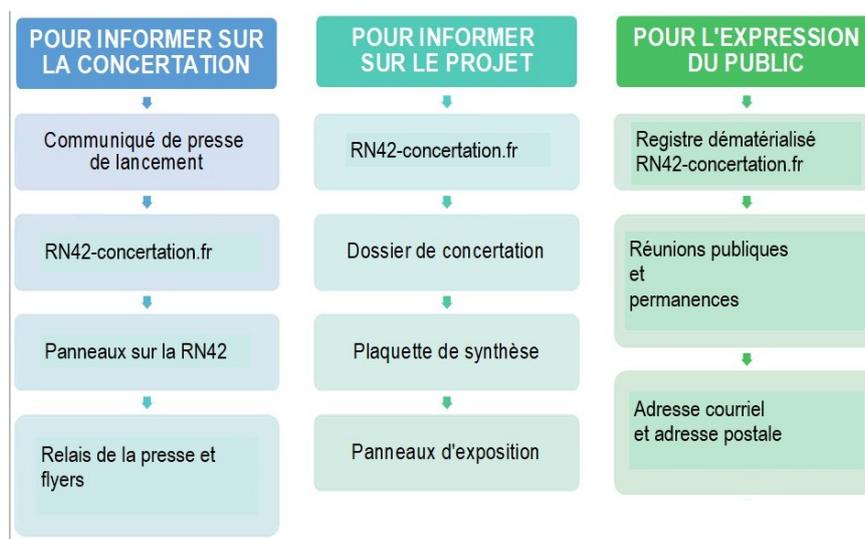
III Les modalités et le déroulement de la concertation

La concertation a fait l'objet d'un large dispositif d'information et d'échanges, valorisant la proximité et le recueil de questions et d'avis de la part de tous les publics.

III.1 La préparation de la concertation et le dispositif général

La concertation a été préparée par le maître d'ouvrage, représenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL Hauts-de-France), en associant étroitement le garant dès sa désignation par la commission nationale du débat public le 5 juillet 2023. Des échanges réguliers et des réunions de travail ont permis de définir collégialement le dispositif, les contenus détaillés des supports d'information et l'organisation précise de chaque modalité de la concertation.

Le dispositif de la concertation mis en œuvre est présenté ci-dessous :



À noter que le garant a mis à disposition une adresse courriel et une adresse postale affichées sur l'ensemble des documents et des supports de communication.

III.2 L'annonce de la concertation et l'information en continu

III.2.1 Le comité de pilotage préalable au lancement de la concertation

Un Comité de Pilotage relatif aux aménagements de la RN42 s'est tenu le 2 mai 2023 sous la présidence de M. Jacques BILLANT, préfet du Pas-de-Calais, dans la salle multifonction de la commune d'Escœuilles.

L'objectif de la réunion a été de présenter aux acteurs du territoire, les variantes proposées pour la partie d'aménagement de la mise à 2 x 2 voies de la RN42 ainsi que l'analyse comparative. Les échanges ont permis l'émergence de plusieurs observations et des réponses ont été apportées par le maître d'ouvrage.

Les élus, les différents services de l'État et chambres consulaires ont été interrogés sur la variante pressentie. Une variante semble remporter les suffrages.

À la clôture de cette réunion, la maîtrise d'ouvrage a présenté le calendrier de la suite de l'opération notamment l'engagement d'une concertation publique avec garant. Ce n'est qu'après cette étape que le scénario sera choisi.

III.2.2 L'annonce de la concertation

Conformément à l'article R121-19 du Code de l'environnement, l'avis de concertation préalable a été publié plus de quinze jours avant l'organisation de la concertation préalable, programmée du 13 février au 15 mars 2024.

L'avis informait notamment sur l'objet, l'organisation de la concertation, la durée, le nom du garant et les modalités de la concertation.

Il a été adressé le 17 janvier 2024 aux 49 communes et aux deux EPCI (Communauté de Communes du Pays de Lumbres et Communauté de Communes de Desvres-Samer). Dans un souci de sécurisation, le maître d'ouvrage a mis à disposition des collectivités concernées un certificat d'affichage à compléter et à retourner à la DREAL.

L'avis a également été publié dans deux titres de la presse régionale et locale (La Voix du Nord, le 23 janvier 2024 et Nord Littoral, le 24 janvier 2024).

Parallèlement, d'autres moyens d'information de la concertation ont été mis en place pour assurer une bonne information des usagers.

- Pose de panneaux le long de la RN42 à partir du 22 janvier 2024 jusqu'à la fin de la concertation (2 panneaux en section courante et 6 panneaux en intersection des 3 principaux carrefours).



- Entre le 22 et le 26 janvier 2024, distribution de 1283 flyers dans les boîtes aux lettres des 8 communes du périmètre restreint de la concertation. Ces flyers mentionnaient les dates des réunions publiques et des permanences ainsi que les différents moyens de s'informer sur le projet.

AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

En application du Code de l'environnement

Projet de mise à 2x2 voies de la RN42 entre Nabringhen et Les Bullescamps (Coulombly)

Un avis, approuvé par le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Hauts-de-France est mis en œuvre au profit de la mise à 2x2 voies entre Nabringhen et Les Bullescamps (Coulombly). Ce projet est inscrit au schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région Hauts-de-France.

Pour aller au bon déroulement de cette concertation, Monsieur Christophe BACHOLLE a été désigné en qualité de garant par la Commission Nationale de Débat Public (CNDDP).

La concertation se déroulera du 13 février au 15 mars 2024 inclus

Les modalités d'information et de participation du public sont les suivantes :

- Un affichage réglementaire et un document de synthèse consultable dans toutes les communes et établissements Publics de Cohésion Territoriale du périmètre susceptible d'être impacté.
- Les dates de concertations relatives au projet, ses caractéristiques, ses objectifs et ses enjeux, mis à disposition du public dans les mairies de Nabringhen, Longueville, Brunembert, Surques, Escouelles, Quesques et Coulombly.
- Un site internet dédié à la concertation : <https://www.RN42-concertation.fr> permettant au public d'accéder au dossier de concertation et de régler ses observations.

Des réunions publiques à 18h00	Des permanences en mairies
<ul style="list-style-type: none"> • Le 13 février 2024 : réunion d'ouverture à Escouelles (salle multifonctions) • Le 28 février 2024 : table ronde à Escouelles (salle multifonctions) • Le 13 mars 2024 : réunion de clôture à Lumbres (salle Michel Berger) 	<ul style="list-style-type: none"> • Le 19 février 2024 : à Nabringhen de 10h00 à 12h00 et à Lumbres de 14h00 à 16h00 • Le 7 mars 2024 : à Boulogne-sur-Mer de 10h00 à 12h00 et à Coulombly de 14h00 à 16h00

Les avis, questions, contributions, propositions peuvent être déposés :

- Principalement sur le site internet dédié à la concertation : <https://www.RN42-concertation.fr>
- A l'adresse mail du garant : christophe.bacholle@grand-nord.fr
- Ou par voie postale : Commission Nationale de Débat Public, garant RN42, 244 Rue Saint Germain - 75007 PARIS

A l'issue de la concertation préalable, sous un délai d'un mois, le garant établira un bilan de la concertation qui sera publié sur le site internet de la CNDDP de la DREAL Hauts-de-France.

Dans un délai de trois mois à compter de la publication de bilan, la DREAL publiera les mesures qu'elle juge nécessaires de mettre en place pour tenir compte des engagements liés de la concertation.

INFORMEZ-VOUS

- sur [RN42-concertation.fr](https://www.RN42-concertation.fr)
- dans les mairies de Nabringhen, Longueville, Escouelles, Coulombly, Alquiennes, Quesques, Surques et Brunembert
- au siège des communautés de communes du Pays de Lumbres et de Desvres-Samer

VOS QUESTIONS ET AVIS SUR

[RN42-concertation.fr](https://www.RN42-concertation.fr)

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION !
DU 13 FÉVRIER AU 15 MARS 2024

RENCONTREZ-NOUS ET ÉCHANGÉONS

- ✓ Lors des réunions publiques ouvertes à tous
 - mardi 13 février 2024 : réunion d'ouverture à 18 h, salle multifonctions d'Escouelles
 - mercredi 28 février 2024 : réunion avec table ronde des acteurs du territoire à 18 h, salle multifonctions d'Escouelles
 - mercredi 13 mars 2024 : réunion de clôture à 18 h, salle Michel Berger à Lumbres
- ✓ Lors des permanences de la DREAL Hauts-de-France
 - samedi 19 février 2024 à la mairie de Nabringhen de 10 h à 12 h et à la mairie de Lumbres de 14 h à 16 h
 - jeudi 7 mars 2024 à la mairie de Boulogne-sur-Mer de 10 h à 12 h et à la mairie de Coulombly de 14 h à 16 h à 20 h

La concertation est placée sous le regard de M. Christophe BACHOLLE, garant désigné par la Commission Nationale de Débat Public.

Le garant peut être contacté pour tout sujet concernant le processus de participation du public de projet :

- par courriel préférentiellement : christophe.bacholle@grand-nord.fr
- par courrier : Commission Nationale de Débat Public (CNDDP) - À l'attention de M. Christophe BACHOLLE - 244 boulevard Saint Germain - 75007 Paris

Ce document est édité par le ministère de la Transition Écologique et de la Sécurité des Territoires - DREAL Hauts-de-France. Rédaction et conception graphique : Marianne & Studio K&L. Photo de couverture : © Babelgroupart, wikimedia, lemonteur

- Communiqués de presse diffusés le 23 janvier 2024 dans le journal *Voix du Nord* et le 25/01/2024 dans le journal *Nord Littoral*.
- Affichage dans les commerces du secteur.

III.2.3 L'ouverture de la concertation publique et les modalités d'information en continu

Le 13 février 2024, jour de l'ouverture de la concertation, le dispositif d'annonce et d'information était opérationnel avec en complément de l'information précédemment diffusée à la presse :

- l'ouverture du site « RN42-concertation.fr » ;
- l'ouverture de la plateforme d'expression à partir du site « RN42-concertation.fr » (registre dématérialisé);
- installation de l'exposition de 4 « kakemonos » à chaque réunion publique ;
- distribution d'environ 200 plaquettes lors des réunions publiques.

Le maître d'ouvrage a ensuite régulièrement rappelé les rendez-vous de la concertation lors de chaque réunion publique. Les articles de presse édités ont également participé au relais de l'information (annexe 3):

- Article La Voix du Nord le 11 février 2024 : « le projet de doublement complet de la RN42 est relancé »
- Article La Voix du Nord le 16 février 2024 : « doublement de la RN42 : les questions se posent »
- Article et interview Delta FM le 20 février 2024 : « Élargissement de la RN42 à 2 x 2 voies : la concertation publique a débuté »
- Article La Voix du Nord le 28 février 2024 : « Mise à deux voies de la RN42: les élus favorables au scénario avec des ronds-points et des bretelles à Lumbres »
- Article La Voix du Nord le 01 mars 2024 : « Doublement de la RN42 entre Boulogne-sur-Mer et Saint-Omer : « le tracé n'est pas encore finement défini » »
- Article et interview Radio 6 le 6 mars 2024 : « RN42 : une portion de 9Km doit être mise à 2 x 2 voies mais pas avant 2027 »
- Reportage BFM littoral le 12 mars 2024 : « Pas-de-Calais : une concertation publique lancée sur le doublement de la RN42 »
- Article La Voix du Nord le 19 mars 2024 : « doublement de la RN42 « le président du département vigilant sur le projet » »



III.3 Le site « www.RN42-concertation.fr »

Une page dédiée au projet a été créée sur le site internet de la DREAL Haut-de-France, consultable à l'adresse RN42-concertation.fr. Cette page renvoyait directement à un registre dématérialisé, également accessible par QR-code apposé sur les plaquettes et les flyers.

The screenshot shows the website interface for the public consultation. At the top, there is a header with the logo of the Prefet de la Région Hauts-de-France and the DREAL HAUTS-DE-FRANCE logo. Below the header, there is a navigation menu with categories like Services, Thématiques, Ressources en ligne, Actualités, and Espace presse. The main content area features a large blue banner with the text 'RN42 - Mise à 2x2 voies de la section entre Nabringhen et Les Bullescamps (Coulomby)'. Below the banner, the text reads 'CONCERTATION PUBLIQUE PREALABLE' and provides information about the consultation dates (February 13 to March 15, 2024) and the location. A button labeled 'Accédez à la concertation' is visible at the bottom of the page.

Le registre dématérialisé a été conçu pour être la source d'information et le point d'entrée pour exprimer son avis en ligne. Il a permis la traçabilité des échanges tout au long de la concertation.

La page proposait à l'ouverture un ensemble de documents :

- le dossier de concertation
- la plaquette de synthèse de la concertation
- la carte de diagnostic du territoire

Puis, la page s'est enrichie au fur et à mesure pour proposer :

- une fiche relative aux giratoires (annexe 8)
- une fiche relative aux expropriations (annexe 9)
- les délibérations des collectivités territoriales et des organismes associés (annexe 4)
- les comptes-rendus des réunions publiques (annexes 5, 6 et 7)

Le maître d'ouvrage a systématiquement apporté une réponse sous 8 jours à chaque contribution quelles que soient les thématiques : accès au territoire, agriculture, cadre de vie, financement, concertation, économie, environnement, foncier, opportunité, scénarios, technique...

III.4 Les outils d'information sur le projet

III.4.1 Le dossier de concertation

Le dossier de concertation était la ressource d'information complète sur les enjeux du territoire, les objectifs du projet, les scénarios d'aménagement envisageables. Le dossier était disponible pour tous sur le site « RN42-concertation.fr ».

III.4.2 La plaquette de synthèse

Une synthèse du dossier de concertation a été élaborée. Elle proposait, en quatre pages, les informations essentielles sur le projet et le déroulement de la concertation. Imprimée à 1 000 exemplaires, la plaquette a été distribuée dans les mairies ainsi qu'aux participants des réunions publiques et des permanences.

OU EN SOMMES-NOUS ?

13 fév.-15 mars 2024 : Concertation préalable

Automne 2024 : Bilan de la concertation

2025-2026 : Études de conception détaillée

2027 : Enquête publique

2027 : OBTENTION DES AUTORISATIONS ADMINISTRATIVES DÉMARRAGE DES TRAVAUX

CONCERTATION PRÉALABLE DU 13 FÉVRIER AU 15 MARS 2024

RN42

MISE À 2X2 VOIES DE LA SECTION NABRINGHEN - LES BULLESCAMPS

LA CNOP
Autorité administrative indépendante, la Commission Nationale du Débat Public (CNDDP) est défensive des droits constitutionnels de chacun à être informé et à participer aux décisions ayant un impact sur l'environnement.

www.debatpublic.fr

QUELS SONT POUR VOUS LES CRITÈRES LES PLUS IMPORTANTS ? QUEL SCÉNARIO PRIVILÉGIEZ-VOUS ET POURQUOI ?...

LA COMPARAISON DES SCÉNARIOS

Les scénarios d'aménagement étudiés ont des impacts plus ou moins forts sur les conditions de déplacements, la desserte du territoire, l'environnement naturel, le cadre de vie des habitants (bruit, qualité de l'air), le tissu urbain existant, l'activité agricole et l'activité économique.

SCÉNARIO / VARIANTE	SANS AMÉNAGEMENT DU NIVEAU DE L'EAU*	SCÉNARIO A		SCÉNARIO C		SCÉNARIO E
		Variante A1	Variante A2	Variante C1	Variante C2	
Effets sur les conditions de déplacement et la desserte du territoire	Pas d'aménagement	Route express à 2x2 voies	Route express à 2x2 voies	Route express à 2x2 voies	Route express à 2x2 voies	Aménagement partiel à 2x2 voies (environ 3 km) avec 3 giratoires (R0206 - R0215 - ex-RN)
Sécurité des déplacements		1 échangeur au niveau de la RD215	1 échangeur à Escouelles (ex-RN)	3 giratoires (R0206 - RD215 - RD216)	3 giratoires (R0206 - RD215 - ex-RN)	3 giratoires (R0206 - RD215 - ex-RN)
Homogénéité du parcours						
Gain de temps (transit)	Temps habituel 9 minutes	-2 minutes	-3 minutes	1 minute	1 minute	Pas de gain
Accès au territoire						
Impact sur les milieux naturels						
Impact sur les continuités écologiques						
Impact sur le cadre de vie des habitants, l'activité économique et agricole						
Requalification environnementale de l'infrastructure (aménagement de voirie)						
Impact sur la qualité de l'air						
Impact sur le tissu urbain existant						
Activité économique						
Consommation de terres agricoles						
Coût et complexité technique en millions d'euros : M€, aux conditions économiques 2023, hors acquisitions foncières et mesures environnementales		90 M€	91 M€	73 M€	70 M€	63 M€

● Situation fortement améliorée ● Situation améliorée ● Comme aujourd'hui ● Situation dégradée ● Situation fortement dégradée

VOS QUESTIONS ET AVIS SUR

RN42-concertation.fr

RENCONTRONS-NOUS ET ÉCHANGÉONS

- Lors des réunions publiques ouvertes à tous**
 - mardi 13 février 2024 : réunion d'ouverture à 10h, salle multifonctions d'Escouelles
 - mercredi 28 février 2024 : réunion avec table ronde des acteurs du territoire à 18h, salle multifonctions d'Escouelles
 - mercredi 13 mars 2024 : réunion de clôture à 18h, salle Michel Berger à Lumbres
- Lors des permanences de la DREAL Hauts-de-France**
 - lundi 19 février 2024 à la mairie de Nabringhen de 10h à 12h et à la mairie de Lumbres de 14h à 16h
 - jeudi 7 mars 2024 à la mairie de Boulogne-sur-Mer de 10h à 12h et à la mairie de Coulombly de 14h30 à 16h30

CONTACTER LE GARANT DE LA CONCERTATION pour tout sujet concernant le processus de participation du public au projet :
 - par courriel préférentiellement : christophe.bacholle@hauts-de-france.gouv.fr
 - par courrier : Commission Nationale du Débat Public (CNDDP) - A l'attention de M. Christophe BACHOLLE - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris

QUELS SONT POUR VOUS LES AVANTAGES ET LES INCONVÉNIENTS DES DIFFÉRENTS SCÉNARIOS ?

LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT

Cinq scénarios et leurs variantes ont été étudiés. Trois d'entre eux (A, C et E) ont été retenus par le maître d'ouvrage, en accord avec les collectivités locales, et sont présentés au public au cours de la concertation.

Ces scénarios répondent tous aux objectifs du projet, à savoir :

- sécuriser et faciliter les déplacements entre Boulogne-sur-Mer et Saint-Omer tout en maintenant un bon niveau de desserte locale ;
- mettre l'infrastructure aux normes environnementales actuelles (amélioration de l'assainissement routier, passage de la faune).

SCÉNARIO A

ROUTE EXPRESS À 2X2 VOIES AVEC 1 ÉCHANGEUR DÉNIVELÉ

VARIANTE A1
POINT D'ÉCHANGE AU NIVEAU DE LA RD215

- Mise à 2x2 voies
- 1 seul point d'échange dénivelé avec des bretelles d'accès
- 90 ou 110 km/h
- Suppression des accès riverains directs et des carrefours intermédiaires
- 3 nouveaux ouvrages d'art
- 1 itinéraire de substitution pour les véhicules lents

VARIANTE A2
POINT D'ÉCHANGE AU NIVEAU D'ESCOUELLES (EX-ROUTE NATIONALE)

Ce scénario sécurise les déplacements. Il est le plus homogène avec le reste de la RN42 et en cela, il favorise le trafic de transit.

SCÉNARIO C

ROUTE EXPRESS À 2X2 VOIES AVEC 3 GIRATOIRES

VARIANTE C1
3 GIRATOIRES AU NIVEAU DES RD206, RD215 ET RD216

- Mise à 2x2 voies
- 3 carrefours giratoires
- 90 ou 110 km/h
- Suppression des accès riverains directs et des carrefours intermédiaires
- 1 itinéraire de substitution pour les véhicules lents

VARIANTE C2
3 GIRATOIRES AU NIVEAU DES RD206, RD215 ET DE L'EX-ROUTE NATIONALE

Ce scénario sécurise les déplacements. Il est plus perméable vis-à-vis du territoire traversé, au détriment du trafic de transit.

SCÉNARIO E

ROUTE PARTIELLEMENT À 2X2 VOIES AVEC 3 GIRATOIRES

GIRATOIRES AU NIVEAU DES RD206, RD215 ET DE L'EX-ROUTE NATIONALE

- Mise à 2x2 voies sur environ 3 km, avec 1 itinéraire de substitution pour les véhicules lents
- Mises en place de la route bidirectionnelle (une voie dans chaque sens sans séparateur central) sur environ 4,5 km : les véhicules lents peuvent circuler sur cette partie de la RN42
- 3 carrefours giratoires
- 90, 90 ou 110 km/h
- Suppression des accès riverains directs et des carrefours intermédiaires sur l'ensemble de la section

Ce scénario sécurise partiellement les déplacements. Il limite les impacts sur le foncier agricole et sur les milieux naturels.

III.4.3 Les panneaux d'exposition

Le projet était également synthétisé sur 4 kakemonos de grand format exposés à chacune des réunions publiques ainsi qu'aux permanences du maître d'ouvrage.



Kakemonos exposés lors des réunions publiques à Escœuilles

III.5 Les réunions publiques, les permanences et les modalités de contribution du public

III.5.1 Les réunions publiques

Trois réunions publiques ont été organisées durant la concertation. Deux d'entre elles ont été organisées sous forme de :

- présentation des enjeux, des objectifs du projet et des scénarios
- questions/réponses avec le public

Une réunion publique a été planifiée sous une forme différente, avec une table ronde en présence de la chambre d'agriculture, la chambre de commerce accompagnée de l'association « pour la RN42 » et le PNR des Caps et Marais d'Opale :

- présentation des enjeux, des objectifs du projet et des scénarios
- questions/réponses avec le public
- intervention de la table ronde
- questions/réponses avec le public

Ces rencontres ont été animées par l'équipe du maître d'ouvrage DREAL, le bureau d'étude Egis mandaté par le maître d'ouvrage, avec une introduction et une conclusion du garant de la concertation.

Elles ont volontairement laissé une large part aux questions et à l'expression du public. Elles ont duré 2h00 chacune. Elles ont fait l'objet d'un enregistrement audio et d'un compte-rendu, mis à la disposition du public sur « RN42-concertation.fr ».



Réunion publique du 28 février 2024

III.5.2 Les permanences du maître d'ouvrage

Les permanences se sont tenues sur deux journées et quatre communes de la manière suivante :

- le lundi 19 février à Nabringhen le matin et à Lumbres l'après-midi
- le jeudi 7 mars à Boulogne-sur-mer le matin et à Coulombly l'après-midi



Permanences du 19 février et du 7 mars 2024

Elles ont proposé au public un cadre moins formel pour les échanges et ont permis d'approfondir des situations particulières en lien avec le projet.

III.5.3 Les modalités de contribution écrite

Le public pouvait faire part de son avis ou poser ses questions sur le projet par écrit au moyen du registre dématérialisé « RN42-concertation.fr »

III.6 L'adresse de contact du garant de la concertation

En vertu de son rôle et de sa mission, le garant pouvait être saisi de toute question concernant l'organisation de la concertation et les conditions de participation du public ; bien sûr oralement lors des différentes rencontres prévues dans le dispositif, mais aussi par écrit.

Pour ce faire, son adresse courriel et courrier a été systématiquement rappelée dans les supports d'information diffusés.

IV Le bilan chiffré de la participation

IV.1 En synthèse sur la participation

Les rencontres ont réuni plus de **300 personnes** :

- environ 270 participants aux 3 réunions publiques
- environ 40 participants aux permanences et entretiens individuels
- environ 36 interventions en réunions publiques

La participation numérique a été la suivante :

- 2 616 visites de la page d'accueil
- 869 téléchargements
- 1648 visionnages
- **230 contributions écrites** recueillies au moyen du formulaire d'expression en ligne.

IV.2 L'analyse quantitative des contributions

Au total, **230 contributions écrites** et **36 interventions publiques** ont été recueillies au cours de la concertation.

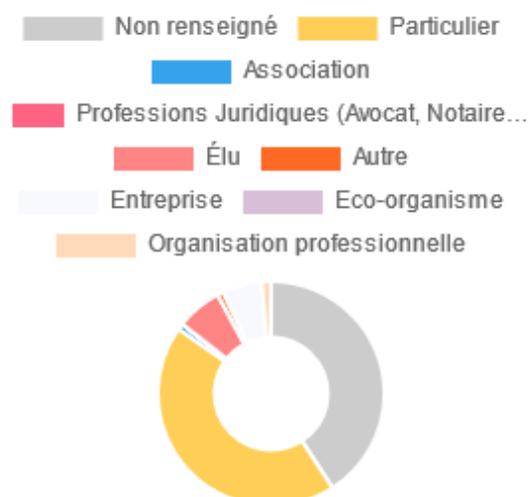
Le public s'est largement exprimé au cours des réunions publiques et lors des permanences, notamment sur la commune de Nabringhen.

Le maître d'ouvrage s'est également rendu disponible à la demande pour expliquer le projet et ses impacts lors d'entretiens individuels. Le contenu de ces entretiens n'a pas vocation à être retranscrit dans son intégralité afin d'assurer le caractère privé des échanges. Toutefois, les thématiques abordées portaient logiquement sur les itinéraires de substitution et les habitations potentiellement impactées.

IV.2.1 Les contributions écrites sur le site de la concertation

Le canal privilégié pour déposer des observations ou un avis écrit a été celui du registre dématérialisé avec un total de 230 contributions selon la répartition suivante :

Qualité	Nombre d'observations
Non renseigné	94 dont 82 anonyme(s)
Particulier	101
Association	2
Professions Juridiques (Avocat, Notaire...)	0
Élu	15
Autre	2
Entreprise	13
Eco-organisme	0
Organisation professionnelle	3



Une grande majorité des contributions a été déposée par des particuliers qui habitent dans les communes longeant la RN42.

Les 13 entreprises ayant déposé une contribution sont également majoritairement localisées dans le périmètre restreint de la concertation. Certains secteurs d'activité ont pu être identifiés :

- transport de marchandise
- matériaux de construction
- exploitations agricoles / forestières
- travaux publics
- commerces et restauration
- coopérative d'entrepreneurs

Parallèlement, le maître d'ouvrage a également été destinataire de 10 délibérations ou avis des collectivités et associations :

- Communauté d'agglomération du Boulonnais
- Communauté d'agglomération du pays de Saint-Omer
- Communauté de communes du pays de Lumbres
- Chambre d'agriculture des hauts-de-France
- Chambre de commerce et d'industrie des Hauts-de-France
- Commune d'Escœuilles
- Commune de Quesques
- Parc Naturel des Caps et Marais d'Opale
- Commune de Wimille
- Association pour la RN42

IV.2.2 Les contributions orales lors des réunions publiques et des permanences

Sur les 3 réunions publiques qui se sont tenues, on dénombre 35 contributions orales de la part des habitants, des élus et des associations. Ces interventions orales sont réparties ainsi :

- réunion publique du 13 février 2024 : 14 interventions orales
- réunion publique du 28 février 2024 : 9 interventions orales
- réunion publique du 13 mars 2024 : 12 interventions publiques

IV.3 Conclusion : Une concertation active et riche

Au regard des chiffres de participation, notamment **300 personnes présentes aux rencontres**, 2 616 visites du site internet et **230 contributions écrites**, la concertation a permis une bonne mobilisation des personnes intéressées autour du projet.

L'État remercie toutes les personnes qui à cette occasion ont pris le temps de s'informer, de formuler leur avis par les différents moyens d'expression proposés, de venir aux permanences ou de participer aux réunions de la concertation.

La concertation publique a largement mobilisé les habitants du territoire, les acteurs économiques, les entreprises riveraines de la RN42, les agriculteurs, les élus et collectivités directement concernés par le projet. Les personnes ont manifesté leur intérêt pour l'opération en s'informant sur le site ou en participant directement aux différentes réunions organisées par la DREAL.

Les contributions émises au cours de la concertation ont été analysées : elles ont permis de disposer d'avis et de positions tranchées pour éclairer le maître d'ouvrage sur les suites à donner à l'opération.

V La synthèse des expressions recueillies

Pour information, l'intégralité des contributions écrites ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage à chacune figure dans l'annexe 4 ainsi que les comptes-rendus des réunions en annexe 5,6 et 7.

V.1 L'analyse par rencontre

V.1.1 La réunion publique d'ouverture du 13 février 2024

Les intervenants ont tous souligné l'importance de la concertation préalable dans le cadre de ce projet d'aménagement de la RN42, afin de permettre aux citoyens de s'exprimer et d'être pleinement informés. Ils ont également remercié la présence en nombre des participants à cette réunion publique.

Le déroulé de la réunion a ensuite été présenté par l'animateur, en précisant la possibilité pour chacun de poser des questions tout au long de la soirée. Les différents aspects du projet ont été abordés et expliqués de manière claire, dans le but de favoriser les échanges et la compréhension mutuelle entre les différents acteurs.

Enfin, l'importance de la transparence, de l'écoute et du respect des avis de chacun a été soulignée par les intervenants, dans le but de mener à bien cette concertation préalable de manière constructive et participative.

La DREAL est intervenue pour présenter les enjeux de la RN42 ainsi que les enjeux du territoire, tels que l'agriculture, le milieu naturel, le paysage et le patrimoine.

Ont également été présentés les objectifs du projet dont la sécurisation, la facilitation et la modernisation de la route ainsi que les différents scénarios (plans et analyse multicritères). Le garant, M. Bacholle a rappelé les modalités de concertation. Les interrogations ont porté sur les aménagements pour les piétons et les véhicules lents. Il a été souligné l'importance de prendre en compte la qualité des terres impactées par les aménagements.

Des inquiétudes ont été exprimées concernant la continuité écologique, l'impact sur les milieux naturels, le bruit, l'air, le paysage, les terres agricoles et les habitations proches du tracé. Des suggestions ont été faites pour limiter la consommation de terres agricoles et pour prévoir des voies de dégagement pour les véhicules lents.

Enfin, des questions ont été posées sur des aménagements du territoire en marge du projet.

V.1.2 La réunion publique du 28 février 2024 avec table ronde

Lors de la réunion du 13 février 2024, la DREAL est intervenue pour exposer les enjeux de la RN42 et du territoire. Les objectifs du projet ont également été abordés, incluant la sécurisation, la facilitation et la modernisation de la route, ainsi que les différents scénarios envisagés. Le garant, Monsieur Bacholle, a souligné les modalités de concertation. Une table ronde multi-thématique a ensuite eu lieu, réunissant notamment des acteurs du territoire : Chambre de commerce et d'industrie, Chambre d'agriculture et Parc Naturel Régional du cap et des marais d'Opale pour échanger sur le projet.

Lors du premier temps d'échanges suite à la présentation du projet, plusieurs questions ont été soulevées concernant notamment les aménagements prévus pour les engins agricoles. Les participants ont exprimé leurs préoccupations quant à la prise en compte de ces engins dans la conception du projet afin d'assurer leur passage en toute sécurité.

Les enjeux touristiques du territoire ont également été abordés (activité équestre et randonnée notamment).

Enfin, la question des expropriations a été évoquée.

Lors de la table ronde, Madame LESTRINGEZ, de la Chambre de commerce et Madame WARLOUZEL de l'association « pour la RN42 » ont souligné que le projet routier pourrait être un catalyseur du développement en stimulant la croissance des activités économiques (desserte du port de Boulogne notamment). Cependant, la CCI restera attentive aux éventuelles répercussions négatives sur la vie locale des villages traversés.

Monsieur MUSELET, élu de la chambre d'agriculture a évoqué notamment les modifications de la circulation des engins agricoles autour du projet. Le maître d'ouvrage doit trouver des solutions adaptées à cette question. Il a rappelé par ailleurs l'opposition du monde agricole au fait de consommer plus de terres agricoles pour faire des compensations environnementales et que la Chambre restera vigilante sur ce point.

Enfin, Monsieur BRIETZ du Parc Naturel Régional a traité de la question relative à la bonne méthode pour associer le territoire au projet et apporter une définition qualitative sur l'intégration du projet. Il a rappelé le rôle d'accompagnement du PNR dans une logique de valorisation du territoire.

V.1.3 La réunion publique du 13 mars 2024

Cette réunion publique s'est déroulée à Lumbres, selon une organisation identique à celle du 13 février 2024. La réunion s'est tenue 48 heures avant la fin de la concertation pour permettre de prendre en compte les dernières expressions du public. Le nombre de participants était plus faible (50 participants), vraisemblablement en raison de l'éloignement du lieu par rapport à la zone projet et de la proximité de la fin de la concertation.

La question de la circulation des engins agricoles et des itinéraires de substitution a de nouveau été soulevée.

Il a également été soulevé des questions sur la gestion des eaux, la faune, la flore, les emprises des bassins et des zones d'expansion de crues, ainsi que l'intégration paysagère des ouvrages de gestion des eaux pluviales.

Jean-Claude Leroy, président du Département du Pas-de-Calais, a exprimé son soutien à la variante C1 pour le projet routier en cours d'études, soulignant l'importance d'une route utile pour le territoire. Il a également posé des questions sur le statut juridique des routes de substitution, insistant sur la nécessité de clarifier la responsabilité de l'entretien des itinéraires. Il a rappelé l'importance de veiller à la domanialité des routes pour assurer un bon niveau de service aux usagers.

Une autre thématique a été soulevée et concerne les aménagements fonciers. La pré-étude d'aménagement foncier est une étape importante avant les opérations de remembrement, comprenant notamment une étude hydraulique nécessaire pour coordonner et intégrer efficacement les projets. La question d'un remembrement en cours sur certaines communes traversées soulève des interrogations sur son évolution en lien avec le projet.

V.1.4 Les permanences du 19 février 2024 à Nabringhen et Lumbres

En excluant la permanence de Lumbres pour laquelle aucun participant ne s'est présenté, les points à retenir sont les suivants :

Sur les 25 à 30 participants, plusieurs agriculteurs de Longueville ont exprimé leurs inquiétudes sur les points suivants :

- la localisation des itinéraires de substitution
- l'allongement du temps de trajet pour les engins agricoles et les véhicules légers
- le trafic sur certaines routes départementales
- le report de la dangerosité sur d'autres routes
- l'entretien des itinéraires de substitution
- les ventes de maisons à Longueville
- l'accès à la RN42, la pertinence de construire un giratoire à Escœuilles
- le maintien de la route 206E et sa bretelle d'insertion sur la RN42. Il est proposé de prolonger la route 206E le long de la RN42 pour éviter le passage des engins agricoles dans la commune de Nabringhen.

Les participants se sont montrés préoccupés par les impacts du projet sur leur commune et ont cherché des solutions alternatives.

V.1.5 Les permanences du 7 mars 2024 à Boulogne-sur-Mer et Coulomby

Deux permanences ont été organisées pour informer et répondre aux questions concernant le projet. La première s'est déroulée à Boulogne-sur-Mer avec un seul participant, tandis que la seconde s'est tenue à Coulomby avec plusieurs participants sur des questions d'ordre individuel.

La mobilisation locale a été forte lors des différentes rencontres. Les participants étaient essentiellement des habitants du périmètre rapproché (communes immédiatement limitrophes du projet), et usagers de la RN42. Quelques participants étaient plus éloignés ou représentaient différentes institutions.

Le projet a suscité de l'intérêt, qui s'est manifesté par des questions nombreuses et des propositions pour faire évoluer le projet.

Il est à noter qu'au stade des études, le maître d'ouvrage n'est pas en capacité de répondre à la totalité des demandes de précisions. En effet, l'intérêt de la concertation est de pouvoir prendre en compte les remarques des habitants pour faire évoluer le projet avant qu'il soit entièrement étudié et figé. Les participants l'ont bien compris et sont désormais dans l'attente de la suite des études pour connaître les précisions sur le projet, notamment en ce qui concerne ses impacts sur les circulations locales (agricoles et autres), sur les traversées des communes et les habitations impactées, ainsi que plus généralement sur les mesures environnementales.

Le maître d'ouvrage, conscient de ces attentes, associera largement les acteurs du territoire à la suite des études.

V.2 L'analyse par thèmes

Cette partie propose une analyse de l'ensemble des contributions recueillies au cours de la concertation quel que soit le mode : les contributions écrites dans le registre dématérialisé, les courriers, les délibérations et les contributions orales lors des réunions publiques et des permanences.

Les principaux thèmes abordés par le public sont illustrés par des extraits de contributions (présentés entre guillemets). Le lecteur pourra se reporter aux annexes du présent bilan pour consulter l'ensemble des contributions écrites du registre ainsi que le verbatim des réunions publiques.

Pour faciliter l'analyse, le maître d'ouvrage classe ces différentes contributions dans les catégories suivantes :

- la sécurité des déplacements
- les avantages et inconvénients des giratoires / l'homogénéité du parcours
- l'évaluation du trafic sur les voies de substitution et sécurité
- la gestion des circulations agricoles
- la prise en compte des mobilités douces
- les implications économiques et accès aux différentes communes
- l'impact sur l'environnement, le foncier et les compensations (faune, climat, paysage)
- la gestion des eaux et les aménagements hydrauliques
- les nuisances sonores et qualité de l'air
- la transparence et l'information pour les habitants impactés
- l'opportunité du projet

Le volume conséquent de contributions souligne l'utilité de la concertation publique et la procédure traduit la transparence dans la prise de décision. Le processus consiste à recueillir les avis, suggestions et préoccupations des habitants et des parties prenantes pour améliorer le projet et les études en cours.

V.2.1 La sécurité des déplacements

La perception de la dangerosité de la section est largement partagée par les contributeurs. Ainsi, les contributions sont nombreuses et témoignent d'un consensus sur la nécessité de sécuriser la section entre Nabringhen et Les Bullescamps.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« ...La sécurité sur ce tronçon à 2x1 voie est un enjeu majeur. Il y a eu trop d'accidents au cours des dernières décennies sur ces 9kms et en particulier à Escœuilles... »

« ...Comme nous le savons il semble indispensable de sécuriser le RN42 sur notre secteur... »

« ...Je suis favorable au projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 42 car la route actuelle n'est absolument pas sécurisée... »

« Je réside à Menneville et j'emprunte régulièrement la rn 42 dans mes déplacement et je la franchis également très souvent dans un ressenti de danger permanent . Je suis ravi de cette concertation et j'attends ces travaux avec impatience »

Plusieurs contributions pointent le caractère particulièrement dangereux de certains carrefours en soulignant la nécessité d'agir. Les carrefours cités sont jugés dangereux soit pour leur traversée, soit pour y tourner (absence de voie de dégagement).

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« ...La traversée d'Escœuilles est assez dangereuse. Je l'ai constaté à de nombreuses reprises. Outre les carrefours (il m'est arrivé de stopper net à cause d'un conducteur qui a grillé le STOP à Surques), les accotements sont parfois remplis d'eau lors de fortes pluies. Transformer cette portion en 2x2 voies serait un gage de sécurité... »

« ... Le carrefour au niveau d'Escœuilles est dangereux et pas éclairé ! Le carrefour suivant est également dangereux, il est très difficile surtout aux heures d'affluence d'emprunter cette route lorsque l'on vient de Surques !... »

« ...Le plus dangereux sur ce tronçon est au niveau de l'intersection Surques, Brunembert (RD215). Car, il n'y a qu'à cet endroit qu'il n'y a pas de voie soit de dégagement pour tourner ou soit pour traverser la nationale. De nouveau l'été dernier, un accident s'est produit à cet endroit... »

Plusieurs contributeurs soulignent également le risque de chocs frontaux souvent graves voire mortels.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« ...Je suis pour la mise en place du 2*2 voit pour une entière sécurité des voitures et de leur passagers...Trop d'imprudence avec des écarts de véhicules risque de collision de face à face...»

« ...Préférence pour le scénario A , variante A1:

- moins de risque d'accident (pas d'excès de vitesse ou dépassement dangereux : risque de face à face)

- même si les travaux déjà réalisés ont permis de réduire le nombre d'accidents, il y a encore des accidents graves sur cet axe... »

Les nombreux accès directs aux habitations, chemins ruraux, parcelles agricoles ou forestières sont également pointés. Ces accès non aménagés présentent des risques de chocs avec des véhicules à l'arrêt ou au ralenti effectuant des manœuvres de changement de direction ou d'insertion.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« ...Accès à la maison forestière très dangereux, situé dans le virage RN 42. De nombreux accidents mortels au fil des années. L'augmentation du trafic devient inquiétante pour les sorties comme pour les entrées dans les 2 sens Accès difficile pour le débardage des billes

de bois, pour les remorques des bucherons, les activités d'entretiens des layons, des plantations....»

«... J'emprunte souvent la RN42 pour aller à Boulogne/Escoœuilles/Brunembert etc. Je suis souvent coincé par des véhicules lents et les dépassements sont à la limite de l'accident. »

Quelques contributeurs en revanche ne partagent pas les solutions proposées et craignent le comportement des usagers ; ils suggèrent d'autres solutions pour améliorer la sécurité routière comme par exemple l'installation de radars de vitesse fixes dans les zones les plus dangereuses.

EXEMPLE D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Sur la RN 42 en deux fois deux voies, beaucoup d'automobilistes roulent comme sur une autoroute, à 130 km/heure : avec ce projet, ils pourront filer encore plus vite. Et on prétend que ce sera plus sécurisé ? C'est la vitesse qui représente un danger, pas l'inverse. Ajoutez donc des radars sur la portion en question, vous aurez plus de sécurité, et cela ne coûtera rien, au contraire, cela rapportera »

La sécurité des déplacements est un enjeu majeur du projet de mise à 2X2 voies de la section Nabringhen - Les Bullescamps. Deux éléments sont particulièrement significatifs :

- la section en bidirectionnelle de la RN42 est plus accidentogène que les 2 sections en 2X2 voies qui l'entourent (comparatif des taux d'accidents) ;
- malgré les travaux de sécurisation de la période 2012-2016, la section à aménager reste dangereuse comme en témoigne l'accident mortel de mars 2024.

Les accidents graves ou mortels étudiés sur la section depuis 2007 sont majoritairement des chocs frontaux et des accidents aux carrefours.

De même, la section comprise entre Nabringhen et les Bullescamps se caractérise par une abondance de points d'échanges dont 17 accès directs et 10 intersections soit au total 27 points d'échanges.

Les travaux proposés dans les différents scénarios vont contribuer à améliorer la sécurité routière notamment grâce à la forte réduction du risque de chocs frontaux (mise en place d'un terre-plein ou séparateur central), par le réaménagement des carrefours et par la suppression des accès directs au profit d'un cheminement vers les carrefours aménagés.

Pour tous les scénarios, la suppression des accès directs (riverains et entrées de champs) engendre automatiquement un gain de sécurité.

Pour les scénarios A et C, l'aménagement augmente fortement la sécurité des déplacements : les deux voies de circulation dans chaque sens sécurisent les dépassements, les carrefours giratoires ou l'échangeur dénivelé sécurisent et facilitent les mouvements des véhicules pour franchir la RN42 ou pour s'y insérer, le terre-plein central empêche les collisions frontales, les itinéraires de substitution permettent de séparer les véhicules lents de la circulation générale.

Les variantes A1 et A2 avec échanges dénivelés offrent un niveau de sécurité optimal puisqu'il n'y a pas d'intersections directes avec la RN42 (voie d'insertion et carrefour aux abords de l'infrastructure).

Pour les scénarios C, la vitesse maximale autorisée est abaissée à 90 km/h entre les giratoires de la RN42 afin de mieux percevoir ces aménagements.

Le scénario E présente un aménagement partiel à 2 x 2 voies qui présente donc les mêmes avantages que les scénarios A et C. Toutefois, l'existant est maintenu sur une partie du tronçon (profil bidirectionnel sans terre-plein central), ce qui ne permet pas d'éliminer les risques de collision frontale et maintient le mélange des usages. De plus, certains flux de véhicules lents, ainsi que de liaisons douces, emprunteront la RN42. Le scénario E améliore donc également la sécurité, mais de manière moins marquée que les A et C.

Sur les points d'attention particuliers à prendre en compte, le maître d'ouvrage a précisé que des phases d'études après la concertation permettront d'aborder précisément la sécurisation des traversées piétonnes.

V.2.2 Les avantages et les inconvénients des giratoires / l'homogénéité du parcours

La présence de giratoires sur la RN42 dans les scénarios C et E, et leur absence dans le scénario A a été un point clivant de la concertation.

Certains participants considèrent que les giratoires ne sont pas adaptés pour une route à 2 x 2 voies, ils entraînent une perte de temps et un manque de confort ; une hausse de la consommation et des émissions liées aux freinages et aux accélérations, et ils associent les giratoires à un sur risque d'accrochage.

Ces usagers font référence à d'autres secteurs jugés inconfortables (la RN41 entre Lille et La Bassée, et la RD642).

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Il faut oublier le projet avec giratoires. C'est une hérésie de concevoir un projet avec autant de ronds points. Quand on voit le nombre de poids lourds qui utilisent cet axe, les concepteurs n'imaginent pas la consommation de carburant à chaque relance du véhicule. »

« Pitié, pas de 2X2 voies avec des giratoires tous les 2 km ? il y a déjà ça du côté St Omer ou entre Lille et le bassin minier (RN41) et c'est vraiment infernal. Le summum, 2 giratoires sur une distance de 100 mètres à l'arrivée à St Martin au Laert ! A quoi, ça sert dans ce cas de faire des 4 voies si c'est pour faire ralentir/accélérer les automobilistes tous les 2 km !??? => freinage + accélération = plus de consommation, donc plus de CO2 et plus de particules fines (freins et pneus => y compris pour les véhicules électriques !). Je ne comprends même pas comment on peut proposer encore cette solution. Sans compter le risque accru d'accidents, les gens ne sachant pas prendre les giratoires correctement, »

« Préférence pour le scénario A, variante A1: les ronds points sont source d'accident et accrochage »

« Bonjour je vote pour le scénario A car il est impensable de voir une 2x2 voies avec des giratoires comme cela se fait trop souvent dans notre région et surtout dans le Pas de Calais ! Illogique et dangereux »

Ces contributeurs soulignent également la cohérence du scénario A avec le reste de la RN42, et le fait que les scénarios avec giratoires ne seraient pas selon eux complètement aboutis. Quelques contributeurs se sont demandés pourquoi il n'y avait pas de scénario avec 3 échangeurs (scénario écarté par le maître d'ouvrage notamment pour des raisons de coût).

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« ce serai dommage de faire du bricolage avec les variantes à 3 ronds points ou une simple voie puis une 2x2 »

« Je vote pour la variante A1 qui a le mérite d'aller au bout de la réflexion. »

« On a vu des échangeurs pour des projets moins utiles, on parle ici d'investissement à long terme. Les Ronds points, ce n'est pas la solution! Faites un effort pour y inclure 3 échangeurs pour une vraie vision à long terme. »

En revanche, d'autres contributeurs mettent en avant le gain de sécurité des giratoires par rapport aux carrefours existants, notamment pour les usagers en provenance des routes secondaires. Ces contributeurs jugent souvent que le scénario A est disproportionné par rapport aux besoins du territoire.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Le projet c1 est le plus adapté pour les villages et évite une augmentation de la circulation sur les routes secondaires (par rapport au A) qui ne sont pas prévu pour avoir plus de circulation de plus à notre époque où nous devons faire des économies dans tous les domaines je pense que le c1 est le juste milieu. »

« Travaillant sur Boulogne 4 jours sur 5 j'emprunte cette route presque quotidiennement. Il n'est pas rare que je passe entre 5 et 10 min pour pouvoir m'insérer dans la circulation au carrefour de surques. Pour moi les ronds points sont la meilleure solution. Pour permettre aux personnes vivantes dans les villages alentour de reprendre la m à différents endroits . »

« Le projet C1 est incontestablement le meilleur, la mise en place de giratoires donne une réelle facilité d'accès pour les usagers du territoire et permet de ralentir la vitesse. Le gain de temps est anecdotique, ce qui compte c'est de sécuriser les usagers tout en maintenant l'attractivité des territoires. »

« Donc il me semble que le plus important est de faire un rond-point à cette intersection (RD215), car toutes sortes de véhicules des plus légers au plus lourds empruntent cette route dans les 4 sens, cela ralentirait la vitesse, fluidifierait l'intersection mais surtout améliorerait efficacement la sécurité. »

« la France étant championne du Monde des sens giratoires poursuivons, au moins on sait les prendre : afin d'éviter une circulation excessive et dangereuse devant les maisons de l'ancienne RN je préfère bien sûr l'option C2. »

« Habitant Bainghen, je suis plutôt favorable aux solutions qui prévoient un giratoire vers la 206 et le pays de Licques. La circulation sur cet axe est devenue importante et doit être prise en compte. »

« La variante C1 serait la plus adaptée avec les 3 giratoires pour un meilleur accès aux riverains des villages aux alentours. »

« Si vous voulez assurer une meilleure sécurité routière, une 2x2 voie avec giratoire est largement suffisante. »

Au-delà de la question du type de carrefours, c'est leur nombre, permettant un accès plus facile au territoire, qui est vu comme un avantage.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Considérant qu'il est nécessaire de maintenir une accessibilité essentielle aux bassins de vie traversés par le projet Considérant l'option favorable du scénario C1 qui permet un aménagement cohérent sur l'ensemble du tronçon avec : • Une accessibilité aux bassins de vie maintenue grâce aux 3 giratoires »

« lors de la réunion publique du 28 février à Escoeuilles, nous vous confirmons notre préférence pour la variante C1 qui permet à la fois de disposer d'un axe sécurisé sur 2 x 2 voies tout au long du tracé avec la possibilité de garantir une desserte régulière grâce aux giratoires sur le tronçon concerné. Comme déjà évoqué, il s'agit de trouver aussi un juste équilibre en considérant l'importance d'être connecté à la Région et son développement tout en restant en lien avec les acteurs du développement économique et touristique locaux. »

Le choix du nombre et du type de points d'échange a fait l'objet de nombreuses contributions. Les giratoires notamment engendrent une réaction de rejet de certains contributeurs qui ont un a priori négatif sur ce type de carrefour. Le maître d'ouvrage a apporté des éléments de réponse pendant la concertation : les statistiques montrent que les giratoires ne sont pas des carrefours particulièrement accidentogènes (fréquence et gravité), bien au contraire. En particulier, les accidents sont moitiés moins graves dans les giratoires que dans les autres carrefours hors agglomération. Les giratoires prévus dans les scénarios C et E n'engendrent donc pas de risque particulier en matière de sécurité.

La conception de ces points d'échange devra toutefois faire l'objet d'un point d'attention dans la suite des études ; le maître d'ouvrage devra assurer une bonne lisibilité et une sécurité optimale. Par ailleurs, conformément au Code de la voirie routière, le projet fera l'objet de trois audits de sécurité routière, en conception, avant mise en service ainsi qu'après mise en service, réalisés par des auditeurs qualifiés.

V.2.3 L'évaluation du trafic sur les voies de substitution et la sécurité

Un grand nombre de contributions a porté sur la conception des voiries de substitution. Ces voiries destinées à accueillir le trafic interdit sur la route express seront constituées de tronçons de routes existantes et de tronçons neufs. Les questions principales portent sur le report de trafic de la RN42 vers ces voiries, l'augmentation de la circulation dans les traversées des communes, la sécurité.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« il y a nécessité d'étudier le report de la circulation »

« Dans les prévisions ils seront confrontés à des passages étroits ,sans visibilité, sinueux ,montants et descendants vers des stops Ils seront aussi confrontés à des VL préférant utiliser cette voie car beaucoup plus pratique et qui n'auront pas à se soucier de la limitation de vitesse. »

« Bjr, inquiet sur la route bis reliant Nabringhen à Surques. Trafic surement très important, élargissement de la route à 6 metres rendant la sortie des habitations difficiles, risque d'excès de vitesse dans les agglomérations... Pas très rassurant pour les riverains du centre de Longueville dont je fais partie. »

« il faudra être attentif à la sécurité sur les petites routes traversant les villages »

« Actuellement, les agriculteurs sont conscients que la RN42 est dangereuse, ils auront donc modifié leur façon d'y circuler. Ce qui me fait peur, c'est que sur les itinéraires de substitution, comme il n'y aura pas de contrôle radar, je l'ai d'ailleurs noté, comme il n'y aura pas grand monde, les véhicules légers vont aller de plus en plus vite, j'ai peur que dans les rues de Longueville, Nabringhen et tout ça soit dangereux, même sur les voies de substitution. »

« Nous voudrions savoir si cela va impacter une circulation plus dense dans la traversée du village de Nabringhen .Circulation actuellement interdite au plus de 3T5 »

Les différents scénarios ont des impacts différents sur les itinéraires de substitution. Le scénario A entraîne un report de trafic local vers les itinéraires de substitution, ce qui impacte négativement les habitants de Nabringhen et Longueville. Le scénario C présente un impact plus faible en maintenant trois points d'échange et donc une meilleure répartition des flux.

Dans la suite des études, le maître d'ouvrage devra évaluer précisément le trafic supplémentaire dans les traversées des communes et proposer des mesures pour limiter les nuisances. Un travail de concertation sera fait pour échanger avec les communes et les riverains au cours des études.

V.2.4 L'impact du projet sur l'agriculture

L'impact direct du projet sur le foncier agricole est un sujet de préoccupation, même si le choix du maître d'ouvrage de réaliser un aménagement sur place a permis d'en réduire l'impact. La question du choix d'un statut de route express (nécessitant de construire des itinéraires de substitution et donc a priori plus consommateur de foncier qu'une route sans statut) ainsi que le choix d'avoir prévu ces itinéraires côté sud a toutefois soulevé des questions.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Pourquoi ne pas remonter les 4 voies dans le sens sto Boulogne sur la droite vers les hauteurs en dessous du bois jusqu'à l'entrée d'Escœuilles et garder les voies actuelles en voie lente!!! »

« dans le cadre de la consommation des terres agricoles pourquoi les emprises se font du côté sud dans le meilleur des terres et non pas dans les coteaux où la terre est de qualité moindre et où les cultures sont régulièrement dégradées par les lapins et sangliers ? »

« Le scénario C1 est le meilleur compromis entre les différents critères-moins de consommation d'espace par rapport au A »

« ...serait il pas plus judicieux de nous laisser rouler sur la RN 42 en engins agricoles sur la portion à 90 km/h de Escoeuilles à la sortie de Colembert comme cette portion reste à 90km/h nous pensons que cela sera moins accidentogènes que de passer par les route de Nabringhen(route étroite, vallonné sinueuse) et de plus cela évitera de l emprise de terre agricole »

«J'ai une question par rapport à la circulation des tracteurs. Pourquoi passer une route à 2x2 voies, la laisser à 90 km/h et ne pas nous laisser passer dessus ? On serait quand même moins dangereux. Moi je suis de Brunembert, je cultive sur Colembert. Dans les routes de Nabringhen, on ne pourra jamais passer avec des tracteurs, avec des moissonneuses... Quitte à laisser à 90, pourquoi ne pas nous laisser passer dessus ? »

Les contributions s'interrogent sur les allongements de parcours à prévoir en lien avec la suppression de la plupart des accès.

Les contributeurs posent de nombreuses questions sur les capacités des voiries de substitutions à accueillir le trafic agricole (étroitesse, pente, virages).

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Prévoir des itinéraires pour les véhicules lents qui ne les obligent pas à parcourir de longues distances. »

« Agriculteur à Longueville / Nabringhen / élu à Nabringhen « A Longueville pour traverser la voie, je vais faire un détour de 4/5 km. Demande d'un passage qui traverse la RN42 pour les véhicules agricoles, mais aussi pour les pédestres et les vélos. Les chemins pour desservir les terres sont à la charge de qui ? »

« pour les chemins de substitution qu'en est il de la sécurité des véhicules lents au niveau de la commune de Coulomby. A chaque rencontre nous évoquons sa dangerosité due au S sans visibilité, étroit et en pente. Surtout que tous les véhicules lents y passeront désormais et que les véhicules légers s'y arrogent la priorité. Sur le versant nord, il n'y est pas prévu de voie seulement utilisation du chemin rural sauf que le chemin est impraticable pour les matériels agricoles de gros volume actuels et qu'il ne dessert pas toutes les parcelles avec la barrière naturelle des talus. »

« Moi dans ce projet ce qui m'inquiète un peu, c'est pour les gens de Bainghen qui vont sur Colembert, et vice versa, parce que la descente [de la route du col des] 4 Vents vers Henneveux, c'est une descente très rapide. Rattraper l'ancienne nationale, oui, pour rattraper Nabringhen à ce niveau [de la RD206], y a pas grand-chose pour rattraper en parallèle de la 4 voies. »

« Dans le scénario A1, pour accéder en tracteur ou véhicules lents, on pouvait avant passer de Bainghen à Nabringhen, en rattrapant la double voie, cela ne sera plus possible en route express, qu'est-il prévu pour les véhicules lents ? Devrons-nous faire un temps de route beaucoup plus conséquent ? Sur le scénario C, en tracteur ou avec une remorque chargée, il est imposé de sortir par le giratoire aménagé pour Nabringhen, le dénivelé est assez important et donc accidentogène. Pour éviter la consommation d'emprises sur les terres agricoles, est-il envisagé une route bidirectionnelle ou une voie avec des voies de dégagement sur le côté pour les itinéraires de substitution ? Ce qui coûterait moins peut être et permettrait de consommer moins de terres. »

La Chambre d'Agriculture a participé à une table ronde pour discuter des enjeux du projet pour le monde agricole local. Elle a souligné l'importance de la sécurité mais a également fait part des conséquences pour les exploitants agricoles, en raison de la suppression des accès directs et points de traversée.

Elle demande donc la définition d'itinéraires de substitution adaptés à la circulation des engins agricoles, en concertation avec les agriculteurs. De plus, les allongements de parcours pour les exploitants doivent être pris en compte.

Parallèlement, elle sollicite une optimisation de la consommation d'espace agricole pour le projet d'aménagement de la RN42. Elle souligne l'importance d'une étude d'opportunité de réalisation d'un

AFAFE , ainsi que la nécessité de mesures de compensation environnementale en dehors des zones agricoles.

Dans le cadre de l'opération, la Chambre d'Agriculture souhaite être régulièrement associée à la construction du dossier, notamment pour optimiser le tracé et définir des solutions adaptées aux besoins des agriculteurs.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« La recherche d'optimisation de la consommation d'espace agricole, pour toutes les emprises techniques de l'ouvrage, y compris les éventuels bassins d'infiltration. Bien que le projet se prévoit sous la forme d'un doublement sur place, la mise en place d'une étude d'opportunité de réalisation d'un AFAFE conformément à l'article L123-24 du Code Rural. A noter qu'une étude d'AFAFE est actuellement en cours sur les communes d'Escoeuilles, Surques, Bainghen et Hocquinghen; l'éventuelle concomitance des études est peut-être à examiner. Par ailleurs, au regard du secteur traversé, pourvu en richesses naturelles, la Chambre d'Agriculture sera attentive à la nécessité de mesures de compensation environnementale. Elle tient d'ores et déjà à préciser que celles-ci devront, en priorité, être recherchées en dehors des espaces agricoles exploités. En conclusion, la Chambre d'Agriculture demande à être régulièrement associée à la construction du dossier : optimisation du tracé, définition des itinéraires de substitution, réflexions sur les mesures de compensations environnementales. »

La suite des études devra présenter précisément la consommation de foncier agricole et devra préciser le projet sur le rétablissement des circulations agricoles. La concertation avec les exploitants agricoles et les riverains sera essentielle pour identifier les besoins et les contraintes de chacun. L'objectif est de concevoir des itinéraires pertinents et fonctionnels, tant du côté nord que du côté sud, dans le respect des différentes parties prenantes et de l'environnement local.

Le maître d'ouvrage a conventionné avec la Chambre d'Agriculture pour recenser les exploitations et circulations agricoles impactées par le projet. Cette étude débutera en 2024 après le choix du scénario retenu. L'étude permettra de s'assurer des impacts réels du projet sur les exploitations et de définir les itinéraires de substitution adaptés.

Concernant l'aspect géométrique des itinéraires de substitutions certains secteurs devront faire l'objet d'une attention toute particulière notamment le tracé de la pente de la RD206 vers Bainghen (col des 4 vents), la traversée de la rue de l'Église à Longueville et le secteur de Coulomby.

Le maître d'ouvrage a bien pris note par ailleurs du démarrage d'une étude d'aménagement foncier par le Département, et se rapprochera de ce dernier pour en connaître les modalités. Le Département sera également associé à la définition et la domanialité des itinéraires de substitution.

V.2.5 La prise en compte des mobilités douces

Un certain nombre de contributions portent sur la prise en compte de toutes les mobilités douces (cyclistes, piétons, randonneurs, cavaliers) et notamment sur les points de traversée de la RN42.

EXEMPLE D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« ...Il serait important de prévoir un passage sécurisé pour les vélos et randonneurs, privilégiant ainsi les mobilités douces et un accès sécurisé aux balades en campagne (hors chasse évidemment !) »

« ... Dans le cadre du dédoublement de la RN 42, ne pas oublier d'assurer la sécurité, des randonneurs qui traversent la RN 42. Le GR de Pays Tour du Boulonnais travers la RN 42 à Longueville (la Converserie) »

« Vous avez parlé tout à l'heure d'aménagements pour la faune, qu'en est-il des aménagements piétons ? Nous sommes sur un territoire de sport nature où un fort tourisme de sport est développé. Séparer le territoire en deux par le doublement de la RN42, sans accès piétons viendrait contraindre l'accessibilité des aménagements sport nature qui ont été faits jusque-là avec notamment la station de trail et le développement du tourisme ».

« Comment les piétons pourront ils accéder au chemin situés côté Quesques ?

*Devront-ils traverser les ronds points?
Des passages piétons seront-ils prévus? »*

« Président du Comité régional en charge de tourisme équestre des Hauts-De-France « Le projet doit faciliter la circulation entre les deux autoroutes. J'ai peu entendu parler des enjeux économiques et touristiques. En tant que tourisme équestre : 70 000 cavaliers dans les HDF, 18 000 dans le Pas de Calais : itinérance douce. Mais qu'en est-il des échanges locaux qui doivent permettre les possibilités de passage des cavaliers du Nord au Sud (8 à 10 structures équestres sur le secteur). Un peu les mêmes problèmes pour les cavaliers comme les pédestres ou les vélos – pas évident de faire circuler des cavaliers au niveau des giratoires – possibilité de faire transiter les cavaliers au niveau de passages inférieurs (servant aux écoulements de l'eau) ? »

« Vous avez parlé tout à l'heure d'aménagements pour la faune, qu'en est-il des aménagements piétons ? Nous sommes sur un territoire de sport nature où un fort tourisme de sport est développé. Séparer le territoire en deux par le doublement de la RN42, sans accès piétons viendrait contraindre l'accessibilité des aménagements sport nature qui ont été faits jusque-là avec notamment la station de trail et le développement du tourisme »

Le Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale a souligné également les enjeux autour des mobilités douces et actives (marche, vélo, randonnée...).

Au stade des études présentées à la concertation, le maître d'ouvrage n'a pas présenté les modalités de franchissement de la RN42, considérant qu'il ne s'agissait pas d'un élément discriminant les scénarios entre eux. Aujourd'hui, il n'y a aucune traversée aménagée pour les piétons et cyclistes, mais l'effet de coupure sera plus important avec une 2x2 voies. L'aménagement de traversée(s) devra contribuer à favoriser les mobilités douces et respectueuses de l'environnement, tout en améliorant la sécurité des usagers vulnérables tels que les piétons et les cyclistes. Les collectivités locales et le Parc naturel régional seront impliqués dans la mise en œuvre de ces mesures, afin de garantir une cohérence avec les politiques de mobilité en place. Un point d'attention particulier sera porté aux circulations équestres qui n'avaient pas été identifiées dans les premières études.

Ces aménagements devront également contribuer à valoriser le territoire et à encourager l'écotourisme, en offrant aux visiteurs la possibilité de découvrir la région à pied, à vélo ou à cheval.

V.2.6 L'accès aux différentes communes et les effets sur l'économie locale

La question de l'accès aux communes et les impacts du projet sur la vie locale, notamment économique, a fortement mobilisé les contributeurs. En effet, la RN42 joue un rôle de desserte des communes traversées pour les déplacements du quotidien.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« ...Le projet doit tenir compte des populations existantes qui ont construit leur vie autour de cette nationale 42 ..l'accessibilité direct d'Escœuilles à la RN42 est un des atouts majeurs de ce village qui attirent de nouveaux habitants... cette accessibilité est déterminante pour ceux qui partent travailler vers St Omer ou vers Boulogne... »

« Il faut impérativement une sortie direction Quesques . »

« Pour ma part, le scénario A serait une catastrophe pour les villages situés au bord de la RN42 surtout pour les commerçants, artisans car aucun accès direct ne leur ait fourni. Une honte! »

« Habitant Bainghen, je suis plutôt favorable aux solutions qui prévoient un giratoire vers la 206 et le pays de Licques. La circulation sur cet axe est devenue importante et doit être prise en compte. »

Une large accessibilité aux communes hébergeant des bassins d'emplois locaux est fortement souhaitée.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« ... Le flux de véhicules entrants et sortants pour rejoindre la société Leroy TP est de l'ordre de 100 véhicules journaliers justifiant la nécessité impérieuse d'un giratoire pour desservir la commune d'Escœuilles. Le bilan carbone n'en sera d'ailleurs que plus mesuré.

Enfin, isoler la commune d'Escœuilles par l'absence d'un giratoire propre à la desserte de cette commune serait un préjudice économique et sociale pour l'entreprise Leroy TP qui emploie plus de 120 personnes. »

« ...Nous sommes négociant en matériaux de construction à Nabringhen et notre société draine, au minimum entre les salariés, les clients, les livreurs et nos propres poids-lourds, entre 200 et 300 véhicules par jour en semaine.

*Nous privilégions donc la proposition avec les 3 ronds points (dont celui d'Escœuilles à la friterie) en 2*2 voies entre Nabringhen et Coulomby pour d'une part desservir au mieux notre commerce mais a ussi par cette version , nous n'oublions pas les populations voulant passer d'un côté à l'autre de la RN42. »*

Plusieurs contributions insistent sur la nécessité de pouvoir accéder aux commerces situés sur les communes longeant la RN42

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Il est indispensable de permettre l'accessibilité au village d'Escœuilles pour sauvegarder son commerce local (boulangerie. gite.. brasserie) ses emplois son attractivité et donc assurer la vie de celui ci »

«...Le village d'Escœuilles fait partie des villages vivants du boulonnais avec notamment sa boulangerie, la brasserie funquet, la ferme du paillard. C est un des rares villages sous l égide dynamique de son maire, monsieur Leroy, qui bouge, qui vit. Il y a des activités, des mariages, la fêtes des gaulois, un terrain de foot. Ca vit, ca bouge. Certes le doublement de la rn 42 est nécessaire, mais garder l'accès au village est INDISPENSABLE!... »

Pour les élus, le projet d'amélioration de la RN 42 est crucial pour la sécurisation des déplacements sur cet axe accidentogène et pour maintenir l'accessibilité aux bassins de vie traversés. Le scénario C1 semble être la solution la plus adaptée, offrant un aménagement cohérent avec 3 giratoires pour maintenir l'accessibilité aux villages et aux activités économiques locales.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

«J'ai suivi également la réunion de concertation publique du 28 février dernier durant laquelle j'ai fait part de nos souhaits en faveur du tracé C1. En effet, celui-ci garantit un équilibre pour l'ensemble des usagers : qu'ils soient agriculteurs, industriels, commerçants, transporteurs, salariés et aussi résidents des villages immédiatement concernés par l'axe..... Il prend en compte aussi le confort et les besoins des riverains qui pourront continuer à se déplacer et assurer le maintien des accès aux commerces, aux activités touristiques qui sont nombreuses sur le secteur de la Communauté de Communes du Pays de Lumbres (CCPL). »

« Le projet d'améliorer considérablement la RN 42 va dans le sens du développement économique de notre Région toute entière. En effet, fluidifier les échanges de manière transversale dans les Hauts-de-France... et continuer à permettre l'accès aux commerces et entreprises situés sur le passage de cet axe majeur nous paraît indispensable au regard du nombre d'utilisateurs qui va en croissant. Comme déjà évoqué, il s'agit de trouver aussi un juste équilibre en considérant l'importance d'être connecté à la Région et son développement tout en restant en lien avec les acteurs du développement économique et touristique locaux. »

« suite aux réunions publiques et demande au Conseil Municipal de se prononcer pour choisir la solution la plus rationnelle qui impactera le moins le déplacement des habitants

des communes limitrophes. Oui l'exposé de Monsieur le Maire, et après en avoir délibéré décide, d'opter pour la VARIANTE C1... Ce scénario sécurise les déplacements. Il est plus perméable vis-à-vis du territoire traversé, au détriment du trafic de transit. »

« Tout ceci démontre les liens significatifs qui existent entre le bassin d'emplois de Saint-Omer et celui du Boulonnais, et donc la nécessité d'une infrastructure routière sécurisée entre ces deux territoires. L'analyse des éléments présentés suite aux différentes études mises en œuvre par les Services de l'Etat nous amène à donner notre préférence pour la variante C et en particulier la variante C1 qui permet à la fois de disposer d'un axe sécurisé à deux fois deux voies ayant le statut de voie express mais de desservir également par trois giratoires les secteurs concernés ce qui nous paraît indispensable. A ces flux, il faut sans aucun doute ajouter les flux touristiques tenant compte d'une part d'un Parc Naturel Régional commun au Pays de Saint-Omer et au Pays du Boulonnais mais aussi de stratégies touristiques conjointes alliant littoral et arrière-pays. »

Dans le tableau d'analyse multicritères, la dégradation de la situation relative à l'accessibilité du territoire s'explique par la suppression des points d'échanges, en contre-partie d'effets bénéfiques comme l'homogénéité du parcours, la sécurité des déplacements ou la prise en compte des mobilités douces.

La grande majorité des contributeurs tient absolument à la perméabilité du territoire et redoute la désaffectation des commerces qui pourrait résulter d'un accès au territoire jugé trop faible.

On notera une grande mobilisation des élus et des collectivités pour le scénario C.

V.2.7 Les impacts du projet sur la biodiversité, les continuités écologiques, le paysage)

Le scénario E, voire le C est souvent préféré pour son moindre impact sur l'environnement. À l'opposé, le scénario A est vu comme trop impactant.

NB : sur ce point voir également l'analyse sur l'opportunité.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Le scénario A serait un gâchis d'un point de vue écologique et paysager (...) ! Ne commettons pas à nouveau les erreurs du passé. La biodiversité est déjà suffisamment en péril comme ça. Il faut porter le choix sur les scénarios C ou E. »

« Bonjour, Je suis pour le scénario E, il s'agit de la solution la moins onéreuse et ayant le moindre impact sur les terres agricoles, les continuités écologiques, moins de bruit, moins de pollution. Afin de réduire l'impact de l'effet barrière. »

« A la différence du scénario E, les autres scénarios impacteraient davantage les milieux naturels. »

« Notre Boulonnais, ses monts, son bocage, ses pâtures, ses bois, en font l'un des plus jolis endroits de la région et son attrait touristique »

« ne pas mettre en péril la biodiversité »

Certains contributeurs soulignent la nécessité d'établir une liaison faunistique et de préserver les corridors écologiques notamment pour la faune des massifs boisés. Bien que le dossier de concertation ne localisait pas de passage faune, il est prévu de traiter ce point notamment dans les études préalables à la DUP.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Une liaison faunistique entre le bois Escœuilles, Court Haut avec le bois Roblin nous semble indispensable, en effet ce lien permettra les migrations entre les massifs boisés de Licques, Tournehem et les terroirs du Sud. -Une clôture grillage est indispensable le long du bois pour la protection de la faune »

« Afin de réduire l'impact de l'effet barrière, est-il prévu de réaliser des passages à petite et grande faune, chiroptères sous la voirie? »

La présentation des enjeux du territoire et du projet a soulevé des questions sur les études environnementales menées, dont le maître d'ouvrage n'a présenté qu'une synthèse en concertation.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Les axes environnementaux me semblent ne pas avoir été assez détaillés : quelles plantations d'arbres et arbustes sont prévus autour des infrastructures ? quelle gestion des eaux pluviales ? (sites sensibles) enrobés drainants ? ou autres revêtements avec bilan carbone réduit ? »

Le PNR, quant à lui, souligne que les infrastructures routières peuvent impacter négativement les milieux naturels, la faune sauvage et le paysage et se propose d'accompagner le porteur de projet pour favoriser une bonne intégration environnementale et paysagère du projet, en cohérence avec la dynamique territoriale locale. Il met en avant son expérience sur d'autres sections de la RN42 pour appuyer cette démarche.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« le projet d'aménagement de la RN42 sur ce secteur doit permettre, pour le Syndicat mixte de Parc, de répondre à trois priorités du territoire : Aussi, les infrastructures et en particulier les routes sont à l'origine de la fragmentation des milieux naturels, elles constituent des obstacles au déplacement de la faune sauvage et marquent le paysage. Fort de l'expérience menée sur la section Le Plouy-Colembert de la RN42, le Syndicat mixte du Parc naturel régional se tient à disposition du porteur de projet afin d'accompagner à la définition et la mise en œuvre des mesures favorisant la bonne intégration environnementale et paysagère du projet en cohérence avec la dynamique territoriale locale. »

Le maître d'ouvrage appliquera la doctrine "Éviter, Réduire, Compenser" pour minimiser les atteintes à l'environnement, comme cela est prescrit dans le Code de l'environnement. Au stade de la concertation publique actuelle, très en amont du projet, l'objectif est de s'assurer de l'opportunité du projet et des scénarios proposés. Le maître d'ouvrage présentera l'ensemble des mesures sur lesquelles il s'engagera à l'étude d'impact.

Une collaboration avec le Parc Naturel Régional est prévue pour la bonne insertion du projet dans l'environnement. La concertation avec les acteurs locaux permettra d'affiner les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts avant la réalisation du projet.

V.2.8 La gestion des eaux et les aménagements hydrauliques

L'enjeu de la modernisation des aménagements hydrauliques est partagé au vu des contributions. Les récentes inondations dans le secteur (pluie centennale en novembre et janvier) a fortement marqué les habitants. Les habitants ont bien intégré le lien entre artificialisation des sols et gestion hydrauliques, et certains craignent une aggravation des phénomènes.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Le tracé de la route dans la vallée d'Escoeuilles est en plein dans les zones inondable vu l'or des dernières pluies. »

« Avons-nous déjà oublié l'état catastrophique de nos terres inondées ces derniers mois ? Et le changement climatique n'est qu'à ses débuts ! »

« Il faudra prévoir une gestion des eaux pluviales efficace, ...et une adaptation des voies adjacentes (RD, voies communales, etc...). »

« Enfin, au regard des dernières inondations d'ampleur jamais connues depuis un siècle, il semble nécessaire d'envisager en parallèle de cette mise à niveau, des travaux d'ouvrages complémentaires à ceux initialement prévus afin de pallier à de trop fortes crises liées à l'artificialisation des sols. »

« le projet d'aménagement de la RN42 sur ce secteur doit permettre, pour le Syndicat mixte de Parc, de répondre à l'intégration des enjeux hydrauliques combinés notamment pour la tête de bassin versant de la Hem... »

Le projet d'aménagement de la RN42 intégrera ces enjeux hydrauliques pour assurer la préservation des ressources en eau et éviter des dommages environnementaux catastrophiques. Une approche globale et concertée entre les différentes instances est nécessaire pour une gestion efficace des risques liés aux inondations.

Tous les scénarios proposés prévoient l'adaptation de la gestion des eaux et assureront la transparence hydraulique (l'aménagement ne doit pas faire obstacle aux ruissellements naturels des bassins versants). Cependant, il est important de stipuler que les inondations de la fin de l'année 2023 ne peuvent être imputées à la RN42 et que la temporalité du projet reste déconnectée des éventuels travaux d'urgences.

V.2.9 Les nuisances sonores et la qualité de l'air

La qualité de l'air est globalement satisfaisante sur le territoire. Des mesures sur le terrain (mesure de la concentration en dioxyde d'azote ou NO₂) ont été réalisées en 2018. Les polluants atmosphériques mesurés respectent les normes en vigueur.

On constate au travers des contributions que le bruit et la qualité de l'air préoccupent les habitants.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Demande une mise en place de comptabilité sur la progression de circulation avec la mise en place du prolongement de la 2*2 voies, ainsi qu'une mesure sur l'impact sonore avec une possibilité de mise en place d'un mur anti-bruit sortie HARLETTES direction Boulogne. »

« Les nuisances sonores sont déjà présentes pour nous, une accélération de la vitesse des véhicules sur le tronçon ne nous arrange pas. »

« proposition A1. aujourd'hui nous roulons tranquillement sur la rn 42 sans avoir à freiner ni relancer les véhicule. les ronds-points casseraient la dynamique des véhicules et bonjour l'impact carbone »

Quel que soit le scénario retenu, les aménagements de la RN42 n'ont pas vocation à accroître le trafic routier. L'augmentation des vitesses pour les scénarios A et C se traduira par des émissions de bruits et de polluants un peu plus élevés. Les différents scénarios rapprochent légèrement le tracé des zones bâties. L'impact de ce rapprochement reste toutefois faible.

Pour les variantes du scénario C, la présence de giratoires occasionnera des freinages et des accélérations supplémentaires, pénalisantes pour le bruit et la qualité de l'air mais il n'y a pas d'habitation à proximité immédiate des giratoires.

Pour le scénario A, toute insertion en dehors de l'unique échangeur sera impossible. Par conséquent, le trafic se reportera sur les itinéraires de substitution où se trouvent des zones bâties. Même s'il est faible, le ressenti des riverains est négatif.

Dans la suite des études, le maître d'ouvrage poursuivra l'analyse sur le scénario retenu, d'une part en estimant très précisément le volume de trafic supplémentaire dans les traversées des communes de Longueville et Nabringhen et d'autre part en proposant des mesures visant à en réduire les nuisances. Cette analyse tiendra compte également des itinéraires qui pourraient être plus chargés du fait de la position des carrefours.

Ainsi, l'analyse des niveaux de bruit déterminera si le projet amène un dépassement des seuils réglementaires au niveau des habitations dont certaines connaissent déjà des nuisances sonores. Dans ce cas des mesures de protection seront mises en place (écrans ou protections de façades).

V.2.10 La transparence et l'information pour les habitations impactées

Le long de la RN42, sur la commune de Longueville, trois maisons sont directement impactées par le projet. Les habitants s'inquiètent des potentielles expropriations et de la dépréciation de la valeur de leur bien. Ils demandent des informations sur les délais, le droit de refuser une demande d'expropriation et s'ils seront directement contactés à ce sujet.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« En tant que riverain proche de la RN 42 sur la commune de Longueville, il me semble que le scénario E réduirait les nuisances notamment auditives avec une circulation limitée à 80km/heure en bordure des habitations....si on analyse le tableau comparatif des scénarii il apparaît clairement que le scénario E est celui qui propose le moins d'impacts négatifs sur l'environnement et le cadre de vie des habitants avec de plus une situation améliorée concernant la sécurité des déplacements et l'activité économique! Et ce à moindre coût et en conservant la beauté de notre paysage! Pas de gain de temps sur la route, certes, mais pour gagner une minute sur le trajet comme le propose le scénario C1, tout cela en vaut-il bien la peine? »

« Propriétaire de l'une des 3 maisons concernée par l'impact foncier sur la zone de Longueville et pour appuyer la demande de Mr Baheux Jacky, nous aimerions savoir si des expropriations sont prévues et dans quels délais cette information sera donnée aux riverains. De même qu'en est il du droit de refuser une demande d'expropriation? Et enfin y aura t'il des contacts réalisés directement aux riverains au sujet des expropriations (qu'elles soient envisagées ou non d'ailleurs)? »

« 1er adjoint à la commune de Longueville « Le projet semble s'orienter vers le scénario C1. Pour rappel, Longueville est l'unique commune concernée par des expropriations de bâti. Les propriétaires de ces logements sont-ils en droit de refuser d'être expropriés et ont-ils le droit d'aller à l'encontre de la DUP pour le cas avec expropriation ? L'estimation de ces biens sera-t-elle faite à leur juste valeur vénale ? Quel délai d'attente ? Concernant l'itinéraire de substitution, au Sud de la nationale, il comporte 8 maisons sur une distance d'environ 100m : est-il possible de laisser la départementale dans sa largeur actuelle (4 à 4,5m) et signaler à chaque extrémité un rétrécissement de chaussée et une limitation de vitesse sur cette section, afin que l'itinéraire ne soit pas plus dangereux ? Et au-delà de ce tronçon, revenir à une largeur de 6 m et des accotements de 1,5 m de large. »

Le maître d'ouvrage ne possède pas les terrains nécessaires à la réalisation du projet. En cas de déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement, le maître d'ouvrage pourra acquérir les terrains requis non seulement par voie amiable, mais aussi par voie d'expropriation si cela s'avère nécessaire. Pour répondre aux interrogations soulevées, une fiche de questions-réponses a été rédigée afin de fournir un maximum d'informations sur ce sujet.

Des entretiens individuels ont été organisés à la demande de quelques riverains pour discuter de cette question. Les trois maisons situées dans le virage de Longueville sont les plus impactées. Il est difficile de préciser ces impacts à ce stade, car les études ne sont pas encore assez avancées. Les études techniques ultérieures seront menées avec l'objectif de ne pas impacter les maisons les plus proches. Le tracé du scénario retenu sera conçu de manière à minimiser autant que possible l'impact sur ces habitations, en respectant les normes de conception en vigueur.

La maîtrise d'ouvrage informera et échangera avec les riverains impactés au fil de l'avancée des études.

V.2.11 L'opportunité du projet

Une très grande majorité des contributions est favorable au projet.

Toutefois, quelques contributions expriment une opposition complète au projet de construction de la 2x2 voies, raison notamment de son coût élevé et des atteintes à l'environnement. Certains suggèrent plutôt d'améliorer les routes existantes et de favoriser les déplacements doux.

Ces contributions jugent la balance coûts / avantages du projet défavorable.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Apaiser la route, c'est le sens de l'histoire. Je ne comprends même pas qu'on puisse envisager un tel projet. Qu'on réfléchisse à des aménagements pour les déplacements doux à la campagne, voilà qui serait courageux et responsable. »

« Ce projet, quel que soit le scénario choisi, va à l'encontre des préoccupations actuelles. »

« A l'heure où l'on connaît tous les méfaits du trafic automobile et du bétonnage, c'est de la folie et du gaspillage d'argent public. »

« Bonjour, Si je comprends bien, pour un coût minimum de 70 M€ les scénarios apportent des réponses peu favorables sur l'accès au territoire, permettraient de gagner entre 0 et 3 minutes et auraient un impact environnemental négatif... A l'heure où nos territoires ont eu à subir des inondations on peut s'interroger sur ce projet d'artificialisation... Par ailleurs quand l'une des collectivités promeut son espace naturel, son investissement premier sera-t-il de permettre ce type de projet? Nous sommes tous attachés au devenir de notre territoire, à faire baisser l'accidentologie et valoriser notre patrimoine agricole et naturel. Nous disposons, ici avec 70 M€ (ou moins) d'une formidable opportunité pour sécuriser, mettre aux normes environnementales, accroître l'offre naissante de mobilités douces et/ou partagées... Ces scénarios sont manifestement d'une autre époque (voir la période de leur genèse) à laquelle nous avons tous participé. Les compétences, expertises mobilisées doivent nous permettre de créer un projet, rapidement, qui soit à la hauteur des enjeux qui lient, encore + aujourd'hui, le développement économique, le respect de nos terres agricoles et naturelles, d'autres mobilités. Nous n'en sommes qu'aux prémices. Il s'agit de construire le projet pour demain, pas pour aujourd'hui, pas avec les scénarios qui démontrent, malheureusement, leurs impacts négatifs. »

« Utilisateur régulier de la RN42, Toutefois à l'heure où l'air que nous respirons est de plus en plus pollué est il bien raisonnable de favoriser encore la circulation automobile ? A l'heure où notre département est inondé est il bien raisonnable d'artificialiser encore plus de sols ? Pourquoi ne pas investir le budget prévu dans le ferroviaire et améliorer les dessertes en train dans notre département ? »

« ça fait des années que la RN42 est comme ça et personne ne se plaint donc pourquoi vouloir installer des échangeurs comme le propose le scénario A alors que ça serait complètement démesuré dans nos paysages de campagnes ? »

Les oppositions s'expriment notamment par rapport au gain de temps jugé trop faible par rapport au coût investi. On peut noter que dans ces contributions, c'est le gain de temps qui est vu comme l'objectif principal du projet et non le gain de sécurité.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Toutefois, bien qu'ayant lu les différents documents concernant ce projet, je ne suis pas certaine que ce projet est bien lieu d'être et est concrètement aberrant aujourd'hui. Faites plutôt en sorte que vos routes soient correctement utilisables, j'entends sans nids de poules (qui ressemblent plus à des nids d'autruche à certains endroits) avant de vouloir absolument faire gagner du temps à vos usagers qui, soyons honnête pourraient se lever 3 minutes plus tôt le matin pour se rendre à l'heure au travail »

« 3 ronds points sont nécessaires pour sécuriser les liaisons nord sud de la RN42 mais investir 73 millions d'euros hors frais d'emprise et autres -au tarif 2023 -donc combien cela coulera réellement à la fin des travaux? L'Etat- la Région et le Département en auront ils les moyens quand on voit l'état actuel de nos routes ? surtout pour faire gagner 1 mn aux voitures légères parceque pour le transport routier ... »

« Je ne comprends pas ce qui peut justifier un tel projet. Il n'y a actuellement pas de problème particulier de circulation. Ce projet pourrait nous faire économiser au mieux 3 minutes de trajet, mais nécessite un investissement financier conséquent, »

« Chaque scénario (page 45) présente une situation globalement dégradée après projet, pour des budgets estimés entre 63 et 91M€, et un gain de temps de trajet au maximum de 3 minutes !! Quelles dépenses publiques pour une situation pire que l'actuelle !

« On peut s'interroger aussi sur les objectifs du projet : gain de temps de 0 à 3 minutes pour ceux qui empruntent uniquement la RN42 mais quelle est la perte de temps pour ceux qui empruntent les sorties? Cela ne semble pas clairement évoqué et étudié. »

Le maître d'ouvrage a bien noté que malgré une majorité favorable, il y a des oppositions exprimées au projet ; il veillera à poursuivre les études dans une démarche de concertation et de transparence envers le public.

L'objectif principal du projet n'est pas le gain de temps de parcours, qui est minime, mais plutôt d'améliorer la sécurité routière, le confort de conduite et l'insertion environnementale de la RN42. Une évaluation socio-économique des scénarios a été réalisée pour quantifier les effets du projet et déterminer s'il apporte des bénéfices à la société. Cette analyse sera actualisée et présentée à l'enquête publique de façon à quantifier les gains et les coûts pour la société.

VI Les enseignements du maître d'ouvrage

VI.1 L'opportunité du projet

L'analyse des contributions des participants à la concertation publique a fait émerger certaines tendances à savoir :

- un consensus très large sur la nécessité d'aménager la section Nabringhen - Les Bullescamps ;
- des attentes et des points d'attention dans plusieurs domaines ;
- peu d'opposition totale au projet (quelques contributions écrites).

La concertation confirme donc largement l'opportunité du projet. Le maître d'ouvrage décide de poursuivre les études sur le projet dans la perspective de mener l'opération à l'enquête publique préalable à la DUP.

VI.2 Le choix du scénario à retenir

Les acteurs publics ont fait état d'une préférence marquée en faveur du scénario C1. Au travers des contributions et des délibérations, les communes d'Escœuilles, de Quesques, et de Wimille, les deux communautés d'agglomérations (CAPSO et CAB), la communauté de communes de Lumbres, les associations et le PNR plébiscitent ce scénario, en insistant sur la pérennité des activités économiques, l'accès aux communes traversées et sécurité des déplacements.

Cette position commune sera un élément facilitateur pour les nombreux échanges lors des prochaines étapes du projet.

Les contributions individuelles sont plus contrastées au regard des sensibilités personnelles de chacun.

Ces contributions, qu'elles soient orales ou écrites, émanent en grande majorité de contributeurs locaux, issus du périmètre restreint de la concertation. En effet, les usagers « en transit » sont généralement moins mobilisés par les projets d'aménagement et sont par conséquent assez peu contributeurs.

Il est donc logique que les thématiques évoquées par les habitants des communes limitrophes soient celles qui impactent le plus leur quotidien.

Naturellement, l'accès au territoire est un thème récurrent. Les usagers redoutent l'enclavement qui pourrait résulter du scénario A (un seul point d'échange). Les contributions sont donc plutôt en faveur du scénario C qui propose 3 points d'échanges.

Pour autant, la porosité actuelle du territoire, avec ses 27 points d'échanges, est perçue comme un avantage. Aussi, le passage à 3 points d'échanges semble une concession acceptable et consentie au nom de la sécurité.

Cependant, malgré l'émergence autour du scénario C1, il est important de noter que l'enthousiasme pour l'implantation de giratoires reste limité. Si certains usagers reconnaissent un gain de fluidité, beaucoup de contributeurs perçoivent encore les giratoires comme accidentogènes, bruyants et polluants (freinage, accélération...). C'est d'ailleurs ce qui a poussé le maître d'ouvrage à publier une fiche sur le sujet (fiche en annexe).

Parallèlement, le report de trafic des véhicules lents sur les itinéraires de substitutions notamment les engins agricoles inquiète les habitants sur la sécurité, les nuisances, l'allongement de parcours et l'augmentation du trafic.

In fine, la préférence des contributeurs pour le scénario C est justifiée par la nécessité d'accéder facilement aux villages riverains de la RN42 (accès aux commerces, aux services, aux habitations...).

A l'inverse, les contributeurs en faveur du scénario A mettent en avant le confort, la sécurité et le gain de temps, même s'il est très relatif.

Quant aux contributeurs favorables au scénario E, ils mettent en exergue l'impact environnemental plus faible et l'emprise foncière plus limitée.

Au vu des éléments apportés et en prenant compte les observations de la concertation, le maître d'ouvrage décide de poursuivre les études de la mise à 2x2 voies de la RN42 sur la base du **scénario C1 qui répond au mieux aux points suivants :**

- **l'accès au territoire est un élément essentiel qui ne peut être occulté au regard du trafic de transit,**
 - **la sécurité routière est déterminante.**
-

VI.3 Les enseignements pour la suite des études

De nouvelles études techniques, environnementales et socio-économiques s'engageront après la concertation. Il s'agira de réaliser l'étude d'impact et de constituer le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ainsi que le dossier de demande d'autorisation environnementale.

L'étude d'impact est destinée notamment à présenter les impacts du projet, notamment sur l'environnement et, s'agissant des impacts négatifs, à proposer des mesures permettant de les éviter, les réduire ou les compenser.

L'opération fera l'objet d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, à la demande d'autorisation environnementale et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Une enquête parcellaire sera également requise.

Ces enquêtes publiques permettront d'informer les habitants et les acteurs du territoire sur l'opération précisée et leur donneront de nouvelles possibilités de faire connaître leurs avis et observations, dans une démarche d'amélioration continue.

VI.3.1 Les enseignements sur le contenu des études

Différentes études seront initiées ou complétées afin d'affiner les caractéristiques du projet. Dans ce cadre, il s'agit de :

- mener une étude sur les cheminements agricoles

Une convention a été passée avec le service Étude de la Chambre d'agriculture. Dans ce cadre, des réunions seront organisées avec les agriculteurs. Les échanges permettront d'identifier les exploitations agricoles impactées par le projet, notamment en termes de circulation, et leurs besoins de mobilité. Si possible et si nécessaire, les convois agricoles seront observés (trafic et typologie) afin d'adapter la géométrie des itinéraires.

- compléter l'étude de trafic sur les itinéraires de substitution

Une fois le scénario validé, il est possible d'estimer plus précisément les reports de trafic, leurs localisations et leurs impacts. Une attention particulière sera portée à la traversée de Longueville ainsi qu'à Nabringhen.

- préciser les études sur les continuités écologiques

Cette étude permettra de définir les mesures à mettre en œuvre pour permettre les passages de la faune dans le respect des recommandations et des diagnostics.

- affiner et optimiser le tracé par rapport aux maisons

Les études techniques d'avant-projet comportent une partie sur la géométrie du tracé. Au niveau des zones bâties, ce tracé sera précisé de façon plus importante de façon à déterminer au plus tôt l'impact sur les habitations.

- mener une étude afin que le projet réponde le mieux possible au développement des modes doux, également en adéquation avec le développement touristique

Les déplacements du quotidien et les déplacements touristiques (y compris équestres) seront pris en compte.

- poursuivre la séquence ERC / travailler sur les compensations

La définition des impacts environnementaux ainsi que les mesures d'évitement et de réduction des impacts permettront de déterminer le volume de compensations environnementales à mettre en œuvre.

VI.3.2 Les enseignements en termes de gouvernance

Dans l'esprit de la concertation continue, les parties prenantes du territoire, en particulier les communes, les riverains et les exploitants agricoles directement concernés, ainsi que les acteurs de l'environnement, seront associés à l'avancement de ces études et notamment à la définition du tracé.

Le maître d'ouvrage va également initier des comités techniques avec la profession agricole, les communes, le PNR des caps et marais d'opales et le département du Pas-de-Calais concernant les itinéraires de substitution et les compensations environnementales

Le maître d'ouvrage s'engage à :

- mettre en place une concertation continue avec recours au garant de la CNDP., et organiser des réunions spécifiques en fonction des besoins avec le monde agricole et les riverains directement concernés par le projet
- maintenir les comités de pilotage avec les élus. Il est envisagé un comité restreint avec les maires concernés ainsi qu'un comité élargi par an pour exposer l'avancement des études,
- prévoir un comité technique avec le PNR ,la chambre d'agriculture , le Conseil départemental du Pas-de-Calais et la DIR Nord notamment sur les thématiques suivantes :
 - la domanialité des itinéraires de substitution
 - les itinéraires de randonnées
 - le traitement paysager
 - les compensations environnementales ?

Le calendrier de principe est le suivant :



VI.3.3 La poursuite de l'information sur le projet

Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre l'information du public sur l'avancement des études sur le site internet « RN42-concertation.fr ».

Le maître d'ouvrage se tient à la disposition de chacun pour toute demande sur le projet.

VII Les réponses apportées par le maître d'ouvrage au garant

Après analyse des contributions et lecture du rapport établi par M. Christophe BACHOLLE, nommé garant de la concertation par la commission nationale du débat public, l'État en tant que maître d'ouvrage, tire un certain nombre d'enseignements qui visent à orienter la suite de l'opération. Le paragraphe ci-dessous est extrait du bilan du garant. Il liste les recommandations que le maître d'ouvrage doit apporter au garant.

VII.1 Les précisions à apporter de la part du responsable du projet (DREAL)

Une fois le choix du scénario arrêté, il sera nécessaire de préciser :

- Le cheminement exact des itinéraires de substitutions et la façon dont ils vont pouvoir traverser les villages.
- Les dispositions à prendre pour faciliter les circulations traversantes de la future RN42 pour les engins agricoles.
- Le positionnement des aménagements hydrauliques évoqués durant la concertation et, le cas échéant leur intégration paysagère ainsi que la manière dont la transparence hydraulique de la future RN42 sera assurée.
- Les aménagements à mettre en place pour que les piétons puissent traverser la RN42 et les aménagements possibles à mettre en place pour les randonneurs.
- Les aménagements à mettre en place pour que les cavaliers pratiquant le tourisme équestre puissent traverser la future RN42 et la localisation de ces aménagements.
- La localisation du ou des écoducs permettant le passage de la grande faune au-dessus de la future RN42 évoqués durant la concertation, et leur connexion avec les corridors écologiques identifiés.
- La mise en place des écoducs pour la petite faune sous la future RN42 et leur localisation.

Le maître d'ouvrage s'engage à apporter les précisions demandées d'ici l'enquête publique de DUP. Les précisions mises en exergue par le garant correspondent aux observations du maître d'ouvrage tel que présenté dans le chapitre précédent.

Le maître d'ouvrage pourra ainsi fournir des précisions au public sur les sujets évoqués à travers la concertation notamment :

- Les itinéraires alternatifs et les traversées de la RN42, en mettant particulièrement l'accent sur l'impact du trafic sur les communes de Longueville et Nabringhen.
- Les itinéraires pour les véhicules agricoles (allongement des temps de parcours, largeur des voies, descente de la RD206 au col des 4 vents...) en collaboration avec la chambre d'agriculture.
- L'examen des aménagements pour favoriser les déplacements en modes doux, en mettant un accent particulier sur les franchissements. Le Parc Naturel Régional sera consulté dans le cadre des politiques d'aménagements liées aux loisirs et au tourisme .
- L'impact sur l'environnement, en particulier sur la circulation de la faune (passages pour la grande et la petite faune) et les aménagements hydrauliques (assainissement routier et rétablissement des écoulements naturels).

VII.2 Les recommandations du garant jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

- Recommandation n°1 : Organiser une réunion publique présentant les enseignements que la DREAL tire de la concertation et répondant au bilan du garant. Cette réunion peut être le cadre pour annoncer le choix définitif du scénario. En tout état de cause elle doit avoir lieu avant l'été 2024.

Commentaire du maître d'ouvrage : le maître d'ouvrage s'engage à organiser une réunion publique de présentation des enseignements de la concertation et du choix du scénario retenu par l'État durant le second semestre 2024.

- Recommandation n° 2 : Publier l'étude Faune Flore Habitats réalisée par le bureau d'étude Biotope sur le site Internet de la concertation.

Commentaire du maître d'ouvrage : l'étude sera mise en ligne sur le site « RN42-concertation.fr »

- Recommandation n° 3 : Publier les résultats de l'ensemble des études prévues relatives au projet lui-même, aux itinéraires de substitution, aux circulations traversantes pour les engins agricoles, aux aménagements hydrauliques, aux aménagements relatifs aux mobilités douces et à la faune dès qu'elles seront finalisées sur le site la concertation. Il conviendrait que la présentation de ces études fasse l'objet de réunions publiques avant l'enquête publique

Commentaire du maître d'ouvrage : Il convient de rappeler que chaque parole publique du maître d'ouvrage est considérée comme un engagement et qu'il peut être contre-productif de présenter certains éléments d'études alors que l'ensemble n'est pas terminé, au risque de revenir sur des éléments annoncés, ce qui n'est pas souhaitable. En conséquence, le maître d'ouvrage propose de tenir une à deux réunions du comité de pilotage par an, au regard de l'avancement du projet. Le comité de pilotage décidera l'organisation d'une réunion publique le cas échéant. Le maître d'ouvrage prévoit également a minima la tenue d'une réunion sur la thématique des circulations agricoles, ainsi qu'une information aux riverains directs.

- Recommandation n°4 : Les procédures d'AFAGE sont généralement méconnues du grand public, or elles sont d'une importance cruciale en termes d'aménagement du territoire (y compris pour ce qui concerne les aménagements hydrauliques ou la préservation de la biodiversité). Il serait intéressant de profiter des réunions publiques évoquées ci-dessus pour l'informer des décisions prises dans le cadre de cette procédure et de son avancement. Cela signifie des dispositions d'information et de concertation avec le public après l'enquête publique.

Commentaire du maître d'ouvrage : Le maître d'ouvrage se rapprochera du Département du Pas-de-Calais, pilote de la procédure d'AFAGE, pour communiquer sur le sujet.

VIII Annexes

- Annexe 1 - Lettre de mission du garant
- Annexe 2 - Bilan du garant
- Annexe 3 - Revue de presse
- Annexe 4 - Contributions écrites
- Annexe 5 - Compte rendu réunion publique du 13-02-2024
- Annexe 6 - Compte rendu réunion publique du 28-02-2024
- Annexe 7 - Compte rendu réunion publique du 13-03-2024
- Annexe 8 - Fiche accidentologie dans les giratoires
- Annexe 9 - Fiche questions réponses sur les expropriations
- Annexe 10 - Observations et réponses du registre



La vice-présidente

Paris, le 6 juillet 2023

Monsieur,

Lors de la séance plénière du 5 juillet 2023, la Commission nationale du débat public vous a désigné garant du processus de concertation préalable pour le projet de la mise à 2x2 voies de la RN42 reliant Nabringhen à Bullescamp porté par le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires représenté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) des Hauts-de-France.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

1 - Rappel du cadre légal et des objectifs de la concertation préalable

Cadre légal de la concertation préalable en application de l'article L. 121-17 du code de l'environnement

En application de l'article L.121-17 du code de l'environnement, « *la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16.* ».

Objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. L'article L.121-15-1 du code de l'environnement précise que la concertation préalable permet de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ou des objectifs et principales orientations du plan ou programme ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts

- significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
 - des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en partageant avec vos interlocuteurs et interlocutrices ces exigences légales.

2 - Enjeux généraux de la concertation préalable

Dans le cadre de l'article L.121-17 du code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage (MO). La CNDP ne peut légalement imposer des modalités, néanmoins les préconisations du garant et leur prise en compte par le MO doivent être rendues publiques.

De la même manière, votre rôle n'est pas réduit à celui d'observateur du dispositif de concertation. **Vous êtes le prescripteur des modalités de la concertation (information et participation du public)** : charge au MO de suivre vos prescriptions ou non. Vous n'êtes pas responsable de ses choix mais de la qualité de vos prescriptions et de la transparence sur leur prise en compte.

Votre rôle et mission de garant : défendre un droit individuel

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. **Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il est souhaitable de soumettre à la concertation.** La précision de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

L'article L.121-16 du code de l'environnement dispose que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai

nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. **Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter.**

S'agissant spécifiquement du projet dont vous garantissez la concertation, j'attire votre attention spécifiquement sur les points suivants :

- le calendrier de la concertation n'étant pas très précis dans le dossier de saisine, je vous invite à identifier dès vos premiers contacts avec le MO les différents jalons pour permettre à la concertation de s'élaborer dans les meilleures conditions. En effet, il vous revient de préconiser les modalités, le périmètre et le calendrier de cette concertation les plus adaptés au regard de votre étude de contexte ;
- le lien avec les agriculteurs liés aux impacts environnementaux du projet. En effet, le projet d'échangeur porté par la SANEF a déjà fait l'objet d'opposition de la part des agriculteurs qui voyaient dans ce projet une surconsommation non nécessaire d'espace naturel. Le public et en particulier les agriculteurs devront pouvoir s'exprimer sur les différentes composantes du projet ainsi que sur son opportunité : faut-il ou pas faire ce projet ? Quelles en sont ses justifications et quelles questions pose-t-il aux différents acteurs du territoire ? Quelle serait donc la méthodologie de concertation la plus appropriée pour recueillir le point de vue du public sur ces points ?
- le lien avec les différents acteurs : il sera nécessaire de concerter avec les publics des différentes villes et des zones traversées par le projet. Il s'agira donc de bien réfléchir avec le MO aux méthodes de concertations les plus appropriées pour toucher l'ensemble des publics concernés et impactés par la mise à 2x2 voies du tronçon ainsi que l'augmentation des échangeurs (ville de Nabringhen, Bullescamps et plus largement Boulogne sur mer, Saint Omer etc.) ;
- l'élargissement des objectifs du projet en ne réduisant pas les débats et discussions à la sécurité routière et au confort routier mais en élargissant le champ de la concertation à la gestion de l'eau, la consommation de terrain, les impacts environnementaux et en questionnant plus largement le projet de mobilité sur le territoire. Je vous invite également à ne pas oublier de questionner les aménagements connexes comme la suppression de certains échangeurs ou la mise en place d'une voie pour les véhicules lents ;

- le lien à la décision : le lien entre la concertation et la décision publique devra faire l'objet d'une vigilance particulière notamment au regard des responsabilités partagées entre le département et la région relatif à ce projet routier. En effet, bien que la mise en œuvre de la concertation préalable soit portée par l'Etat(DREAL), la région et le département seront susceptibles d'être consultés par les publics, et d'apporter des réponses aux questions relevant de leurs champs de compétences respectifs.

3- Conclusions de la concertation préalable

Il s'agit enfin d'élaborer votre bilan, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par le MO, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de la concertation. **Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte - ou non - vos prescriptions.** Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 du CE). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

La concertation préalable s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO aux demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivant la publication de ce dernier (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet du MO. Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, il a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation se fondera pour partie sur vos recommandations et sur les engagements du MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. Cette **procédure a pour objectif de veiller au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 du code de l'environnement en application de la Constitution. La garantie de ces droits est placée sous votre responsabilité, au nom de la CNDP.**

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Ilaria Casillo

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ilaria Casillo', written in a cursive style.

**Monsieur Christophe BACHOLLE
Garant de la concertation préalable
Mise à 2x2 voies de la RN42 dans les Hauts de France**

SÉANCE DU 5 JUILLET 2023

DECISION N°2023 / 91 / RN 42 / 1

MISE A 2X2 VOIES RN42 DE NABRINGHEN A BULLESCAMPS (62)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et L.121-15-1 et suivants ;
- vu le courrier de saisine du 31 mai 2023 et le dossier annexé de M. Nicolas MORBE représentant le préfet de la région Hauts-de-France, sollicitant la désignation d'un garant dans le cadre d'une démarche de concertation préalable sur le projet de mise à 2 X 2 voies de la RN 42 entre NABRINGHEN et BULLESCAMPS, en application de l'article L.121-17, et selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1,

après en avoir délibéré,

décide :

Article 1 : M. Christophe BACHOLLE est désigné garant de la concertation préalable du projet de mise à 2 X 2 voies de la RN 42 entre NABRINGHEN et BULLESCAMPS.

Article 2 : La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La Vice-Présidente



Ilaria CASILLO

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

Mise à 2x2 voies de la RN42
sur la section
Nabringhen-Les Bullescamps

Du 13 février au 15 mars 2024

Christophe BACHOLLE
Garant désigné par la CNDP

Date de remise du rapport : Le 12 avril 2024



Sommaire

Avant-propos	3
Synthèse	3
Les enseignements clef de la concertation.....	3
Les principales demandes de précisions et recommandations du garant.....	4
Introduction.....	5
Le projet objet de la concertation.....	5
La saisine de la CNDP.....	8
Garantir le droit à l'information et à la participation.....	8
Le travail préparatoire du garant.....	9
Les résultats de l'étude de contexte.....	9
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation.....	10
Avis sur le déroulement de la concertation.....	12
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?.....	12
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	13
Synthèse des arguments exprimés.....	14
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation.....	14
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet.....	21
Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées.....	21
Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.....	22
Liste des annexes.....	23

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par le garant de la concertation préalable. Il est communiqué par le garant dans sa version finale le 12 avril 2024 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement) <https://www.registredemat.fr/rn42-concertation>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse

Les enseignements clef de la concertation

La participation à cette concertation relative à la Mise à 2x2 voies de la RN42 sur la section Nabringhen-Les Bullescamps a été très active et de nombreuses questions ont été posées tant sur le site Internet dédié que lors des réunions publiques. Un public nombreux a pu exprimer son avis sur l'opportunité du projet et les trois scénarios proposés par le maître d'ouvrage.

Les avis exprimés penchent pour l'un des scénarios, ou remettent en cause son opportunité. L'argumentation proposée était parfois élaborée tant pour contester ou approuver l'opportunité du projet que pour soutenir l'un ou l'autre des scénarios.

Le public a questionné les conséquences du projet concernant la gestion des eaux pluviales issues de la voirie, l'artificialisation des sols, la préservation de la faune et du paysage. Il a exprimé ses inquiétudes sur les itinéraires de substitution. Les riverains concernés par d'éventuelles expropriations ont pu poser toutes les questions qu'ils souhaitaient et recevoir une première série de réponses.

Des besoins, peu anticipés par le maître d'ouvrage, en termes d'amélioration des circulations piétons, vélos et cavaliers ont été exprimés.

Les principales demandes de précisions et recommandations du garant

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que le garant formule à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suites à donner à des interrogations ayant émergé et n'ayant pas trouvé de réponse

- 1. Préciser le cheminement des itinéraires de substitutions*
- 2. Préciser le positionnement des aménagements hydrauliques prévus et, le cas échéant, leur intégration paysagère.*
- 3. Préciser les aménagements à mettre en place pour que les piétons puissent traverser la RN42 et les aménagements possibles à mettre en place pour les randonneurs.*
- 4. La localisation des écoducs envisagés permettant le passage de la grande et de la petite faune*

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

- 1. Organiser une réunion avant l'été 2024 pour présenter les enseignements que la DREAL tire de la concertation préalable, le cas échéant informant le public du choix du scénario si il est acté.*
- 2. Publier, sur le site Internet de la concertation, l'étude Faune Flore Habitats réalisée par le bureau d'étude Biotope.*
- 3. Présenter au public les différentes études au fur et à mesure de leur réalisation*

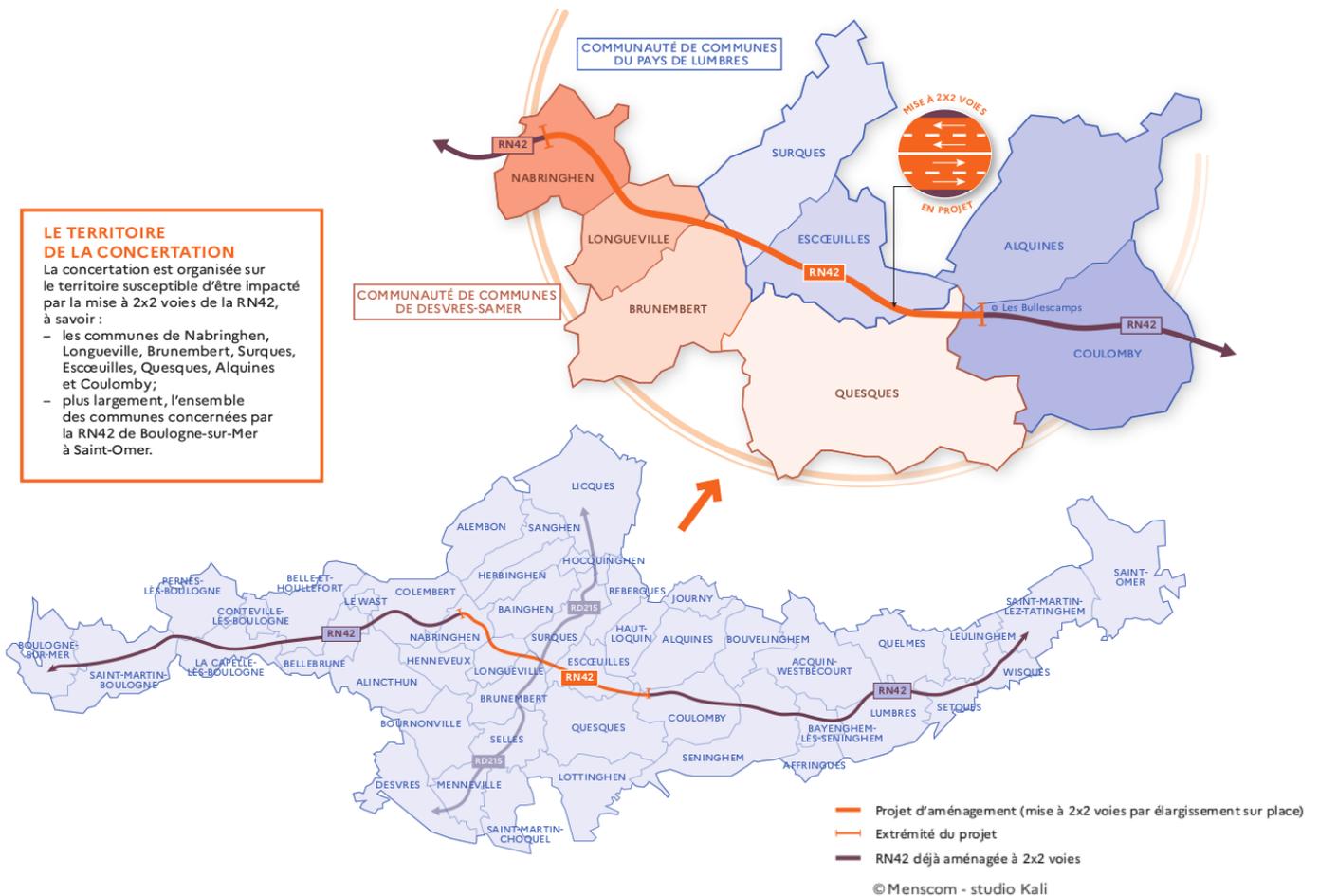
Introduction

Le projet objet de la concertation

- **Responsable du projet et décideurs impliqués :**

Le projet est porté par la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) des Hauts de France pour le compte de l'État. Le terme « maître d'ouvrage » utilisé dans le présent document qualifie donc l'entité Etat-DREAL. Les collectivités locales : Département du Pas de Calais, CAB (communauté d'agglomération du Boulonnais), CCPL (communauté de communes du Pays de Lumbres), CAPSO (communauté d'Agglomération du Pays de Saint Omer) sont largement impliquées dans ce projet.

- **Carte du projet ou plan de situation :**



- **Objectifs du projet :**

Ce projet permettra l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN42 entre les autoroutes A16 et A26, ce qui répond à une logique de cohérence d'itinéraire, les autres sections de la RN42 étant déjà à 2x2 voies.

Les principaux objectifs énoncés par le maître d'ouvrage sont de :

- Sécuriser et faciliter les déplacements entre Boulogne-sur-Mer et Saint-Omer, tout en maintenant un bon niveau de desserte locale pour préserver l'attractivité des territoires desservis ;
- Mettre l'infrastructure aux normes environnementales actuelles, notamment en termes d'assainissement des eaux pluviales.

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat :**

Il s'agit de mettre à 2x2 voies le dernier tronçon de la RN42 de 9,5 km environ encore en chaussée simple bidirectionnelle aujourd'hui. Ce tronçon se situe entre le village de Nabringhen et le hameau des Bullescamps dépendant de la commune de Coulomby. Le projet propose trois scénarios à la concertation préalable, intitulés comme suit :

1. Le scénario A, qui consiste à aménager la RN42 à 2x2 voies selon un statut de route express avec un échangeur dénivelé. Ce scénario comporte 2 variantes proposant des positionnements différents de cet échangeur.
2. Le scénario C, qui consiste à aménager la RN42 à 2x2 voies selon un statut de route express avec 3 giratoires plans (ronds-points). Ce scénario comporte 2 variantes proposant des positionnements différents pour l'un de ces giratoires.
3. Le scénario E, qui consiste à aménager la RN42 à 2x2 voies partiellement, avec 3 giratoires sans statut de route express. Dans ce scénario un tronçon d'environ 4,5 km reste en route bidirectionnelle (une voie dans chaque sens sans séparateur central).

Il convient de noter que lors des phases antérieures des échanges entre le maître d'ouvrage et les parties prenantes (notamment les collectivités locales), il y avait également un scénario B et un scénario D qui avaient été abandonnés dans le cadre de ces échanges.

Pour les trois scénarios, il est également prévu l'aménagement d'un itinéraire de substitution pour les véhicules lents et les véhicules interdits sur les routes express (véhicules agricoles, voitures sans permis, vélos,). Cet itinéraire de substitution est constitué d'une route de 6 mètres de large, empruntant pour partie des voies existantes et pour partie une voie nouvelle à créer.

L'absence de mise en œuvre du projet (option zéro), appelée « fil de l'eau », est également présentée dans le dossier de concertation ainsi que dans les tableaux comparatifs projetés lors des réunions publiques.

- **Coût :**

Le coût prévisionnel du projet varie entre 63 millions et 91 millions d'Euros en fonction des scénarios.

- **Contexte du projet :**

La RN42 actuelle, longue de 40 km est située dans le Pas de Calais. Elle constitue un axe majeur entre les agglomérations de Boulogne-sur-mer et Saint-Omer et entre l'A16 et l'A26. Elle dessert un territoire d'environ 100 000 habitants dont le port de Boulogne-sur-mer, premier port de pêche français en termes de tonnages.

Au-delà, la RN42 relie la métropole Lilloise et la Wallonie à la côte d'Opale, destination touristique importante pour la grande région.

La section concernée par le projet, longue de 9,5 km, est la seule partie de la RN42 à être à chaussée unique bidirectionnelle, c'est à dire avec une seule voie dans chaque sens et sans séparateur central (terre-plein). Selon le maître d'ouvrage, elle apporte donc un niveau de service moindre que le reste de l'itinéraire en créant une hétérogénéité dans le parcours sur cet axe.

Cette hétérogénéité génère une difficulté pour les usagers qui doivent s'adapter à chaque modification (vitesse, possibilité ou impossibilité de doubler,...), ce qui nuit à la sécurité, et donc induit une accidentologie importante.

Cette section est également caractérisée par de nombreux carrefours et de nombreux accès directs (riverains ou entrées de parcelles agricoles).

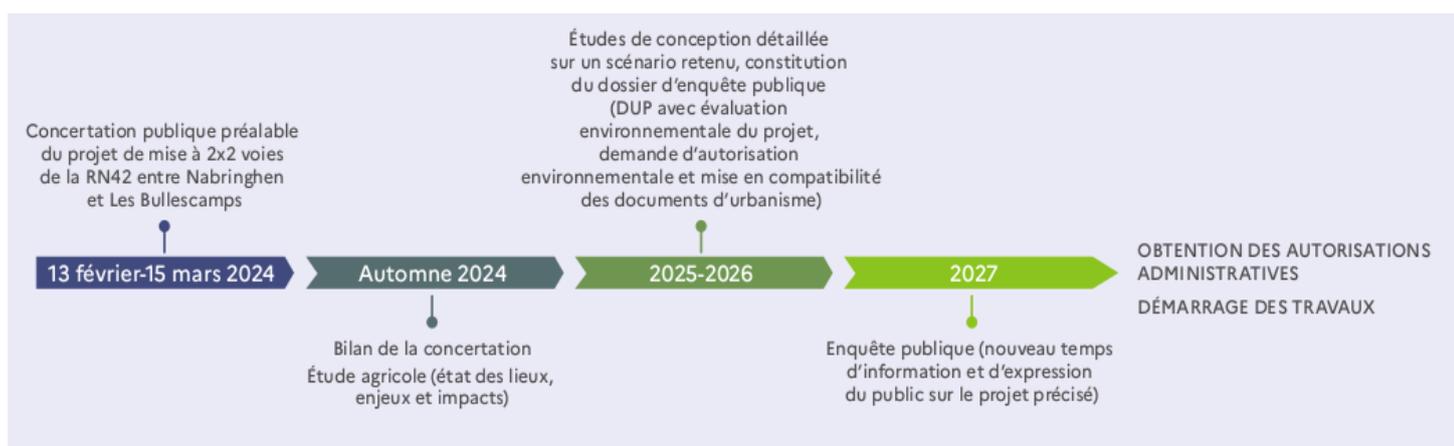
Le trafic sur cette section est évalué à 5 000 véhicules par jour dans chaque sens en moyenne, pour un trafic de 15 000 véhicules par jour et par sens au niveau de Boulogne-sur-mer et de 7 500 véhicules par jour et par sens au niveau de Saint-Omer. Près de 90 % de ce trafic est en transit, c'est à dire qu'il traverse la zone de projet sans s'y arrêter, les attentes de ces usagers concernent la vitesse, la sécurité, la régularité et la fluidité. Parmi ces véhicules entre 400 et 500 poids lourds circulent chaque jour dans chaque sens, la moitié de ce trafic poids lourds a pour origine ou destination le port de Boulogne-sur-mer.

Cette section routière présente également une fonction de desserte locale des communes traversées pour les déplacements du quotidien, les besoins économiques locaux et les déplacements agricoles. Les objectifs de ces usagers sont la sécurité et la facilité d'insertion sur cet axe.

Cette section est particulièrement accidentogène non seulement en comparaison avec le reste de la RN42 mais également par rapport à d'autres routes du même type.

Enfin l'infrastructure actuelle est ancienne dans sa conception et ne correspond plus aux normes environnementales en vigueur. Elle nécessite une modernisation de l'assainissement pour gérer les volumes d'eaux lors des épisodes pluvieux qui peuvent être de nature catastrophique comme l'ont montré les inondations ayant affecté le secteur à l'automne 2023 et l'hiver 2024. Elle représente de plus une coupure des corridors écologiques qui nécessite des aménagements permettant le passage de la faune de part et d'autre de l'axe.

- **Calendrier du projet et de la mise en service envisagée :**



La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation :**

Ce projet s'inscrit dans un historique déjà ancien :

- Dans les années 90 il avait été envisagé de transformer la RN42 en autoroute dite « de liaison » entre l'A16 et l'A26 en lien avec le plan Transmanche. Le projet de cet autoroute « A260 » avait fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) par décret le 28 avril 1999.
- Dans les années 2000 le projet autoroutier a été remis en cause, notamment au regard des politiques environnementales.
- La déclaration d'utilité publique n'a pas été renouvelée et est devenue caduque en 2009.
- Quelques aménagements de sécurité ont été réalisés en 2012 puis à nouveau en 2017.
- En parallèle de nouvelles études ont été engagées en 2013-2014 afin d'homogénéiser et de sécuriser la RN42.
- En 2015 un scénario d'aménagement à 2x2 voies et à 110 km/h a été envisagé sur le tracé actuel.
- En 2020 et 2021, le projet a été présenté aux collectivités locales concernées qui ont remis en cause certaines caractéristiques de l'aménagement, notamment le faible nombre de points d'échanges.
- Des études complémentaires ont alors été réalisées, ce sont les résultats de ces études qui sont présentés aujourd'hui à la concertation préalable.

Certaines informations laissent à penser qu'à la suite de la DUP de 1999, les premières démarches visant à l'expropriation en vue de réaliser cette autoroute aient été amorcées, ces démarches entamées puis abandonnées semblent avoir laissé des souvenirs amers chez certains habitants du périmètre.

Par ailleurs, une opposition forte de la part du monde agricole s'est manifestée en 2017 contre la création d'un échangeur entre l'A26 et la RN42 au motif d'une consommation exagérée et non justifiée de terres agricoles.

- **Décision d'organiser une concertation :**

Le préfet des Hauts de France a décidé d'organiser une concertation préalable volontaire selon l'article L121-17. Par décision lors de la séance plénière du 5 juillet 2023, la CNDP a désigné Monsieur Christophe BACHOLLE comme garant de la concertation.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public (CNDP) est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du garant qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.e.s :**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, le garant avait pour mission d'être particulièrement attentif à toucher les publics les plus impactés par ce projet notamment les populations des villages traversés par cet axe routier et plus spécifiquement les agriculteurs qui s'étaient déjà manifestés contre le projet d'échangeur A26-RN42 porté par la SANEF. Il devait également être attentif à ce que tous les sujets puissent être abordés durant cette concertation : la gestion de l'eau, les impacts environnementaux, la consommation d'espace ainsi que les itinéraires de substitution pour véhicules lents. Il devait également veiller à une bonne articulation avec le conseil départemental pour les questions qui le concernent : connexion de la RN42 avec plusieurs routes départementales.

Le travail préparatoire du garant

Les résultats de l'étude de contexte

L'étude de contexte consiste à rencontrer les parties prenantes concernées par ce projet avant la concertation de façon à identifier les publics concernés, à appréhender les attentes et/ou les inquiétudes des uns et des autres. L'objectif de ces démarches est de cerner le périmètre optimum de la concertation, de définir les modalités les mieux adaptées (nombre et lieux de réunions, fonctionnalités du site Internet dédié à la concertation, modalités de publicité de l'ensemble du dispositif, ...)

Les acteurs suivants ont été rencontrés :

- Les maires des 5 communes les plus concernées : Escoeuilles, Surques, Quesques, Longueville et Nabringhen
- Le président de la communauté de communes du Pays de Lumbres (CCPL) également maire d'Escoeuilles
- La Chambre d'Agriculture
- Le Parc Naturel Régional « Caps et Marais d'Opale ». Le territoire de PNR est traversé par la RN42.
- La Chambre de Commerce et d'Industrie
- Madame la sous-préfète de Saint Omer
- La Direction de la mobilité et du réseau routier du département du Pas de Calais

Il convient de noter que cette étude de contexte s'est déroulée pour partie pendant les inondations catastrophiques du mois de novembre 2023, les différents interlocuteurs ont donc été difficilement disponibles.

De tous ces contacts, il ressort que l'ensemble des parties prenantes ont été associées à la réflexion depuis plusieurs années sous l'égide du sous-préfet de Saint Omer (qui a quitté ses fonctions et a été remplacé en novembre 2023). Dans ce cadre les discussions entre les élus locaux et les acteurs économiques y compris les agriculteurs ont permis l'émergence d'un consensus relatif sur la nécessité de ce projet, et sur sa forme.

Ce projet est attendu avec impatience par les élus locaux, les raisons mises en avant étant essentiellement la sécurité et la fluidité des déplacements mais aussi la bonne desserte des habitants du territoire : « on ne veut pas d'un tuyau routier ».

Il est logiquement également attendu avec impatience par les acteurs économiques notamment pour fluidifier, sécuriser et rendre plus fiable les transports de marchandises, notamment les poids lourds.

Hormis les questions de mobilité, la gestion des eaux pluviales est un enjeu important souvent soulevé, ce sujet est rendu particulièrement aigu suite aux inondations récentes. La mise aux normes actuelles en termes d'assainissement de la future plateforme routière devrait permettre une amélioration substantielle de la gestion de ces flux.

La préservation de la biodiversité s'avère également un enjeu important avec la présence de plusieurs zone Natura 2000 et de plusieurs ZNIEFF à proximité de l'itinéraire. Se pose notamment la question de la préservation voire de l'amélioration des corridors écologiques : la route actuelle constitue déjà une barrière pour la faune et la nouvelle plateforme, nécessairement plus large, risque de renforcer encore cet « effet barrière ».

De l'ensemble de ces contacts et des enjeux soulevés, il apparaît que deux types de public sont concernés par le projet : les habitants de proximité directement impactés par le projet d'une part et les usagers de la RN42 « en transit » (y compris les poids lourds) d'autre part.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

Durant le travail de préparation de la concertation, le garant a pu suivre la réalisation du dossier de concertation et de sa synthèse dans une relation de collaboration constructive avec le maître d'ouvrage.

Le premier périmètre de la concertation se limitait aux communes traversées par la RN42, ce périmètre a été élargi à la demande du garant aux communes environnantes notamment sur l'axe de la RD 215 jusqu'à Licques au nord et Devres au sud

Le déroulement de concertation préalable a été prévu sur un mois, si cette durée peut paraître relativement courte pour une concertation obligatoire dans le cadre de l'article L121-8, elle a semblé suffisante pour une concertation volontaire dans le cadre de l'article L121-17, et de fait les populations concernées se sont mobilisées de façon significative dès l'ouverture de la concertation.

Si la population locale directement concernée par le projet semblait relativement facile à toucher au moyen d'un affichage bien mené et d'une distribution de flyers dans les boîtes aux lettres des 5 communes les plus concernées directement par le tracé de la route, les usagers de la RN42 « en transit » semblaient plus difficiles à aller chercher.

Sur recommandation du garant, il a donc été prévu pour ce public, de mettre en place des panneaux d'information bien visibles de la route (voir photo ci-après). Sur recommandation du garant, il avait également été envisagé de distribuer des flyers aux points d'accès de la RN42 au niveau de l'A16 et de l'A25, ce dernier dispositif a finalement été abandonné par le maître d'ouvrage du fait de la complexité de sa mise en œuvre.



Les réunions publiques ont été conçues dès le départ en prévoyant de larges temps d'échanges avec le public.

Un dispositif de participation au moyen d'un registre sur un site internet dédié a été prévu par le maître d'ouvrage dès le début de la réflexion. Le public pouvait donc déposer sur ce registre ses questions, avis ou contribution. Les réponses rédigées par le maître d'ouvrage étaient ensuite visées par le garant avant publication afin de s'assurer autant que faire se peut de l'intelligibilité et de la complétude des réponses.

Le dispositif de concertation :

- Affichage officiel dans les 49 communes du périmètre et les EPCI concernés
 - Affichages complémentaires dans les commerces de proximité et lieux de passage (aires de covoiturage,...)
 - Distribution de flyers dans les boîtes aux lettres des 7 communes directement concernées par le tracé de la RN42 : Nabringhen, Longueville, Brunembert, Surques, Quesques, Escœuilles, Coulomby.
-
- 8 panneaux de 1,60 m x 1,20 m sur la RN42 entre la RD 215 et la RD 206 et 2 à chacun des 3 carrefours de la RD 215, de la RD 206 et de la route d'Escœuilles
-
- 3 réunions publiques tenues à Escœuilles et Lumbres ménageant chacune de larges plages d'échanges avec le public. L'une de ces réunions a pris la forme d'une table ronde

avec l'intervention de la Chambre d'Agriculture, la Chambre de Commerce et d'Industrie et le Parc Naturel Régional « Caps et Marais d'Opale ».

- 4 permanences tenues par les représentants de la DREAL dans les communes de Nabringhen, Coulomby, Boulogne sur mer et Lumbres
-
- 4 Kakemonos réalisés pour présenter le projet durant les réunions publiques
 - 1 site Internet présentant les documents de la concertation et un registre pour y déposer des questions ou des contributions. Les questions ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage étaient consultables par le public. Des fiches thématiques sur l'accidentologie et la procédure d'expropriation ont été ajoutées en cours de concertation en réponse à des sujets d'inquiétude spécifiques. Les contributions des parties prenantes (Communes, EPCI, Chambre d'agriculture, Association RN42, Chambre de Commerce et d'Industrie, PNR Caps et Marais d'Opale) y ont également été publiées.

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, ils s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le maître d'ouvrage a décrit son projet dans le détail dans le dossier de concertation et dans sa synthèse présentée sous forme de plaquette 4 pages. Y sont notamment présentés :

- les acteurs du projet,
- le détail des procédures passées, en cours et à venir (certainement le point le plus complexe) y compris les échanges avec les parties prenantes dans le cadre du comité de pilotage dédié présidé par le sous-préfet,
- la situation actuelle,
- les enjeux en termes de mobilité, d'impacts socio-économiques, d'impacts environnementaux, d'impacts paysagers et d'impacts pour le patrimoine.
- les trois scénarios et leur variantes ainsi que l'absence de mise en œuvre (l'option zéro) ici appelée « fil de l'eau »
- les itinéraires de substitution
- l'ensemble des effets et impacts synthétisés dans un tableau d'analyse multicritères.

La rédaction et la présentation des deux documents (dossier et plaquette) étaient claires et facilement compréhensibles pour un non spécialiste. Ils ont été distribués dans les 7 communes directement concernées et durant les réunions publiques. Ils ont été publiés le 6 février 2024 sur le site Internet et y ont été téléchargeables à l'ouverture de la concertation le 13 février 2024.

L'ensemble de ces informations a été présenté à chaque réunion publique.

Durant la concertation, deux sujets particuliers sont apparus comme récurrents et nécessitant des précisions : les expropriations et l'accidentologie dans les giratoires. Ces deux thèmes ont donc fait l'objet de fiches spécifiques publiées sur le site Internet pendant la concertation.

En conclusion le maître d'ouvrage a fourni l'ensemble des informations qu'il avait à sa disposition, ces informations étaient claires et transparentes, et ont été accessibles à l'ensemble des publics concernés.

Le droit à l'information a donc été effectif.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

La participation a été importante, tant lors des réunions publiques qu'à travers le site Internet. Les difficultés de fonctionnement du site Internet en début de concertation dues à une cyberattaque n'ont pas empêché la formulation d'un grand nombre de questions, avis ou contributions sur le site.

Le maître d'ouvrage a été très transparent et très soucieux de mesurer la façon dont le projet était reçu par l'ensemble des publics concernés. De façon à faciliter l'expression du public durant les réunions publiques, il a été projeté une diapositive appelée « comment éclairer mon avis » présentant une trame de réflexion pour l'amener à formuler ses remarques.

L'ensemble des thématiques a donc été abordé et au vu des questions posées, le maître d'ouvrage s'est attaché à répondre à toutes les questions sans rien éluder.

Les élus du territoire ont participé aux réunions et ont posé leurs questions, ce qui a permis au public d'appréhender l'état des discussions entre les élus et le maître d'ouvrage, notamment lors de la dernière réunion à laquelle le président du Conseil Départemental du Pas de Calais était présent et a échangé longuement avec la DREAL.

Il semble que tous les publics concernés ont pu participer aux débats.

En conclusion le droit à la participation a été effectif.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

270 participants aux rencontres

2616 connexions uniques au site internet dont 1648 visionnages et 869 téléchargements

230 contributions écrites sur le site internet : questions ou avis

11 contributions écrites et publiées de la part des parties prenantes

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Remarque importante : Les contributions du public ne sont pas traitées ici de façon quantitative. Le garant s'attache à faire ressortir l'ensemble des thèmes abordés et des arguments présentés sans prendre en compte le nombre de personnes affichant telle ou telle position ou avançant tel ou tel argument. Par ailleurs, toutes les contributions ne sont pas retranscrites de manière exhaustive.

Concernant l'opportunité du projet :

L'opportunité du projet a été contestée par certaines personnes via des contributions sur le site Internet. En revanche, personne ne s'est exprimé pour remettre en cause le projet pendant les réunions publiques.

Les arguments invoqués contre le projet sont l'artificialisation des sols, la protection de la biodiversité et des paysages ainsi que la dépense jugée inutile que représente ce projet :

« J'ai été catastrophée d'apprendre qu'on allait une fois de plus privilégier le bétonnage au détriment des terres agricoles, de la biodiversité, du paysage, au bénéfice de la voiture, de la route en général. Trois minutes, c'est le temps d'une chanson à la radio,...Apaiser la route, c'est le sens de l'histoire. Je ne comprends même pas qu'on puisse envisager un tel projet »

« Contre ce projet 2x2 voies. C'est un vieux projet qui ressort des placards. Empruntant occasionnellement la RN42, la route se fait facilement quand on respecte le code de la route et les autres automobilistes. A l'heure où l'on connaît tous les méfaits du trafic automobile et du bétonnage, c'est de la folie et du gaspillage d'argent public.... »

Cette remise en cause de l'opportunité du projet s'accompagne parfois de propositions d'aménagement complémentaire « à minima » :

« J'utilise cette route en moyenne une fois par semaine dans les deux sens, je trouve qu'il n'est pas nécessaire de faire 2x2 voies sur toute cette portion de route. Je pense que des zones de dépassement (1x2 voies) sur 1 km de part et d'autres et des ronds-points pour sécuriser ça suffirait largement. Je pense que ce n'est pas gênant d'avoir une portion en vitesse plus lente surtout à proximité d'un village et de maison d'habitation. A 110 km/h ça fait fatalement plus de bruit, plus de pollution, plus de danger. Une sécurisation minimale sans vouloir gagner du temps ; 3 minutes sur un tel trajet c'est rien du tout. C'est uniquement sur la sécurité qu'il faut agir, sans augmenter la vitesse. Merci. »

A l'inverse certains contributeurs s'expriment en faveur du projet, parfois en précisant leur soulagement ou leur impatience de le voir enfin se réaliser :

« Je suis d'accord pour la mise en 2x2 voies de la m42 cela permettra de gagner du temps de trajet pour aller travailler sur Boulogne »

« Je suis POUR la réalisation de cette rocade : pour plus de SECURITE (certains automobilistes, surtout le week-end ne respectent pas les limitations de vitesse ! le carrefour au niveau d'Escoeuilles est dangereux et pas éclairé ! le carrefour suivant est également dangereux, il est très difficile surtout aux heures d'affluence d'emprunter cette route lorsque l'on vient de Surques ! Les tracteurs créent des bouchons ou de forts ralentissements, en particulier sur la route montante entre Escoeuilles et Coulomby, ceci est aussi pénible pour les agriculteurs que pour les automobilistes ! »

« Enfin cette liaison entre l'A25 ET l'A16 en passant par la RD 642 et la RN 42 se transformerait en 2x2 voies, je ne peux que m'en réjouir, que se soit en sécurité, en rapidité, en développement économique, en attractivité de nos territoires et bien d'autres avantages. Alors oui à 100% et au plus vite au mieux. Bon courage. PhG »

« Cela fait plus de 15 ans que je fais la route pour me rendre sur mon lieu de travail à Arques. Je suis donc contraint de prendre cette portion de route. Ceci est la 3e concertation (j'ai déjà été arrêté deux fois les années passées pour être recensé). J'abandonnais tout espoir de voir ce projet se réaliser. La traversée d'Escoeuilles est assez dangereuse. Je l'ai constaté à de nombreuses reprises. Outre les carrefours (il m'est arrivé de stopper net à cause d'un conducteur qui a grillé le STOP à Surques), les accotements sont parfois remplis d'eau lors de fortes pluies. Transformer cette portion en 2x2 voies serait un gage de sécurité et on gagnerait (un peu) en temps de trajet. J'espère que ce projet se concrétisera enfin. Merci. »

Parallèlement de nombreuses parties prenantes (collectivités locales, chambres consulaires, PNR) ont apporté leur contribution au débat sous la forme de délibérations ou de courriers au garant, ou pour certaines d'entre elles, en participant aux réunions publiques. Les contributions écrites ont été publiées sur le site Internet de la concertation permettant ainsi au public de prendre connaissance des positions des uns et des autres.

Les collectivités locales (Communes, Communauté de communes) se sont toutes prononcées en faveur du projet ainsi que la Chambre de Commerce et d'Industrie. La Chambre d'Agriculture de son côté, sans s'opposer au projet, met en avant ses points de vigilance pour une bonne prise en compte des contraintes agricoles sur le secteur. Le PNR (Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale) a fait de même en mettant en avant les nécessaires intégrations environnementale et paysagère du projet, le rôle qu'il doit jouer en termes d'aménagement territorial (notamment pour les mobilités douces et actives) ainsi que la prise en compte des enjeux hydrauliques du territoire.

La préférence exprimée pour l'un ou l'autre des scénarios

La plupart des avis et contributions sur le site Internet expriment leur préférence pour les scénarios A, C ou E et leurs variantes.

La préférence pour le scénario A est justifiée par la rapidité, la simplicité, le confort pour relier Boulogne sur mer ou Saint-Omer, soit à partir du territoire, soit à partir d'une autre origine des Hauts de France (Lille notamment). Elle s'accompagne souvent d'un positionnement « anti ronds-points ». Les personnes qui optent pour ce scénario le présentent comme le plus efficace en termes de sécurité et de réduction du risque d'accident :

« Préférence pour le scénario A , variante A1: les rond points sont source d'accident et accrochage. Un gain de 3 minutes pour quelques kilomètres, c'est non négociable et cela peut être bien plus lorsqu'il y a un véhicule lent. Moins de risque d'accident (pas d'excès de vitesse ou dépassement dangereux : risque de face à face). Même si les travaux déjà réalisés ont permis de réduire le nombre d'accident, il y a encore des accidents graves sur cet axe. Le scénario A permet de réduire par 10 le nombre d'accident. »

« Le scénario A me paraît bien plus pertinent. Quitte à investir dans des travaux, autant partir sur le projet le plus ambitieux et utile. Je trouverais dommage de dépenser autant pour partir une solution qui ne changerait pas significativement la situation. Le scénario A présente de nombreux avantages : réduction du temps de trajet, éviter les variations de vitesse, sécurité des voitures, cyclistes et piétons, homogénéité du trajet, lisibilité des directions et confort pour les usagers occasionnels, etc... »

« je vote pour le scénario A car il est impensable de voir une 2x2 voies avec des giratoires comme cela se fait trop souvent dans notre région et surtout dans le Pas de Calais ! Illogique et dangereux »

La préférence pour le scénario C est justifiée par la nécessité jugée incontournable de la bonne accessibilité des villages riverains de la RN42 pour les habitants, les services médicaux (pompiers, ambulances), les commerces et plus généralement pour l'attractivité économique et sociale du territoire. Ce scénario est régulièrement présenté comme le bon compromis en termes

de sécurité, de consommation d'espaces agricoles et naturels. Les ronds-points sont alors parfois considérés comme indispensables (ou pour certaines personnes, considérés comme un moindre mal) pour permettre une insertion sécurisée du trafic local sur la RN42 :

« je préfère le scénario C1 qui apporte la sécurité recherchée, moins onéreux que le A, à peine plus que le C2 qui n'apporte pas la sécurité voulue, Moins consommateur de terres agricoles que le A. Il permet aussi une desserte correcte des communes du secteur, des commerces, des entreprises. Il est plus cohérent que le C2 (continuité des vitesses limites et du mode de circulation) »

« Il est indispensable de permettre l'accessibilité au village d'Escoeuilles pour sauvegarder son commerce local (boulangerie, gîte, brasserie) ses emplois son attractivité et donc assurer la vie de celui-ci. On se refuse d'un village mort surtout qu'il y fait bon vivre !!! je suis favorable au scénario C1 permettre à chacun des villages de continuer à s'épanouir »

« je pense que le c1 reste la meilleure alternative même si elle n'est pas parfaite. S'il n'y avait pas la traversée de l'ancienne RN42 par des élèves des écoles pour se rendre à la cantine je serai pour un rond point au niveau de la DIR. S'il se fait à la friterie, un aménagement drastique de la RD 216 sera nécessaire car les usagers qui sortent d'une voie rapide n'adapteront pas forcément leur vitesse par rapport aux éléments présents sur cet axe (agglomération, maison, possibilité de piétons) »

« Le projet C1 est incontestablement le meilleur, il permet de passer de 2x1 voie à 2x2 voies donc de sécuriser la RN42, la mise en place de giratoires donne une réelle facilité d'accès pour les usagers du territoire et permet de ralentir la vitesse. Le gain de temps est anecdotique, ce qui compte c'est de sécuriser les usagers tout en maintenant l'attractivité des territoires. Le scénario C1 prévoit également une voie agricole en dehors de la 2x2 voies en s'appuyant ponctuellement sur l'ancien tracé de la RN42. Il faudra prévoir une gestion des eaux pluviales efficace, des dispositifs anti-bruits et une adaptation des voies adjacentes (RD, voies communales, etc...). Le scénario C1 est le plus équilibré, il consomme peu d'espaces agricoles »

« Travaillant sur Boulogne 4 jours sur 5 j'emprunte cette route presque quotidiennement. Il n'est pas rare que je passe entre 5 et 10 min pour pouvoir m'insérer dans la circulation au carrefour de surques. Pour moi les ronds points sont la meilleure solution. Pour permettre aux personnes vivantes dans les villages alentour de reprendre la route à différents endroits. Le C2 sera a priori le plus adapté car le moins cher mais aussi avec le moins d'impact sur les terres et le paysage. Il faut aussi penser à des sociétés comme Bayard s'il n'y a qu'un échangeur au niveau de surques ou escoeuilles les poids lourds devront passer par tous les villages. »

La préférence pour le scénario E est justifiée par un moindre impact sur la biodiversité et les paysages et en termes d'artificialisation des sols, par son moindre coût et comme largement suffisant pour améliorer la sécurité des usagers :

« Je suis pour le scénario E dans le but de garder l'accessibilité aux villages, notamment Escoeuilles et Quesques. De plus il s'agit de la solution la moins onéreuse et ayant le moindre impact sur les terres agricoles, les continuités écologiques, moins de bruit, moins de pollution. Les autres solutions ne prennent pas en compte les villages voisins et leur cadre de vie, et la haute valeur environnementale du secteur (bocage, coteaux, boisement), elles favorisent les gens de passage pour gagner 3 minutes au détriment des usagers locaux. Afin de réduire l'impact de l'effet barrière, est-il prévu de réaliser des passages à petite et grande faune, chiroptères sous la voirie? Une espèce de mammifère protégé est absente : l'Écureuil roux. Surpris de ne pas voir citée la présence du Hibou Grand-Duc comme un enjeu fort, la mise à 2X2 voies (augmentation de la vitesse) pourrait impacter les individus lors de déplacement nocturne. »

« je vote pour le scénario E ! Pour ma part, le scénario A serait une catastrophe pour les villages situés au bord de la RN42 surtout pour les commerçants, artisans car aucun accès direct ne leur ait fourni. Une honte! Dans le scénario C et E la mise en place de giratoire est une bonne solution et permet un accès direct à nos villages. A la différence du scénario E, le scénario impacterait davantage les milieux naturels. Donc pour ces raisons je vote pour le scénario E ou alors laisser la RN42 comme elle est ! Si vous aimez votre territoire, ne mettez pas en place le scénario A ».

« Vu le coût des solutions et vu l'état des finances publiques,

Vu la nécessité de transition écologique et la nécessité de respect la stratégie nationale bas carbone dans le but de limiter le réchauffement climatique,

Vu l'intérêt de modification des comportements dans les modes de transports (dont la diminution du transport de marchandises par camion, et la diminution des mobilités individuelles), des baisses de fréquentation pourraient être envisagées ou tout au moins une stabilisation, en aucun cas le projet doit être une incitation à polluer davantage,

Vu la nécessité de la souveraineté alimentaire et la nécessité de protéger les terres agricoles (dont la question du Zéro Artificialisation Nette) ;

Vu la nécessité de préserver la biodiversité et le passage de l'axe routier sur le domaine du parc naturel régional des caps et marais d'opale,

Il me semble judicieux de privilégier la solution E (maintien de l'actuel avec des ronds points mis en place aux zones délicates). Voir d'en étudier une encore moins consommatrice de foncier agricole... ».

L'accidentologie

Comme le montrent les citations ci-dessus, les questions de sécurité routière font consensus et ont logiquement été un thème central de cette concertation. Chaque contributeur justifiant sa préférence pour tel ou tel scénario en fonction de sa perception sur ce sujet et de ce qui génère un risque d'accident.

Les avis exprimés sont donc souvent contradictoires et ont amené le maître d'ouvrage à produire une fiche « accidentologie dans les giratoires » (cf. annexe n°1) fournissant les données factuelles en sa possession sur l'accidentologie de façon à objectiver cette question autant que faire se peut. Elle montre le caractère moins accidentogène des ronds-points par rapport aux autres carrefours à l'échelle nationale. Elle montre également que sur l'actuelle RN42 on constate un taux d'accident plus élevé sur la section bidirectionnelle que sur la section à 2x2 voies.

Les expropriations de propriétés bâties

La RN42 actuelle passe très près de quelques maisons sur la commune de Longueville. Son élargissement pose la question de l'éventuelle nécessité d'expropriation de ces maisons et l'inquiétude des riverains concernés s'est logiquement manifestée sous la forme de questions ou de contributions sur le site Internet, pendant les réunions publiques et pendant les permanences tenues par la DREAL dans les mairies des villages concernés :

« Propriétaire de l'une des 3 maisons concernée par l'impact foncier sur la zone de Longueville et ... nous aimerions savoir si des expropriations sont prévues et dans quels délais cette information sera donnée aux riverains. De même qu'en est-il du droit de refuser une demande d'expropriation? Et enfin y aura-t-il des contacts réalisés directement aux riverains au sujet des expropriations (qu'elles soient envisagées ou non d'ailleurs) ? »

A cette question le maître d'ouvrage a répondu que son objectif reste la préservation des propriétés bâties, mais qu'aujourd'hui le projet n'est pas suffisamment avancé pour garantir cette préservation.

De façon à répondre complètement à ces interrogations le maître d'ouvrage a publié sur le site Internet de la concertation une fiche « Question/réponses sur les expropriations » (cf Annexe n°2) dans laquelle il présente la notion de Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Il précise que même au stade de la déclaration d'utilité publique le projet ne sera pas suffisamment précis pour connaître avec certitude les besoins d'exproprier ou non des propriétés bâties, ce n'est que lors de la phase suivante et de l'enquête parcellaire que le projet sera suffisamment avancé pour établir le besoin d'une éventuelle expropriation de ces propriétés bâties.

Il précise dans cette fiche le cadre juridique général des expropriations et notamment les voies de recours possibles à chacun des stades de la procédure pour les personnes concernées.

Les itinéraires de substitution et les circulations agricoles

Alors que cette question était traitée de façon relativement succincte dans le dossier de concertation, elle a suscité un grand nombre d'inquiétudes qui se sont exprimées par des contributions sur le site Internet et durant les réunions publiques. En effet cet itinéraire est destiné à être utilisé par les véhicules lents dont la circulation sera interdite sur la nouvelle RN42 à 2x2 voies, il concerne donc majoritairement les véhicules agricoles. Or ces véhicules agricoles peuvent être de grande largeur et provoquer des nuisances lors de la traversée des villages, tout particulièrement lorsque les rues sont étroites.

Cette question a notamment été le sujet quasi exclusif discuté durant la réunion de clôture. Elle a motivé une longue intervention du président du Conseil Départemental, le Conseil Départemental reprenant à priori la gestion des nouvelles routes créées en tant qu'itinéraire de substitution.

Plus largement la question de circulation des véhicules agricoles se pose au-delà de la seule question des itinéraires de substitution, les agriculteurs exploitant des terres situées de part et d'autre de la RN42 ont besoin de la traverser régulièrement et souhaitent évidemment limiter les détours :

« il devenait nécessaire de sécuriser les accès à la RN 42 surtout aux heures de pointe. il ne faudra pas négliger de sécuriser les voies de substitution de depuis Colomby - les Bullescamps jusque Nabringhen .Auparavant les véhicules lents conscients de la gêne qu'ils occasionnaient bénéficiaient d'un linéaire doux Dans les prévisions ils seront confrontés à des passages étroits ,sans visibilité, sinueux ,montants et descendants vers des stops Ils seront aussi confrontés à des VL préférant utiliser cette voie car beaucoup plus pratique et qui n'auront pas à se soucier de la limitation de vitesse. Sachant aussi qu'elle sera maintenant utilisée pour le loisir contrairement à ce qui se faisait auparavant. Ne craignez vous pas de déplacer le problème sécurité? »

« Etant exploitant agricole en SCEA sur la commune de Brunembert, nous exploitons des terres sur le nord de Longueville (mont saint Sylvestre une vingtaines hectares) nous aimerions un pont au niveau de Longueville pour ne pas faire un détour de 6 à 7 km. De plus nous exploitons des terres sur les communes Alembon Boursin (100hectares) serait il pas plus judicieux de nous laisser rouler sur la RN 42 en engins agricoles sur la portions à 90 km/h de Escœuilles à la sorti de Colembert comme cette portions reste à 90km/h nous pensons que cela sera moins accidentogènes que de passer par les route de Nabringhen(route étroite, vallonné et sinueuse) et de plus cela éviter de l emprise de terre agricole »

« Nous voudrions savoir si cela va impacter une circulation plus dense dans la traversée du village de Nabringhen. Circulation actuellement interdite au plus de 3T5 »

« Sur les itinéraires de substitution on a besoin de largeur de route. Cela nécessite des accotement stabilisés. Au niveau de la route devant chez moi (i.e. rue de l'église à Longueville), la largeur n'est pas suffisante. Quels sont les scénarios pour les itinéraires de substitution ? Les logements le long de la route seront-ils amputés pour permettre à la route de passer ? »

A toutes ces interrogations, le maître d'ouvrage a répondu en prenant acte de ces inquiétudes qui sont entendues comme des points de vigilance à prendre en compte, notamment pour les traversées de Longueville et de Nabringhen. Il explique que les études détaillées pour les itinéraires de substitution ne sont pas encore réalisées et devront intégrer l'ensemble de ces contraintes. La question d'éventuels passages traversant la future RN42 destinés aux véhicules agricoles devra être traitée dans le cadre de l'aménagement foncier (remembrement) à réaliser

Les Aménagements Fonciers Agricoles Forestiers et Environnementaux (AFAFE)

Des participants ont indiqué qu'une procédure d'AFAFE (autrefois appelée « remembrement ») est en cours sur le territoire des communes d'Escœuilles, de Surques et de Bainghen. Par ailleurs, un AFAFE doit probablement être mis en place pour le projet de la RN42 après la Déclaration d'Utilité Publique arrêtée par le préfet. Dans le cadre de cette procédure le rétablissement des circulations agricoles traversant la future RN42 pourra être étudié puis mis en place. La question se pose donc de savoir si ces deux procédures doivent être articulées ou non. Ces procédures sont réalisées sous la responsabilité du Conseil Départemental en concertation avec l'ensemble des organisations agricoles du territoire.

La DREAL indique qu'elle se rapprochera du Conseil Départemental pour la prise de connaissance de l'AFAFE en cours et pour un éventuel phasage des deux procédures.

Les impacts environnementaux

Si ce sujet n'a pas dominé les échanges durant les réunions publiques, il a néanmoins été abordé à chacune d'entre elles et souvent évoqué par les contributeurs sur le site Internet. Les questions de l'artificialisation des sols, de la préservation du foncier agricole, de la préservation ou l'amélioration de la perméabilité de la barrière que constitue la route pour la faune sauvage et de la bonne gestion des eaux pluviales au regard du risque d'inondations ont été évoquées, parfois pour justifier un positionnement contre l'opportunité de ce projet ou pour justifier le choix du scénario le moins impactant, le scénario E :

« On a parlé au tout début de la réunion de la gestion de eaux et de la gestion de la faune et de la flore, des passages à faune, mais quelque soit les scénarios, on a pas l'emprise des bassins, des zones d'expansion de crues ou de savoir comment on peut corriger les soucis d'inondations qu'il y a eu et comment la faune peut passer à travers les ZNIEFF... On parle de foncier pour les voiries mais que devient l'eau et comment apparaît-t-elle dans les scénarios ? Est-ce qu'elle sera gérée par des espaces un peu plus paysagers, donc des zones d'expansion des crues dans des parcellaires de prairies ou est-ce qu'elle sera gérée par des bassins physiques qui vont aussi avoir un impact dans le paysage et qui nécessiteront aussi des entretiens ? »

« Utilisateur régulier de la RN42, Toutefois à l'heure où l'air que nous respirons est de plus en plus pollué est il bien raisonnable de favoriser encore la circulation automobile ? A l'heure où notre département est inondé est il bien raisonnable d'artificialiser encore plus de sols ? Pourquoi ne pas investir le budget prévu dans le ferroviaire et améliorer les dessertes en train dans notre département ? »

« Le scénario C semble le meilleur compromis. Mais quelque soit le scénario il y a un impact assez important sur le territoire, sur les différents bassins de vie, un impact sur les milieux naturels, notamment les coteaux calcaires du Boulonnais qui est un paysage exceptionnel. Sur la continuité écologique on peut se demander ou est-ce que le gibier va passer. Il y a également un impact sur le bruit, l'air, le paysage et les terres agricoles. »

Concernant la gestion des eaux la DREAL a précisé qu'un diagnostic sur les ouvrages existants a été mené, que l'objectif est d'infiltrer les eaux de ruissellements au plus proche du projet en fonction de la qualité du terrain. Elle précise que les études à venir prendront en compte les événements pluvieux de cet hiver et indique que les principes d'assainissement seront présentés dans l'étude d'impact : évacuation des eaux de chaussée, traitement des pollutions accidentelles et chroniques, ainsi que tous les éléments permettant d'assurer la transparence hydraulique.

Concernant le bruit, la DREAL a indiqué que des murs anti-bruit seront mis en place s'il s'avère que les limites réglementaires sont dépassées.

Concernant la faune et la flore, la DREAL indique que les passages pour la faune sur la route n'ont pas été indiqués car ils seront mis en place quel que soit le scénario. Elle précise que le Bureau d'Étude Biotope a réalisé un diagnostic Faune Flore Habitat qui a identifié les corridors écologiques à rétablir sur la route, ou sous la route pour la petite faune. Les études définitives précisant ces dispositions seront intégrées à l'étude d'impact qui sera présentée à l'enquête publique.

Concernant le ferroviaire, la DREAL indique qu'une ligne de chemin de fer génère aussi un impact fort sur toutes les thématiques environnementales évoquées. La CCI de son côté a rappelé que le chemin de fer n'est pas adapté aux courtes distances pour le transport de marchandises.

Les circulations douces

Cette question n'a pas été abordée dans le dossier de concertation, elle s'est en quelque sorte « invitée » durant les échanges, dès la réunion publique d'ouverture. Ce sujet concerne autant les vélos et les piétons que l'activité équestre et l'activité de tourisme sportif autour de la randonnée :

« Dans le projet est-il possible de penser aux piétons, randonneurs, vélos ? et prévoir un passage SECURISE ? »

« Ne pas oublier d'aménager des traversées sécurisées de la 2x2 pour les promeneurs et randonneurs nombreux. »

« Qu'en est-il des échanges locaux qui doivent permettre la possibilité de passage des cavaliers du Nord au Sud (8 à 10 structures équestres sur le secteur). Un peu les mêmes problèmes pour les cavaliers comme pour les pédestres ou les vélos – pas évident de faire circuler des cavaliers au niveau des giratoires- possibilité de faire circuler les cavaliers au niveau de passages inférieurs (servant aux écoulements de l'eau) ? »

La DREAL répond que sur l'actuelle RN42, rien n'est prévu pour traverser à pied, à vélo ou à cheval. Elle précise que les mobilités douces seront prises en compte dans les études ultérieures, au niveau des itinéraires de substitution et, en ce qui concerne les traversées, au niveau des points d'échanges.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Les débats durant cette concertation ont été riches et nourris et au delà du choix des différents scénarios, de nombreuses questions ont été abordées.

A toutes ces questions, dont certaines avaient largement été anticipées, la DREAL a répondu que les études permettant de préciser tous ces points devaient être réalisées une fois le choix du scénario acté.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Une fois le choix du scénario arrêté, il sera nécessaire de préciser :

- Le cheminement exact des itinéraires de substitutions et la façon dont ils vont pouvoir traverser les villages.
- Les dispositions à prendre pour faciliter les circulations traversantes de la futur RN42 pour les engins agricoles.
- Le positionnement des aménagements hydrauliques évoqués durant la concertation et, le cas échéant leur intégration paysagère ainsi que la manière dont la transparence hydraulique de la future RN42 sera assurée.
- Les aménagements à mettre en place pour que les piétons puissent traverser la RN42 et les aménagements possibles à mettre en place pour les randonneurs.
- Les aménagements à mettre en place pour que les cavaliers pratiquant le tourisme équestre puissent traverser la future RN42 et la localisation de ces aménagements.
- La localisation du ou des écoducs permettant le passage de la grande faune au-dessus de la futur RN42 évoqués durant la concertation, et leur connexion avec les corridors écologiques identifiés.
- La mise en place des écoducs pour la petite faune sous la future RN42 et leur localisation

Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Recommandation n°1 : Organiser une réunion publique présentant les enseignements que la DREAL tire de la concertation et répondant au bilan du garant. Cette réunion peut être le cadre pour annoncer le choix définitif du scénario. En tout état de cause elle doit avoir lieu avant l'été 2024 ;

Recommandation n° 2 : Publier l'étude Faune Flore Habitats réalisée par le bureau d'étude Biotope sur le site Internet de la concertation ;

Recommandation n° 3 : Publier les résultats de l'ensemble des études prévues relatives au projet lui-même, aux itinéraires de substitution, aux circulations traversantes pour les engins agricoles, aux aménagements hydrauliques, aux aménagements relatifs aux mobilités douces et à la faune dès qu'elles seront finalisées sur le site la concertation. Il conviendrait que la présentation de ces études fasse l'objet de réunions publiques avant l'enquête publique.

Recommandation n°4 : Les procédures d'AFAFE sont généralement méconnues du grand public, or elles sont d'une importance cruciale en termes d'aménagement du territoire (y compris pour ce qui concerne les aménagements hydrauliques ou la préservation de la biodiversité). Il serait intéressant de profiter des réunions publiques évoquées ci-dessus pour l'informer des décisions prises dans le cadre de cette procédure et de son avancement. Cela signifie des dispositions d'information et de concertation avec le public après l'enquête publique.

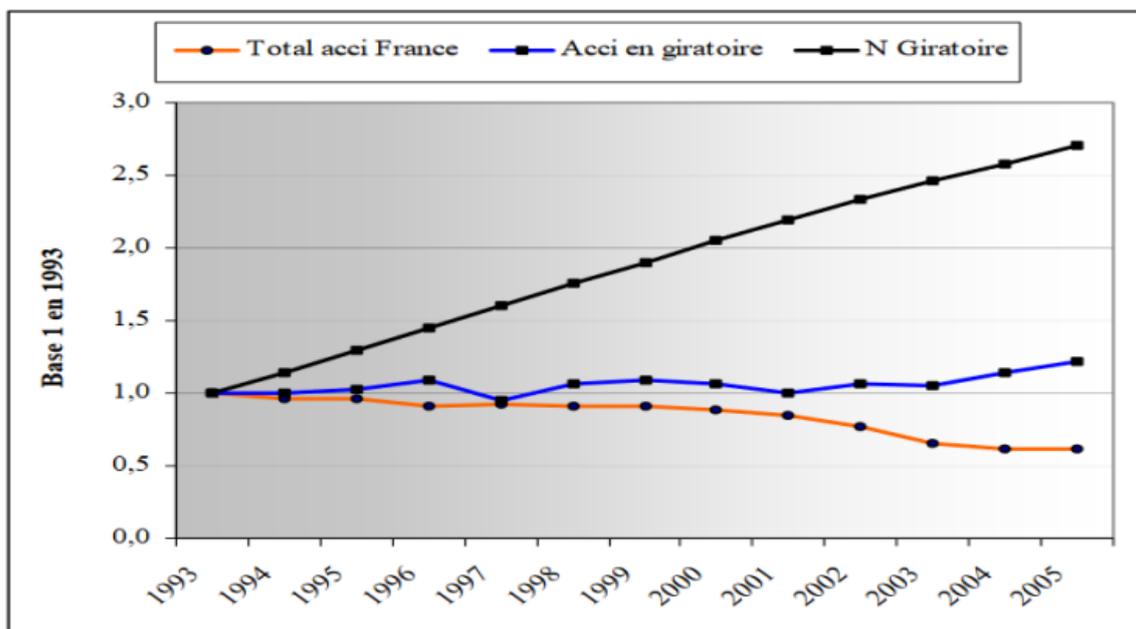
Liste des annexes

- **Annexe 1 : Fiche « accidentologie dans les giratoires »**
- **Annexe 2 : Fiche « Questions/réponses sur les expropriations »**

Annexe 1

FICHE GIRATOIRES

NOMBRE D'ACCIDENTS EN GIRATOIRES



L'évolution des accidents sur giratoires montre une grande stabilité alors que le nombre de giratoires a presque triplé sur la période 1993-2005 (Source : CERTU avril 2009) :

- Le nombre d'accidents en France a diminué de 38,5%
- Le nombre d'accident par giratoire a diminué de 54,8%

GRAVITE DES ACCIDENTS EN GIRATOIRES

Accidentalité 1993-2005*	Carrefour giratoire	Autres carrefours	Observation
Taux de gravité	6,4	13,5	Les accidents sont moitié moins graves dans les giratoires que dans les autres carrefours

* Source : CERTU avril 2009

COMPARAISON RN42 SECTION BIDIRECTIONNELLE / 2X2 VOIES

Accidentalité 2007-2022*	Section bidirectionnelle	2X2 voies	Observation
Taux d'accidents	0 à 5,6	0,2 à 0,4	Les taux d'accidents sont beaucoup plus élevés en section bidirectionnelle que sur 2x2 voies

* Source : fichier BAAC

Annexe 2

Questions/réponses sur les expropriations

Pour l'aménagement de la RN42, l'État, maître d'ouvrage du projet, ne possède pas suffisamment de parcelles pour élargir la route et aura besoin d'acquérir des terrains supplémentaires. Ces terrains seront très majoritairement des terrains agricoles.

En ce qui concerne les propriétés bâties, le maître d'ouvrage cherche à limiter au maximum l'impact de son projet. Mais il ne peut exclure dès aujourd'hui la nécessité d'acquérir certaines de ces maisons. Seules les études détaillées qui restent à mener permettront de déterminer si ces acquisitions sont incontournables ou non.

Lors des réunions publiques et dans les contributions, le maître d'ouvrage a reçu des questions relatives à la procédure d'expropriation, et a pu constater les inquiétudes que cette thématique engendrait.

Le maître d'ouvrage souhaite apporter via cette fiche de questions / réponses toutes les précisions sur cette procédure.

Qu'est-ce qu'une procédure d'expropriation ?

C'est la procédure qui permet à une personne publique (État ou collectivité) de contraindre un individu ou une entreprise de lui céder la propriété d'un bien immobilier en vue de la réalisation d'un projet.

Il est impératif que ce projet ait été déclaré d'utilité publique, et que la personne publique indemnise le propriétaire exproprié de manière « juste et préalable ».

L'article 17 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789, qui a valeur constitutionnelle, prévoit que « la propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment. »

Cette « nécessité publique » ou utilité publique est matérialisée par la **déclaration d'utilité publique (DUP)**.

Qu'est qu'une déclaration d'utilité publique (DUP) ?

La déclaration d'utilité publique d'un projet (ici la mise à 2x2 voies de la RN42) est un acte pris par une autorité administrative (préfet, ministre, conseil d'État selon les cas) qui vient constater l'**utilité publique** de ce projet.

Cet acte est précédé d'une **enquête publique**, encadrée par un **commissaire-enquêteur**, visant à recueillir l'avis du public sur le projet. À l'issue de l'enquête, le commissaire enquêteur émet un avis, favorable ou non à la réalisation du projet.

Au stade de l'enquête publique de DUP, le **plan général des travaux** est porté à la connaissance du public, mais on ne connaît toujours pas la localisation précise « à la parcelle », au mètre près. En effet le projet peut encore évoluer pour tenir compte des remarques du public pendant l'enquête.

Peut-on s'opposer à la déclaration d'utilité publique (DUP)?

Les recours sont toujours possibles. Les personnes qui le souhaitent peuvent contester l'utilité publique du projet auprès du tribunal administratif.

C'est le juge administratif qui viendra confirmer ou infirmer l'utilité publique du projet en faisant un bilan entre les avantages du projet (est-ce qu'il répond à un besoin, à un intérêt général) et ses inconvénients (en particulier, la gravité des atteintes à la propriété privée, mais également le coût environnemental du projet, son coût économique...).

Après la déclaration d'utilité publique, comment ça se passe ?

Après la déclaration d'utilité publique, le maître d'ouvrage définit précisément les parcelles nécessaires au projet. Pour cela, il mène une nouvelle enquête, dite **enquête parcellaire** cette fois, qui vise à connaître précisément pour chaque parcelle ou morceau de parcelle, le ou les propriétaires, ayants-droits, locataires...

À l'issue de cette enquête parcellaire, le préfet prend un **arrêté de cessibilité**, qui précise donc la liste des parcelles dont le maître d'ouvrage a besoin (« cessibles ») et leurs ayants-droits.

Par la suite, le maître d'ouvrage fait une proposition d'acquisition aux propriétaires qui peuvent l'accepter (acquisition amiable) ou la refuser.

Qui décide du prix ?

Les propriétaires ont droit à une indemnisation au titre de « l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation ». Cette indemnisation comprend une **indemnité principale** qui correspond à la valeur du bien, ainsi qu'à des **indemnités accessoires** variées qui dépendent de la situation particulière du bien.

Par exemple, le propriétaire d'une maison expropriée sera indemnisé des « frais de notaire » et de déménagement. Le propriétaire d'une parcelle agricole partiellement expropriée sera indemnisé pour l'installation d'une clôture, ou d'un nouveau point d'eau pour ses animaux.

Pour les acquisitions par l'État, c'est le Directeur départemental des finances publiques (« service des Domaines ») qui procède à l'évaluation du bien. Il se base, comme ferait un notaire, sur les prix du marché pour établir la valeur du bien.

Si le propriétaire valide la proposition qui lui est faite, la cession est conclue **à l'amiable**.

Si le propriétaire n'est pas d'accord avec le montant proposé ?

À défaut d'accord amiable, l'État saisit le juge de l'expropriation, magistrat spécialisé en la matière pour prendre une ordonnance d'expropriation qui acte le transfert de propriété et fixe le montant de l'indemnisation des propriétaires.

Des recours sont possibles sur l'arrêté de cessibilité pris par le préfet comme sur l'ordonnance d'expropriation prise par le juge.

Dans tous les cas, amiable comme judiciaire, le maître d'ouvrage ne prend possession des terrains qu'après paiement total des indemnités.

Questions diverses sur la RN42:

Est-ce que ma parcelle va être expropriée ?

À l'étape de la concertation, les études ne sont pas suffisamment poussées pour connaître le tracé définitif. Ce dernier pourra encore évoluer. Il n'est donc pas possible de savoir dans quelle mesure une parcelle sera impactée. Seule l'enquête parcellaire permettra de les identifier.

Il est certain que des expropriations (qui pourront être amiables) de parcelles agricoles seront nécessaires mais ce n'est qu'au stade de l'enquête parcellaire qu'on pourra préciser exactement quelles parcelles seront concernées.

Et les locataires ? ou preneurs en cas de parcelles agricoles ?

En tant qu'ayants-droits, les locataires peuvent être indemnisés du préjudice lié à leur éviction (fin prématurée de leur bail).

Pourquoi vous n'achetez pas à l'amiable ? Est-ce que je peux négocier le prix ?

Comme exposé ci-dessus, l'expropriation peut tout à fait être réalisée par voie amiable. L'indemnisation proposée doit être juste et équitable, les propriétaires peuvent faire entendre leurs arguments et ont des voies de recours s'ils s'estiment lésés, mais il n'y a pas de négociation qui conduirait à surévaluer les biens.

Et si je suis d'accord pour vendre, mais dès maintenant ?

Le maître d'ouvrage n'a pas prévu d'acquérir des terrains par anticipation avant la DUP (vente classique).

Est-ce que vous pouvez acheter seulement un morceau de parcelle ?

Oui, en principe seul le terrain nécessaire au projet fait l'objet d'une acquisition. Au stade de l'enquête parcellaire on procède alors à une division parcellaire entre la partie à acquérir et la partie restant au propriétaire. Si des travaux sont rendus nécessaires par cette division (par exemple pose d'une clôture entre les deux) ils sont financés par le maître d'ouvrage.

Mais si la route se rapproche trop de chez moi, est-ce que je peux demander à ce que ma maison soit rachetée quand même ?

Oui, sur demande du propriétaire et si c'est justifié, c'est possible.

Références et textes juridiques (liens cliquables)

Article 17 de la Déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen

L'ensemble de la procédure est régi par le Code de l'expropriation.

Références du Code de l'expropriation :

Principes généraux de l'expropriation pour cause d'utilité publique : [article L1](#)

Enquête publique de DUP : [articles R111-1 à R112-24](#)

Enquête parcellaire et arrêté de cessibilité : [articles R131-1 à R132-4](#)

Ordonnance d'expropriation : [articles R121-1 à R121-8](#)



Le journal



Vidéos

LA VOIX DU NORD

[À la une](#) [Communes](#) [Lille et la métropole](#) [Hauts-de-France](#) [Environnement](#) [Faits divers](#) [France](#) [International](#) [Sports](#) [Economie](#) [Mobilité](#)

[Accueil](#) > [Hauts-de-France](#) > [Saint-Omer](#)

28/02/2024

Mise à deux voies de la RN 42 : les élus favorables au scénario avec des ronds-points et des bretelles à Lumbres

Dans le cadre de la concertation publique, les élus de la communauté de communes du Pays de Lumbres se sont prononcés à l'unanimité en faveur du scénario qui prévoit trois ronds-points à Escœuilles, Surques et Nabringhen. Et mettent un coup de pression sur l'État pour ajouter des bretelles au niveau du centre commercial de Lumbres.

Abonnés Article réservé aux abonnés

[Accueil](#) > [Hauts-de-France](#) > [Saint-Omer](#)

01/03/2024

Doublement de la RN42 entre Boulogne-sur-Mer et Saint-Omer : « le tracé n'est pas encore finement défini »

Le projet de doublement de la RN42 sur 9,5 km entre Boulogne-sur-Mer et Saint-Omer faisait l'objet d'une seconde réunion ce mercredi 28 février autour de représentants des mondes agricole, économique et du parc naturel. On a commencé à aborder les difficultés de l'aménagement, notamment côté boulonnais.

Abonnés Article réservé aux abonnés

Les variantes proposées au public

Une concertation publique a démarré ce mardi 13 février sur le sujet du doublement envisagé de la RN 42 sur une section à mi-chemin entre Boulogne-sur-Mer et Saint-Omer. Cinq scénarios sont proposés aux usagers.



Le scénario C1 (ici présenté), voire le C2, sont à mi-chemin entre les formules autoroutières (A) et la moins aménagée (E).

PAR ANTHONY BERTELOOT
saintomer@lavoixdunord.fr

AUDOMAROIS.

1 SCÉNARIO A1

Mise à 2x2 voies avec un seul point d'échange (bretelles d'accès) au carrefour de la D 215 (Surques) ; vitesse de 90 (côté Nabrighen) ou 110 km/h ; suppression des accès riverains directs et des carrefours intermédiaires ; trois nouveaux ouvrages d'art et un itinéraire de substitution pour véhicules lents.

Ce scénario serait le plus consommateur en foncier, avec 30 à 35 hectares estimés sur les quelque 10 km du projet. Temps gagné estimé : 3 minutes contre 9 sur cette section aujourd'hui.

Coût estimé : 90 millions d'euros.

2 SCÉNARIO A2

Même chose mais avec un échangeur au niveau d'Escœuilles au lieu de Surques. La variante la plus sécuritaire pour les déplacements selon la DREAL.

La plus homogène avec le reste de la RN42 et qui « favorise le trafic de transit (le trafic qui traverse le ter-

ritoire sans s'y arrêter). » Consommation foncière : 23 à 25 hectares. Temps gagné : 3 minutes sur 9. Coût estimé : 91 millions d'euros.

“ Piétons ou cyclistes ne circuleront pas sur la RN 42. Des itinéraires de substitution sont prévus pour les véhicules lents.”

3 SCÉNARIO C1

Mise à 2x2 voies, trois giratoires aux carrefours avec la RD 206 (Longueville), la RD 215 (Surques) et la RD 216 (Escœuilles) ; vitesse de 90 (de Nabrighen à Escœuilles) ou 110 km/h (côté Coulomby), suppression des accès riverains directs et des carrefours intermédiaires ; un itinéraire de substitution pour véhicules lents.

Consommation d'espace agricole : 15 à 20 hectares. Temps gagné : 1 minute sur 9. Coût estimé : 73 millions d'euros.

4 SCÉNARIO C2

Même formule, mais avec les deux giratoires de Longueville et



- Mise à 2x2 voies
- 3 carrefours giratoires
- 90 ou 110 km/h
- Suppression des accès riverains directs et des carrefours intermédiaires
- 1 itinéraire de substitution pour les véhicules lents

Surques, et le troisième à Escœuilles, au niveau de l'ancienne nationale (city-stade, DIR Nord). Cette variante propose deux voies séparées entre les deux giratoires de Surques et Escœuilles. « Elle est plus perméable vis-à-vis du territoire traversé, au détriment du trafic de transit », soulignent les services de l'État. Consommation d'espace agricole : 15 à 20 hectares. Temps gagné : 1 minute sur 9. Coût estimé : 70 millions d'euros.

5 SCÉNARIO E

Ce scénario dit « sécuriser partiellement les déplacements » puisqu'il repose aussi sur trois giratoires (les mêmes que dans la variante C2). Il est le moins radical et se rapproche le plus de l'existant. Seuls 5 km passeraient en 2x2 voies (avec itinéraire de substitution des véhicules lents), et la route serait maintenue en bidirectionnel (une voie dans chaque sens sans séparateur central) sur environ 4,5 km. L'impact sur le foncier agricole et les milieux naturels serait moindre (10 à 15 hectares sur les 10 km). La vitesse serait limitée à 80 km/h entre Escœuilles et Longueville. Consommation foncière : 10 à 15 hectares. Temps gagné : nul. Coût estimé : 63 millions d'euros.

LA PROPOSITION DE LOI SUR LE BÉNÉVOLAT REJETÉE

AUDOMAROIS. Il attendait ce jour depuis le début de son mandat. Mercredi, dans le cadre d'une niche parlementaire accordée aux députés socialistes et apparentés, Bertrand Petit, député de la huitième circonscription du Pas-de-Calais, a présenté devant la commission des affaires sociales de l'Assemblée nationale sa proposition de loi visant à instaurer la semaine de quatre jours pour les bénévoles.

En tant que rapporteur, Bertrand Petit a d'abord rappelé que « les associations jouent un rôle essentiel dans la préservation du vivre ensemble et du lien social ». La France compte aujourd'hui 1,3 million d'associations actives et plus de 13 millions de bénévoles.

« Aujourd'hui, il n'existe pas de cadre juridique uniforme pour inciter les employeurs à libérer du temps pour leurs salariés engagés dans une mission de bénévolat », déplore l'ancien maire de Saint-Martin-lez-Tatinghem.

Sa proposition de loi a pour objet de créer un droit opposable à la semaine de quatre jours pour les salariés : « Le manque de temps est le premier obstacle à l'engagement associatif. Là où la semaine de quatre jours est en place, ceux qui en bénéficient utilisent le temps libéré pour s'engager bénévolement », assure le député audomarois.

Enfin, les députés du Rassemblement national et de la majorité ont refusé d'adopter cette proposition de loi. « Manifestement, ils n'aiment pas les bénévoles, s'emporte Bertrand Petit. C'est un mauvais signal adressé au monde associatif et à l'engagement des bénévoles. » Et le député d'assurer que « le combat pour une meilleure reconnaissance de l'engagement de nos valeureux bénévoles continue ». ■



THIERRY SAINT-MAXIM

PHOTO ARCHIVES SEBASTIEN JARRY

L'AIDE À L'ACHAT D'UN VÉLO RECONDUITE EN 2024

SAINT-OMER. Ces trois dernières années, 226 Audomarois ont bénéficié de l'aide financière de la ville pour l'acquisition d'un vélo, dont les deux tiers pour un vélo à assistance électrique.

Forts du succès de ce dispositif, les élus ont décidé, lors du conseil municipal du samedi 10 février, de reconduire cette aide pour l'année 2024, avec un budget total de 20 000 euros.

Pour bénéficier de cette aide, les acheteurs doivent justifier de leur résidence principale à Saint-Omer, être âgés de plus de 12 ans et acquérir leur vélo dans une enseigne présente sur le territoire de la communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer.

Pour rappel, la ville de Saint-Omer s'engage à attribuer une subvention de 250 euros pour l'acquisition d'un vélo à assistance électrique neuf (350 euros pour les étudiants et les demandeurs d'emploi de moins de 25 ans), 600 euros pour un vélo neuf adapté aux personnes à mobilité réduite et 100 euros pour l'acquisition d'un vélo mécanique neuf.

En outre, il est possible de bénéficier d'une subvention complémentaire de 50 euros pour l'achat de matériels de sécurité et de confort. ■ THIERRY SAINT-MAXIM



“ À 10 % près (de l'enveloppe financière minimale), il serait dommage de ne pas privilégier l'aspect sécurité.”

SUR NOTRE SITE
Pour ne rien manquer de l'actualité audomaroise, rendez-vous sur notre site internet www.lavoixdunord.fr, onglet « Saint-Omer »

“ Six accidents graves ont été relevés de 2017 à 2011. En 2023, plusieurs accidents graves ont été relevés.”

Le projet de doublement complet de la RN42 est relancé

Le projet de doublement de la voie de la RN42, sur neuf kilomètres entre Coulombois et Nabringhen, a été remis sur les rails. Avant de l'affiner, une concertation publique est organisée par les services de l'État. Elle commence par une réunion mardi à Escœuilles pour découvrir et discuter des scénarios retenus.



Le carrefour de Surques, théâtre de nombreux accidents.

PAR ANTHONY BERTELOOT
saintomer@lavoixdunord.fr

AUDOMAROIS. Depuis septembre 2018 et un comité de pilotage entre préfet, élus et différents services, on n'avait plus de nouvelles du dossier. À savoir la RN42 et notamment le sujet de la mise à 2 x 2 voies des 9 km du dernier tronçon entre Lumbres et Boulogne-sur-Mer, soit entre Coulombois (Les Bullescamps) et Nabringhen (environ 5 000 véhicules jours dans chaque sens sur cette

section). Les études préliminaires étaient réalisées : trafic, état initial de l'environnement et de ses enjeux sur l'économie agricole, tissu urbain et biodiversité. Un projet avec un tracé avait même été finalisé en 2019 pour être présenté aux élus locaux.

SÉCURITÉ

Mais depuis, plus rien. Les crises du Covid et de l'énergie s'étaient succédées. Parallèlement à cette mise à 2 x 2 voies, un autre projet était travaillé par la SANEF, celui de la liaison entre la même RN42 et l'autoroute A26, côté audomarois, au

niveau de Setques. Une levée de boucliers des agriculteurs notamment, à cause de la consommation de terres, a conduit à l'abandon du projet dont l'utilité était sérieusement contestée.

Côté doublement de la RN42, une nouvelle réunion avec notamment les services de l'État et les élus s'est tenue à Escœuilles en mai 2023. Elle a permis aux élus de reprendre espoir dans cet aménagement, souhaité pour désenclaver cette partie la plus éloignée de Boulogne-sur-Mer et de Saint-Omer. Mais surtout d'en améliorer la sécurité, le secteur ayant été le

théâtre de nombreux accidents ces dernières années, notamment à Surques ou Escœuilles. L'un d'eux, doublement mortel en 2016, avait même précédé la rectification d'un virage à Escœuilles. Le projet vise aussi à « créer un itinéraire de substitution pour les véhicules lents et agricoles et mieux gérer les eaux pluviales ».

PLUS ÉCONOME

Si des versions « autoroutières » avec échangeurs ont été évoquées, d'autres scénarios partent sur la base de trois ronds-points desservant notamment Surques et Lon-

gueville. Des variantes qui, en privilégiant la sécurité des carrefours (D215 vers Licques), ont aussi le mérite d'être moins consommatrices en foncier agricole. L'aménagement est évalué entre 62 et 91 millions d'euros (70 millions en 2018).

C'est un des scénarios qui servira de base à la concertation publique lancée ce mardi à Escœuilles. Commerçants, élus, riverains, usagers et agriculteurs pourront alors amender les projets proposés. L'enquête publique suivra dans un second temps, a priori en 2027, préalable au lancement du projet. ■

Christophe Pocholle,
garant de la concertation publique

Comment donner son avis ?

Réunions publiques ouvertes à tous

- Mardi 13 février : 18 heures, salle multifonctions d'Escœuilles
- Mercredi 28 février : réunion avec table ronde des acteurs du territoire à 18 heures, salle multifonctions d'Escœuilles
- Mercredi 13 mars : réunion de clôture à 18 heures, salle Michel-Berger à Lumbres.

Permanences de la DREAL Hauts-de-France

- Lundi 19 février, 10 heures à 12 heures, mairie de Nabringhen et mairie de Lumbres, de 14 heures à 16 heures.
- Jeudi 7 mars, mairie de Boulogne-sur-Mer de 10 heures à 12 heures et mairie de Coulombois de 14 h 30 à 16 h 30.

Internet : RN42-concertation.fr

Dossiers physiques : mairies de Nabringhen, Longueville, Escœuilles, Coulombois, Alquines, Quesques, Surques et Brunembert; au siège des communautés de communes du Pays de Lumbres (Lumbres) et de Desvres-Samer (Desvres).

QUATRE QUESTIONS À ...



« La DREAL a tenu à ce que le public s'exprime au début du projet »

Christophe Pocholle a été nommé par l'État garant de la concertation publique qui soumettra le projet aux riverains, agriculteurs ou élus. Avant une enquête publique à venir plus tard.

- Le projet fait l'objet d'une procédure dans le cadre de la commission nationale du débat public (CNDP). De quoi s'agit-il ?

« La CNDP est l'autorité indépendante chargée de garantir le droit de toute personne à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Ce droit est inscrit à l'article 7 de la Charte de l'environnement. Elle s'applique souvent aux très gros projets (comme celui de la décarbonation de la cimenterie de Lumbres par exemple). Or, celui n'est pas considéré comme tel. Mais l'État tenait à engager ce débat. La CNDP est une autorité neutre qui n'a pas pour rôle de faire accepter ou abandonner les projets... »

- En quoi consiste la concertation préalable ?

« Elle n'est pas obligatoire dans la procédure mais a été voulue par la DREAL, pour que le public puisse s'exprimer au début du projet. Est-ce une conséquence du refus du projet d'échangeur par la SANEF du côté de Setques

et Lumbres ? Peut-être. En tout cas, elle vient très en amont du projet ficelé, alors qu'une enquête publique arrive une fois le projet abouti. Et il y a différents scénarios encore envisagés. »

- Notamment des variantes avec trois ronds-points ?

« Certains scénarios ont eu la préférence d'élus à l'occasion d'une réunion tenue en mai dernier avec les services de l'État. Effectivement les versions impliquant des ronds-points avaient la préférence des élus et de certaines parties prenantes. »

- Quel est votre rôle dans cette concertation ?

« Je suis le garant désigné par la CNDP. Je garantis la sincérité des débats, le droit à l'information du public et le droit pour lui à donner son avis. À l'issue, je ferai un bilan en donnant un avis sur la qualité de la concertation. Mais je ne m'exprime pas sur le sujet alors que le commissaire enquêteur, lui, donne un avis favorable ou défavorable à l'issue de l'enquête publique. »

Doublement de la RN 42 : les questions qui se posent

Le projet de doublement de la RN 42 a été proposé au débat public mardi à Escœuilles. Aucun point n'a fait l'objet de discussions polémiques. Mais plusieurs questions ont été soulevées.



Un giratoire pourrait être aménagé à l'entrée d'Escœuilles, en fonction des scénarios.

PAR ANTHONY BERTELOOT
saintomer@lavoixdunord.fr

AUDOMAROIS.

– Le contexte.

Cinq scénarios de doublement de la RN 42 sur les 9,5 km restants

en voie bidirectionnelle (route non séparée) sont présentés au public dans le cadre de la concertation démarrée mardi 13 février. Les A1 et A2 sont issus des premières études lancées dès 1999 à l'époque où le plan Transmanche envisageait une autoroute A260 entre Boulogne et Saint-Omer. Ces deux scénarios n'envisa-

geaient qu'une seule desserte. Une proposition retoquée par les élus il y a quelques années, renvoyant la DREAL (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) à de nouvelles études et à de nouveaux scénarios présentés aux élus en mai 2023. Et aujourd'hui au public.

– L'argument de la sécurité.

C'est le principal argument qui justifie le projet. Six accidents graves ont été relevés de 2007 à 2011, soit un taux d'accidents de 5,6 largement supérieur à la moyenne nationale sur routes similaires (3,4). Un taux descendu entre 2012 et 2016 après des aménagements ponctuels et un unique accident mortel. Mais trois sinistres ont été déplorés entre 2017 et 2022 (taux de 2,8 sur la section contre 0,2 et 0,4 sur les sections 2x2 voies côtés boulonnais et audomarois). En 2023, plusieurs accidents graves ont été relevés.

– Une première tendance ?

Thierry Boète, responsable des opérations routières à la DREAL Hauts-de-France, a affiché la préférence des versions avec trois giratoires mais sans route bidirectionnelle (route sans séparateur

que l'on retrouve dans la proposition E), à savoir les C1 et C2 : « à 10 % près (de l'enveloppe financière minimale), il serait dommage de ne pas privilégier l'aspect sécurité ». Christian Leroy, maire d'Escœuilles, n'a pas fait mystère du vote de la commune pour le scénario C1, celui avec un giratoire à l'entrée du village (à la frioterie).

– Pourquoi pas trois échangeurs ?

Si les scénarios A envisagent un échangeur sur la voie express, à Escœuilles ou à Surques en fonction des variantes, un scénario avec trois échangeurs n'a pas été étudié par la DREAL : « En général, il y a plusieurs kilomètres entre chaque échangeur, sachant qu'un tel ouvrage, c'est aussi plus consommateur en foncier », a répondu Thierry Boète, avant d'ajouter que de toute façon, un tel ouvrage est « techniquement difficile sur le carrefour de la RD206 (à Longueville et Nabringhen), trop exigü ». ■

– La RN 42, c'est la RN 42.

Une personne dans le public a demandé si le même type d'étude était envisagé à l'autre bout de l'Audomarois, sur la route d'Hazebrouck, allusion au contournement de Renescure envisagé de-

puis très longtemps lui aussi. « Non, ce n'est pas à nous, a répondu Suzanne Robaczynski, cheffe du pôle maîtrise d'ouvrage du réseau routier national à la DREAL Hauts-de-France. C'est le réseau départemental, et en plus, celui du Nord. » De même, la DREAL a confirmé que le projet de demi-échangeur à Lumbres abandonné par la SANEF ne faisait pas partie du projet étudié.

– Les autres accès.

La justification principale du projet, c'est la sécurisation de l'axe routier, en effaçant la plupart des 27 points d'accès sur les quelque 9 km (carrefours, entrées de parcelles...). Une crainte émanant du public est la disparition des chemins piétonniers ou cyclistes : « Bien sûr, piétons ou cyclistes ne circuleront pas sur la RN 42, a répondu la DREAL. Mais des itinéraires de substitution sont bien prévus pour les véhicules lents. D'autres points d'échange seront rétablis ailleurs. » ■

Prochaine réunion publique, à Escœuilles, mercredi 28 février à 18 h, salle multifonction, avec table ronde des acteurs du territoire.

Pour accéder à la consultation, dates de réunion et accueil du public : <https://www.debatpublic.fr/mise-2x2-voies-rn42-de-nabringhen-bullescamps-4422>



Suzanne Robaczynski, de la DREAL, a présenté le projet en réunion publique à Escœuilles mardi.



INFOS ▾

SPORTS ▾

RADIOS ▾

PODCASTS

AGENDA ▾

CONTACT



Le Sole

RÉGION

20 février 2024 à 7h46 par Jérôme Noël

Elargissement de la RN42 à 2x2 voies: la concertation publique a débuté

Objectif: sécuriser la portion entre Coulomby et Nabringhen. Les détails:

rn42 concertation

*La concertation publique pour l'aménagement de la RN42 a débuté sur la commune d'Escoeuilles**Crédit : Delta FM*

Que pensez-vous du projet d'élargissement de la RN42 entre Boulogne et St Omer ? C'est la question qui vous est posée, en ce moment.

Une grande concertation publique vient de débiter. L'objectif ? Informer les habitants sur le projet, et leur demander leur avis sur les travaux qui vont être engagés, pour élargir la Nationale, en passant d'une à deux voies de circulation. Au total, trois scénarios ont été retenus.

Suzanne Robaczynski, cheffe du pôle maîtrise d'ouvrage à la DREAL Hauts-de-France.

0:00 / 0:22



Des réunions et des permanences sont organisées en ce moment pour présenter à la population les 3 scénarios retenus et recueillir les remarques. Et ce n'est que le point de départ du projet.

0:07 / 0:22



Pour vous renseigner sur le projet et donner votre avis, rendez-vous

Lors des réunions publiques:

- Le 28 février à 18h, salle multifonctions d'Escoeuilles
- Le 13 mars à 18h, salle Michel Berger à Lumbres

Lors des permanences de la DREAL Hauts-de-France

- Nabringhen: le 19 février de 10h à 12h
- Lumbres: le 19 février de 14h à 16h

LE FIL INFO

200 offres en alternance à pourvoir chez Arcelor Mittal samedi

De plus en plus de bouteilles de gaz au fond des sacs

Fin d'accident sur l'A16 : les deux voies sont rouvertes à

Soulagement chez Valdunes après la

SHOPP

Le classement des meilleures

Longuenesse, le 22 novembre 2023



CNDP
A l'attention de Monsieur Bacholle
Garant de la concertation préalable
Mise à 2 x 2 voies RN42 Hauts de France
244 Boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

OBJET : Concertation publique avec garant de la CNDP concernant le projet de mise à 2 fois de la RN42 – Section Nabringhem - Bullescamps

Cher Monsieur,

Dans le cadre de la concertation lancée par la Commission Nationale du Débat Public, vous avez été désigné comme garant de la concertation préalable.

La Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer, intercommunalité de 105 000 habitants, fait partie intégrante du bassin d'emploi de Saint-Omer (130 000 habitants avec la Communauté de communes du Pays de Lumbres).

Sur de nombreux sujets et dossiers stratégiques pour le territoire (stratégie économique, gestion des déchets, stratégie de l'enseignement supérieur et de la formation, stratégie d'innovation et de transformation des entreprises...), la Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer travaille en étroite collaboration avec la Communauté de communes du Pays de Lumbres. C'est ainsi, à titre d'exemple, que les deux intercommunalités président un Comité Stratégique, gouvernance de pilotage de la stratégie de développement économique et de la formation, réunissant une cinquantaine de membres dont une trentaine de dirigeants d'entreprises ainsi que les compagnies consulaires et des représentants de la formation.

C'est pourquoi, il est apparu indispensable pour notre communauté d'agglomération de prendre connaissance du dossier de mise à deux fois deux voies de la RN42 entre Nabringhem et Bullescamps, tant la question des infrastructures routières représente un enjeu important pour le bassin d'emploi.

En effet, s'affirme tout d'abord le besoin de fluidité de la circulation des marchandises entre les bassins d'emplois de Saint-Omer et de celui de Boulogne-sur-Mer avec des liens économiques étroits pour certaines entreprises : on citera à titre d'exemple l'unité SICAL de Lumbres qui fabrique des emballages en polystyrène notamment pour le secteur de la pêche de Boulogne-sur-Mer, mais aussi les Cartonneries de Gondardennes à Wardrecques à côté de Saint-Omer dont une filiale, les Cartonnages GAULTIER, est basée à Saint-Etienne-au-Mont.

Par ailleurs, sur le sujet de la mobilité des salariés, selon les analyses des déplacements domicile-travail, 15 000 salariés viennent travailler dans le Pays de Saint-Omer quotidiennement et 19 000 habitants du territoire vont dans les territoires voisins pour leur travail également quotidiennement.

CAPSO

Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer

2, Rue Albert Camus | CS 20079 | 62968 LONGUENESSE CEDEX | Tél. 03 74 18 20 00 | contact@ca-pso.fr | www.ca-pso.fr

TOUTE CORRESPONDANCE EST À ADRESSER À MONSIEUR LE PRÉSIDENT

L'observation précise des flux montre que 1 288 personnes en provenance du bassin d'emplois de Boulogne-sur-Mer viennent travailler sur le secteur audomarois et 1 430 habitants du Pays de Saint-Omer vont travailler sur le secteur boulonnais. Il s'agit donc d'un flux quotidien d'un peu plus de 2 700 personnes par jour dans les deux sens utilisant pour une très large majorité l'axe routier concerné par les projets d'aménagement (il n'y a pas de liaison ferroviaire directe).

A ces flux, il faut sans aucun doute ajouter les flux touristiques tenant compte d'une part d'un Parc Naturel Régional commun au Pays de Saint-Omer et au Pays du boulonnais mais aussi de stratégies touristiques conjointes alliant littoral et arrière-pays.

On ajoutera encore les flux de circulation découlant des établissements d'enseignement supérieur et de formations sur le boulonnais et sur le Pays de Saint-Omer : le Pays de Saint-Omer comme le pays du boulonnais font partie de l'Université Littoral Côte d'Opale avec des liens entre les différentes sections d'enseignement. Un centre de formation important LAHO, basé à Leulinghem dans le Pays de Lumbres, a également des antennes de formation d'apprentissage et de formation continue sur le boulonnais.

Tout ceci démontre les liens significatifs qui existent entre le bassin d'emplois de Saint-Omer et celui du boulonnais, et donc la nécessité d'une infrastructure routière sécurisée entre ces deux territoires.

L'analyse des éléments présentés suite aux différentes études mises en œuvre par les Services de l'Etat nous amène à donner notre préférence pour la variante C et en particulier la variante C1 qui permet à la fois de disposer d'un axe sécurisé à deux fois deux voies ayant le statut de voie express mais de desservir également par trois giratoires les secteurs concernés ce qui nous paraît indispensable.

Je vous remercie de bien vouloir prendre note de l'avis de notre Communauté d'agglomération,

Et vous prie de croire, Cher Monsieur, à l'assurance de mes salutations distinguées.

Le Président,



Joël DUQUENOY

CAPSO

Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer

2, rue Albert Camus | CS 20079 | 62968 LONGUENESSE CEDEX | Tél. 03 74 18 20 00 | contact@ca-pso.fr | www.ca-pso.fr

TOUTE CORRESPONDANCE EST À ADRESSER A MONSIEUR LE PRÉSIDENT

Département du Pas de Calais
Arrondissement de BOULOGNE SUR MER
Séance du 07/03/2024

OBJET
Avis du Conseil Municipal
Aménagement RN42
Annule et Remplace la précédente délibération

Nombre de membres en exercice	15			
Nombre de membres présents	15			
Nombre de suffrages exprimés	15			
VOTES	Contre	0	Pour	14

Envoyé en préfecture le 15/03/2024
Reçu en préfecture le 15/03/2024
Publié le 15/03/2024
ID : 062-216206789-20240307-2024000005-DE

**EXTRAIT DU REGISTRE DES
DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL**

L'an deux mille vingt quatre, le 07 mars, à 20 Heures 00, le Conseil municipal s'est réuni au lieu ordinaire de ses séances sous la présidence de Monsieur SAINT MAXENT Paul en suite de convocation en date du 29/02/2024 dont un exemplaire a été affiché à la porte de la mairie.

ETAIENT PRESENTS : HANQUEZ Michel, GEST Samuel, ALLAN Bernard, CASIEZ Cassandra, GUILBERT Marc, BAUDEN Frédéric, DUBOIS Virginie, DESOMBRE Monique, DELATTRE Dorothée, PRUVOST Xavier, DESOMBRE Alain, DEPRAITER Emilie.

ETAIENT ABSENTS : FASQUELLE Claudine (Procuration donnée à DESOMBRE Alain), BERLY Sébastien (procuration donnée à HANQUEZ Michel).

Madame CASIEZ Cassandra a été désignée comme secrétaire de séance.

La séance ouverte, Monsieur le Maire expose au Conseil Municipal le projet de mise à 2x2 voies de la RN42 entre l'échangeur de Nabrighen et les Bullescamps (Coulomby).

Il explique les différents scénarios d'aménagement proposés par la DREAL, suite aux réunions publiques et demande au Conseil Municipal de se prononcer pour choisir la solution la plus rationnelle qui impactera le moins le déplacement des habitants des communes limitrophes.

Où l'exposé de Monsieur le Maire, et après en avoir délibéré le Conseil Municipal :

DECIDE par 14 voix pour et 1 abstention, d'opter pour la VARIANTE C1 : 3 Giratoires au niveau des RD206, RD215 et RD216 avec mise à 2x2 voies, 90 ou 110 km/h, suppression des accès riverains directs et des carrefours intermédiaires, 1 itinéraire de substitution pour les véhicules lents.

Ce scénario sécurise les déplacements. Il est plus perméable vis-à-vis du territoire traversé, au détriment du trafic de transit.

Fait et délibéré en séance, les jours, mois et an susdits et ont signé au Registre les membres présents.

CERTIFIÉ EXÉCUTOIRE PAR LE MAIRE
COMPTE-TENU DE LA RÉCEPTION EN
SOUS-PRÉFECTURE DE BOULOGNE-SUR-MER
LE 15/03/2024
ET DE LA PUBLICATION LE 15/03/2024
LE MAIRE.



Pour extrait conforme,
Le Maire,

Paul SAINT-MAXENT





Le Maire d'Escoeuilles

à

M. Bacholle – CNDP -

Escoeuilles, le 8 mars 2024

Objet :

Projet de mise à 2x2 voies de la RN42
Concertation publique

Monsieur

Dans le cadre du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 42, je vous confirme que ce projet est attendu car il est absolument nécessaire d'améliorer la sécurité sur un tronçon qui a malheureusement vu trop d'accidents au cours de ces dernières décennies. Toutefois ce projet ne doit pas se faire aux dépens de la bonne desserte du village.

Le scénario A ne propose qu'un seul point d'échange au niveau du carrefour de Surques (RN42-RD215), autant dire que cela représenterait un vrai risque en terme d'accessibilité pour nos commerces et entreprises locales puisque pour venir à Escoeuilles il sera nécessaire de faire 4 kms supplémentaires en passant par des routes peu sécurisées en période hivernale.

La solution de l'équilibre est celle qui propose la création de 3 giratoires :

- Un giratoire au niveau d'Escoeuilles
- Un giratoire au niveau de Surques
- Un giratoire au niveau de Nabringhen

Cette solution constitue le bon compromis entre sécurisation de l'itinéraire et accessibilité des bassins de vie constitués par les communes de Surques, Escoeuilles, Quesques, Haut-Loquin, Brunembert, Longueville et Nabringhen.

C'est d'ailleurs pour la solution C1 que le conseil municipal s'est prononcé à l'unanimité.

Restant à votre disposition, je vous prie d'agréer, l'expression de mes sentiments distingués.

Christian LEROY
Maire d'Escoeuilles
Président de la Communauté de Communes
Du Pays de Lumbres





DEPARTEMENT
du Pas-de-Calais

ARRONDISSEMENT
de Boulogne-sur-Mer

Canton de Boulogne-sur-Mer-1

VILLE DE WIMILLE

WIMILLE, le 8 mars 2024

Monsieur Julien LABIT
Directeur Régional
DREAL
44 rue de Tournai
CS 40259
59019 LILLE CEDEX

A l'attention de Madame Suzanne
ROBACZYNSKI

N/REF : AL/SB 2024-16

Monsieur le Directeur Régional,

Vous avez lancé une concertation concernant le doublement de la RN 42 entre Coulomby et Nabringhen. Nous nous réjouissons que ce projet soit étudié et espérons fortement qu'il soit réalisé.

En effet nombreux sont les habitants de notre commune qui chaque jour se dirigent vers l'audomarois et même la région lilloise. Pour ces derniers la difficulté actuelle d'utilisation de la RN 42 les incite à utiliser l'A16 puis l'A25 entraînant un allongement substantiel du kilométrage sans compter les nombreux embouteillages et un coût beaucoup plus important. Pour ceux qui n'ont pas d'autres choix que d'utiliser la RN 42, ils le font avec toujours l'inquiétude de l'insécurité sur ce tronçon de 9 km.

Vous avez organisé une réunion publique le mardi 13 février à Escoeuilles à laquelle notre adjoint à l'urbanisme et aux travaux, Philippe Devynck, a participé. Il a ainsi pu prendre connaissance des différents scénarios présentés.

A l'étude de ceux-ci, nous souhaitons vous faire savoir que nous sommes favorables au scénario C1. En effet celui-ci permet de conjuguer sécurité, gain de temps tout en préservant la vie des villages traversés.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Directeur Régional, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Maire,
Vice-Président de la Communauté
d'agglomération du Boulonnais



Antoine LOGIE.

Copie du courrier adressée à :

- Monsieur Frédéric CUVILLIER, Président de la Communauté d'agglomération du Boulonnais
- Monsieur Christian LEROY, Président de la Communauté de Communes du Pays de Lumbres



Une autre vie s'invente ici



CNDP

A l'attention de Monsieur Bacholle
Garant de la concertation préalable
Mise à 2 x 2 voies RN 42 Hauts de France
244 Boulevard Saint Germain
75007 PARIS

Nos réf :
LF/VE-2024-5

Le Wast, le 11 mars 2024

Objet : Projet de mise à 2 x 2 voies de la RN42 entre Nabringhen et les Bullecamps – Concertation publique

Monsieur,

Le projet de mise à 2x2 voies de la RN42 entre l'échangeur de Nabringhen et Les Bullescamps (Coulomby) porté par la DREAL est actuellement à l'étude et vous avez été nommé garant de la concertation préalable afin de recueillir les contributions du public à sa définition.

Le tracé de la RN42 occupe une place particulière sur le territoire du Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale qu'il traverse d'est en ouest reliant historiquement les deux parcs naturels régionaux de l'Audomarois et du Boulonnais, assurant la desserte des territoires ruraux entre les pôles urbains de Saint-Omer et Boulogne-sur-Mer et support de la liaison régionale Lille – Boulogne-sur-Mer.

Le projet de territoire porté par le Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale au travers des grandes orientations de sa Charte, ambitionne de concilier qualité de l'environnement, cadre de vie et valorisation des potentiels économiques.

Face aux enjeux contemporains, où la recherche de solutions alternatives à la voiture individuelle et au transport routier place en arrière-plan le sujet du gain de temps relatif sur ce tronçon, le projet d'aménagement de la RN42 sur ce secteur doit permettre, pour le Syndicat mixte de Parc, de répondre à trois priorités du territoire :

- L'amélioration de la sécurité des usagers et notamment des accès et dessertes locales,
- La contribution de l'axe au bénéfice des territoires ruraux situés entre les deux pôles urbains, la qualité de leur desserte et l'intégration de conditions d'aménagement favorisant l'attractivité et le liaisonnement de ce secteur, en particulier des mobilités douces et actives.
- L'intégration des enjeux hydrauliques combinés notamment pour la tête de bassin versant de la Hem.

.../...

Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale • Manoir du Huisbois BP 22 62142 Le Wast • Tél: 03 21 87 90 90
info@parc-opale.fr • www.parc-opale.fr • facebook : Parc Opale

Alpilles, Ardennes, Armorique, Aubrac, Avesnois, Baie de Somme Picardie Maritime, Ballons des Vosges, Baronnies provençales, Boucles de la Seine Normande, Brenne, Brière, Camargue, Caps et Marais d'Opale, Causses du Quercy, Chartreuse, Corbières-Fenouillèdes, Corse, Doubs Horloger, Forêt d'Orient, Gâtinais français, Golfe du Morbihan, Grands Causses, Guyane, Haut-Jura, Haut-Languedoc, Haute-Vallée de Chevreuse, Landes de Gascogne, Livradois-Forez, Loire Anjou Touraine, Lorraine, Luberon, Marais du Cotentin et du Bessin, Marais Poitevin, Martinique, Massif des Bauges, Médoc, Millevaches en Limousin, Montagne de Reims, Mont-Ventoux, Monts d'Ardèche, Morvan, Narbonnaise en Méditerranée, Normandie-Maine, Oise - Pays de France, Perche, Périgord Limousin, Pilat, Préalpes d'Azur, Pyrénées Ariégeoises, Pyrénées Catalanes, Queyras, Sainte-Baume, Scarpe-Escaut, Vercors, Verdon, Vexin Français, Volcans d'Auvergne, Vosges du Nord

.../...

Aussi, les infrastructures et en particulier les routes sont à l'origine de la fragmentation des milieux naturels, elles constituent des obstacles au déplacement de la faune sauvage et marquent le paysage. Fort de l'expérience menée sur la section Le Plouy-Colembert de la RN42, le Syndicat mixte du Parc naturel régional se tient à disposition du porteur de projet afin d'accompagner à la définition et la mise en œuvre des mesures favorisant la bonne intégration environnementale et paysagère du projet en cohérence avec la dynamique territoriale locale.

Vous remerciant à l'avance pour la prise en compte de la contribution du Parc naturel régional à la concertation publique, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Sophie WAROT-LEMAIRE
Conseillère Départementale
Présidente du Parc naturel régional des Caps
et Marais d'Opale



ASSOCIATION
POUR LA RN 42

La Présidente,

Monsieur BACHOLLE
Garant de la concertation préalable
Mise à 2x2 voies RN 42 Hauts de France
244 Boulevard St-Germain
75007 PARIS

Nos réf. :
CB/AC/MW-24
Vos réf. :
Affaire suivie par Anne CANDELIER
a.candelier@grand-lille.cci.fr

Hazebrouck
le 12 mars 2024

Objet :
Concertation publique avec garant de la CNDP concernant le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 42 entre Nabringhem et Coulombly

Monsieur BACHOLLE,

L'Association « Pour la RN 42 » que je préside est composée de nombreux acteurs politiques et économiques qui sont concernés par les tracés de la RN 42 et de la RD 642 qui relie le bouloonnais à la métropole lilloise.

Dans ce cadre et depuis plus de 40 ans, nous ne cessons de demander la sécurisation des voies sur l'ensemble du trajet avec notamment le doublement de celles-ci d'un bout à l'autre. Sur certains tronçons de cet axe « RN42 », il est même fortement conseillé de déplacer le trajet pour améliorer le confort et la sécurité des villages actuellement impactés par une circulation de plus en plus dense des camions et dans lesquels nous déplorons malheureusement des accidents mortels (cf Renescure).

J'ai pu suivre largement ce dossier et me suis renseignée sur les scénarii proposés notamment en mai 2023 en réunion à Escoeuilles puis dès janvier 2024 en analysant l'ensemble du projet et les pièces attenantes au dossier de concertation proposé par les services de la DREAL.

J'ai suivi également la réunion de concertation publique du 28 février dernier durant laquelle j'ai fait part de nos souhaits en faveur du tracé C1.

En effet, celui-ci garantit un équilibre pour l'ensemble des usagers : qu'ils soient agriculteurs, industriels, commerçants, transporteurs, salariés et aussi résidents des villages immédiatement concernés par l'axe.

.../... 

Nous retrouvons sur ce tracé qui reste économiquement raisonnable, la mise à 2 x 2 voies sur l'ensemble de la section, ce qui maximise la mise en sécurité de tous les usagers, ainsi qu'un confort de conduite non négligeable.

Il prend en compte aussi le confort et les besoins des riverains qui pourront continuer à se déplacer et assurer le maintien des accès aux commerces, aux activités touristiques qui sont nombreuses sur le secteur de la Communauté de Communes du Pays de Lumbres (CCPL).

Enfin, la concertation sur ce projet permet de recueillir tous les avis et met en lumière les besoins dans le futur de continuer les études pour tenir compte de la biodiversité et aussi des problématiques liées à l'artificialisation des sols et ce afin de réaliser une infrastructure exemplaire, adaptée aux usagers d'aujourd'hui et de demain.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Mérodie WARLOUZEL

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke at the end.

COMMISSION NATIONALE DU DEBAT
PUBLIC (CNDP)
A l'Attention de Christophe BACHOLLE
244 Boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Service : Aménagement Territorial
Nos références : CD / AN / IM / 2024 - 140
Dossier suivi par : Anne NICOLAS
anne.nicolas@npdc.chambagri.fr
Vos références : -
Objet : **Concertation Publique mise à 2x2 voies RN42 Nabringhem - Les Bullescamps**

Saint-Laurent-Blangy, mercredi 13 mars 2024

Siège administratif

56 avenue Roger Salengro
BP 80039
62051 Saint-Laurent-Blangy cedex

Tél : 03 21 60 57 57

Siret 130 013 543 00025

Monsieur le Garant,

Dans le cadre de la concertation publique ci-dessus mentionnée, la Chambre d'Agriculture a pu participer à une table ronde organisée par le maître d'ouvrage afin de partager les enjeux du projet pour le monde agricole local. Elle se permet ici de reporter un certain nombre de remarques.

Conscients de l'enjeu de sécurité prioritaire relatif à la mise à 2x2 voies de cette portion de RN42, le projet n'est toutefois pas sans conséquence pour le monde agricole, au vu de la multiplicité d'exploitants, à la fois riverains de cet axe et ayant besoin de le traverser en un ou plusieurs points, voire de l'emprunter pour rejoindre leur parcellaire.

Il en va de même pour les entreprises de travaux agricoles qui viennent réaliser des prestations de services pour le compte des agriculteurs.

Ainsi, au regard des gênes occasionnées par l'effet de coupure liée au possible classement en voie express et la suppression des accès directs et points de traversée, la Chambre d'Agriculture demande :

- La recherche d'optimisation de la consommation d'espace agricole, pour toutes les emprises techniques de l'ouvrage, y compris les éventuels bassins d'infiltration.

- La définition d'itinéraires de substitution adaptés à la circulation des engins agricoles, en concertation avec le monde agricole.

- Bien que le projet se prévoie sous la forme d'un doublement sur place, la mise en place d'une étude d'opportunité de réalisation d'un AFAFE conformément à l'article L123-24 du Code Rural.

Siège social

299 Boulevard de Leeds
59000 Lille

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Établissement public
Loi du 31/01/1924
Siret 130 013 543 00033
APE 9411Z

A noter qu'une étude d'AFAFE est actuellement en cours sur les communes d'Escœuilles, Surques, Bainghen et Hocquinghen ; l'éventuelle concomitance des études est peut-être à examiner.

- La prise en compte des équipements particuliers (type : réseaux de drainage...), présents et à venir, dont le rétablissement ou le renforcement est à envisager.
- La prise en compte des allongements de parcours des exploitants le temps des travaux.

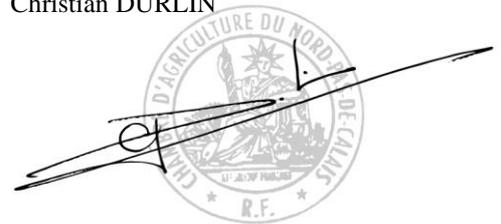
Par ailleurs, au regard du secteur traversé, pourvu en richesses naturelles, la Chambre d'Agriculture sera attentive à la nécessité de mesures de compensation environnementale. Elle tient d'ores et déjà à préciser que celles-ci devront, en priorité, être recherchées en dehors des espaces agricoles exploités.

En conclusion, la Chambre d'Agriculture demande à être régulièrement associée à la construction du dossier : optimisation du tracé, définition des itinéraires de substitution, réflexions sur les mesures de compensations environnementales.

Veillez agréer, Monsieur le Garant, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Président,

Christian DURLIN



Siège administratif

56 avenue Roger Salengro
BP 80039
62051 Saint-Laurent-Blangy cedex

Tél : 03 21 60 57 57

Siret 130 013 543 00025

Siège social

299 Boulevard de Leeds
59000 Lille

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Établissement public
Loi du 31/01/1924
Siret 130 013 543 00033
APE 9411Z

Monsieur BACHOLLE
Garant de la concertation préalable
Mise à 2x2 voies RN 42 Hauts de France
244, Boulevard St-Germain
75007 PARIS

Nos réf. :
CB/AC/AG-24

Vos réf. :
Affaire suivie par Anne CANDELIER
a.candelier@grand-lille.cci.fr

Hazebrouck
le 13 mars 2024

Objet :
Concertation publique avec garant de la CNDP concernant le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 42 entre Nabringhem et Coulomby

Cher Monsieur,

En ma qualité de Présidente de la Commission Territoriale St-Omer St-Pol de la CCI Grand Lille, je souhaite apporter notre contribution au dossier cité en objet.

Notre organisation consulaire CCI Grand Lille est composée de plusieurs agences en proximité des entreprises installées sur les territoires traversés par la RN 42. Nous dénombrons 60 000 entreprises qui elles-mêmes emploient de nombreux salariés sur le secteur du Pays de St-Omer.

Nous travaillons en étroite collaboration avec les Intercommunalités que sont la Communauté de Communes du Pays de Lumbres et la Communauté d'Agglomération du Pays de St-Omer.

Nous avons également des relations étroites avec nos collègues du Littoral Hauts-de-France et notre maison mère la CCI Hauts-de-France.

Nous sommes, par ailleurs, Membre fondateur de l'Association « Pour la RN 42 » présidée par une élue de notre Commission Territoriale, Madame Warlouzel.

Ces échanges réguliers avec les acteurs politiques mais aussi les entreprises tous secteurs confondus (commerces, restaurateurs, prestataires de services, industries), les acteurs touristiques et établissements de formation de notre périmètre dont Laho-Formation, nous poussent à écouter et à répondre aux préoccupations du plus grand nombre.

Le projet d'améliorer considérablement la RN 42 va dans le sens du développement économique de notre Région toute entière.

En effet, fluidifier les échanges de manière transversale dans les Hauts-de-France, garantir une sécurité des usagers du futur aménagement, qu'ils soient salariés, ambulanciers ou transporteurs de marchandises, et continuer à permettre l'accès aux commerces et entreprises situés sur le passage de cet axe majeur nous paraît indispensable au regard du nombre d'utilisateurs qui va en croissant.

.../...

.../...

Par ailleurs, à l'approche de grands projets qui prennent forme sur le Dunkerquois avec l'arrivée de gigafactories et de leurs sous-traitants qui créeront plus de 30 000 emplois, il est nécessaire de consolider des itinéraires parallèles pour accueillir les flux qui s'amplifieront inéluctablement. Le train ne pouvant couvrir tous les besoins.

Enfin, au regard des dernières inondations d'ampleur jamais connues depuis un siècle, il semble nécessaire d'envisager en parallèle de cette mise à niveau, des travaux d'ouvrages complémentaires à ceux initialement prévus afin de pallier à de trop fortes crises liées à l'artificialisation des sols.

Aussi, compte tenu de ce que nous vous avons déjà indiqué par téléphone en janvier, suite à la présentation du dossier par madame Robaczynski de la DREAL à ma demande lors de notre Commission Territoriale le lundi 19 février dernier, en complément de nos arguments donnés lors de la réunion publique du 28 février à Escoeuilles, nous vous confirmons notre préférence pour la variante C1 qui permet à la fois de disposer d'un axe sécurisé sur 2 x 2 voies tout au long du tracé avec la possibilité de garantir une desserte régulière grâce aux giratoires sur le tronçon concerné.

Comme déjà évoqué, il s'agit de trouver aussi un juste équilibre en considérant l'importance d'être connecté à la Région et son développement tout en restant en lien avec les acteurs du développement économique et touristique locaux.

Je vous remercie de bien vouloir tenir compte de l'avis de notre Agence Flandre Intérieure St-Omer, St-Pol de la CCI Grand Lille.

Je vous prie d'agréer, Cher Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Alice GEVAERT,



**Présidente de la Commission Territoriale
Flandre Intérieure St-Omer St-Pol**

Boulogne-sur-Mer,
Le 14 MARS 2024

Frédéric CUVILLIER
Ancien Ministre
Maire de Boulogne-sur-Mer
Président de la C.A.B.

Monsieur le Président
Commission Nationale du Débat Public

A l'attention de Monsieur Christophe BACHOLLE
244 Bd St Germain
75007 PARIS

Nos réf. FC/JPV/PhD/DA n°2024/749
Affaire suivie par Philippe DEGARDIN DGST

Objet : Concertation préalable – RN 42
Mise en 2 x 2 voies de la section Nabringhen/ Les Bullescamps

Cher

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la concertation préalable citée en objet, je tiens à vous faire part des observations suivantes de la Communauté d'Agglomération du Boulonnais.

Ce projet est attendu depuis de nombreuses années par le Boulonnais car il permettra de sécuriser et de fluidifier les déplacements entre Boulogne-sur-Mer et Saint-Omer.

Le dossier de concertation souligne d'ailleurs que 80 % des trafics (5 000 véhicules/jour en moyenne dans chaque sens) ont pour origine ou destination le port ou la Ville de Boulogne-sur-Mer.

Pour ce projet, le statut de route express est indispensable et la mise à 2 x 2 voies partielle ne saurait être acceptable.

Et pour concilier améliorations des conditions de circulation et connexion avec les territoires traversés, le scénario proposé C1 semble la solution à privilégier.

Souhaitant vivement la réalisation de ce projet de mise à 2 x 2 voies de cette section, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées,



Frédéric CUVILLIER

**CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU JEUDI 22 FEVRIER 2024
DELIBERATION N°24-02-026**

**OBJET : RN42 – MISE A 2X2 VOIES DE LA SECTION NABRINGHEN ET LES BULLESCAMPS
(COULOMBY) - AVIS**

Rapporteur : Christian LEROY

La concertation publique relative au projet de mise à 2x2 voies de la RN42 entre Nabringhen et les Bullescamps (Coulomby) se déroule du 13 février 2024 au 15 mars 2024.

Cette opération essentielle pour les déplacements entre Boulogne-sur-Mer et Saint-Omer est inscrite en études au projet d'avenant mobilité du Contrat de plan Etat-Région 2021-2027.

La concertation, conduite sous l'égide de la Commission nationale du débat public, permettra de présenter l'ensemble des scénarios étudiés et de recueillir les observations de la population concernée.

Dans ce cadre, la CCPL a été sollicitée afin de pouvoir formuler un avis sur ce projet.

1

Vu les documents de concertation présentant le projet et les différents scénarii d'aménagement,

Considérant l'intérêt majeur de ce projet pour la sécurisation des déplacements routiers sur cet axe particulièrement accidentogène,

Considérant qu'il est nécessaire de maintenir une accessibilité essentielle aux bassins de vie traversés par le projet

Considérant l'option favorable du scénario C1 qui permet un aménagement cohérent sur l'ensemble du tronçon avec :

- Une mise à 2 x2 voies sur tout l'itinéraire,
- Une accessibilité aux bassins de vie maintenue grâce aux 3 giratoires,
- Une emprise foncière et agricole optimisée,
- Une sécurisation des convois lents sur tout l'itinéraire,
- Un cout d'investissement plus faible,

Après en avoir délibéré, le conseil communautaire, à l'unanimité :

- **DECIDE** d'apporter son soutien au projet de mise à 2x2 voies de la RN42 entre Nabringhen et les Bullescamps (Coulomby), véritable enjeu pour le Pays de Lumbres,
- **DECIDE** de valider le choix de la variante C1 pour l'aménagement, solution la plus équilibrée,
- **ATTIRE** l'attention de la DREAL et de l'Etat sur les points suivants :
 - intégrer la question des ruissellements induits par la voirie tant dans le cadre du projet à venir que pour l'aménagement existant dont les bassins sont inexistantes ou sous dimensionnés,
 - intégrer la gestion du bruit dans le projet,
 - intégrer les aspects faunistiques et environnementaux,
 - intégrer tous les usages, y-compris les piétons, les cycles et autres activités (équestre, etc...)

Pour extrait conforme.
Le Président,

.....

L'an deux mil vingt-trois, le jeudi 22 février 2024 à 18 heures 30, le Conseil de Communauté s'est réuni sous la présidence de Monsieur Christian LEROY Président (*reçoit pouvoir de JF.DENECQUE*) suite à la convocation en date du 16 février 2024.

Présents :

Mesdames DELRUE J.; BERQUEZ M.L. ; LEROY I. (*reçoit pouvoir de I.POURCHEL*) ; DESESQUELLE V. ; ROLLAND P. (*reçoit pouvoir de J .DELANNOY*) ; MERLO S. ; TAVERNE M.H. ; COCQUEREL M. ; Messieurs LECAILLE S. ; GARDIN J. ; LHEUREUX M. ; DOMMANGET A. ; POURCHEL L.; CAUX P. (*reçoit pouvoir de J.DELATTRE*); CROQUELOIS J.M.; CLABAUT A.; MONBAILLY V. (*reçoit pouvoir de M.LEROY*); WILQUIN G. (*reçoit pouvoir de S.FOUACHE*). ; WACQUET P. ; BRUSSELLE D. (*reçoit pouvoir de JC.COYOT*) ; TELLIER.C ; LEFEBVRE S. (*reçoit pouvoir de O.OBERT*) ; WYCKAERT G. ; BEE D. (*reçoit pouvoir de GA.FRANQUE*) ; SENECAT D.; PRINGAULT G. (*reçoit pouvoir de D.FOURNIER*) ; COLIN G. (*reçoit pouvoir de H.COFFIN*) ; CORDIER A. ; PRUVOST. M;

Absents excusés :

Mesdames POURCHEL.I. (*donne pouvoir à I.LEROY*) ; COFFIN H. (*donne pouvoir à G.COLIN*) ; LEROY M (*donne pouvoir à V.MONBAILLY*); S.FOUACHE. (*donne pouvoir à G.WILQUIN*) ;

Monsieur DENECQUE J.F. (*donne pouvoir à C.LEROY*) ; FRANQUE G.A. (*donne pouvoir à D.BEE*) ; ; DELATTRE J. (*donne pouvoir à P.CAUX*). ; OBERT O. (*donne pouvoir à S.LEFEBVRE*); FOURNIER D. (*donne pouvoir à G.PRINGAULT*) ; COYOT J.C. (*donne pouvoir à D.BRUSSELLE*); BACQUET J.; DELANNOY J. (*donne pouvoir à P.ROLLAND*);

Absents :

Messieurs ALLOUCHERY J.M. ; PRUVOST J.P. ; LAVOGEZ S. ; FAUVIAUX F. ; MERLO O. ; DUFOUR O. ;

Madame Sandrine MERLO est élue secrétaire.



Envoi au contrôle de légalité le : 24 avril 2024

Publication électronique le : 24 avril 2024

DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

**DELIBERATION DE LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL DEPARTEMENTAL**

REUNION DU 15 AVRIL 2024

PRESIDENCE DE MONSIEUR JEAN-CLAUDE LEROY

Secrétaire : M. Philippe FAIT

Étaient présents : M. Jean-Claude LEROY, Mme Mireille HINGREZ-CÉRÉDA, Mme Blandine DRAIN, Mme Maryse CAUWET, M. Ludovic LOQUET, Mme Bénédicte MESSEANNE-GROBELNY, M. Jean-Claude DISSAUX, Mme Laurence LOUCHAERT, M. Laurent DUPORGE, Mme Karine GAUTHIER, M. Alain MEQUIGNON, Mme Evelyne NACHEL, Mme Florence WOZNY, M. Jean-Jacques COTTEL, Mme Caroline MATRAT, M. Sébastien CHOCHOIS, Mme Sophie WAROT-LEMAIRE, M. André KUCHCINSKI, Mme Fatima AIT-CHIKHEBBIH, Mme Carole DUBOIS, M. Olivier BARBARIN, Mme Zohra OUAGUEF, Mme Maryse DELASSUS, M. Claude BACHELET, Mme Maité MULOT-FRISCOURT, Mme Stéphanie RIGAUX, M. Philippe FAIT, M. Alexandre MALFAIT, M. Frédéric MELCHIOR, Mme Brigitte PASSEBOSC, M. François LEMAIRE, M. Marc SARPAUX, Mme Marie-Line PLOUVIEZ, M. Steeve BRIOIS, M. Ludovic PAJOT, M. René HOCQ.

Excusé(s) : M. Daniel MACIEJASZ, Mme Valérie CUVILLIER, M. Pierre GEORGET, M. Etienne PERIN, M. Bruno COUSEIN, Mme Emmanuelle LAPOUILLE, Mme Sylvie MEYFROIDT, Mme Emmanuelle LEVEUGLE.

Assistant également sans voix délibérative : M. Bertrand PETIT, M. Jean-Marc TELLIER.

Excusé(s) sans voix délibérative : M. Jean-Louis COTTIGNY, M. Michel DAGBERT, M. Bertrand PETIT.

**RN42 - MISE À 2X2 VOIES DE LA SECTION NABRINGHEN - BULLECAMPS -
AVIS DU DÉPARTEMENT SUR LA CONCERTATION PUBLIQUE**

(N°2024-161)

La Commission Permanente du Conseil départemental du Pas-de-Calais,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et, notamment, ses articles L.3121-14, L.3121-14-1, L.3211-1 et L.3211-2 ;

Vu le Code de l'Environnement et, notamment, ses articles L.121-15-1 à L.121-21 et R.121-19 à R.121-24 ;

Vu la Loi n°2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale ;

Vu la délibération n°2021-257 du Conseil départemental en date du 01/07/2021 « Délégation d'attributions à la Commission Permanente » ;

Vu le rapport du Président du Conseil départemental, ci-annexé ;
Vu l'avis de la 4^{ème} commission « Équipement et développement des territoires » rendu lors de sa réunion en date du 02/04/2024 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

Article 1 :

De confirmer à l'État, maître d'ouvrage du projet d'aménagement de la RN42, la préférence du Département pour la variante C1, selon les modalités reprises au rapport joint à la présente délibération.

Article 2 :

De demander de porter une attention particulière sur les itinéraires de substitution, et leurs impacts sur les routes départementales, en raison notamment du contexte géologique particulier du secteur. Il est également demandé un travail technique concerté portant sur le statut juridique et la domanialité de ces futures voies, selon les modalités reprises au rapport joint à la présente délibération.

Article 3 :

D'intégrer l'aménagement de la RN42 dans sa globalité, et notamment la complétude du demi-diffuseur de Lumbres et la mise aux normes de l'assainissement pluvial de la section entre le diffuseur de Lumbres et l'A26 pour tenir les engagements du plan de relance autoroutier et la sécurisation de la traversée de la forêt de Boulogne, selon les modalités reprises au rapport joint à la présente délibération.

Article 4 :

De renouveler la proposition du Département pour prendre la maîtrise d'ouvrage d'aménagements sur la RN42, sous réserve d'inscription au volet mobilité du Contrat de Plan État-Région, selon les modalités reprises au rapport joint à la présente délibération.

Dans les conditions de vote ci-dessous :

Pour : 44 voix (Groupe Socialiste, Républicain et Citoyen ; Groupe Communiste et Républicain ; Groupe Union pour le Pas-de-Calais ; Groupe Rassemblement National ; Non-inscrit) Contre : 0 voix Abstention : 0 voix

(Adopté)

.....
LE PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL,

Jean-Claude LEROY

ARRAS, le 15 avril 2024

Pour le Président du Conseil départemental,
La Directrice générale des services,

Signé

Maryline VINCLAIRE



**PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Compte-rendu

RN42 – MISE À 2x2 VOIES DE LA SECTION NABRINGHEN-BULLESCAMPS Concertation publique préalable Réunion publique de lancement du 13/02/2024

REUNION TENUE

le : 13/02/2024

Lieu Escœuilles

Objet : Concertation publique au titre du Code de l'environnement – Réunion de lancement

Prochaine réunion publique : Mercredi 28 février 2024 à 18h à Escœuilles

ENTITE	REPRÉSENTANTS
Mairie d'Escœuilles	M. LEROY Christian - Maire
CNDP	M. BACHOLLE Christophe - Garant
Sous-Préfecture de Saint-Omer	Mme PAGES Sophie – Sous-Préfète
DREAL Hauts-de-France	M. MORBÉ Nicolas - Directeur régional adjoint
	Mme ROBACZYNSKI Suzanne - Cheffe du Pôle Maîtrise d'Ouvrage
	M. BOETE Thierry – Responsable d'opérations
	Mme MARAIS Audrey – Assistante d'opérations
EGIS	M. MAGES Grégoire - Consultant
	Mme MALLOT Noémie– Chargée d'études

1. Accueil et introduction

Mot d'accueil et remerciements de la présence en nombre, lancement de la réunion, présentation du déroulé et du fonctionnement d'une réunion publique dans le cadre de la concertation préalable volontaire sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN42 entre Nabringhen et Coulomby.

Mots d'introduction de différents intervenants :

- M. Christian LEROY, Président de la Communauté de Communes du Pays de Lumbres, Maire d'Escœuilles
- M. Christophe BACHOLLE, garant de la Commission Nationale du Débat Public
- Mme Sophie PAGES, Sous-Préfète de Saint-Omer
- M. Nicolas MORBÉ, Directeur régional adjoint de la DREAL Hauts-de-France

2. Présentation du projet

La DREAL intervient pour présenter des éléments de projet.

- Des éléments de vocabulaire sont tout d'abord présentés : route bidirectionnelle, route à 2x2 voies, carrefour giratoire, carrefour dénivelé.
- Présentation des enjeux de la section actuelle (trafic, accidentologie) et notamment de l'évolution législative et réglementaire qui amène le besoin de moderniser cette infrastructure ancienne.
- Présentation des enjeux du territoire dans lequel s'inscrit la section de la RN42 à l'étude : agriculture, milieu naturel, paysage et patrimoine...
- Présentation des objectifs du projet :
 - Sécuriser : mettre en place un séparateur central, réaménager des carrefours et supprimer des accès directs à la RN42
 - Faciliter : permettre les dépassements, reporter le trafic des véhicules lents sur les itinéraires de substitution, homogénéiser la section afin qu'elle soit continue entre Saint-Omer et Boulogne-sur-Mer et fiabiliser les temps de parcours
 - Moderniser : améliorer l'assainissement routier, permettre le passage de la faune et limiter les niveaux de bruit
- Rappel des principes de la concertation mise en œuvre : le garant indépendant, Christophe Bacholle, veille :
 - À la qualité des informations et des modalités de concertation proposées
 - Aux éléments de réponse du maître d'ouvrage aux questions et remarques formulées lors de la concertation. Il est possible de contacter le garant pour toute question ou remarque sur la procédure de concertation : christophe.bacholle@garant-cndp.fr
- Présentation des modalités de concertation : réunions publiques, site internet et permanences prévues dans certaines communes. Détail des modalités sur : RN42-concertation.fr

3. Premier temps d'échanges

Intervention 1 :

« Habituellement, quand on évoquait la RN42, on parlait de son statut de LACRA. Cette notion est-elle encore en vigueur ? Envisagez-vous toujours la création d'une LACRA ? Et la deuxième question est plus opérationnelle. Jusque relativement récemment, dans les aménagements de route nationale, à 4 voies, l'inspection générale des ponts et chaussées et le conseil supérieur interdisaient les giratoires. Qu'en-est-il maintenant ? »

Réponse de la DREAL : Une « LACRA » est une liaison assurant la continuité du réseau autoroutier. Dans les années 1980-1990, il était considéré qu'entre deux autoroutes, il ne pouvait y avoir qu'une autoroute, permettant d'assurer la continuité avec un niveau de service suffisant. Et c'est pour cela qu'en 1999, un projet de type autoroutier a été Déclaré d'Utilité Publique (A260). Ce projet d'autoroute a ensuite été abandonné dans les années 2000. La notion de LACRA n'est plus utilisée aujourd'hui, l'objectif est d'adapter le projet aux besoins du territoire.

Il est tout à fait conforme de faire des giratoires sur des routes à 2x2 voies.

Intervention 2 :

« En marge de cet aménagement sur la RN42, savez-vous s'il y a une étude de faite sur l'accessibilité des entreprises type Novandie, Cermix, Arcelor, etc. qui transitent sur la RN42 ? »

Réponse de la DREAL : Dans les études de trafic qui sont faites pour étayer les études techniques du projet, l'ensemble des trafics sont bien pris en compte. Par contre, il n'est pas prévu de réaliser des aménagements au-delà de la RN42. En effet, l'État (la DREAL) est maître d'ouvrage uniquement des routes nationales. Les aménagements pouvant être réalisés sur des routes départementales ne seraient pas réalisés par l'État, mais par le Département du Pas-de-Calais.

Intervention 3 :

« Vous avez parlé tout à l'heure d'aménagements pour la faune, qu'en est-il des aménagements piétons ? Nous sommes sur un territoire de sport nature où un fort tourisme de sport est développé. Séparer le territoire en deux par le doublement de la RN42, sans accès piétons viendrait contraindre l'accessibilité des aménagements sport nature qui ont été faits jusque-là avec notamment la station de trail et le développement du tourisme ».

Réponse de la DREAL : La question des circulations douces (vélos et piétons) sera prise en compte dans le projet. Elle sera traitée dans le cadre des itinéraires de substitution et pris en compte avec leurs enjeux spécifiques. Ils seront intégrés également dans la traversée de la RN42 qui se fera plutôt au niveau du ou des points d'échange.

Intervention 4 :

« À la sortie de l'A26, dans le projet autoroutier de la Sanef, il y avait l'échangeur de Lumbres. Sur les documents présentés, je ne vois aucune trace du devenir de cet

échangeur qui était très important sur le plan économique pour notre territoire. »

Réponse de la DREAL : Historiquement, il y avait un projet voisin porté dans le cadre du plan de relance autoroutier par la Sanef qui consistait à réaménager le système d'échange entre l'autoroute A26 et la RN42 au niveau de Setques. Ce projet avait intégré le complément d'aménagement au demi-échangeur de Lumbres actuel, qui était précédemment porté par le Département du Pas-de-Calais. Ce projet de complément au demi-échangeur de Lumbres n'est pas intégré à l'aménagement de la RN42 entre Nabringhen et Coulomby puisqu'il n'y était pas initialement et faisait l'objet d'un projet à part porté par le Département.

4. Présentation des différents scénarios d'aménagement

Présentation des scénarios :

- Scénario A : aménagement à 2x2 voies, statut de route express, 1 échangeur dénivelé
- Scénario C : aménagement à 2x2 voies, statut de route express, 3 giratoires (beaucoup plus perméables au territoire, moins bénéfique pour le transit, bon compromis entre perméabilité du territoire et transit)
- Scénario E : aménagement partiel à 2x2 voies, statut de route express partiel, 3 giratoires

Les coûts relatifs à chaque scénario sont également présentés.

L'accent est mis sur les itinéraires de substitution. Une étude sera menée à l'issue de la concertation avec la Chambre d'agriculture pour le rétablissement des itinéraires agricoles sur la base du scénario pressenti.

Le bilan de la concertation débouchera sur un choix de scénario qui sera suivi par le Ministre en charge des Transports. Une nouvelle étape d'études sera lancée et sera beaucoup plus précise.

Les études vont permettre de constituer un dossier d'enquête publique puisque le projet, pour être réalisé, devra être déclaré d'utilité publique. L'arrêté de DUP est actuellement visé pour 2027.

Suivront ensuite les demandes d'autorisations administratives avec notamment la demande d'autorisation environnementale, qui permettront d'enchaîner avec le démarrage des travaux.

5. Deuxième temps d'échange

Intervention 1 :

Monsieur le Maire d'Escœuilles précise que le choix du Conseil municipal d'Escœuilles se fait sur le scénario C1.

Un membre du Conseil départemental du Pas-de-Calais précise que les orientations des scénarios C semblent les plus pragmatiques, adaptées aux attentes des habitants et des territoires en termes de développement économique, de maillage, de

facilité d'accès. Il est rappelé qu'avoir une vision globale du projet est importante, notamment pour la desserte des communes plus à l'Est.

Intervention 2 : Monsieur le Maire de Quesques :

« Est-ce qu'on doit, en qualité de commune limitrophe, se prononcer, faire délibérer le Conseil municipal sur le projet ? Dans toutes les réunions que nous avons eues précédemment, nous étions d'accord avec Monsieur le Maire d'Escoeuilles sur le scénario C1. Avons-nous l'obligation de faire une délibération du Conseil municipal ? »

Réponse de la DREAL : Il n'y a aucune obligation de la part des communes limitrophes à délibérer. Il est tout de même très intéressant de recueillir le maximum d'avis sur le projet. Les décisions prises lors de conseils municipaux peuvent être publiées sur les sites internet des communes, ce sont des informations nécessaires et qui peuvent être partagées avec l'ensemble de la population.

Intervention 3 :

« Est-ce que dans le même pas de temps, la traversée de Renescure est étudiée de la même manière ? »

Réponse de la DREAL : La traversée de Renescure est située sur la route départementale RD642 dans le Nord, aménagée par le Département du Nord. Il n'appartient pas à l'État de se prononcer. La question sera relayée au Département du Nord pour apporter une réponse à ce point.

NB : réponse complémentaire post réunion : le contournement de Renescure est déclaré d'utilité publique depuis 2021, il devrait débuter en travaux en 2026.

Intervention 4 : Un agriculteur

« Sur l'emprise foncière quand il est dit que l'on reste sur l'existant, est-ce qu'il est pris en compte la qualité de la terre où sera implantée l'infrastructure ? L'agrandissement de la RN42 se fera-t-il par la gauche ou par la droite ? La qualité de la terre de part et d'autre est différente. Comment ce point est pris en compte dans les aménagements ?

Deuxième question, il y a un aménagement foncier en cours, est-ce que nous allons attendre la fin des travaux pour prendre en compte l'aménagement foncier ? Ou est-ce que cela sera pris en compte en même temps ? Comment cela va se passer ? »

Réponse de la DREAL : Aujourd'hui, des premières études techniques ont été faites, mais la position exacte du foncier nécessaire au projet n'est pas définitivement acté, il dépendra des études ultérieures au choix du scénario.

Le choix de procéder ou non à un aménagement foncier dans le cadre du projet relève du monde agricole (CCAF) et sera déterminé après la déclaration d'utilité

publique.

Précision apportée sur la question : Une procédure d'aménagement foncier est en cours sur plusieurs communes, Surques, Escœuilles et Nabringhen. Est-ce que le doublement de la RN42 a été pris en compte dans l'étude ?

La question de l'interface de l'étude d'aménagement foncier en cours avec le doublement futur de la RN42 sera relayée au Département du Pas-de-Calais qui est en charge de l'aménagement foncier.

Intervention 5 :

« Pour avoir été victime moi-même d'un accident il y a deux mois sur un échangeur, je vous confirme qu'il y a besoin d'aménagement. Le taux d'accident est de 0,2 à 0,4 sur les 2x2 voies, est-ce que les ronds-points sont accidentogènes ? Quel est le risque aujourd'hui avec des giratoires ? »

Réponse de la DREAL : La donnée chiffrée exacte n'est pas aujourd'hui connue par le maître d'ouvrage. Le taux de 0,2 à 0,4 concerne le reste de la RN42 qui ne présente pas de giratoires à ce jour. La DREAL fournira la donnée nationale si elle existe, pour les 2x2 voies avec giratoires. Les éléments de réponses sont complétés directement sur le site internet relatif à la concertation.

Madame la Sous-Préfète ajoute un élément de contexte : le giratoire est soumis au code de la route, permettant un ralentissement à son approche. De fait, le ralentissement crée une sécurité supérieure à une route sans aménagement.

Intervention 6 : habitant de Nabringhen, travaillant sur Dunkerque, usager quotidien de la RN42

« Aujourd'hui, il y a 27 points d'échanges et de ce que j'ai compris des scénarii, il y en aurait maximum 3, j'ai plusieurs sous-questions : pourquoi si peu ? et notamment sur le scénario A, il n'y a pas d'échangeur prévu au niveau de la RD206, ce qui me pose question, notamment pour la traversée de Nabringhen, qui est aujourd'hui limitée à 3,5 tonnes, notamment avec l'entreprise Bayard. J'imagine que la même question pourrait se poser sur Escœuilles. Comment ce choix a été fait ? Un scénario A avec 3 échangeurs est-il possible et est-ce qu'il a été étudié ? »

En général, il est compté plusieurs dizaines de kilomètres entre deux échangeurs, classiquement en configuration autoroutière. Il n'est donc pas envisagé de scénario avec plusieurs échangeurs autoroutiers pour des questions de coût et d'impacts (grande consommation foncière). C'est pour cela que des scénarios alternatifs avec trois giratoires ont été proposés. Par ailleurs, réaliser un échangeur sur le secteur de la RD206 ne semble pas réalisable techniquement car le site est trop accidenté et exigü.

Intervention 7 :

« Est-ce qu'il y aura un élargissement de la RD206 ? »

Réponse de la DREAL : Il n'est pas prévu d'élargissement de la route départementale dans le cadre du projet.

Intervention 8 :

« Dans le scénario A1, pour accéder en tracteur ou véhicules lents, on pouvait avant passer de Bainghen à Nabringhen, en rattrapant la double voie, cela ne sera plus possible en route express, qu'est-il prévu pour les véhicules lents ? Devrons-nous faire un temps de route beaucoup plus conséquent ?

Sur le scénario C, en tracteur ou avec une remorque chargée, il est imposé de sortir par le giratoire aménagé pour Nabringhen, le dénivelé est assez important et donc accidentogène.

Pour éviter la consommation d'emprises sur les terres agricoles, est-il envisagé une route bidirectionnelle ou une voie avec des voies de dégagement sur le côté pour les itinéraires de substitution ? Ce qui coûterait moins peut être et permettrait de consommer moins de terres. »

Réponse de la DREAL : Il est difficile d'apporter une réponse précise, ce point sera étudié dans la suite avec beaucoup de précisions. Les études se feront également en profil en long avec prise en compte des gabarits agricoles et de la faisabilité technique. Les circulations agricoles sont un point important des études techniques qui seront menées.

Les modalités techniques des itinéraires de substitution seront étudiées lors des études agricoles et permettront de statuer sur le besoin d'avoir une voie bidirectionnelle tout du long ou une seule voie avec des petits élargissements à certains endroits pour permettre les croisements. Les itinéraires de substitution sont particulièrement importants pour le monde agricole et tous types d'engins doit pouvoir y circuler (engins agricoles, piétons et cycles) en pleine sécurité.

Intervention 9 :

« Est-il prévu de créer une zone d'activités dans le cadre des travaux de la RN42 comme au niveau de Leulinghen ? »

Réponse de M. le Président de la Communauté de communes du pays de Lumbres : Il y a peu de terrain pour le développement économique sur le territoire, la réflexion doit être collective pour pouvoir répondre à ces demandes d'implantation économique et pour développer l'emploi sur le territoire. Au titre de la zéro artificialisation nette, il va falloir étudier les possibilités de développement de l'artisanat, notamment dans les bâtis abandonnés et donc en cœur de villages.

Un projet de parc d'activités économiques était envisagé au niveau de l'intersection Surques/RN42, le projet n'est plus d'actualité, mais la réflexion est à poursuivre.

Intervention 10 :

« Le scénario C semble le meilleur compromis. Mais, quel que soit le scénario, il y a

un impact assez important sur l'accès au territoire, sur les différents bassins de vie, un impact sur les milieux naturels, notamment les coteaux calcaires du Boulonnais qui est un paysage exceptionnel. Sur la continuité écologique, on peut se demander où est-ce que le gibier va passer. Il y a également un impact sur le bruit, l'air, le paysage et les terres agricoles.

Sur le village de Longueville, plusieurs habitations sont en proximité directe du tracé et seront fortement impactées quel que soit le scénario retenu. Qu'est-il prévu pour le foncier bâti et la prise en compte de ces différentes habitations ? »

Réponse de la DREAL : En ce qui concerne les maisons le long de la RN42 sur la commune de Longueville notamment, l'accès direct à la RN42 ne sera plus permis car il est une source d'insécurité directe. L'impact est là et il va falloir rechercher, recréer un accès à ces maisons ailleurs que par la route nationale. Aujourd'hui, sauf dans le scénario E, la RN42 serait à 2x2 voies devant ces maisons. Les études techniques vont être cruciales pour minimiser les impacts sur ces maisons, notamment en termes de bruit. Ces maisons seront particulièrement prises en compte pour la suite des études techniques poussées.

6. Clôture de la réunion et mot de la fin

Les intervenants remercient les participants pour leur écoute et leurs questions. La DREAL rappelle que la participation se poursuit (prochaines dates des réunions publiques) et qu'ils peuvent participer en ligne sur le site internet dédié.

ANNEXE 6 - COMPTE RENDU REUNION PUBLIQUE DU 28-02-2024



Compte-rendu

RN42 – MISE À 2x2 VOIES DE LA SECTION NABRINGHEN-BULLESCAMPS

Concertation publique préalable Table ronde du 28/02/2024

REUNION TENUE

le : 28/02/2024

Lieu Escœuilles

Objet : Concertation publique au titre du Code de l'environnement – Table ronde

Prochaine réunion publique : Mercredi 13 mars 2024 à 18h à Lumbres

ENTITE	REPRÉSENTANTS
DREAL Hauts-de-France	M. MORBE Nicolas - Directeur régional adjoint
	Mme ROBACZYNSKI Suzanne - Cheffe du Pôle Maîtrise d'Ouvrage
	M. BOETE Thierry – Responsable d'opérations
	Mme MARAIS Audrey – Assistante d'opérations
CNDP	M. BACHOLLE Christophe - Garant
Mairie d'Escœuilles	M. LEROY Christian - Maire
Chambre de commerce et d'industrie Grand Lille Hauts-de-France	Mme LESTRINGUEZ CANDELIER Anne - Directrice de l'agence Flandres intérieure
Association Pour la RN42	Mme WARLOUZEL Mélodie – Présidente
Chambre d'agriculture Hauts-de-France	M. MUSELET Jérôme – Membre du Bureau
Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale	M. BRIETZ Aurélien - Directeur adjoint
EGIS	M. MAGES Grégoire - Consultant
	Mme BRANCART Anne – Cheffe de projet Environnement

1. Accueil et introduction

Mot d'accueil et remerciements de la présence en nombre, lancement de la réunion, présentation du déroulé et du fonctionnement d'une réunion publique dans le cadre de la concertation préalable volontaire sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN42 entre Nabringhen et Les Bullescamps.

Demande si les participants empruntent la RN42 régulièrement ou occasionnellement (une grande majorité de la salle est concernée).

Demande si certaines personnes ont déjà participé à la première réunion publique (environ la moitié des personnes présentes) et si certain.e.s ont déjà contribué sur le site de la concertation.

Mots d'introduction de différents intervenants :

- M. Christian LEROY, Maire d'Escoëuilles – Président de la Communauté de communes du Pays de Lumbres

Enjeu important d'avenir pour les communes, enjeu de sécurité, enjeu de perméabilité des villages concernés, aspect environnemental, agricole et économique - Remerciements vers la DREAL

- M. Christophe BACHOLLE, garant de la concertation au nom de la Commission Nationale du Débat Public – Rôle de la CNDP, concertation volontaire de la part de la DREAL – participation du public au processus d'élaboration du projet – information accessible et compréhensible – 6 grands principes de la CNDP (indépendance, neutralité, transparence, argumentation, qualité de traitement, inclusion)

- M. Nicolas MORBE, Directeur régional adjoint de la DREAL Hauts-de-France – DREAL – Maître d'ouvrage pour le compte du Ministère des Transports

2. Présentation du projet

Mme Suzanne ROBACZYNSKI, Responsable du Pôle Maîtrise d'ouvrage (en charge des projets routiers) et Thierry Boëte, responsable d'opérations

- la DREAL intervient pour présenter des éléments de projet.

- Présentation de la RN42, appartenant à l'axe historique RN42/RD942/RD642, permettant la liaison entre Lille et Boulogne-sur-Mer via Saint-Omer.

- Présentation de la section qui nous intéresse : un peu moins de 10 km entre Nabringhen et Coulomby : chaussée bidirectionnelle avec plusieurs changements de vitesse, changements du nombre de voies, nombreux carrefours, ...

- Des éléments de vocabulaire sont tout d'abord présentés : route bidirectionnelle, route à 2x2 voies, carrefour giratoire, carrefour dénivelé.

- Présentation des enjeux de la section actuelle (trafic de transit/trafic d'échanges, 27 points d'échanges sur 9,5 km de route, accidentologie très importante et en

augmentation, une infrastructure à moderniser : traitement des pollutions, collecte des eaux pluviales, passages faune, bruit) et notamment de l'évolution législative et réglementaire qui amène le besoin de moderniser cette infrastructure ancienne.

- Présentation des enjeux du territoire dans lequel s'inscrit la section de la RN42 à l'étude : agriculture, milieu naturel (amélioration des continuités écologiques, habitats d'espèces), cadre de vie, paysage et patrimoine (relief, enjeu paysager) ...

- Présentation des objectifs du projet :

- Sécuriser : mettre en place un séparateur central ou réaménager des carrefours et supprimer des accès directs à la RN42.
- Faciliter, apporter du confort : permettre les dépassements (plus de sécurité et de confort de conduite), reporter le trafic des véhicules lents sur les itinéraires de substitution (séparer les flux), homogénéiser la section afin qu'elle soit continue entre Saint-Omer et Boulogne-sur-Mer et fiabiliser les temps de parcours (= gain de temps).
- Moderniser : améliorer l'assainissement routier, permettre le passage de la faune et limiter les niveaux de bruit.

- Rappel des principes de la concertation mise en œuvre :

Le site de la DREAL Hauts-de-France a fait l'objet d'une cyberattaque semaine dernière donc le QR Code ne fonctionne plus. Par contre, le site www.RN42-concertation.fr continue de fonctionner.

Aujourd'hui : deuxième réunion publique. La dernière réunion de concertation se déroulera le 13 mars à Lumbres à 18h00.

Permanences du maître d'ouvrage le 7 mars, le matin à Boulogne-sur-Mer et l'après-midi à Coulomby.

Présentation des scénarios :

Ce qui est commun :

doublement sur place, avec comme objectif de réutiliser au maximum la route existante ;

limiter les emprises et donc les impacts sur les terres agricoles et les milieux naturels ;

suppression des accès directs et de points d'échanges.

Ce qui distingue les 3 scénarios :

nombre et type de points d'échanges ;

type de voies (totalité 2x2 ou partiellement) ;

localisation circulation des véhicules lents.

Les 3 scenarios :

- Scénario A : aménagement à 2x2 voies, statut de route express, 1 échangeur dénivelé (scénario le plus cher, le plus impactant sur l'environnement, nécessitant le plus de foncier, plus de similitude avec le reste de la RN42 donc celui qui favorise le plus le transit) ; vitesse à 110 km/h sauf virage de Nabringhen à 90 km/h.

A1 : échangeur RD125

A2 : échangeur à Escœuilles

- Scénario C : aménagement à 2x2 voies, statut de route express, 3 giratoires (beaucoup plus perméables au territoire, moins bénéfiques pour le transit, mais tracé sécurisé, bon compromis entre perméabilité du territoire et transit ; on perd un peu de temps, moins coûteux, moins consommateur en foncier).

C1 : 3 giratoires : RD206, RD125, RD126

C2 : 3 giratoires : RD206, RD125, ex-RN (entre RE125 et ex-RN : 2x1 voie)

- Scénario E : aménagement partiel à 2x2 voies, statut de route express partiel, (une section de 4,5 km reste en bidirectionnelle), 3 giratoires (scénario hybride, le moins cher, on perd un peu de temps, moins coûteux, moins consommateur en foncier).

Présentation de l'analyse multicritères technique faite par la DREAL (analyse technique faite par des techniciens qui peut encore évoluer et tenir compte des usages/besoins locaux)

Principe de mise en œuvre des itinéraires de substitution : toutes les parcelles et tous les villages seront desservis, soit par la création de nouveaux chemins, quand aucune desserte n'est existante, soit en réaménageant des infrastructures qui existent. Une étude sera menée à l'issue de la concertation avec la Chambre d'Agriculture pour le rétablissement des itinéraires agricoles sur la base du scénario retenu dans les mois qui viennent.

Le bilan de la concertation débouchera sur un choix de scénario qui sera suivi par le Ministre en charge des Transports. Une nouvelle étape d'études sera lancée et sera beaucoup plus précise, notamment avec une étude d'impact.

Les études vont permettre de constituer un dossier d'enquête publique puisque le projet, pour être réalisé, devra être déclaré d'utilité publique. L'arrêté de DUP est actuellement visé pour 2027.

3. Premier temps d'échanges

Intervention 1 : Agriculteur à Bainghen, M. Tassart

« Pour accéder au giratoire de Bayard, quels types d'aménagements vont être faits pour passer avec des engins agricoles ? Ensuite, desserte avec voie d'accélération existante : pourquoi ne pas maintenir cette route qui est déjà aménagée, continuer cette voie véhicules lents pour rattraper la Blanche Voie (les travaux ont déjà été

faits, etc.) ? Est-ce judicieux de faire le giratoire à cet endroit ? »

Réponse de la DREAL : Sur les scénarios avec giratoires, les giratoires ont été prévus au niveau de la RD206 en étant conscient de la topographie. Le giratoire est positionné là car il permet de limiter le trafic dans Nabringhen et Longueville d'une part et de limiter l'impact sur les sites naturels et les zones bâties d'autre part. On va s'assurer que les pentes permettent la circulation des véhicules quels qu'ils soient.

Pour la route RD206E : dans le cadre d'un aménagement à 2x2 voies, on ne peut pas maintenir ce type de carrefour car pas de visibilité en 2x2 voies (pas assez sécuritaire). Le travail sur les itinéraires de substitution n'est pas terminé, donc on ne sait pas encore ce qui va être fait. Les voies véhicules lents sont accessibles pour tout le monde.

Complément de réponse : La position de ce giratoire est très sécurisante. Même si les itinéraires de substitution ne sont pas encore finalisés, il pourrait être intéressant d'utiliser la RD260E comme voie parallèle pour les véhicules agricoles.

Intervention 2 : Président du Comité régional en charge de tourisme équestre des Hauts-De-France

« Le projet doit faciliter la circulation entre les deux autoroutes. J'ai peu entendu parler des enjeux économiques et touristiques. En tant que tourisme équestre : 70 000 cavaliers dans les HDF, 18 000 dans le Pas de Calais : itinérance douce. Mais qu'en est-il des échanges locaux qui doivent permettre les possibilités de passage des cavaliers du Nord au Sud (8 à 10 structures équestres sur le secteur). Un peu les mêmes problèmes pour les cavaliers comme les pédestres ou les vélos – pas évident de faire circuler des cavaliers au niveau des giratoires – possibilité de faire transiter les cavaliers au niveau de passages inférieurs (servant aux écoulements de l'eau) ? »

Réponse de la DREAL : Aujourd'hui, rien n'est prévu pour traverser la RN42, à pied, à vélo, ou à cheval. Le projet sera une opportunité pour permettre une traversée sécurisée pour ces modes dits doux ou actifs.

Intervention 3 : Citoyen Boulonnais

« Utilisation vélo sur les chemins – Colembert vers Quesques : il existe un reste de la RN42 en venant de Boulogne-sur-Mer en macadam. Il y a aussi un chemin vers Surques qui rentre dans Escœuilles. Qu'est-il prévu pour les mobilités douces dans la conservation de ces chemins ? ».

Réponse de la DREAL : La question des circulations douces (vélos et piétons) sera prise en compte dans le projet. La question des piétons et des vélos sera traitée dans le cadre des itinéraires de substitution et pris en compte avec leurs enjeux spécifiques. Ils seront intégrés également dans la traversée de la RN42 qui se fera plutôt au niveau des carrefours.

Intervention 4 : Habitant de Longueville, 30 rue de l'Eglise

« Je parle au nom des habitants le long de cette voie. Sur les itinéraires de substitution, on a besoin de largeur de route. Cela nécessite des accotements stabilisés. Au niveau de la route devant chez moi, la largeur n'est pas suffisante. Quels sont les scénarios pour les itinéraires de substitution ? Les logements le long de la route seront-ils amputés pour permettre à la route de passer ? »

Réponse de la DREAL : Nous n'avons pas encore fait la conception détaillée des itinéraires de substitution. La rue de l'Eglise n'est effectivement pas large, cette question sera prise en compte dans la suite des études. Il faudra s'adapter à certains endroits, cela fait partie des problématiques qui sont à résoudre lors des études ultérieures

Intervention 5 : 1^{er} adjoint à la commune de Longueville

« Le projet semble s'orienter vers le scénario C1. Pour rappel, Longueville est l'unique commune concernée par des expropriations de bâti. Les propriétaires de ces logements sont-ils en droit de refuser d'être expropriés et ont-ils le droit d'aller à l'encontre de la DUP pour le cas avec expropriation ? L'estimation de ces biens sera-t-elle faite à leur juste valeur vénale ? Quel délai d'attente ? Concernant l'itinéraire de substitution, au Sud de la nationale, il comporte 8 maisons sur une distance d'environ 100m : est-il possible de laisser la départementale dans sa largeur actuelle (4 à 4,5m) et signaler à chaque extrémité un rétrécissement de chaussée et une limitation de vitesse sur cette section, afin que l'itinéraire ne soit pas plus dangereux ? Et au-delà de ce tronçon, revenir à une largeur de 6 m et des accotements de 1,5 m de large. »

Réponse de la DREAL : (cf. intervention 4)

Aujourd'hui, il n'y a pas de DUP, on est encore en amont. L'objectif reste pour la DREAL, de préserver les propriétés bâties. A ce stade, le projet n'est pas encore suffisamment précis pour garantir cette préservation. Les riverains pourront encore s'exprimer à l'enquête publique.

NB: suite à ces questions, la DREAL n'ayant répondu que partiellement, une fiche de questions réponses sur la procédure d'expropriation a été mise en ligne dans les documents de la concertation pour permettre d'apporter des réponses plus précises.

Intervention 6 : élu à Surques et propriétaire sur Brunembert

« Le chemin de substitution qui est prévu à la sortie de Brunembert va utiliser la route actuelle ou couper tout droit à travers et refaire une deuxième route ? »

Réponse de la DREAL : Quand on a une route existante, on l'utilisera, et s'il n'y en a pas, on créera une nouvelle route. On ne peut pas utiliser la RN42 puisqu'on l'utilise pour le projet. Les routes de substitution ne sont pas encore dessinées.

Intervention 7 : Agriculteur à Longueville / Nabringhen / élu à Nabringhen

« A Longueville pour traverser la voie, je vais faire un détour de 4/5 km. Demande d'un passage qui traverse la RN42 pour les véhicules agricoles, mais aussi pour les pédestres et les vélos. Les chemins pour desservir les terres sont à la charge de qui ? »

Réponse de la DREAL : /

Nous avons une convention avec la chambre d'agriculture qui va permettre de recenser les sièges d'exploitations liées à leurs terres. Cela va permettre de définir les chemins existants à conforter ou à créer. Un passage peut être envisagé ou pas selon l'aménagement foncier. Les rétablissements sont à la charge de l'Etat.

4. Intervention CCI & Association pour la RN42

Pouvez-vous présenter la Chambre de Commerce et d'Industrie en quelques mots ? Quelle est la position de la CCI vis-à-vis du projet présenté ?

Questions :

1/ En quoi un projet routier comme celui-ci peut être vecteur de développement économique ?

Anne LESTRINGUEZ-CANDELIER – Directrice de la CCI

« La CCI travaille régulièrement avec les entreprises du territoire. Sur la chambre de commerce : 10 000 entreprises. On travaille avec les élus d'un territoire. Il est important de trouver un équilibre entre les forces du territoire.

La CCI est là pour développer l'attractivité du territoire, aider les entreprises face aux difficultés. On est régulièrement alertés par les transporteurs. Sécurité des conducteurs des entreprises de transporteurs. Crainte d'accidents par les chefs d'entreprise de transporteurs. La 2x2 voies est importante sur tout le tronçon. Important pour la CCI et l'association. »

Mélodie WARLOUZEL – Éluë à la CCI – Directrice d'entreprise – Présidente de l'association pour la RN42

« L'Association pour la RN42 milite pour un axe routier correct, qui relie deux pôles des HDF (littoral et métropole de Lille). »

2/ L'économie c'est aussi celle du territoire traversé, que répondez-vous aux gens qui s'inquiètent pour la vie locale des villages ?

« Il est important d'être connecté à la région tout en étant connecté en proximité. L'idée est de trouver un équilibre. La force de la concertation est d'être en amont.

On n'oublie pas les riverains qui ne travaillent pas forcément sur place, ou ceux qui viennent travailler sur place. Trouver un équilibre entre transit et flux entrants/sortants du territoire. Il faut passer à l'action, car le monde économique bouge énormément, des investissements se font dans la région, il faut se mettre en ordre de marche pour que tout ceci se passe dans les meilleures conditions.

Position tenue pour C1 car souhait d'une 2x2 voies.

On travaille avec toutes les entreprises sur le développement durable, la décarbonation (choix de matériaux plus perméables). »

5. Intervention Chambre d'agriculture (CA)

Pouvez-vous présenter la Chambre d'Agriculture en quelques mots ? Quelle est la position de la CA vis-à-vis du projet présenté ?

Questions :

1/ Comme cela a été présenté, le projet va modifier la circulation des engins agricoles dans le territoire autour du projet, selon vous comment le maître d'ouvrage doit traiter cette question ?

2/ On a beaucoup vu dans l'actualité des oppositions du monde agricole sur les compensations environnementales, de quoi s'agit-il et quelle est votre position ?

Jérôme MUSELET – Membre du Bureau à la Chambre d'agriculture des Hauts-de-France

« Les Chambres d'agriculture ont une mission de service public et regroupent des élus issus du monde agricole.

L'objectif est d'accompagner les agriculteurs pour faire en sorte que l'impact soit le moins important pour l'agriculture lors de projets comme celui-ci.

Modification des circulations agricoles : étude à réaliser sur tout le linéaire qui doit répondre à tous les enjeux – besoin de rétablir tous les cheminements qui seront impactés le long de la 2x2 voies.

Les gens concernés devront se manifester pour faire connaître leurs besoins. Il y a les agriculteurs, mais aussi des entreprises agricoles qui utilisent cette route là tous les jours.

Problématiques différentes selon les secteurs (prise en compte des pentes, prise en compte des besoins de chacun).

Impact sur le foncier direct de la route qui va consommer du foncier agricole – impact important même si limité du fait d'une route existante, mais impact direct à traiter (Safer, remembrements).

Concernant les compensations environnementales: ne pas aller sur des terres agricoles pour chercher des compensations environnementales. Pour tous les projets économiques de demain, on va demander des compensations environnementales par rapport aux impacts qu'ils auront.

- Ex : 1 ha de zone humide, il faudra compenser par 1,5 à 3 hectares.

- Ex : 1 ha de bois, il faudra compenser par 4 à 5 hectares.

Il faudra trouver des compensations environnementales, mais pas sur des terres

agricoles. En plus de la consommation de foncier due aux travaux, on ne veut pas de perte de terres agricoles en compensation environnementale. »

6. Intervention du Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale

Pouvez-vous présenter le Parc Naturel Régional en quelques mots ? Quelle est la position du PNR vis-à-vis du projet présenté ?

Questions :

1/ Quelle serait pour vous la bonne méthode pour associer le PNR au projet ?

2/ Et concrètement, bien intégrer le projet, ça veut dire quoi ?

M. Aurélien BRIETZ – Directeur adjoint du Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale

« Le Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale a pour missions la préservation et la conservation de la biodiversité sur son territoire, la conservation des paysages, l'accompagnement et la valorisation des savoir-faire locaux (artisans labellisés dans le secteur), compétences sur l'agriculture – mesures agroécologiques : 11 ingénieurs en agroécologie. Agents du SYMVAHEM, préservation de la rivière Hem, valorisation de certains labels (grand site de France : les Deux Caps ; site RAMSAR pour le marais Audomarois ; réserve de biosphère pour les bassins versants de l'Aa et de la Hem).

Territoire de projet, de concertation, allier les enjeux de développement économique, agricoles et d'accompagnement du territoire à 15 ans (charte du parc).

La RN42 est venue structurer une phase de développement de ce PNR, il y avait anciennement deux parcs : le parc du Boulonnais et le parc de l'Audomarois.

Travail remarquable de la DREAL, notamment scénario C1 – remarques PNR pour gérer la séquence ERC. Compenser sur site et accompagner au maximum.

Comment faire d'une problématique partagée de tous, tout en étant dans une logique de valorisation du territoire. Equilibre coût/sécurité/contrainte. »

7. Deuxième temps d'échange

Intervention 1 :

Pour la CCI et le PNR : « Quand on arrive dans le Boulonnais, l'attraction touristique c'est le paysage. Comment va être gérée la préservation du paysage ? »

Réponse : En tant que CCI, on travaille aussi pour l'hôtellerie et la restauration. Le paysage est magnifique. Il faut tenir compte de l'environnement.

Aujourd'hui, on ne sait pas ce qui va se passer dans quelques années au niveau des aménagements économiques et ce que feront les suivants. Pour le moment, on doit tenir compte des raisons de l'attractivité du territoire. Et sans agriculteurs, on n'aurait pas de si beaux paysages.

Il faut réussir à intégrer la route dans son environnement tout en laissant des points de vue sur le paysage, enjeux du parc.

Rappel : La DREAL est un service de l'Etat et l'Etat est à l'origine de la charte de parc. Au sein de l'équipe Parc, on a des ingénieurs paysagistes, il s'agira de travailler l'intégration des passages faune dans le paysage. L'ensemble de la question du paysage va être traitée, avec l'objectif de ne pas trop planter. Travailler très en amont avec la profession agricole, avec de l'agroforesterie. Ensemble le plus mixé possible, avec un paysage ouvert. Méthode de construction collaborative, itinéraire qui doit commencer à se peaufiner. Paysage avec coteaux calcaires et faune et flore d'exception.

Il faut arriver à combiner tous les enjeux ensemble, et ne pas les prendre en compte individuellement.

Intervention 2 : Habitant de Quesques

« Au niveau de la sécurité, les chiffres sont-ils liés au trafic ou aux carrefours ? Est-il possible de commencer les travaux le plus tôt possible ? A entendre tout le monde, est-ce que la meilleure solution est vraiment une 2x2 voies avec des voies secondaires ? Ce ne serait pas déplacer les accidents sur ces voies secondaires ? »

Réponse de la DREAL : L'étude de sécurité routière est basée sur les chiffres des accidents graves (avec au moins un blessé hospitalisé). On voit que les principaux accidents sont liés aux carrefours ou des face-à-face.

Le réseau secondaire sera un peu plus chargé en trafic mais cela reste dans des proportions très marginales avec des vitesses plus basses néanmoins ce transfert sera pris en compte sur les aménagements d'itinéraires de substitution.

8. Clôture de la réunion et mot de la fin

Les intervenants remercient les participants pour leur écoute et leurs questions.

La DREAL rappelle que la participation se poursuit (prochaine réunion publique le 13 mars 2024) et qu'ils peuvent participer en ligne sur le site internet dédié. La participation en ligne est encouragée.



**PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Compte-rendu

RN42 – MISE À 2x2 VOIES DE LA SECTION NABRINGHEN-BULLESCAMPS Concertation publique préalable Réunion publique de clôture du 13/03/2024

REUNION TENUE

le : 13/03/2024

Lieu Lumbres

Objet : Concertation publique au titre du Code de l'environnement – Réunion de clôture

ENTITE	REPRÉSENTANTS
CNDP	M. BACHOLLE Christophe - Garant
Communauté de Communes du Pays de Lumbres	M LEROY Christian - Président
DREAL Hauts-de-France	M. MORBÉ Nicolas - Directeur régional adjoint
	Mme ROBACZYNSKI Suzanne - Cheffe du Pôle Maîtrise d'Ouvrage
	M. BOETE Thierry – Responsable d'opérations
	Mme MARAIS Audrey – Assistante d'opérations
EGIS	M. MAGES Grégoire - Consultant
	Mme MARTINET Nastia– Chargée d'études

1. Accueil et introduction

Mot d'accueil et remerciements de la présence des participant.e.s, lancement de la réunion, présentation du déroulé et du fonctionnement d'une réunion publique dans le cadre de la concertation préalable volontaire sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN42 entre Nabringhen et Coulomby.

Rappel de la date de début de la concertation (il y a environ un mois) et qui prend fin le 15 mars 2024.

Demande si certaines personnes ont déjà assisté à une des précédentes réunions publiques concernant ce projet (une dizaine des personnes présentes).

Mots d'introduction de différents intervenants :

- M. Christian LEROY, Président de la Communauté de Communes du Pays de Lumbres
- M. Christophe BACHOLLE, garant de la Commission Nationale du Débat Public*
- M. Nicolas MORBÉ, Directeur régional adjoint de la DREAL Hauts-de-France

* Le garant indépendant, Christophe Bacholle, veille :

- À la qualité des informations et des modalités de concertation proposées
- Aux éléments de réponse du maître d'ouvrage aux questions et remarques formulées lors de la concertation. Il est possible de contacter le garant pour toute question ou remarque sur la procédure de concertation : christophe.bacholle@garant-cndp.fr

2. Présentation du projet

La DREAL intervient pour présenter des éléments de projet.

- Présentation de la RN42, appartenant à l'axe historique RN42/RD942/RD642, permettant la liaison entre Lille et Boulogne-sur-Mer via Saint-Omer.
- Présentation de la portion de 9,5 km de la RN42, actuellement en chaussée bidirectionnelle, objet de la présente réunion.
- Des éléments de vocabulaire sont rappelés : route bidirectionnelle, route à 2x2 voies....
- Présentation des enjeux de la section actuelle (trafic, nombre de dessertes locales, accidentologie élevée sur les sections à 2x1 voie que 2x2 voies, gestion des eaux pluviales, de la nuisance liée au bruit et du passage de la faune) et notamment de l'évolution législative et réglementaire qui amène le besoin de moderniser cette infrastructure ancienne.
- Présentation des enjeux du territoire dans lequel s'inscrit la section de la RN42 à l'étude : trafic généré par les habitants, agriculture, milieux naturels, paysage et patrimoine...
- Présentation des trois objectifs principaux du projet :
 - Sécuriser : mettre en place un séparateur central, réaménager des carrefours et supprimer des accès directs à la RN42
 - Faciliter : permettre les dépassements, reporter le trafic des véhicules lents sur les itinéraires de substitution, homogénéiser la section afin qu'elle soit

continue entre Saint-Omer et Boulogne-sur-Mer et fiabiliser les temps de parcours

- Moderniser : améliorer l'assainissement routier, permettre le passage de la faune et limiter les niveaux de bruit.

- Rappel de la chronologie du projet : relance du projet entre 2012 et 2015 avec notamment la réalisation d'aménagements de sécurité, plusieurs études menées (trafic), échanges avec le territoire et les élu.e.s, réalisation d'études complémentaires ... afin d'aboutir au projet présenté.

- Rappel des objectifs de la concertation mise en œuvre : informer sur le projet, recueillir des avis, enrichir les scénarios et éclairer la décision qui sera prise par l'État sur le choix de l'aménagement.

- Présentation de la méthodologie employée par tableau d'analyse multicritère (consultable sur le site internet).

- Présentation des plans des différents scénarios et des variantes étudiées :

(3 points communs : réutilisation des infrastructures existantes, limitation des points d'échange avec le territoire (qui créent de l'insécurité), limitation des emprises et des impacts sur les terres agricoles et les milieux naturels et suppression des accès directs) :

- Scénario A : aménagement à 2x2 voies, statut de route express, 1 échangeur dénivelé (scénario le plus cher, le plus impactant sur l'environnement, nécessitant le plus de foncier).
- Scénario C : aménagement à 2x2 voies, statut de route express, 3 giratoires (beaucoup plus perméables au territoire, moins bénéfiques pour le transit, bon compromis entre perméabilité du territoire et transit).
- Scénario E : aménagement partiel à 2x2 voies, statut de route express partiel, 3 giratoires (scénario hybride, le moins cher).

Les coûts relatifs à chaque scénario sont également présentés.

Concernant le scénario A, la variante porte sur la position de l'échangeur.

Concernant le scénario C, la variante porte sur la position d'un des giratoires.

Le scénario E ne fait pas l'objet de variantes.

L'accent est mis sur les itinéraires de substitution. Certains véhicules ne seront plus autorisés sur la RN42 (véhicules lents - dont agricoles -, voitures sans permis, cycles...). Les itinéraires de substitution permettront donc la circulation de ces modes de transports et de permettre la desserte des parcelles agricoles. Une étude sera menée à l'issue de la concertation avec la Chambre d'agriculture pour le rétablissement des itinéraires agricoles sur la base du scénario pressenti.

Le bilan de la concertation débouchera sur un choix de scénario qui sera validé par le Ministre en charge des Transports. Une nouvelle étape d'études sera lancée et permettra de préciser davantage le projet.

Les études vont permettre de constituer un dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP). L'arrêté de DUP est actuellement envisagé pour 2027.

Suivront ensuite les demandes d'autorisations administratives, avec notamment la demande d'autorisation environnementale, qui permettront d'enchaîner avec le

démarrage des travaux.

- Présentation des modalités de concertation (réunions publiques, site internet et permanences prévues dans certaines communes) et des suites qui seront données (bilans de la concertation faits par la CNDP et par la Maîtrise d'ouvrage (DREAL Hauts-de-France), études techniques et environnementales, enquête publique - prévue pour 2027). Détail des modalités sur : RN42-concertation.fr

- Premier retour de la concertation : 2 500 personnes ont consulté le site internet, plus d'une centaine de personnes sont venues à la première réunion publique (13/02/2024), un nombre équivalent pour la deuxième réunion publique (28/02/2024), 187 contributions comptées avant le début de la troisième et dernière réunion (13/03/2024).

Les premiers enseignements tirés de cette concertation sont :

- Nécessité de construire le projet en consultant le Territoire ;
- Association de la Commune de Longueville, concernée par du bâti proche de la RN42, ainsi que Nabringhen ;
- Réalisation d'un bilan complet (notamment véhicules agricoles) sur la RN42, en partenariat avec la Chambre d'Agriculture, pour établir le tracé des itinéraires de substitution, leur largeur, leur gabarit,
- Associer le Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale et les Collectivités sur les sujets des traversées (cycles, randonneurs pédestres et équestres ...).

3. Temps d'échanges

Intervention 1 : un agriculteur, Brunembert

« J'ai une question par rapport à la circulation des tracteurs. Pourquoi passer une route à 2x2 voies, la laisser à 90 km/h et ne pas nous laisser passer dessus ? On serait quand même moins dangereux. Moi je suis de Brunembert, je cultive sur Colembert. Dans les routes de Nabringhen, on ne pourra jamais passer avec des tracteurs, avec des moissonneuses... Quitte à laisser à 90, pourquoi ne pas nous laisser passer dessus ? »

Réponse de la DREAL : La possibilité d'un scénario laissant circuler les véhicules lents a été étudiée (scénario D qui n'a pas été présenté en séance). Le scénario évoqué, où on laisserait les tracteurs circuler sur la RN42, ce qu'on appelle une route sans statut, où tout le monde peut circuler, a été étudié. Il s'agirait de l'équivalent du scénario C avec possibilité pour tous les véhicules de circuler sur la RN. Le projet prévoyant la suppression de carrefours, la mise en œuvre d'itinéraires de substitution reste nécessaire. Puisque ces itinéraires de substitution existeront, ils représentent une opportunité d'y faire circuler les véhicules lents.

Intervention 2 :

« Actuellement, les agriculteurs sont conscients que la RN42 est dangereuse, ils

auront donc modifié leur façon d'y circuler. Ce qui me fait peur, c'est que sur les itinéraires de substitution, comme il n'y aura pas de contrôle radar, je l'ai d'ailleurs noté, comme il n'y aura pas grand monde, les véhicules légers vont aller de plus en plus vite, j'ai peur que dans les rues de Longueville, Nabringhen et tout ça soit dangereux, même sur les voies de substitution. »

[Demande de précision de la DREAL : C'est la question du volume de véhicules légers qui se reportent sur les itinéraires de substitution et de leur comportement de conduite qui vous inquiète ?](#)

Réponse de l'intervenante : « Oui. Vous voyez, vous descendez la RN42, en venant depuis Bullescamps, sur les itinéraires de substitution, donc ça va desservir la voie de gauche. Un agriculteur va vouloir rentrer sur sa parcelle, son champ... à gauche, la voiture va déboiler derrière, on risque d'avoir des soucis. »

[Réponse de la DREAL : Sur les routes de substitution, il n'y aura plus que du trafic local.](#)

Intervenante : « Ça c'est du « peut-être » car les gens qui viennent du Verval, de Lottinghen, de Coulomby, ont pris l'habitude de passer par les petites routes, effectivement. Donc ils vont continuer de descendre sur Escœuilles au premier rond-point, s'ils vont jusqu'à Boulogne. Et je vous assure qu'ils vont rouler très vite. Ils n'ont pas d'accès à la RN42, il faut qu'ils aillent à Brunembert la rechercher, ça leur ferait un trop grand détour. Ils ont pris l'habitude et même avec les travaux que vous avez fait pour sécuriser, ils n'ont pas le droit du Verval de descendre sur Boulogne, mais ils le font. Ils viennent de Saint-Omer, ils se garent sur le côté droit, y a pas de circulation, ils traversent pour aller dans le Verval. Qu'il s'agisse de véhicules légers, de fourgons... On ne peut pas les empêcher. Il n'y aura pas de contrôle radar. »

[Réponse de la DREAL : Ces véhicules existent aujourd'hui, il ne s'agit pas d'un report. Lorsque les itinéraires de substitution auront été déterminés, un des sujets sera de voir quel sera le nombre de véhicules qui va circuler par jour. Il n'est pas possible de réaliser de prédiction sur ce que sera la circulation sur ces itinéraires sans la réalisation de ces études de trafic. Les itinéraires de substitution serviront aux véhicules lents et au trafic local.](#)

Intervention 3 :

« Actuellement, le tronçon de la RN42 qui va de Colembert à Boulogne est emprunté par les véhicules lents, les tracteurs, les remorques ... Par la suite, auront-ils des routes alternatives ? »

[Réponse de la DREAL : Le projet étudié dans cette concertation ne va pas au-delà de Colembert. Aujourd'hui, le réaménagement de l'ensemble de la RN42 n'est pas prévu.](#)

Intervention 4 :

« Vous allez déplacer le problème, le problème de la sécurité présent aujourd'hui sur la RN42 sera déporté sur les itinéraires de substitution. »

[Réponse de la DREAL : Les arguments concernant la sécurité et la nécessité de mettre en place des règles concernant notamment les vitesses de circulation et contrôles ont été entendus.](#)

Intervention 5 :

« Dans Nabringhen et Longueville, la route de substitution suit des départementales et passe dans des villages. Déjà, à Nabringhen, ils ne sont pas chauds pour que les véhicules traversent, alors là si on en rajoute, ça va devenir compliquer. »

Réponse de la DREAL : Il existe aujourd'hui une route départementale RD252, parfaitement parallèle à la RN42. La DREAL fait le choix de ne pas créer un itinéraire de substitution qui serait une troisième route parallèle afin de réduire la consommation de foncier agricole. L'objectif est de constituer les itinéraires de substitution sur des routes déjà existantes. Les études de trafic permettront ainsi de déterminer précisément le volume de véhicules et donc le besoin en itinéraires de substitution.

Intervention 6 : Jean-Claude LEROY, président du Département du Pas-de-Calais et Conseiller départemental

« Puisqu'on parle du Département, je ne peux pas me prononcer pour le Conseil départemental concernant l'étude des variantes qui est menée par nos services et qui sera communiquée. Il semblerait que la variante C1 soit celle qui nous convienne le mieux car il faut qu'une route soit utile à son territoire. Traverser de part en part c'est une autoroute et ça n'a pas grande utilité pour le territoire. Avoir trois carrefours plans, ça compte beaucoup et j'insiste sur la RD215, car c'est celle qui dessert le pays de Desvres et donc des industries. Ce n'est pas neutre du tout.

J'avais une première question, c'est le statut juridique des routes de substitution. Donc on vient de l'évoquer, seront-elles départementales, communales ... ? Je tiens à rappeler que par le passé nous avons eu un problème à Seninghem où la route a été déclassée dans le domaine communal. C'était une route nationale, on l'a fait reclasser en route départementale. Qui va donc entretenir les itinéraires de substitution ? La question aussi, c'est quel est le statut de la route demain ? Dans la loi 4DS, il était proposé de rétrocéder certains tronçons au Département, ce tronçon faisait partie de ceux proposés. Le Département s'était porté candidat au titre de la maîtrise d'ouvrage déléguée, afin qu'avant une éventuelle rétrocession, l'axe puisse être réaménagé. On ne souhaite pas revivre la même expérience que la RD39 où on avait dit au Département « Maintenant elle vous appartient débrouillez-vous ».

J'aurais souhaité, et dans la délibération du Conseil départemental figureront des points complémentaires, parce qu'on s'intéresse beaucoup à Affringues, le tourne-à-gauche est beaucoup trop court et pose des problèmes de sécurité. Il faudra réfléchir à cet aménagement et on pourra y réfléchir ensemble car on aboutit aussi à une départementale.

Il faut rappeler aussi que l'échangeur de Lumbres a son importance. Il faut le rappeler, à Lumbres, il s'agissait d'un échangeur complet afin que Bayenghem ne soit pas isolée. On peut réécrire l'histoire, on a eu l'occasion de le faire ici avec la Sanef, dans le cadre du plan de relance autoroutier, il y a quelques mois. En contrepartie des traités de concession, il y avait inscrit 3 milliards de travaux dont la jonction avec l'A26 mais aussi l'échangeur de Lumbres. Juridiquement, les opérations étaient scindables et on pouvait parfaitement réaliser l'échangeur de Lumbres, donc j'insiste énormément sur ce que va être la position de l'État concernant l'échangeur de Lumbres. Car ce n'est pas au Département de le payer.

Quid également des fonds qui avaient été accordés par la Sanef pour la réalisation de cet échangeur ? Si effectivement l'opération était scindable, opération à 4 ou 5 millions sur Lumbres, parce que je rappelle que là y a le projet Cassis, projet de décarbonation du ciment, projet à dimension européenne, gros investissement qui va permettre qu'on garde une industrie cimentière à Lumbres. Par conséquent, ce n'est pas un projet qui est neutre. Ainsi, le Département ne va pas dissocier dans sa délibération, la concertation qui porte sur la RN42, mais reviendra aussi sur l'échangeur de Lumbres et parlera également de Pernes et de son caractère accidentogène. Les gens ne roulent pas à 110 km à l'heure sur cet axe-là, et un accident arrivera inévitablement. Lorsqu'il y a rabattement d'un véhicule sur la file de gauche pour aller vers Pernes, c'est un danger énorme, il y a des coups de frein.

La question que je pose c'est la question de la domanialité, pour reprendre l'exemple précédent, du jour au lendemain, une route départementale est devenue communale, et le maire s'est rendu compte que le Département ne passait plus pour déneiger. Il a donc été nécessaire de reclasser la route en route départementale. Il faut bien veiller à ces questions qui sont importantes pour pouvoir classifier les niveaux de service.

Petite question posée de façon incidente. Vous avez derrière le virage là-bas, enfin l'angle qui est toujours aussi prononcé. Lorsqu'on voit le carrefour plan de Nabringhen, c'est la RD206 à cet endroit-là, peut-être qu'on va arriver un peu vite sur le rond-point. Est-ce qu'il n'y a pas de possibilité de le déplacer de quelques mètres, 150-200 mètres pour des raisons de sécurité ? Peut être que ce n'est pas possible ou peut que ça n'est pas souhaitable, mais moi c'est une question que je pose.

Donc la question de la domanialité est importante. Il ne faut pas l'éluder aujourd'hui. Parce que là il va y avoir des communes qui vont hériter d'un domaine communal ou peut être même le Département, et à partir de là, il y a le problème de l'intervention hivernale en particulier, de la domanialité, de la responsabilité ... Et après, il y a la question sur l'expérimentation de la loi 4DS du Département. La question sera reposée, elle a été posée au Ministère des Transports il y a encore peu de temps. C'est pour ça qu'on s'intéresse autant à la RN42. »

Réponse de la DREAL : Concernant la question de la domanialité des itinéraires de substitutions, il est évident que ceux-ci n'ont pas vocation à être routes nationales. La direction interdépartementale des routes qui est en charge de la gestion des routes nationales ne conserve jamais les itinéraires de substitution dans son réseau. Un comité de pilotage avec les différents élus étudie le projet. La question de la domanialité n'a pas encore été évoquée, mais le sera une fois qu'auront été déterminés la localisation et les contraintes techniques des itinéraires de substitution.

Ces questions seront nécessairement traitées avant la DUP et les travaux. Tant que les itinéraires de substitution ne sont pas construits, les véhicules lents continueront à circuler sur la RN42.

Concernant la loi 4DS, il y eu effectivement une possibilité de décentralisation d'une nouvelle vague pour les Départements et les Métropoles de récupérer la possession d'un certain nombre de routes nationales. Ce n'est pas le choix qui a été fait par le Département du Pas-de-Calais. La RN42 est donc restée une route nationale.

Un autre schéma possible était la récupération de la gestion des routes nationales par la Région Hauts-de-France, expérimentation qui n'a pas été faite non plus.

Un 3^{ème} cas possible serait de déléguer à un Département ou une Région la Maîtrise d'ouvrage d'une opération sur une RN. Aujourd'hui, il est un peu tôt, il semble nécessaire d'attendre le parti d'aménagement pour que le Département puisse se positionner. Ces questions feront l'objet de discussions ultérieures avec le Ministère des Transports à la suite de la déclaration d'utilité publique.

En plus de la question de la gestion, la question du financement se posera également.

La question de la domanialité est importante, car elle implique notamment la gestion des frais d'entretien. Des discussions seront menées avec l'ensemble des partenaires sur ces sujets.

La création des itinéraires des substitutions sera financée par la MOA et ses co-financiers.

Enfin, concernant la question du complément au demi-échangeur de Lumbres, il est disjoint du réseau de la SANEF et celle-ci n'a pas possibilité d'intervenir en-dehors de son réseau. Elle n'est donc pas concernée par un échangeur situé entre la RN42 et une route départementale.

La DREAL n'a pas d'information sur les conséquences contractuelles avec la SANEF suite à l'abandon du projet.

Intervention 7 :

« On a parlé au tout début de la réunion de la gestion des eaux et de la gestion de la faune et la flore, des passages à faune, mais quel que soit le scénario, on n'a pas les emprises des bassins, des zones d'expansion de crues ou de savoir comment on peut corriger les soucis d'inondation qu'il y a eu et comment la faune peut passer à travers les ZNIEFF. Parce que les premiers scénarios présentaient des ponts, sur lesquels on pouvait peut-être avoir des passages à faune, des gestions de l'eau. Mais là on se retrouve sur des variantes où on a des barrières physiques et des itinéraires parallèles avec des véhicules lents en plus, donc en fait de l'imperméabilisation. On parle de foncier pour les voiries, mais que devient l'eau et comment apparaît-elle dans les scénarios ? Est-ce qu'elle sera gérée par des espaces un peu plus paysagers, donc des zones d'expansions de crues dans des parcelles de prairie ou est-ce qu'elle sera gérée par des bassins physiques qui vont aussi avoir un impact dans le paysage et qui nécessiteront aussi des entretiens ? ».

Réponse de la DREAL : Aucun passage faune n'est figuré sur l'ensemble des itinéraires car on considère que quel que soit le scénario choisi, ils seront intégrés au projet.

En termes d'études environnementales, un diagnostic faune/flore/habitats a été mené sur l'ensemble du périmètre par le bureau d'étude Biotope. Il devra être mis dans l'étude d'impact.

Ce diagnostic a identifié et pré-identifié des corridors écologiques à rétablir, soit pour l'ensemble de la faune (pont), mais également des passages pour la petite faune (sous la route). Une autre possibilité étudiée concerne le cas de passages hydrauliques sur lequel des banquettes pour la petite faune peuvent être ajoutées. Ce niveau de détail n'est pas encore déterminé à ce stade du projet. L'étude d'impact présentera l'ensemble des modalités concernant ces passages à faune.

Concernant la gestion des eaux, un diagnostic sur les ouvrages existants a été mené sur la RN42.

L'objectif du projet est d'infiltrer au plus près du projet, mais cela dépend de la qualité du terrain et de la capacité du sol à infiltrer. La suite des études hydrauliques permettra d'identifier exactement la position et le dimensionnement des bassins. Les études prendront en compte les événements pluvieux qui ont eu lieu cet hiver. Les principes d'assainissement seront présentés dans l'étude d'impact : évacuation des eaux de chaussée, traitement de la pollution accidentelle, de la pollution chronique, les éléments permettant d'assurer la transparence hydraulique.

Intervention 8 :

« Les itinéraires de substitutions pourront bien supporter le hors gel et les poids lourds ? »

Réponse de la DREAL : Oui.

Intervention 9 : Jean-Claude LEROY, Président du Département du Pas-de-Calais

« Concernant le demi-échangeur de Lumbres, je vous demande juste de bien vous renseigner car des contacts ont été pris chez nous auprès du Ministère avec pour information que les opérations étaient scindables juridiquement. C'est une question qui avait été posée au préalable et la réponse était que c'était possible. Je souhaite donc savoir juridiquement quelle est la position officielle. »

Réponse de la DREAL : La réponse qui a été apportée par le Ministère est que la SANEF ne peut pas être maîtresse d'ouvrage du complément au demi-échangeur de Lumbres, car il est totalement disjoint de son réseau et ne peut pas financer juridiquement ce projet.

Le courrier de M. Jean-Claude LEROY à destination du Préfet de région a été reçu récemment par la DREAL. La réponse est en cours de préparation par les services de la DREAL.

Intervention 10 : Christian LEROY

« Deux questions, il me semble qu'un 5^{ème} point est l'intégration paysagère des ouvrages de gestion des eaux pluviales, éviter les ouvrages en béton me semble plus intéressant, cela permet en plus de d'avoir la dimension biodiversité. Il y a également la question du remembrement. Il y a un remembrement qui est en cours sur une partie des communes traversées. Est-ce que ça va être mis en stand-by ? Est-ce qu'on attend des études qui vont être présentées pour voir exactement où ça passe et déclencher le remembrement de manière définitive ? »

Réponse de la DREAL : La DREAL n'était pas au fait de la question de ce remembrement et va rentrer en contact avec les services dédiés du Département pour pouvoir prendre en compte la temporalité de ce remembrement et du projet.

Précision apportée : Le remembrement est un aménagement foncier forestier, agricole et environnemental. Il s'agit d'une procédure qui consiste à redistribuer le parcellaire agricole, à la fois pour les propriétaires et les exploitants pour diverses raisons. Dans le cadre d'une opération routière, il est possible, après déclaration d'utilité publique, de procéder à un aménagement foncier au titre des dommages de travaux publics. Le but est de compenser le projet routier en faveur du milieu agricole en proposant un remembrement, décidé in fine par le monde agricole.

Précision apportée par Jean-Claude LEROY :

« Il faut préciser que pour les opérations de remembrement proposées aujourd'hui, tout cela est précédé de ce qu'on appelle la pré-étude d'aménagement foncier. Et dans la pré-étude d'aménagement foncier, il y a une étape importante qui est l'étude hydraulique. L'étude hydraulique est, à mon avis, une opportunité entre l'aménagement foncier et le projet. Il va falloir bien se coordonner en quelque sorte et l'étude hydraulique a tout son sens dans cette opération. Elle instruit un peu de ce que malheureusement nous pouvons vivre aujourd'hui en matière d'actions contre le ruissellement, contre l'érosion ... il y a donc d'importantes choses à voir concernant le plan paysager qui vient d'être évoqué. »

Réponse de la DREAL : La DREAL a pris bonne note de l'alerte concernant l'intégration paysagère.

Intervention 11 :

« Moi dans ce projet ce qui m'inquiète un peu, c'est pour les gens de Bainghen qui vont sur Colembert, et vice versa, parce que la descente [de la route du col des] 4 Vents vers Henneveux, c'est une descente très rapide. Rattraper l'ancienne nationale, oui, pour rattraper Nabringhen à ce niveau [de la RD206], y a pas grand-chose pour rattraper en parallèle de la 4 voies. »

Réponse de la DREAL : En venant de Bainghen, il y a trois descentes. Celle du milieu est effectivement assez raide. Les deux routes l'encadrant sont à flanc de coteaux avec des pentes plus douces. Cette problématique a bien été identifiée. Dans le scénario avec un giratoire, la question du raccord avec une pente suffisamment douce pour permettre à tous les usagers de circuler sera étudiée. Les services du Département seront consultés, puisqu'il s'agit d'une route départementale. Dans les scénarios où il n'y a pas de giratoire, la question ne se pose pas. L'alerte concernant ces sujets a été notée par la DREAL.

Intervention 12 :

« Vous penserez aussi, au niveau des Bullescamps, parce que votre tracé ne va pas jusqu'aux Bullescamps, deux véhicules lents n'arriveront pas à se croiser, c'est trop dangereux. Ça descend, et puis c'est étroit. Jusqu'à présent ceux qui veulent aller sur Escoeuilles prennent le côté droit de la route, tandis que là tout le monde sera du côté gauche, et là on va avoir des soucis. On n'arrivera pas à se croiser. »

Une précision a été apportée concernant le fait qu'il s'agit de la sortie en épingle à cheveux au niveau de Coulomby.

Réponse de la DREAL : Qu'il s'agisse de la RN ou des itinéraires de substitution, il faudra vérifier que les véhicules pourront se croiser, que les pentes permettront la circulation sécurisée des véhicules, etc. Tout cela sera étudié.

4. Clôture de la réunion et mot de la fin

Les intervenants remercient les participants pour leur écoute et leurs questions.

M. Christophe BACHOLLE, garant de la concertation, rappelle que la participation se poursuit et que le public peut contribuer en ligne sur le site internet dédié.

La DREAL remercie et indique que cette concertation permettra de créer la feuille

de route qui devra être suivie par la maîtrise d'ouvrage.

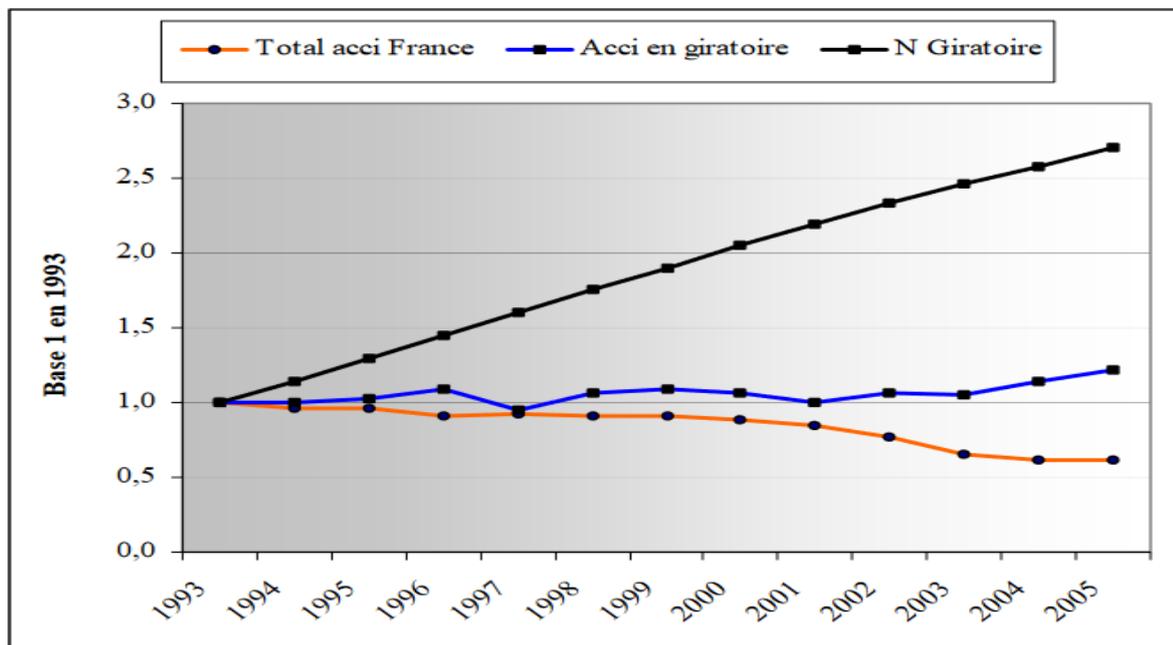
La concertation fut riche et permettra d'alimenter le projet et améliorera la qualité de celui-ci.

M. Christian LEROY souligne la qualité du dialogue mis en œuvre dans le cadre de cette concertation.

ANNEXE 8 - FICHE ACCIDENTOLOGIE DANS LES GIRATOIRES

FICHE GIRATOIRES

NOMBRE D'ACCIDENTS EN GIRATOIRES



L'évolution des accidents sur giratoires montre une grande stabilité alors que le nombre de giratoires a presque triplé sur la période 1993-2005 (Source : CERTU avril 2009) :

- Le nombre d'accidents en France a diminué de 38,5%
- Le nombre d'accident par giratoire a diminué de 54,8%

GRAVITE DES ACCIDENTS EN GIRATOIRES

Accidentalité 1993-2005*	Carrefour giratoire	Autres carrefours	Observation
Taux de gravité	6,4	13,5	Les accidents sont moitié moins graves dans les giratoires que dans les autres carrefours

* Source : CERTU avril 2009

COMPARAISON RN42 SECTION BIDIRECTIONNELLE / 2X2 VOIES

Accidentalité 2007-2022*	Section bidirectionnelle	2X2 voies	Observation
Taux d'accidents	0 à 5,6	0,2 à 0,4	Les taux d'accidents sont beaucoup plus élevés en section bidirectionnelle que sur 2x2 voies

* Source : fichier BAAC

Questions/réponses sur les expropriations

Pour l'aménagement de la RN42, l'État, maître d'ouvrage du projet, ne possède pas suffisamment de parcelles pour élargir la route et aura besoin d'acquérir des terrains supplémentaires. Ces terrains seront très majoritairement des terrains agricoles.

En ce qui concerne les propriétés bâties, le maître d'ouvrage cherche à limiter au maximum l'impact de son projet. Mais il ne peut exclure dès aujourd'hui la nécessité d'acquérir certaines de ces maisons. Seules les études détaillées qui restent à mener permettront de déterminer si ces acquisitions sont incontournables ou non.

Lors des réunions publiques et dans les contributions, le maître d'ouvrage a reçu des questions relatives à la procédure d'expropriation, et a pu constater les inquiétudes que cette thématique engendrait.

Le maître d'ouvrage souhaite apporter via cette fiche de questions / réponses toutes les précisions sur cette procédure.

Qu'est-ce qu'une procédure d'expropriation ?

C'est la procédure qui permet à une personne publique (État ou collectivité) de contraindre un individu ou une entreprise de lui céder la propriété d'un bien immobilier en vue de la réalisation d'un projet.

Il est impératif que ce projet ait été déclaré d'utilité publique, et que la personne publique indemnise le propriétaire exproprié de manière « juste et préalable ».

L'article 17 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789, qui a valeur constitutionnelle, prévoit que « la propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment. »

Cette « nécessité publique » ou utilité publique est matérialisée par la **déclaration d'utilité publique (DUP)**.

Qu'est qu'une déclaration d'utilité publique (DUP) ?

La déclaration d'utilité publique d'un projet (ici la mise à 2x2 voies de la RN42) est un acte pris par une autorité administrative (préfet, ministre, conseil d'État selon les cas) qui vient constater l'**utilité publique** de ce projet.

Cet acte est précédé d'une **enquête publique**, encadrée par un **commissaire-enquêteur**, visant à recueillir l'avis du public sur le projet. À l'issue de l'enquête, le commissaire enquêteur émet un avis, favorable ou non à la réalisation du projet.

Au stade de l'enquête publique de DUP, le **plan général des travaux** est porté à la connaissance du public, mais on ne connaît toujours pas la localisation précise « à la parcelle », au mètre près. En effet le projet peut encore évoluer pour tenir compte des remarques du public pendant l'enquête.

Peut-on s'opposer à la déclaration d'utilité publique (DUP)?

Les recours sont toujours possibles. Les personnes qui le souhaitent peuvent contester l'utilité publique du projet auprès du tribunal administratif.

C'est le juge administratif qui viendra confirmer ou infirmer l'utilité publique du projet en faisant un bilan entre les avantages du projet (est-ce qu'il répond à un besoin, à un intérêt général) et ses inconvénients (en particulier, la gravité des atteintes à la propriété privée, mais également le coût environnemental du projet, son coût économique...).

Après la déclaration d'utilité publique, comment ça se passe ?

Après la déclaration d'utilité publique, le maître d'ouvrage définit précisément les parcelles nécessaires au projet. Pour cela, il mène une nouvelle enquête, dite **enquête parcellaire** cette fois, qui vise à connaître précisément pour chaque parcelle ou morceau de parcelle, le ou les propriétaires, ayants-droits, locataires...

À l'issue de cette enquête parcellaire, le préfet prend un **arrêté de cessibilité**, qui précise donc la liste des parcelles dont le maître d'ouvrage a besoin (« cessibles ») et leurs ayants-droits.

Par la suite, le maître d'ouvrage fait une proposition d'acquisition aux propriétaires qui peuvent l'accepter (acquisition amiable) ou la refuser.

Qui décide du prix ?

Les propriétaires ont droit à une indemnisation au titre de « l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation ». Cette indemnisation comprend une **indemnité principale** qui correspond à la valeur du bien, ainsi qu'à des **indemnités accessoires** variées qui dépendent de la situation particulière du bien.

Par exemple, le propriétaire d'une maison expropriée sera indemnisé des « frais de notaire » et de déménagement. Le propriétaire d'une parcelle agricole partiellement expropriée sera indemnisé pour l'installation d'une clôture, ou d'un nouveau point d'eau pour ses animaux.

Pour les acquisitions par l'État, c'est le Directeur départemental des finances publiques (« service des Domaines ») qui procède à l'évaluation du bien. Il se base, comme ferait un notaire, sur les prix du marché pour établir la valeur du bien.

Si le propriétaire valide la proposition qui lui est faite, la cession est conclue **à l'amiable**.

Si le propriétaire n'est pas d'accord avec le montant proposé ?

À défaut d'accord amiable, l'État saisit le juge de l'expropriation, magistrat spécialisé en la matière pour prendre une ordonnance d'expropriation qui acte le transfert de propriété et fixe le montant de l'indemnisation des propriétaires.

Des recours sont possibles sur l'arrêté de cessibilité pris par le préfet comme sur l'ordonnance d'expropriation prise par le juge.

Dans tous les cas, amiable comme judiciaire, le maître d'ouvrage ne prend possession des terrains qu'après paiement total des indemnités.

Questions diverses sur la RN42:

Est-ce que ma parcelle va être expropriée ?

À l'étape de la concertation, les études ne sont pas suffisamment poussées pour connaître le tracé définitif. Ce dernier pourra encore évoluer. Il n'est donc pas possible de savoir dans quelle mesure une parcelle sera impactée. Seule l'enquête parcellaire permettra de les identifier.

Il est certain que des expropriations (qui pourront être amiables) de parcelles agricoles seront nécessaires mais ce n'est qu'au stade de l'enquête parcellaire qu'on pourra préciser exactement quelles parcelles seront concernées.

Et les locataires ? ou preneurs en cas de parcelles agricoles ?

En tant qu'ayants-droits, les locataires peuvent être indemnisés du préjudice lié à leur éviction (fin prématurée de leur bail).

Pourquoi vous n'achetez pas à l'amiable ? Est-ce que je peux négocier le prix ?

Comme exposé ci-dessus, l'expropriation peut tout à fait être réalisée par voie amiable. L'indemnisation proposée doit être juste et équitable, les propriétaires peuvent faire entendre leurs arguments et ont des voies de recours s'ils s'estiment lésés, mais il n'y a pas de négociation qui conduirait à surévaluer les biens.

Et si je suis d'accord pour vendre, mais dès maintenant ?

Le maître d'ouvrage n'a pas prévu d'acquérir des terrains par anticipation avant la DUP (vente classique).

Est-ce que vous pouvez acheter seulement un morceau de parcelle ?

Oui, en principe seul le terrain nécessaire au projet fait l'objet d'une acquisition. Au stade de l'enquête parcellaire on procède alors à une division parcellaire entre la partie à acquérir et la partie restant au propriétaire. Si des travaux sont rendus nécessaires par cette division (par exemple pose d'une clôture entre les deux) ils sont financés par le maître d'ouvrage.

Mais si la route se rapproche trop de chez moi, est-ce que je peux demander à ce que ma maison soit rachetée quand même ?

Oui, sur demande du propriétaire et si c'est justifié, c'est possible.

Références et textes juridiques (liens cliquables)

Article 17 de la Déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen

L'ensemble de la procédure est régi par le Code de l'expropriation.

Références du Code de l'expropriation :

Principes généraux de l'expropriation pour cause d'utilité publique : [article L1](#)

Enquête publique de DUP : [articles R111-1 à R112-24](#)

Enquête parcellaire et arrêté de cessibilité : [articles R131-1 à R132-4](#)

Ordonnance d'expropriation : [articles R121-1 à R121-8](#)

RN42 mise à 2 × 2 voies entre Nabringhen et Les Bullescamps (commune de Coulomby) – Concertation publique préalable

Liste de toutes les observations déposées

Observation N° 230 :	15/03/2024 22:34:14
Par martial Lepercq	
<p>Bonjour, je suis habitant du village d'Escoeuilles et utilisateur régulier de ce tronçon Boulogne -St omer dans un sens ou l'autre. Gagner trois minutes de trajet ne me parait pas une urgence vitale pour un particulier (coût des travaux estimés: 10M€ la minute). Détruire toute une biodiversité, artificialiser des sols et bétonner des terres agricoles me semble une aberration aujourd'hui. Il serait souhaitable de développer les solutions de fret ferroviaire et/ou fluvial et de transport en commun avant de voir transiter les super-camions aux abords du village. Le problème est réel cependant, celui de la sécurité pour l'accès au village. Un rond point situé à la sortie du village au niveau de la friterie, faciliterait l'intégration dans le flux de la RN42 (surtout aux heures de pointe), faciliterait l'accès des secours venant de Lumbres tout en préservant la sécurité autour du terrain de sport (City's) et des élèves de primaire qui traversent à pied pour rejoindre la cantine. L'amélioration des voies secondaires pour véhicules lents et mobilité douce permettrait de conserver la structure existante de la RN42 avec une vitesse limitée entre les rond-point prévus dans le scénario E. Aucun projet ne me satisfait tant au niveau des nuisances sonores, des impacts environnementaux et des coûts, mais s'il faut choisir le moindre mal, le projet E (s'il prend en compte mes propositions) me semble le moins catastrophique.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Lepercq, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>L'objectif du projet n'est pas le gain de temps qui est nécessairement minime sur un itinéraire aussi court. L'objectif du projet est de sécuriser les déplacements.</p> <p>Le trafic de poids-lourds représente environ 10 % du trafic total soit un peu moins de 500 poids-lourds par jour, dont près de la moitié desservent le port de Boulogne-sur-Mer. Il n'existe pas forcément d'alternative ferroviaire ou fluviale pour cette desserte.</p>

Observation N° 229 :	15/03/2024 21:24:00
Par Laurence LEPERS	
Après consultations des différents projets , le scénario C1 me semble le plus adéquat au vu de mes déplacements et de l'accessibilités au territoire .	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Lepers, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 228 :	15/03/2024 19:44:25
Anonyme	
Le scénario c1 me paraît le plus adapté à l'accès de nos villages il y a nécessité d'étudier le report de la circulation sur les routes des villages concernés. Jean-Pierre Dumont	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Dumont, nous vous remercions de votre contribution. Une attention particulière sera portée à l'évaluation du trafic sur les voies de substitution.

Observation N° 227 :	15/03/2024 18:49:07
Anonyme	
<p>Bonjour</p> <p>Nous avons assisté aux 3 présentations très intéressantes et enrichies par des questions à chaque fois différente, notre choix se dirige vers Scenario C Variante C1 avec deux suggestions : tout d'abord l'accès de la route réservée aux véhicules dit lents du haut du Bois d'Escœuilles jusqu'au rond point d' Escœuilles, sachez que cette voie sera très très fréquentée d'une part par des véhicules lents ,les habitants du Verval, de Quesques, Coulomby ,certains mêmes de Harlettes vont l'emprunter dans les deux sens .</p> <p>Ensuite il serait peut être bien d'installer un grillage solide afin de préserver le gibier (je ne suis pas chasseur !!) dans la descende des 2 bois des propriétés (Bullecampes et Bois D'Escœuilles) enfin surtout d'éviter toutes collisions entre le gros gibier et les véhicules fréquentant la future 2 fois 2 voies comme cela est déjà arrivé plusieurs fois, voir mortel pour un motard il y a quelques années</p> <p>Dans l'attente de vous lire Bien cordialement Jacques Leroy 06 44 26 08 09</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Leroy, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Une attention particulière sera portée à l'évaluation du trafic sur les voies de substitution.</p> <p>Des mesures visant à guider le passage de la faune pour traverser en sécurité seront prévues et seront présentées lors des phases ultérieures de la concertation (ou lors de l'enquête publique).</p>

Observation N° 226 :	15/03/2024 18:20:21
Par Quentin NOEL	
Utilisateur très fréquent de cette portion de la RN 42. Favorable au scénario A1 pour apporter un maximum de fluidité et de sécurité sur cette portion dangereuse.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Noël, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 225 :	15/03/2024 17:17:02
Anonyme	
<p>Contre ce projet 2x2 voies. C'est un vieux projet qui ressort des placards. Empruntant occasionnellement la RN42, la route se fait facilement quand on respecte le code de la route et les autres automobilistes. A l'heure où l'on connaît tous les méfaits du trafic automobile et du bétonnage, c'est de la folie et du gaspillage d'argent public. Le pire c'est que l'impact environnemental est à peine pris en compte dans ce projet. Des espèces végétales et animales déjà en danger vont être détruites ou déplacées pour le plus grand bonheur de certains. Ok pour améliorer et sécuriser le tronçon actuel. Ok pour créer des aménagements visant à protéger la biodiversité (par exemple entre Boulogne et Nabringhen, il y a trop de hérissons morts le long de la 2x2 voies actuelle).</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Les impacts du projet sur l'environnement ainsi que les mesures prises pour les éviter, les réduire et compenser les impacts résiduels seront décrites dans l'étude d'impact.</p>

Observation N° 224 :	15/03/2024 16:52:48
Par MARC VERRONS	
<p>J'emprunte cette RN une fois par semaine, (A/R Boulogne Béthune) beaucoup de camions. Une voie rapide serait pour moi préférable et plus sécurisante. Cependant il faut penser aux riverains concernés et ne pas les isoler. Bien cordialement</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Verrons, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 223 :	15/03/2024 16:45:44
Par Arnaud OVEN	
<p>Bonjour, Utilisateur occasionnel de l'axe Lille-Boulogne-sur-Mer via Hazebrouck et St Omer, je trouve assez pénible les giratoires situés sur les tronçons à 2x2 voies qui, outre l'inconfort pour le conducteur (freinages, accélérations, baisse de la vitesse moyenne, voire embouteillages sur les tronçons les plus chargés...), engendrent pour les riverains de la pollution et du bruit (particules de freins et de pneus, accélérations, embouteillages). La limitation actuelle à 70 km/h de la RN42 dans le secteur d'Escoeuilles sur une distance assez longue est déjà suffisamment agaçante pour ne pas y ajouter des giratoires qui ne procureraient aucun gain de temps pour les usagers de la RN42, au contraire (il y a de nombreux exemples assez catastrophiques, notamment la RN41 Lille - La Bassée, qu'il ne faut pas reproduire). Il convient de raisonner à long terme pour le confort de tous même si cela coûte plus cher (quitte à phaser) et, en cela, les variantes A1 et A2 avec échangeurs dénivelés s'imposent, sinon autant ne rien faire.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Oven, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>La situation est assez différente sur la RN41, notamment le niveau de trafic y est beaucoup plus élevé.</p> <p>Effectivement, les giratoires n'apporteront aucun gain de temps, leur objectif est de desservir le territoire dans des conditions sécurisées.</p>

Observation N° 222 :	15/03/2024 15:28:25
Par philippe DUSSOSSOY	
voir PDF joint	
Pièces-jointes	courrier escoeuilles4x4 voies 2024.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Messieurs Dussossoy, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>L'ensemble des parcelles seront bien désenclavées.</p> <p>En cas de dépassement des seuils acoustiques réglementaires à cause du projet, des protections acoustiques seront envisagées.</p> <p>Des aménagements pour le passage de la faune seront prévus.</p> <p>En revanche, les travaux n'auront pas pour vocation de prévoir le raccordement eau et électricité des habitations.</p>

Observation N° 221 :	15/03/2024 15:23:24
Anonyme	
<p>il devenait nécessaire de sécuriser les accès à la RN 42 surtout aux heures de pointe. il ne faudra pas négliger de sécuriser les voies de substitution de depuis Colomby - les Bullescamps jusque Nabringhen .Auparavant les véhicules lents conscients de la gêne qu'ils occasionnaient bénéficiaient d'un linéaire doux Dans les prévisions ils seront confrontés à des passages étroits ,sans visibilité, sinueux ,montants et descendants vers des stops Ils seront aussi confrontés à des VL préférant utiliser cette voie car beaucoup plus pratique et qui n'auront pas à se soucier de la limitation de vitesse. Sachant aussi qu'elle sera maintenant utilisée pour le loisir contrairement à ce qui se faisait auparavant. Ne craignez vous pas de déplacer le problème sécurité?</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Les seuls véhicules légers qui ont vocation à utiliser les itinéraires de substitution sont les véhicules qui doivent se reporter sur un carrefour. Il n'y a aucune raison de penser que les véhicules en transit (plus de 90 % du trafic) choisiraient de sortir de la RN42 (aménagée à 2 x 2 voies) pour préférer utiliser les itinéraires de substitution. Ces itinéraires seront également plus lents que la RN42.</p> <p>La suite des études présentera le volume de trafic attendu sur les itinéraires de substitution.</p>

Observation N° 220 :	15/03/2024 15:13:47
Anonyme	
<p>Bonjour pour le scénario C1 ferait il pas plus judicieux de mettre le rond-point au niveau des trois maisons de Longueville pour que l'ancien 42 soit une route de substitution pour se diriger vers colembert plutôt que de passer dans les villages de Longueville et nabringhen et de faire une sortie et une entrée au niveau du carrefour de chez Bayard</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Nous comprenons que vous suggérez de déplacer le giratoire au droit de la RD952 tout en maintenant le carrefour existant au droit de la RD206 sous forme d'un demi carrefour dans le sens Boulogne vers</p>

	Saint-Omer. Cela conduirait à maintenir 4 points d'échange dont deux très proches (RD206 et RD252) ; ceci n'est pas compatible avec les objectifs de sécurité du projet.
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Observation N° 219 :	15/03/2024 14:45:08
Anonyme	
<p>Il suffirait simplement de faire des échangeurs au lieu des ronds points prévus et tout le monde seraient content!</p> <p>Des ronds points restent une source de danger, bcp trop de personne ne savent toujours pas les prendre en 2024...</p> <p>Faire ralentir le trafic sur les axes Boulogne-St Omer à 3 reprises, par des ronds points alors qu'aujourd'hui cela est direct, ce n'est pas une bonne idée.</p> <p>Comment seront prévus les coupures de ronds points? Zebras? et donc des petits malins qui forceront au maximum comme à St Omer TSA ou ancienne Boulogne Auchan?</p> <p>Passez de 110 à un ronds points, ça va être un beau massacre entre les fous du volant qui vont pillés voir même forcé les priorités et les papis qui vont piller 5kms avant.. Et surement penser à inclure des radars en contre partie?... non vraiment, mettez des échangeurs, il y a moyen d'en faire des "étroits" comme on en voit dans les grandes villes, c'est juste une question de volonté ici.</p> <p>On a vu des échangeur pour des projets moins utiles, on parle ici d'investissement à long terme. Les Ronds points, ce n'est pas la solution!</p> <p>Faites un effort pour y inclure 3 échangeurs pour une vraie vision à long terme.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Les giratoires ne présentent pas de caractère dangereux. Vous pouvez consulter la fiche sur les giratoires dans l'onglet « Documents ».</p> <p>Il n'est pas envisagé de réaliser un aménagement avec 3 échangeurs, pour des questions à la fois financières et techniques.</p>

Observation N° 218 (Courrier)	15/03/2024 12:01:00
Par Communauté d'Agglomération de Boulogne-sur-Mer	
Voici la contribution de la Communauté d'Agglomération de Boulogne-sur-Mer	
Pièces-jointes	CONTRIBUTION CAB.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Celle-ci est publiée dans l'onglet "Documents".

Observation N° 217 :	15/03/2024 11:53:39
Par Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale Syndicat mixte	
Contribution à la concertation publique	
Pièces-jointes	Syndicat mixte du Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Celle-ci est publiée dans l'onglet "Documents".

Observation N° 216 :	15/03/2024 11:48:50
Par Alice GEVAERT	
Madame, Monsieur,	
<p>Veillez trouver ci-joint l'avis de l'Agence Flandre Intérieure St Omer St Pol de la CCI Grand Lille concernant le projet de mise en 2X2 voies de la RN 42 sur son tronçon Nabringhem Coulomby.</p> <p>Il s'agit de trouver un équilibre entre tous les usagers en considérant l'importance d'être connecté à notre grande Région et son essor, tout en restant en lien avec les acteurs du développement économique et touristique locaux.</p> <p>Vous souhaitant bonne lecture du présent, veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.</p> <p>Alice GEVAERT Présidente de COTER FISOSP CCI GL</p>	
Pièces-jointes	Avis_PPA_CCI GL_Agence_Flandre_Intérieure_St_Omer_St_Pol_AG_240313.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Gevaert, nous vous remercions de votre contribution. Celle-ci est publiée dans l'onglet "Documents".

Observation N° 215 :	15/03/2024 11:35:09
Par Mélodie WARLOUZEL	
Madame, Monsieur ,	
<p>veuillez trouver ci -joint l'avis de notre association concernant la mise à 2 X 2 Voies de la RN 42 entre Nabringhem et Coulomby.</p> <p>Cordialement Mélodie WARLOUZEL Présidente</p>	
Pièces-jointes	Avis Asso Pour la RN 42 2X2 voies 2024 03 15 MW.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Warlouzel, nous vous remercions de votre contribution. Celle-ci est publiée dans l'onglet "Documents".

Observation N° 214 :	15/03/2024 11:31:57
Anonyme	
<p>Je suis favorable au scénario C avec 3 giratoires. Ce scénario est un bon compromis entre coût, sécurité et accessibilité aux villages traversés, utile pour les habitants et les commerces. Prévoir des itinéraires pour les véhicules lents qui ne les obligent pas à parcourir de longues distances. Prévoir des voies adaptées pour les cyclistes, les piétons, les randonneurs.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 213 :	15/03/2024 09:15:53
Par François Wavrant	
<p>J'étais enfant quand on parlait de la réalisation de la voie express entre Boulogne et Saint Omer. Depuis de nombreuses années, une portion reste à réaliser.</p> <p>Je pense que le scénario le plus adapté reste le C1, il va permettre de ne pas isoler nos territoires ruraux et permettra de sécuriser le site.</p> <p>Dans ce projet, il serait bon d'apporter un regard particulier au paysager, le site s'ouvre vers le Boulonnais ou l'Audomarois.</p> <p>Il serait bon également d'englober dans le projet la réalisation du demi giratoire à Lumbres au niveau de la zone d'activité.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Wavrant, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>La préservation / mise en valeur du paysage est l'un des enjeux identifiés du projet.</p> <p>Le projet de complément du demi-échangeur de Lumbres, initialement prévu dans le cadre du projet Sanef d'échangeur A26/RN42, présente un intérêt et des objectifs différents du présent projet ainsi qu'un périmètre d'étude différent. Il n'y a donc pas de raison de joindre les deux projets au sein d'un même programme.</p>

Observation N° 212 :	15/03/2024 09:05:42
Par David Bayard	
<p>Je privilégie la proposition C1.</p> <p>Isoler la commune d'Escoeuilles par l'absence d'un giratoire serait un préjudice économique et sociale. Nous devons protéger nos commerces, écoles et l'artisanat.</p> <p>N'oublions pas les populations voulant passer d'un côté à l'autre de la RN42 d'où l'importance des giratoires.</p> <p>Il serait important de prévoir un passage sécurisé pour les vélos et randonneurs, privilégiant ainsi les mobilités douces et un accès sécurisé aux balades en campagne.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Bayard, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 211 :	14/03/2024 23:35:38
Anonyme	
<p>Bonjour,</p> <p>Parmi les scénarios proposés pour la RN 42, je préfère le scénario A1, à défaut A2.</p> <p>Utilisant souvent cette route pour le trajet de Boulogne-sur-Mer à Saint-Omer et parfois jusqu'à Hazebrouck, il est incroyable que de Lille à Boulogne-sur-Mer, les GPS recommandent de faire un détour par Dunkerque. De plus, si on laisse trois ronds points comme le proposent les variantes C, cela créera des appels d'air pour la création de zones industrielles et artisanales, avec du foncier attractif, ce qui entraînera une artificialisation des terres bien supérieure que le projet en lui-même.</p> <p>Cordialement</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Les GPS calculent le « meilleur trajet » en fonction des critères choisis qui peuvent être soit le plus court en distance soit le plus court en temps, voire le plus économique ou le plus écologique.</p>

Observation N° 210 :	14/03/2024 22:45:14
Par LEFEBVRE	
<p>Quand j'ai passé mon permis en 1992, on parlait déjà de la 2x2 voies sur ce tronçon.... mais pas d'argent.</p> <p>Le plus dangereux sur ce tronçon est au niveau de l'intersection Surques, Brunembert (RD215). Car, il n'y a qu'à cet endroit qu'il n'y a pas de voie soit de dégagement pour tourner ou soit pour traverser la nationale. De nouveau l'été dernier, un accident s'est produit à cet endroit. La circulation est de plus en plus importante, ce qui rend difficile l'accès à la nationale, la traverser le matin sans parler des week-ends d'été.</p> <p>Quand on connaît l'Etat, avant d'envisager des travaux qui vont coûter une fortune car une fois que l'on aura payé les CHEFS DE PROJETS ainsi que toutes les études faites en amont qui ne servent à rien (on peut le constater sur une portion de la nationale, un peu avant la sortie de Lumbres en direction de Saint-Omer. Elle a été refaite, il y a peu de temps et la route se défonce) et bien une fois de plus il n'y aura plus d'argent.</p> <p>Donc il me semble que le plus important est de faire un rond-point à cette intersection (RD215), car toutes sortes de véhicules des plus légers au plus lourds empruntent cette route dans les 4 sens, cela ralentirait la vitesse, fluidifierait l'intersection mais surtout améliorerait efficacement la sécurité.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur ou Madame Lefebvre, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>L'objectif de la concertation est de définir un parti d'aménagement global, qui nécessitera des procédures et du temps ; on n'est pas sur la même échelle de temps qu'un réaménagement de carrefour ; nous prenons note de cette proposition.</p>

Observation N° 209 :	14/03/2024 22:07:40
Anonyme	
<p>proposition A1.</p> <p>aujourd'hui nous roulons tranquillement sur la rn 42 sans avoir a freiner ni relancer les véhicule. les rond point cassera la dynamique des véhicules et bonjour l'impact carbone. De saint Omer a Boulogne ca ferait quasiment 9 rond point surtout si c'est pour faire deux voies et qu'a l'arrivé du rond point vous nous mettez des zébra pour repasser a une voie en entonnoir!!</p> <p>Quand nous regardons le tracé de la route dans la vallée d'Escœuilles vous la mettez en plein dans les zones inondable vu l'or des dernières pluies. Pourquoi ne pas remonter les 4 voies dans le sens sto Boulogne sur la droite vers les hauteur en dessous du bois jusqu'à l'entrée d'Escœuilles et garder les voies actuel en voie lente!!!</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Sur une 2 × 2 voies, les règles de l'art prévoient de ramener les usagers en amont sur une voie (puis de rouvrir une voie de stockage si nécessaire).</p> <p>Le choix de ne pas s'écarter de la RN42 actuelle est lié au fait d'éviter les impacts environnementaux. S'écarter reviendrait à détruire plus de surface boisée et créer une deuxième coupure pour la faune.</p>

Observation N° 208 :	14/03/2024 22:05:24
Anonyme	
Schéma A1 pour la sécurité Gain de temps	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Le gain de temps n'est pas l'objectif du projet.

Observation N° 207 :	14/03/2024 21:53:20
Anonyme	
Proposition A1 Pas de rond point qui favorise l'usure des pneus et des freins. Perte de temps Plus direct le A1	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 206 :	14/03/2024 20:35:41
Anonyme	
après avoir observé les différentes réponses beaucoup sont pour que le passage actuel reste, alors qu' un petit détour d environ 800 m jusqu' à la friterie ne fera pas de mal aux commerçants d Escœuilles ! Quand on est habitué à ces commerces de proximité on revient !!	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 205 :	14/03/2024 20:15:50
Anonyme	
Scenario C2	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 204 :	14/03/2024 20:13:39
Par frederic PRUVOST	
après avoir étudié les plans de variante, je pense que le giratoire à la friterie serai plus logique, cela éviterait qu' un adulte ou un enfant ne soit victime d un accident en se rendant au city stade , vu le passage et la vitesse ,et éviter que les poids lourds ne coupent à travers pour accéder à Escœuilles ou Alquines .PENSEZ à nos ENFANTS	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Pruvost, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 203 :	14/03/2024 20:13:13
Par Jade Pruvost	
Scénario C2	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Pruvost, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 202 :	14/03/2024 20:12:35
Par Anicée Pruvost	
Scénario C2	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Pruvost, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 201 :	14/03/2024 20:11:35
Par Clara Pruvost	
C2	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Pruvost, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 200 :	14/03/2024 17:09:08
Par Christian LEROY	
Contribution du conseil municipal d'Escoeuilles	
Pièces-jointes	courrier CNDP.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Leroy, nous vous remercions de votre contribution. Celle-ci est publiée dans l'onglet "Documents".

Observation N° 199 :	14/03/2024 17:06:29
Par michel retaux	
je suis favorable au scénario E	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Retaux, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 198 :	14/03/2024 15:11:29
Par CAPSO	
Voici la contribution de la Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer.	
Pièces-jointes	RN42_Concertation_contribution CAPSO.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Celle-ci est publiée dans l'onglet "Documents".

Observation N° 197 :	14/03/2024 15:01:25
Par Ville de Wimille	
Voici la contribution de la Ville de Wimille.	
Pièces-jointes	RN42_Concertation_contribution Ville de Wimille.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Celle-ci est publiée dans l'onglet "Documents".

Observation N° 196 :	14/03/2024 10:47:43
Par Chambre d'Agriculture NPDC	
Voici la contribution de la Chambre d'Agriculture dans le cadre de cette concertation publique.	
Pièces-jointes	240314 - contributionCAconcertation RN42.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Celle-ci est publiée dans l'onglet "Documents".

Observation N° 195 :	14/03/2024 10:06:25
Par FREDERIC LAMOUR	
Nous préférons une bretelle plutôt que des ronds points. Les ronds points sont source de retournements.	

Observation N° 194 :	14/03/2024 10:03:00
Par FREDERIC LAMOUR	
Nous préférons une bretelle plutôt que des ronds points. Les ronds points sont source de retournements.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Lamour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Les renversements (de poids-lourds en particulier) peuvent arriver notamment dans des giratoires, virages, ou en tournant aux carrefours et nécessitent de ralentir dans les courbes.</p>

Observation N° 193 :	14/03/2024 09:36:56
Par Christian LEROY	
Délibérations prises en conseil communautaire sur le soutien au projet et le choix d'un scénario préférentiel, ainsi que sur la situation de l'échangeur de Lumbres.	
Pièces-jointes	027_RN42_AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE LUMBRES (1).pdf 026_RN42_CONCERTATION PUBLIQUE.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Leroy, nous vous remercions de ces contributions qui sont publiées dans l'onglet « Documents ».

Observation N° 192 :	14/03/2024 09:02:38
Par FRANCOISE LEGAY	
Empruntant régulièrement cette route, je privilégie la proposition C1. De plus, il serait important de prévoir un passage sécurisé pour les vélos et randonneurs, privilégiant ainsi les mobilités douces et un accès sécurisé aux balades en campagne (hors chasse évidemment !)	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Legay, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 191 :	14/03/2024 08:58:25
Anonyme	
Dans le projet est-il possible de penser aux piétons, randonneurs, vélos ? et prévoir un passage SECURISE ?	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Les mobilités douces (piétons, vélos, et randonnées équestres) seront prises en compte dans le projet en lien avec le PNR et les collectivités locales.

Observation N° 190 :	14/03/2024 08:50:11
Par Pierre Penet	
Actuellement habitant sur la côte et originaire de saint omer. Nous effectuons fréquemment des aller retour entre Cucq et Saint Omer, en passant par Boulogne. L'axe en version A, avec un seul échangeur, est la version qui me semble la plus cohérente, cela permettrait de faire gagner du temps à un maximum de personnes, la RN étant très fréquentée. Avec des installations sonores pour éviter un maximum de nuisances aux villages à proximité. De plus, cela permet aussi d'avoir une consommation de carburants maîtrisés évitant les ralentissements et accélérations dues aux multiples rond points. Mais aussi de diminuer le risque d'accidents comme les documents le mentionnent. Dans l'intérêt du plus grand nombre de personnes, les solutions A me semblent les plus adaptées. Et pourquoi pas ensuite réfléchir à des axes qui désenclaveraient Desvres et Samer, qui pourraient devenir 2 nouveaux centres économiques majeurs de la région. Bien à vous.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Penet, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 189 :	13/03/2024 22:34:30
Par Marie-Paule LACHERE	
Il me semble que le projet C1 facilitera l'accès à la RN 42 pour les usagers venant des communes environnantes	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Lachere, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 188 :	13/03/2024 21:06:45
Par Eric Fourmanoir	
En mon nom et celui de la société Leroy Travaux Publics que je dirige, je soutiens le tracé C1 qui répond à l'ensemble des critères pour une circulation sécurisée sur ce tronçon de la RN42. Par ailleurs, je précise que le flux de véhicules entrants et sortants pour rejoindre la société Leroy TP est de l'ordre de 100 véhicules journaliers justifiant la nécessité impérieuse d'un giratoire pour desservir la commune d'Escoeuilles. Le bilan carbone n'en sera d'ailleurs que plus mesuré. Enfin, isoler la commune d'Escoeuilles par l'absence d'un giratoire propre à la desserte de cette commune serait un préjudice économique et sociale pour l'entreprise Leroy TP qui emploie plus de 120 personnes.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Fourmanoir, nous vous remercions de votre contribution. Le trafic engendré par l'entreprise Leroy TP est effectivement un point d'attention du projet.

Observation N° 187 :	13/03/2024 19:41:31
Par Pierre-Marie LACHERE	
il me semble que le scénario C1 est à même de satisfaire le plus grand nombre d'utilisateur	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Lachere, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 186 :	13/03/2024 18:20:45
Par BAYARD MATERIAUX	
Nous sommes négociant en matériaux de construction à Nabringhen et notre société draine, au minimum entre les salariés, les clients, les livreurs et nos propres poids-lourds, entre 200 et 300 véhicules par jour en semaine. Nous privilégions donc la proposition avec les 3 ronds points (dont celui d'Escouilles à la friterie) en 2*2 voies entre Nabringhen et Coulomby pour d'une part desservir au mieux notre commerce mais aussi par cette version, nous n'oublions pas les populations voulant passer d'un côté à l'autre de la RN42.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Le trafic engendré par l'entreprise Bayard est effectivement un point d'attention du projet.

Observation N° 185 :	13/03/2024 17:31:10
Anonyme	
<p>Bonjour,</p> <p>Je trouve les scénario A1 et A2 meilleur pour beaucoup de points:</p> <p>1) économie en énergie car contrairement aux autres projets le tracé est continue sans rond points qui feront ralentir et accélérer les véhicules à de multiples reprises</p> <p>2) plus sécuritaire, car les bretelles d'insertion permettent une insertion à la RN 42 plus simple qu'un rond point. il n'y aura pas d'accident grave avec des rond point car tous le monde doit ralentir pour s'insérer dans celui-ci mais il peut tous de même encore avoir des accrochages dans un rond surtout lors des heures de pointes ou le trafic est dense et l'insertion difficile.</p> <p>Les solutions A1 OU A2 sont donc pour moi meilleurs en tout points</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 184 :	13/03/2024 08:57:27
Par Christian LEDUC	
<p>Etant résident au centre du village de Quesques, la meilleure option pour nous et ce afin de récupérer la rn 42 le plus vite, c'est la version Scénario C2 ou Scénario E qui me semble la plus judicieuse.</p> <p>En effet soit venant de Brunembert ou de la DIR, ils nous est beaucoup plus favile de prendre la RN pour aller soit à Boulogne, Saint Omer ou Surques.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Leduc, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 183 :	13/03/2024 08:30:04
Anonyme	
<p>Il est essentiel de conservé un accès facile à nos village. C'est pourquoi le scénario C1 est le mieux adapté.</p> <p>Ne pas oublier d'aménager des traversées sécurisées de la 2x2 pour les promeneurs et randonneurs nombreux.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Anonyme

Bonjour.
 On peut s'étonner que parmi les objectifs affichés en page 16 et page 24 figurent la restauration des échanges écologiques et que les 5 scénarii proposés concluent à une aggravation de la situation en pages 48 et 49. En effet, aucun scénario ne propose d'aménagement susceptible d'améliorer les échanges écologiques.
 Contrairement à ce qui est indiqué l'élargissement de la voie existante a un impact fort sur les espèces protégées car ces espèces sont justement concentrées sur les talus et accotements. Au delà de ces talus, l'environnement est constitué majoritairement de cultures ou prairies surexploitées dont l'intérêt écologique est faible.
 Par ailleurs, même si le doublement s'appuie sur l'infrastructure initiale, des voies de substitution sont à créer en parallèle sur une large partie de l'itinéraire ce qui impacte les milieux (notamment le bois d'Escoeuilles) et détériorent les échanges écologiques en élargissant encore la rupture écologique quand elle n'en crée pas une nouvelle. Le "gain" avancé en élargissant la voie existante est contre-balançé par la perte liée à cette voie additionnelle au sud et les voies de désenclavement des parcelles au nord.
 Le dossier renvoie aux études réglementaires la mise en œuvre de la démarche ERC et présente cela comme une action volontariste liée au projet. Cet étape est un respect strict de la réglementation, ni plus, ni moins. Cela dément une fois de plus que l'opération prendrait une de ses origines dans le besoin de restaurer les fonctionnalités écologiques.
 On peut s'interroger aussi sur les objectifs du projet : gain de temps de 0 à 3 minutes pour ceux qui empruntent uniquement la Rn42 mais quelle est la perte de temps pour ceux qui empruntent les sorties? Cela ne semble pas clairement évoqué et étudié.
 Sur l'aspect accidentogène, on peut également s'interroger d'une quelconque efficacité des scénarii car sur la période récente, le taux d'accident a diminué pour passer sous la moyenne nationale. Il est avancé que sur les sections en 2x2 voies de part et d'autre de la section concernée, le taux d'accidents est bien moindre. Il serait toutefois utile de considérer également l'environnement traversé : la source des accidents n'est peut être pas liée qu'au nombre de voies. Des portions de voies glissantes, ou une visibilité dégradée peuvent l'être, elle est effectivement de mauvaise qualité à certains endroits mais cet aspect ne sera pas réglé par le projet. Le risque de choc frontal le sera effectivement mais dans les éléments transmis rien ne permet de savoir s'il s'agit effectivement de ce type d'accidents qui serait majoritaire. De 2017 à 2022, 3 accidents sont mentionnés. C'est bien évidemment trop, mais les différents scénarii avec 3 points d'échanges au lieu de 25 actuellement n'auront ils pas pour conséquence d'accroître la dangerosité de ces 3 carrefours du fait d'une hausse de leur fréquentation ? Par ailleurs le report prévu dans Escoeuilles et Nabringhen ne risque t'il pas d'accroître les risques d'accidents véhicules-pietons ? Quel risque est évalué pour la voie additionnelle ? Les voies étroites étant réputées dangereuse, quelles études ont été réalisées pour confirmer que ce ne sera pas une source de risque accru d'accidents?
 Notons enfin que les 3 scénarii détériorent l'accès au territoire ce qui paraît ubuesque quand il s'agit d'une opération d'aménagement du territoire.

Réponse du maître d'ouvrage

Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.
 Le dossier de concertation l'indique en page 24 : « L'élargissement de la RN42 avec un terre-plein central est susceptible d'aggraver l'effet de coupure existant de la RN42. Le projet devra améliorer les passages existants pour la faune de part et d'autre de la RN42 et/ou en créer de nouveaux. »
 Ainsi, le projet en lui-même, en élargissant l'effet de coupure des milieux, a des impacts négatifs que le maître d'ouvrage a clairement identifiés; les aménagements pour la faune viendront en réduction / compensation de ces impacts négatifs. Le projet d'aménagement est l'opportunité de réaliser ces aménagements qui aujourd'hui n'existent pas (sans que ce soit pour autant l'origine du projet, décrite en pages 17 et 18, comme vous semblez l'indiquer).
 Par ailleurs, vous semblez indiquer que le maître d'ouvrage présente la séquence ERC comme une démarche volontaire à porter à son crédit ; le maître d'ouvrage confirme que la séquence ERC est la

	<p>principale doctrine visant à limiter les effets nocifs des projets sur l'environnement et qu'il l'applique pour l'ensemble des projets dès l'origine; il en fera la démonstration comme par une présentation détaillée dans l'étude d'impact comme prévu dans les textes.</p> <p>Le gain de temps ne fait pas partie des objectifs du projet ; il est un effet (mineur) de l'aménagement. La perte de temps pour ceux qui empruntent les sorties ne peut pas être donné en un chiffre, il dépend du point de départ et d'arrivée en plus du scénario. C'est pourquoi ce critère a été traduit plutôt sous forme de facilité d'accès au territoire.</p> <p>Pour l'accidentologie, celle-ci a été étudiée dans le détail. Elle n'est effectivement pas liée au nombre de voies. Les accidents graves étudiés sur la section depuis 2007 sont essentiellement des chocs frontaux et des accidents aux carrefours, ce qui permet au maître d'ouvrage d'envisager l'amélioration de sécurité. En ce qui concerne les collisions frontales, leurs causes peuvent être multiples (y compris comportementales) ; mais s'agissant des types d'accidents les plus graves, la présence d'un terre-plein central permet de les éviter.</p> <p>La dangerosité des carrefours existants est lié d'une part à l'absence d'aménagement, à leur visibilité réduite et à leur multiplicité.</p> <p>Pour le report dans les communes, seul du trafic local se reportera ; il sera quantifié précisément selon le scénario choisi et des mesures seront proposées pour maintenir la sécurité et la tranquillité des riverains.</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Observation N° 181 :	12/03/2024 18:44:59
Par Eric Sergent	
Mon choix est le scénario E à 63M euros environ.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Sergent, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 180 :	12/03/2024 18:37:40
Par Martine Sergent	
Après concertation, mon choix est le scénario E . Celui qui coûterait le moins cher.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Sergent, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 179 :	12/03/2024 16:16:41
Par Paul BLAREL	
<p>Bonjour, J'utilise cette route en moyenne une fois par semaine dans les deux sens, je trouve qu'il n'est pas nécessaire de faire 2x2 voies sur toute cette portion de route. Je pense que des zones de dépassement (1x2 voies) sur 1 km de part et d'autres et des ronds-points pour sécuriser ça suffirait largement. Je pense que ce n'est pas gênant d'avoir une portion en vitesse plus lente surtout à proximité d'un village et de maison d'habitation. A 110 km/h ça fait fatalement plus de bruit, plus de pollution, plus de danger. Une sécurisation minimale sans vouloir gagner du temps ; 3 minutes sur un tel trajet c'est rien du tout. C'est uniquement sur la sécurité qu'il faut agir, sans augmenter la vitesse. Merci.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Blarel, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>La possibilité d'implanter des créneaux de dépassement en gardant la 2 voies actuelle a été étudiée ; les créneaux (dont la longueur réglementaire avoisine les 2 km) ne peuvent pas être implantés dans de bonnes conditions de visibilité et de sécurité.</p>

Observation N° 178 :	12/03/2024 14:48:13
Par Alice Gevaert	
<p>Ces travaux permettront de fluidifier les échanges dans les Hauts-de-France, garantir une sécurité des usagers du futur aménagement, qu'ils soient salariés ou transporteurs de marchandises.</p> <p>Je suis favorable au projet C1.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Gevaert, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 177 :	12/03/2024 12:47:08
Par thierry lefevre	
<p>Bonjour, au lieu de tout vouloir, commencer par faire aménager le carrefour de Surques car il met impossible de le prendre sans risque le matin ainsi que les week-end durant l'été.</p> <p>Il va falloir combien d'accidents pour réagir.</p> <p>cdt.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Lefebvre, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>L'objectif de la concertation est de définir un parti d'aménagement global, qui nécessitera des procédures et du temps ; on n'est pas sur la même échelle de temps qu'un réaménagement de carrefour ; nous prenons note de cette proposition.</p>

Observation N° 176 :	12/03/2024 07:23:22
Par Sebastien Berly	
<p>Bonjour,</p> <p>Je pense qu'il est déjà urgent de sécuriser l'accès à la m42 à l'intersection brunembert surques par un rond point au vu des risques importants actuellement. Je suis contre les scénarios A qui coûteraient en 2 le secteur, dénatureraient le paysage, isoleraient nos villages et l'impact sur la nature serait trop important.</p> <p>A ton besoin d'un gros projet? La cohabitation actuelle entre véhicules lents et rapides n'est pas un problème. Perdre 3 min? Il faut sécuriser en limitant les intersections, construire des ronds points, sécuriser les 2 voies en 2x1 voies. Les scénarios E et C1 sont ceux qui contenterait tout le monde.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Berly, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Aucun scénario à 2 × 1 voies (1 voie par sens séparées d'un terre-plein central) n'a été proposé, car il nécessite une largeur suffisante pour permettre aux secours d'accéder dans chaque sens. Il est donc relativement coûteux et large en comparaison des scénarios à 2 × 2 voies.</p>

Observation N° 175 :	11/03/2024 16:19:20
Par Benoit Longuet	
<p>bonjour étant exploitant agricole en SCEA sur la commune de Brunembert, nous exploitons des terres sur le nord de Longueville (mont saint Sylvestre une vingtaines hectares) nous aimerions un pont au niveau de Longueville pour ne pas faire un détour de 6 à 7 km. De plus nous exploitons des terres sur les communes Alembon Boursin (100hectares) serait il pas plus judicieux de nous laisser rouler sur la RN 42 en engins agricoles sur la portions à 90 km/h de Escœuilles à la sorti de Colembert comme cette portions reste à 90km/h nous pensons que cela sera moins accidentogènes que de passer par les route de Nabringhen(route étroite, vallonné et sinueuse) et de plus cela éviter de l emprise de terre agricole</p> <p>bien cordialement Benoit et Régis Longuet et Romain Péron</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Messieurs Longuet et Péron, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Une étude spécifique sur les circulations agricoles sera menée dans la suite avec des réunions avec les exploitations ; vous serez invités à y participer pour bien prendre en compte vos itinéraires.</p>

Observation N° 174 :	11/03/2024 16:18:02
Par Olivier BAHEUX	
<p>Favorable au scénario C1. C'est le meilleur compromis entre sécurité et mise en valeur de nos villages et commerces de proximité.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Baheux, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 173 :	11/03/2024 15:26:49
Anonyme	
<p>Pour une solution de type A optimisée avec des échangeurs dénivelés. Ceci par respect des caractéristiques du reste de la route qui est un axe majeur de la région et non une départementale desservant chaque intersection.</p> <p>Un aménagement de cet acabit ne doit pas créer des points singuliers accidentogènes (giratoires), surtout pour desservir des petites routes. Pour désenclaver les riverains, il est préférable de rabattre le trafic sur des échangeurs dénivelés sécurisés. Cela est fait partout en France (RN164 en Bretagne avec un trafic plus faible, RCEA dans le centre), pourquoi pas dans les Hauts-de-France ?</p> <p>Enfin, la consommation d'espace peut être optimisée avec des échangeurs du type giratoire dénivelé : l'emprise d'un giratoire sans ses inconvénients ! Cette variante communément utilisée en milieu urbain est à étudier sérieusement ici pour optimiser le projet.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Les carrefours giratoires ne sont pas accidentogènes.</p> <p>En revanche, les échangeurs de type « giratoire dénivelé » sont formellement déconseillés ; ils ne sont plus implantés depuis les années 2000 car ils posent des problèmes de sécurité.</p>

Observation N° 172 :	11/03/2024 13:52:33
Par Scea pattee crepin	
<p>Agriculteur</p> <p>Je préconise la variante C1 mais avec passage escoeuilles bullescamps sur la gauche de la vallée pour permettre d adoucir le virage de la 2x2 et ne pas exagérer en prise de terres agricoles</p> <p>Pour réaliser le senario E autant ne rien faire et réaliser dès économies.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Vous pouvez préciser ce que vous entendez par « passage sur la gauche de la vallée ».</p>

Observation N° 171 :	11/03/2024 10:32:36
Par JEAN-MICHEL CROQUELOIS	
<p>Compte tenu du but recherché (sécurisation du tronçon) et compte tenu qu'il convient de conserver le commerce local en continuant de desservir au mieux l'ensemble de nos villages, la solution C1 me semble plus appropriée que les solutions "A" .</p> <p>la solution C2 n'apporte pas de continuité homogène du mode de circulation et peut "perturber " les usagers.</p> <p>les solutions "E" n'apportent pas la sécurité souhaitée et eu égard à la faible différence de coût par rapport à la solution C1 ne constituent pas des variantes. intéressantes</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Croquelois, maire de Haut-Loquin, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 170 :	10/03/2024 23:18:44
Par Arnaud Bay	
<p>Bonjour, En lisant certains commentaires, on s'aperçoit que les quelques intéressés de la solution A sont visiblement des personnes n'habitant pas dans les villages concernés. Le scénario A isolerait beaucoup trop de villages, ce qui serait très néfaste pour les habitants ruraux, c'est donc un carton rouge pour cette solution. Le scénario C semble le plus adapté au quotidien des habitants des communes adjacentes tout en améliorant le trafic des usagers « extérieurs ». Cordialement</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Bay, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 169 :	10/03/2024 21:07:37
Anonyme	
<p>Bonjour, La solution A est la seule proposition qui permettrait de finaliser cette arlésienne de 2x2 voies qui a trop durer! Cela rendrait plus facilement accessible le secteur de Lumbres / St Omer avec le Boulonnais et à terme permettra de relier Lille à la Côte d'Opale avec le projet de contournement prévue à Hazebrouck.</p> <p>Je suis par contre horrifié de lire autant de demande de ne rien changée en restant sur la propos E, heureusement que ces personnes n'étaient pas la en 98, nous aurions donc encore un flot de véhicules qui passerait par Alincthun Colembert et Nabringhen. Ces communes ont elles perdu leur commerce? Alincthun a eu la Za Les Pichottes / Colembert a toujours la Campésina, une ZA côté Le Wast et plusieurs entreprises dont Vasseur et Novebat toujours là, Nabringhen à toujours Bayard..</p> <p>Bref, je comprends les craintes mais il ne faut pas tout mélanger.. ce n'est pas l'automobiliste qui roulera sur la 2x2 voies qui va venir boire un verre (dangereux pour la route) et sa baguette à Escoeuilles. Ce sont des commerce de proximités, vos clients sont dans le cadre de votre commune et des communes alentours, ce qui est déjà une très bonne masse de clients potentiels.</p> <p>idem, les gens parlant de cout considérable, suivez-vous l'actualité? Les milliards perdus avec les JO (piscine non utilisée, logements construits non loués, etc) etc donc niveaux dépenses.. Ce n'est pas ce projet qui créera un soucis.</p> <p>Quant au sujet écologique, je peux le comprendre, mais rappelons que la première cause de pollution est l'homme... Regardez les bas côtés des routes avec un nombre de déchets effarants! Peut être s'attaquer à cela, ne croyez vous pas? Les gens qui jettent leur mcdo sur les routes? leur mégots etc? Je pense que c'est plus grave qu'une 2x2 vois qui sera construit en accord avec les réglementations actuelles en respect de l'écologie.</p> <p>Idem, parlez d'écologie quand depuis des années on ne cesse de massacrer les haies et autres forêts domaniales? Qu'on ne cesse de raser des arbres à la campagne? Peut être aussi limiter les habitations dans ce cas?</p> <p>Il y a dans la proposition A, un échangeur de prévu qui rend accessible de façon sécurisé Escoeuilles et Brunembert ou Quesques... je ne vois donc pas le soucis.</p> <p>Espérant le sérieux de ce projet et la bonne tenue de ce projet de 2x2 voies complètes et non avec des rustines (ronds-points)</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 168 :	10/03/2024 20:52:11
Anonyme	
Donner aux habitants de notre village de Quesques une bonne accessibilité avec le projet c1.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 167 :	10/03/2024 20:44:22
Anonyme	
Bonjour, Je vote pour le projet C1 afin que le village reste accessible, enjeu majeur pour le dynamisme.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 166 :	10/03/2024 20:23:59
Par valentin PERARD	
Le plan C1 sera pour moi la plus adaptée pour nos villages aux alentours.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Perard, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 165 :	10/03/2024 20:13:29
Par Louise LEGRAND	
Variante C1 sera pour moi la plus adaptée pour notre ruralité et nos commerce.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Legrand, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 164 :	10/03/2024 19:59:48
Anonyme	
Le projet C1 est le plus adapté pour notre quotidien et des habitants des communes aux alentours.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 163 :	10/03/2024 19:56:30
Anonyme	
Bonjour, D'un point de vue paysager et de limitation de la destruction de la biodiversité environnante, je préfère le scénario E, à défaut l'un des scénarios C. Je vous remercie.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 162 :	10/03/2024 19:55:28
Anonyme	
La meilleur des solutions sur ce projet RN42 2x2voie c'est le plan C1 avec les trois rond-points zone 90km/h!!	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 161 :	10/03/2024 19:19:45
Par Anne-Sophie LAMBERT	
Bonjour, Je suis née dans le Boulonnais et réside à Bellebrune. Notre Boulonnais, ses monts, son bocage, ses pâtures, ses bois, en font l'un des plus jolis endroits de la région et son attrait touristique. J'ai été catastrophée d'apprendre qu'on allait une fois de plus privilégier le bétonnage au détriment des terres agricoles, de la biodiversité, du paysage, au bénéfice de la voiture, de la route en général. Trois minutes, c'est le temps d'une chanson à la radio, c'est minime pour des effets délétères immenses sur la nature. Quel message envoie-t-on aux automobilistes en leur permettant d'aller toujours plus vite ? Sur la RN 42 en deux fois deux voies, beaucoup d'automobilistes roulent comme sur une autoroute, à 130 km/heure : avec ce projet, ils pourront filer encore plus vite. Et on prétend que ce sera plus sécurisé ? C'est la vitesse qui représente un danger, pas l'inverse. Ajoutez donc des radars sur la portion en question, vous aurez plus de sécurité, et cela ne coûtera rien, au contraire, cela rapportera. Alors que la portion est en deux fois deux voies devant Bellebrune, des camions, à la demande de leur patron, traversent le village plutôt que d'emprunter la RN42 au prétexte que c'est plus court en kilomètres, et que ça leur coûte moins. Preuve que la mise en deux fois deux voies ne les détourne pas des routes secondaires. Apaiser la route, c'est le sens de l'histoire. Je ne comprends même pas qu'on puisse envisager un tel projet. Qu'on réfléchisse à des aménagements pour les déplacements doux à la campagne, voilà qui serait courageux et responsable.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Lambert, nous vous remercions de votre contribution. L'objectif du projet n'est pas de permettre aux automobilistes de rouler comme sur une autoroute. Même dans le scénario A le plus autoroutier les vitesses sont de 110 km/h voire 90. Pour les autres scénarios, la vitesse est de 90 km/h homogène. Le gain de temps total sur les 9 km du projet est donc minime et n'est pas l'effet recherché. L'objectif est de réduire le nombre d'accidents sur cette portion en supprimant le risque de chocs frontaux et en limitant les carrefours et points d'accès. Nous prenons bonne note de votre suggestion sur les radars.

Observation N° 160 :	10/03/2024 19:11:39
Par Denis Lepers	
Pour moi je préfère la variante C1	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Lepers, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 159 :	10/03/2024 19:00:13
Par Mathieu Watel	
C1	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Watel, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 158 :	10/03/2024 18:56:55
Par Céline Lepers	
Le modèle C1 est le plus adapté au quotidien des habitants des communes en périphérie. Le modèle A1 est le pire et est préjudiciable pour les habitants. Cordialement,	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Lepers, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 157 :	10/03/2024 18:53:13
Par Cédric LAMARE	
Bonjour, Au vu des situations proposées, le schéma C1 me semble le plus adapté pour ce futur projet d'aménagement de la RN42	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Lamare, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 156 :	10/03/2024 18:16:37
Par Catherine HAVET	
Je suis POUR la réalisation de cette rocade :	
- pour plus de SECURITE (certains automobilistes, surtout le week end ne respectent pas les limitations de vitesse !	
_ le carrefour au niveau d'Escoeuilles est dangereux et pas éclairé !	
_ le carrefour suivant est également dangereux, il est très difficile surtout aux heures d'affluence d'emprunter cette route lorsque l'on vient de Surques !	
- les tracteurs créent des bouchons ou de forts ralentissements, en particulier sur la route montante entre Escoeuilles et Coulomby, ceci est aussi pénible pour les agriculteurs que pour les automobilistes !	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Havet, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 155 :	10/03/2024 17:57:12
Anonyme	
Bonjour, je serais plutôt favorable au scénario E. Merci de votre attention ! Cordialement.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 154 :	10/03/2024 17:17:37
Par Thomas Portier	
Le projet c1 est le plus adapté pour les villages et évite une augmentation de la circulation sur les routes secondaires qui ne sont pas prévu pour avoir plus de circulation de plus à notre époque où nous devons faire des économies dans tous les domaines je pense que le c1 est le juste milieu.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Portier, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 153 :	10/03/2024 14:59:13
Par HERVÉ Perard	
Le projet C1 est pour moi le projet qui reste le mieux adapté pour nos accès à nos villages.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Perard, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 152 :	09/03/2024 19:06:11
Par Pascal Bouly	
Nécessité de passer en 2x2 voies en raison du trop grand nombre de camions utilisant cette voie...	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Bouly, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Il y a environ 400 à 500 poids-lourds qui circulent sur cette section, par sens de circulation. Cela représente environ 10 % du trafic total ce qui est moyen pour une route nationale.</p> <p>Ces poids-lourds, pour moitié, desservent le port de Boulogne.</p>

Observation N° 151 :	08/03/2024 17:03:20
Par herve brouart	
<p>Nous voudrions savoir si cela va impacter une circulation plus dense dans la traversée du village de Nabringhen</p> <p>Circulation actuellement interdite au plus de 3T5</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Brouart, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans le scénario A, le fait de ne maintenir qu'un seul point d'échange provoque un report d'une partie du trafic local (qui représente seulement 10 % du trafic total de la RN42) vers les itinéraires de substitution. Par exemple, un usager qui emprunte actuellement le carrefour de la RD206 ou celui de la RD252 devra se reporter sur l'itinéraire de substitution et donc traverser soit Nabringhen soit Longueville. Ce trafic supplémentaire, même modéré constitue un impact négatif pour les habitants concernés, comme cela est précisé en page 51 du dossier de concertation.</p> <p>Dans le scénario C, le maintien de trois points d'échange réduit fortement cet impact sur le trafic : il est quasiment nul pour Nabringhen et très modéré pour Longueville.</p> <p>Dans la suite des études, le maître d'ouvrage poursuivra l'analyse sur le scénario retenu, d'une part en estimant très précisément le volume de trafic supplémentaire dans les traversées des communes de Longueville et Nabringhen et d'autre part en proposant des mesures visant à en réduire les nuisances.</p>

Observation N° 150 :	08/03/2024 16:14:06
Par Chloe Clavel	
<p>J'emprunte cette route tous les jours et la connaît fort bien. Je comprends que les gens veulent aujourd'hui que tout aille vite. Mais est ce que ça vaut la peine de tuer un village et ses commerçants gagner au mieux 3min ? Sincèrement je ne crois pas, il faut soutenir nos artisans français et limiter l'accès à leur ville (comme proposer au scenario A) ne joue pas en leur faveur. De plus, est ce que c'est raisonnable de mettre en péril la biodiversité de part le fait d'isoler les populations notamment par la fragmentation des habitats, effet de votre 2x 2 voies ? Personnellement je ne suis pas convaincue et, une fois encore, pour gagner 3 minutes Enfin, si vous faites preuves de raison et de sens vous choisirez au moins une des scénarios C ou E. Toutefois, bien qu'ayant lu les différents documents concernant ce projet, je ne suis pas certaine que ce projet est bien lieu d'être et est concrètement aberrant aujourd'hui. Faites plutôt en sorte que vos routes soient correctement utilisables, j'entends sans nids de poules (qui ressemblent plus à des nids d'autruche à certains endroits) avant de vouloir absolument faire gagner du temps à vos usagers qui, soyons honnête pourraient se lever 3 minutes plus tôt le matin pour se rendre à l'heure au travail</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Madame Clavel, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>L'objectif du projet n'est pas le gain de temps de parcours qui est minime.</p>

Observation N° 149 :	08/03/2024 15:11:38
Anonyme	
<p>3 ronds points sont nécessaires pour sécuriser les liaisons nord sud de la RN42 mais investir 73 millions d'euros hors frais d'emprise et autres -au tarif 2023 -donc combien cela coutera réellement à la fin des travaux? L'Etat- la Région et le Département en auront ils les moyens quand on voit l'état actuel de nos routes ? surtout pour faire gagner 1 mn aux voitures légères parceque pour le transport routier ... Actuellement les camions ont un linéaire du rond point de St Omer à Boulogne Avec 3 ronds points ils subiront 3 freinages 3 arrêts et 3 remises en route donc augmentation de leur empreinte carbone et du bruit pour les riverains avec une vitesse toujours limitée à 80 km/h .N'aurait il pas suffi de créer des voies prioritaires à tous les véhicules lents ? et ainsi de préserver nos paysages car de quelle largeur sera l'emprise totale 2x2voies + voie de substitution + "voies "d'assainissement..... ?</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Les coûts sont donnés à titre de comparaison en estimation à un instant T. Le coût « à terminaison » du projet sera déterminé dans la suite des études. Le financement du projet est envisagé pour le contrat de plan État-région prochain (2028-2033), chaque collectivité concernée indiquera si elle souhaite financer le projet.</p> <p>La largeur totale d'une route à 2 × 2 voies est comprise entre 20 et 25 mètres, dont la partie déjà existante (berme enherbée et fossé compris).</p> <p>L'objectif du projet n'est pas le gain de temps de parcours qui est minime.</p>

Observation N° 148	07/03/2024 15:00:00
Par Gilles VASSEUR	
<p>Bonjour,</p> <p>dans le cadre de la permanence du 07/03 à Coulomby, je vous prie de bien vouloir prendre en considération mes remarques et observations écrites au document ci-joint.</p> <p>Bien à vous,</p>	
Pièces-jointes	RN42_Concertation_Gilles VASSEUR.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Vasseur, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 147 :	08/03/2024 14:31:13
Par Sabrina BLANC	
<p>Bonjour,</p> <p>Tout d'abord je vous remercie d'avoir ouvert le sujet aux observations publiques des concitoyens que nous sommes.</p> <p>S'il l'on regarde vos documents et notamment la présentation résumée des différents scénarii et leurs bénéfiques/risques, je penche sans doute aucun pour le scénario E</p> <p>De la route j'en fais, mais quel est l'intérêt à gagner 3 min de trajet (même quotidien) en sacrifiant des hectares de terres agricoles, de fonciers ?</p> <p>Parlons également du coût élevé des solutions. Quid de l'état des finances publiques ? Déjà incapable d'entretenir en amont l'état de ses axes routiers et leurs bas-côté, d'effectuer les curages permettant un bon écoulement des eaux pluviales, ...</p> <p>Avons-nous déjà oublié l'état catastrophique de nos terres inondées ces derniers mois ? Et le changement climatique n'est qu'à ses débuts !</p> <p>Par ailleurs, ne nous est-il pas demander de limiter le réchauffement climatique en changeant nos habitudes de vie (diminution de nos émissions CO2 et stratégie « low carbone », consommation locale et maîtrisée, ...)</p> <p>Avec les premiers scenarii, comment peut-on donc mettre en avant de toujours vouloir aller + vite sur la route ?</p> <p>Rappelons tout de même que la vitesse (d'1 ou des 2 parties impliquées) reste un paramètre fort dans l'accidentologie routière. Le gouvernement n'a-t-il pas instauré une limitation de vitesse passant de 90 à 80 sur cette base ??</p> <p>Rappelons qu'en amont, sur la portion entre Boulogne et Bellebrune, les engins agricoles empruntent quotidiennement la 2x2 voies à vitesse réduite sans problème particulier.</p> <p>La route est à tout le monde, il suffit d'apprendre à la partager en bonne intelligence, et ne pas vouloir arriver toujours + vite. Même si le temps c'est de l'argent, restons zen !</p> <p>Egalement, quid de la biodiversité protégée par la mission du Parc naturel régional des Caps et Marais d'opale si passage de ce nouvel axe routier sur le domaine ?</p> <p>Qu'est-il prévu, au cas où scenario A ou C retenu, pour compenser la perte de la flore, abattue pour laisser place aux nouvelles infrastructures ?</p> <p>Il me semble donc + judicieux de privilégier la solution E (création de ronds-points en lieu et place des carrefours jugés dangereux aujourd'hui. Peut-être installer également de vrais ralentisseurs afin de réduire la vitesse sur ces petites portions, jugées + sensibles ?</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Madame Blanc, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>L'objectif du projet n'est pas le gain de temps de parcours qui est minime quel que soit le scénario. L'objectif est d'améliorer la sécurité routière en réduisant notamment le risque de chocs frontaux et de collisions aux carrefours.</p> <p>Pour l'ensemble des scénarios, le maître d'ouvrage appliquera la doctrine « Éviter, réduire, compenser » qui vise d'abord à éviter les</p>

	<p>principaux impacts environnementaux, les réduire au maximum, et compenser les impacts résiduels. La compensation des impacts dépendra donc précisément de la définition des impacts qui n'auront pu être évités ou significativement réduits. Cette compensation consiste essentiellement à restaurer des espaces naturels dégradés (en mauvais état) pour augmenter la biodiversité sur ces sites. Ces mesures de compensation seront prescrites dans le cadre de l'autorisation environnementale du projet. Une collaboration avec le PNR est envisagée sur ce thème.</p> <p>L'installation de ralentisseurs est proscrite hors agglomération (décret du 27 mai 1994).</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Observation N° 146 (modérée) :	08/03/2024 14:18:13
Par Gilles VASSEUR	
<p>Bonjour,</p> <p>je vous prie de bien vouloir prendre en considération mes remarques et observations sur les documents ci-joints.</p> <p>Bien à vous</p>	
Pièces-jointes	RN42_Concertation_Gilles VASSEUR_Plans.pdf

Observation N° 145 :	07/03/2024 18:18:27
Anonyme	
<p>Bonjour,</p> <p>Merci pour cette consultation.</p> <p>Vu le coût des solutions et vu l'état des finances publiques, Vu la nécessité de transition écologique et la nécessité de respect la stratégie nationale bas carbone dans le but de limiter le réchauffement climatique, Vu l'intérêt de modification des comportements dans les modes de transports (dont la diminution du transport de marchandises par camion, et la diminution des mobilités individuelles), des baisses de fréquentation pourraient être envisagées ou tout au moins une stabilisation, en aucun cas le projet doit être une incitation à polluer davantage, Vu la nécessité de la souveraineté alimentaire et la nécessité de protéger les terres agricoles (dont la question du Zéro Artificialisation Nette) ; Vu la nécessité de préserver la biodiversité et le passage de l'axe routier sur le domaine du parc naturel régional des caps et marais d'opale,</p> <p>Il me semble judicieux de privilégier la solution E (maintien de l'actuel avec des ronds points mis en place aux zones délicates. Voir d'en étudier une encore moins consommatrice de foncier agricole</p> <p>Les axes environnementaux me semblent ne pas avoir été assez détaillés : quelles plantations d'arbres et arbustes sont prévus autour des infrastructures ? quelle gestion des eaux pluviales ? (sites sensibles) enrobés drainants ? ou autres revêtements avec bilan carbone réduit ?</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Le maître d'ouvrage partage la nécessité de ne pas favoriser un report de la mobilité vers le mode routier, au vu des enjeux climatiques notamment.</p> <p>Pour autant, la RN42 dans la zone concernée est utilisée aujourd'hui</p>

	<p>en premier lieu pour des trajets de transit Saint-Omer / Boulogne (à 40%), pour lequel il existe peu d'alternative « vertueuse ». L'objectif principal est de sécuriser les déplacements sans attractivité importante supplémentaire de l'axe (gain de temps minime).</p> <p>Au stade de la concertation publique actuelle, très en amont du projet, l'objectif est de s'assurer de l'opportunité du projet et des scénarios proposés ; les modalités du projet (plantations, gestion des eaux...) seront détaillés dans la suite des études et présentés au public lors de l'enquête publique de DUP.</p> <p>Les principes généraux sont les suivants : Le projet prévoira un volet paysager et des plantations. Ce volet sera travaillé notamment avec le Parc Naturel Régional. Pour la gestion des eaux les objectifs sont : collecter et évacuer les eaux de chaussée ; confiner et traiter d'éventuelles pollutions ; rétablir les écoulements naturels. Sur le sujet des enrobés drainants, si la question porte sur les revêtements superficiels visant à réduire les risques d'aquaplanage, ils sont à étudier au cas par cas (notamment risque de gel). Si la question porte sur les chaussées à structure réservoir en matériaux poreux permettant de collecter l'eau, elles ne sont pas adaptées aux trafics importants avec des poids lourds ; le principe ici consiste plutôt à collecter l'eau le long de la chaussée (fossés, noues, caniveaux...).</p> <p>La réflexion sur le bilan carbone du chantier ne porte pas que sur le choix des matériaux : optimisation du mouvement des terres pour réduire les extractions et transports de matériaux par exemple. Pour les chaussées, la tendance est à l'utilisation d'enrobés dits « tièdes » qui réduisent la consommation énergétique et les émissions.</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Observation N° 144 :	07/03/2024 10:56:09
Par Sebastien Dubois	
Au vu des différents scénarios afin de garder mon activité facilement accessible je retiens le scénario C1 .	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Dubois, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 143 :	06/03/2024 15:25:08
Par Philippe GRIMBER	
<p>Bonjour, Enfin cette liaison entre l'A25 ET l'A16 en passant par la RD 642 et la RN 42 se transformerait en 2X2 voies, je ne peux que m'en réjouir, que se soit en sécurité, en rapidité, en développement économique, en attractivité de nos territoires et bien d'autres avantages. Alors oui à 100% et au plus vite au mieux Bon courage PhG</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Grimber, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 142 :	06/03/2024 11:03:08
Anonyme	
Habitant Escoeuilles et traversant quotidiennement la RN42, mon choix va vers le projet C1. Ce projet est celui qui pénalisera le moins les villages tout en augmentant la sécurité. Si le projet C1 est choisi, il faudra être attentif à la sécurité sur les petites routes traversant les villages	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 141 :	05/03/2024 20:47:13
Anonyme	
Je propose le schéma C1 qui est le plus adapté aux riverains de la RN42	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 140 :	05/03/2024 20:39:23
Par Yoann GRENIER	
Je vote pour le schéma C1.	
Cordialement	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Grenier, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 139 :	05/03/2024 20:15:25
Par Anais DUFOUR	
Après étude des propositions pour l'aménagement de la futur RN42, je pense que le schéma C1 est le plus approprié. Cordialement	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Dufour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 138 :	05/03/2024 20:14:42
Anonyme	
Bonjour, au vu des situations proposés, le schéma C1 me semble le plus adapté pour ce futur projet d'aménagement de la RN42	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 137 :	05/03/2024 20:09:20
Par Francois LOUVET	
Le Schéma C1 me semble le plus adapté pour ce projet.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Louvet, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 136 :	05/03/2024 09:52:22
Anonyme	
Je vote pour le scénario C2, qui me parait plus adapté pour rejoindre les villages de part est d'autre de la RN	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 135 :	04/03/2024 22:14:15
Par Meddy BAHEUX	
<p>En tant que riverain proche de la RN 42 sur la commune de Longueville, il me semble que le scénario E réduirait les nuisances notamment auditives avec une circulation limitée à 80km/heure en bordure des habitations....si on analyse le tableau comparatif des scénarii il apparait clairement que le scénario E est celui qui propose le moins d'impacts négatifs sur l'environnement et le cadre de vie des habitants avec de plus une situation améliorée concernant la sécurité des déplacements et l'activité économique!</p> <p>Et ce à moindre coût et en conservant la beauté de notre paysage!</p> <p>Pas de gain de temps sur la route,certes, mais pour gagner une minute sur le trajet comme le propose le scénario C1, tout cela en vaut-il bien la peine?</p> <p>M. BAHEUX MEDDY</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Baheux, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 134 :	04/03/2024 21:30:38
Anonyme	
Je choisi le scénario c1 je tiens à maintenir tous les commerces du village	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 133 :	04/03/2024 19:14:06
Anonyme	
<p>A la lecture de ces avis, cela va s'orienter malheureusement vers la solution C1 au vu du "spamming d'avis"... encore un projet bancaire... heureusement que ce n'était pas le cas lors de la 2x2 Colembert! On aurait donc eu 1 rond point pour Belle-Houllefort-Bellebrune // Alincthun-Desvres // Le Wast-Marquise // Colembert-Licques.. vous imaginez?!</p> <p>C'est malheureux de pouvoir passer la totalité restante en une vraie 2x2 voies avec un échangeur pour une succession de 3 ronds points..</p> <p>A la limite, il suffirait d'un seul rond point à Brunembert/Surques et d'un simple pont pour relier l'ancienne RN42 vers Escoeuilles (niveau City Stade et LeroyTp).</p> <p>Et imaginez un échangeur uniquement du côté Lumbres-Escoeilles à l'entrée. Même idée pour l'entrée carrière Bayard et Longueville avec un seul échangeur sens Colembert-Escoeilles</p> <p>Idem, je suis curieux de la solution prévue pour les maisons situées sur la RN42 au niveau de Longueville, au vu de la configuration, avec en face une pente assez brutale, comment cela va t'il pouvoir se faire? (Au niveau de Belle houllefort, la route longe 2 maisons par exemple, pas sur que les habitants soient ravis..)</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>La concertation n'est pas un vote pour l'une ou l'autre des solutions, mais la prise en compte de l'ensemble des arguments des contributions.</p>

Observation N° 132 :	04/03/2024 10:29:28
Par Camille Galasso	
<p>Propriétaire de l'une des 3 maisons concernée par l'impact foncier sur la zone de longueville et pour appuyer la demande de Mr Baheux Jacky, nous aimerions savoir si des expropriations sont prévues et dans quels délais cette information sera donnée aux riverains. De même qu'en est il du droit de refuser une demande d'expropriation? Et enfin y aura t'il des contacts réalisés directement aux riverains au sujet des expropriations (qu'elles soient envisagées ou non d'ailleurs) ?</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Le maître d'ouvrage n'est pas propriétaire des terrains nécessaires à la réalisation du projet. Si le projet d'aménagement est déclaré d'utilité publique, le maître d'ouvrage pourra acquérir les terrains nécessaires au projet par voie d'expropriation. Compte tenu des questions sur ce sujet nous avons réalisé une fiche de questions réponses pour permettre d'apporter un maximum d'informations sur cette thématique, elle est téléchargeable dans les documents de la concertation.</p>

Observation N° 131 :	04/03/2024 10:19:41
Par Camille Galasso	
<p>Est ce que les portions cadastrales suivantes sont impactées par le projet et si oui à quel point :</p> <p>- Section A, Plan 0174, Quote-part adresse : COTE NEUVILLE</p> <p>- Section A, plan 0285 et 0286, Quote-part adresse : COTE DE NEUVILLE</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>A ce stade du projet, l'impact exact sur les parcelles précises n'est pas déterminé. En effet, l'objectif est de déterminer un scénario qui sera ensuite affiné plus précisément. Le projet étant destiné à évoluer grâce à la concertation, il n'est pas envisageable d'apporter des réponses aussi précises à ce stade.</p>

Observation N° 130 :	04/03/2024 10:15:29
Par Camille Galasso	
Dans le cas où un scénario sera validé :	
<ul style="list-style-type: none"> - Quelles sont les modalités d'informations du public durant la période de réalisation des études? - Y aura t-il des réunions publiques, informations des riverains concernés et à quelle fréquence ? 	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>À l'issue de la concertation actuellement en cours, le garant établira un bilan et émettra un certain nombre de recommandations sur la concertation à mener tout au long du projet.</p> <p>A minima, le maître d'ouvrage a d'ores et déjà identifié plusieurs points d'attention à prendre en compte pour la suite des études, et notamment un bon niveau d'information à apporter aux riverains immédiats du projet à Longueville. Nous proposerons des modalités de poursuite de cette concertation dans le bilan du maître d'ouvrage.</p>

Observation N° 129 :	04/03/2024 10:08:43
Par Camille Galasso	
Bonjour, résidant à Longueville dans une des 3 maisons en bord du projet, pourquoi n'est il envisagé dans aucun scénario de passer en route à 2x1 voies, cela répondrait au besoin de sécuriser les voies et d'annuler tout impact frontal et réduirait l'impact foncier de manière non négligeable pour les habitants de ces maisons.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Galasso, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>L'aménagement à 2 × 1 voies à chaussées séparées a été écarté ; en effet, bien que techniquement possible et adapté au niveau de trafic de la RN42 dans ce secteur, une route à 2 × 1 voies à chaussées séparées (une voie dans chaque sens, séparées par un terre-plein central) nécessite une largeur suffisante pour permettre aux secours d'accéder à un véhicule en panne ou accidenté. Là où sur une route bidirectionnelle, il y a une voie de 3,50 m dans chaque sens, il faut donc ajouter une « surlargeur » de l'ordre de 2,50 m dans le cas de la 2x1 voie. De ce fait, l'emprise foncière et le coût de la 2 × 1 voies à chaussées séparées sont souvent considérés comme peu attractifs au regard de l'impossibilité de doubler un véhicule.</p>

Observation N° 128 :	03/03/2024 19:02:04
Par Jacky BAHEUX	
<p>En complément de mon intervention du 28 Février et des remarques évoquées dans le document ci-joint. Je souhaiterai également mentionner que face aux 3 maisons de la RN 42, entre la RN 42 et la rue de l'Eglise, il y a un dénivelé de 6 à 7 mètres, ce qui va impliquer un remblaiement important à cet endroit si le tracé empiète sur le sud ou sur les 2 côtés de la RN actuelle. De plus, en contrebas de ce talus, toujours face aux 3 habitations, il y a un cours d'eau qui se rejette dans la pâture d'en face au sud de la rue de l'Eglise.</p> <p>On note des glissements sur le côté sud de la RN 42 d'où depuis quelques mois un basculement sur la voie de gauche à partir du carrefour Bayard.</p> <p>Il faudra tenir compte de ces mouvements sur le Sud de la RN 42.</p> <p>Jacky BAHEUX 1er adjoint</p>	
Pièces-jointes	RN 42.docx
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Baheux, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Nous avons étudié le contexte, à la fois topographique / géométrique et géologique / hydraulique ; le secteur que vous évoquez est effectivement complexe : côté nord il y a les 3 maisons que vous citez, et que nous cherchons à impacter le moins possible ; côté sud il y a un fort dénivelé. Notre étude géologique a permis d'identifier d'une part les zones de glissement avérées, la présence de failles, d'argiles de Gault et ainsi d'identifier les secteurs à risque de glissement où des dispositions particulières devront être mises en œuvre en cas de construction.</p> <p>Dans le document joint vous évoquez le gabarit de l'itinéraire de substitution en traversée de la rue de l'Église à Longueville ; comme évoqué en réunion publique, la conception détaillée des itinéraires de substitution reste à mener en concertation avec les personnes concernées : riverains, utilisateurs, agriculteurs. L'enjeu de sécurité pour les riverains de cette rue est bien identifié pour la suite des études, le maître d'ouvrage proposera dans son bilan des modalités d'information et d'association des riverains.</p> <p>Enfin, dans le document joint, vous posez plusieurs questions relatives aux expropriations. Compte tenu de l'importance du sujet nous avons fait le choix de réaliser une fiche de questions / réponses reprenant notamment vos questions ; elle est téléchargeable dans les documents de la concertation.</p>

Observation N° 127 :	03/03/2024 18:09:56
Anonyme	
Scénario C1	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 126 :	03/03/2024 15:34:53
Par stephane specq	
D accord pour le giratoire à la friterie, avec élargissement au nord de la route et une voie pour les véhicule lent d'escoeuilles à bullescamps	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Specq, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 125 :	02/03/2024 20:31:13
Par Enzo Rohart	
Personnellement je suis pour la variante C1 car elle est au milieu de tout les différentes variantes et est donc pour moi la meilleure pour permettre a tout le monde d etre content (ecolo, agriculteurs, et les automobilistes...)	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Rohart, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 124 :	02/03/2024 15:06:04
Par Roger Desombre	
Scénario C1	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Desombre, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 123 :	02/03/2024 12:33:29
Anonyme	
À la lecture des différents scénario, je pense que le scénario C est le plus efficace et apporte le meilleurs compromis : - amélioration de la circulation - impact minimal pour les riverains	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 122 :	01/03/2024 12:05:46
Par José BOMY	
Bonjour, je suis le Président de la Commission Départemental Sentiers et Itinéraires (FFRP), dans le cadre du dédoublement de la RN 42, ne pas oublier d'assurer la sécurité, des randonneurs qui traversent la RN 42. Le GR de Pays Tour du Boulonnais travers la RN 42 à Longueville (la Converserie) Géolocalisation de la traversée en PJ. Merci	
Pièces-jointes	RN 42 -Longueville GRP Tour du Boulonnais.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Bomy, nous vous remercions de votre contribution et de nous avoir transmis ces éléments, qui seront pris en compte dans la suite des études.

Observation N° 121 :	01/03/2024 11:25:38
Par Jean-Marie DUVAL	
Après avoir assisté à deux réunions dans le cadre de la concertation et après la lecture attentive du dossier je serais favorable au tracé variante C1 qui assure le meilleur équilibre sécurité/desserte locale/protection du patrimoine naturel/impacts sur le foncier. Toutefois je serais également très attentif dans la suite des procédures aux questions d'impact environnemental et de nuisances por les riverains en estimant que contrairement à ce qu'affirme le dossier l'aménagement aura un impact sur le trafic qui ssera en augmentation.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Duval, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 120 :	01/03/2024 09:55:46
Anonyme	
je suis pour le projet C1	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 119 :	01/03/2024 09:43:43
Par DEVRIES NATHALIE	
habitante du territoire et largement concernée le scénario C1 est celui qui reste plus cohérent tout en maintenant notre mobilité	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Devries, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 118 :	01/03/2024 09:12:27
Par Yvonne Croquelois	
pour assurer la sécurité de tous, optimiser les couts et la consommation de terres agricoles, permettre aux locaux d'utiliser au maximum cet axe, éviter d'isoler commerces et entreprises locaux, je préfère le scénario C1	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Croquelois, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 117 :	01/03/2024 09:06:26
Par Jean-Michel CROQUELOIS	
je préfère le scénario C1 qui apporte la sécurité recherchée, moins onéreux que le A, à peine plus que le C qui n'apporte pas la sécurité voulue, Moins consommateur de terres agricoles que le A Il permet aussi une desserte correcte des communes du secteur, des commerces, des entreprises. il est plus cohérent que le C2 (continuité des vitesse limites et du mode de circulation)	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Croquelois, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 116 :	29/02/2024 22:17:06
Par David FAUQUET	
Bonjour, comme nous le savons il semble indispensable de sécuriser le RN42 sur notre secteur, néanmoins il est aussi important de sécuriser la vie des villages et de leurs commerces. C'est pourquoi le scénario C1 semble pertinent et le seul recevable à mon sens. Cordialement.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Fauquet, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 115 :	29/02/2024 15:45:43
Par Kévin DELEGLISE	
Madame, Monsieur, Je suis favorable au projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 42 car la route actuelle n'est absolument pas sécurisée. Néanmoins, il ne faut pas enlever l'accessibilité de nos villages. C'est pour cela que je suis pour la mise en place de giratoires notamment au niveau de Surques, Escoeuilles et Nabringhen. En conclusion, 2x2 voies oui pour plus de sécurité mais ne pas oublier les villageois et leurs commerces donc il faut des giratoires. Cordialement.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Deléglise, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 114 :	29/02/2024 11:11:24
Par Xavier Brioul	
<p>Le scénario C1 est le meilleur compromis entre les différents critères :</p> <ul style="list-style-type: none"> - meilleure desserte des villages : le scénario A = la mort de nos villages - moins de consommation d'espace par rapport au A - montant travaux moindre que pour A - gain de temps quand même 	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Brioul, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 113 :	29/02/2024 10:35:34
Anonyme	
<p>Pour moi le scénario A1 est à privilégier, un échangeur reste le moyen le plus sûr pour s'insérer dans une 2x2 voies. De plus, dans les autres scénarios, la création de nouveaux giratoire rendrai à mon avis une insertion plus longues pour les véhicules venant des routes annexes, les gens venant des grands axes ne ralentissent pas assez à l'approche des giratoire, sans compter le manque d'utilisation des clignotants.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 112 :	29/02/2024 10:07:43
Par Michel Lepetit	
<p>Bonjour, La version C1 me semble présenter un bon compromis et répond globalement aux diverses attentes.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Lepetit, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 111 :	28/02/2024 21:31:47
Par Severine Soret	
<p>Merci de retenir le scénario C1 pour des raisons écologiques et économiques. Il est temps que notre région prenne au sérieux les bouleversements climatiques et les difficultés économiques dans lesquels le pays est plongé</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Soret, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 110 :	28/02/2024 21:26:42
Anonyme	
<p>Bonjour Habitant Brunembert, nous souhaitons simplement donner notre scénario préféré : nous pensons que le C variante C2 conviendrait le mieux. Nous travaillons tous les deux sur Boulogne et prendre la future route au niveau de Longueville est plus pratique Cordialement</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Le travail sur les itinéraires de substitution pourra conduire à privilégier d'orienter les habitants de Brunembert vers le point d'échange de la RD215 pour limiter le trafic dans la traversée de Longueville.</p> <p>Nous précisons que pour le trajet Brunembert – Boulogne-sur-Mer, les variantes C1 et C2 sont strictement équivalentes.</p>

Observation N° 109 :	28/02/2024 21:21:08
Anonyme	
<p>Il est indispensable de permettre l'accessibilité au village d'Escœuilles pour sauvegarder son commerce local (boulangerie. gite.. brasserie) ses emplois son attractivité et donc assurer la vie de celui ci. On se refuse d'un village mort surtout qu'il y fait bon vivre !!! je suis favorable au scénario C1 permettre à chacun des villages de continuer à s'épanouir</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 108 :	28/02/2024 17:27:48
Par Jean-Marc Chambelland	
<p>Le tracé C1 est particulièrement intéressant. Cet itinéraire est délicat actuellement lors de conditions climatiques particulières (brouillard, pluie, nuit). Il permet de desservir les communes voisines et notamment de bien desservir la commune d'Escœuilles qui appartient au bassin de vie de Lumbres (commerces, déchèteries). Sans oublier qu'il s'agit de la liaison Boulogne - Lille et de la liaison A16 - A26.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, Monsieur Chambelland, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 107 :	28/02/2024 16:01:07
Par François Cavalier	
<p>Bonjour, Je suis pour le scenario E dans le but de garder l'accessibilité aux villages, notamment Escoeuilles et Quesques. De plus il s'agit de la solution la moins onéreuse et ayant le moindre impact sur les terres agricoles, les continuités écologiques, moins de bruit, moins de pollution. Les autres solutions ne prennent pas en compte les villages voisin et leur cadre de vie, et la haute valeur environnementale du secteur (bocage, coteaux, boisement), elles favorisent les gens de passage pour gagner 3 minutes au détriment des usagers locaux. Afin de réduire l'impact de l'effet barrière, est-il prévu de réaliser des passages à petite et grande faune, chiroptères sous la voirie? Une espèce de mammifère protégé est absente : l'Écureuil roux. Surpris de ne pas voir cité la présence du Hibou Grand-Duc comme un enjeu fort, la mise à 2X2 voies (augmentation de la vitesse) pourrait impacter les individus lors de déplacement nocturne.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Cavalier, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>L'écureuil roux a bien été identifié dans les cortèges de mammifères à prendre en compte.</p> <p>Le hibou grand-duc n'a pas été détecté dans le périmètre d'étude lors des inventaires de la flore et de la faune menés en 2014/2015. Ces inventaires seront intégralement mis à jour en vue de la réalisation de l'étude d'impact. Ils pourront intégrer les éventuelles nouvelles observations.</p> <p>Le rétablissement des continuités pour la faune (petite et grande) est identifié comme l'un des enjeux forts à prendre en compte (page 24 du dossier). Des premières ébauches d'ouvrages ont été réalisées, le maître d'ouvrage présentera l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts à l'étude d'impact.</p>

Observation N° 106 :	28/02/2024 14:31:19
Anonyme	
<p>dans le cadre de la consommation des terres agricoles et de la sécurité pourquoi le virage dangereux d'Escœuilles n'est pas redressé? pourquoi les emprises se font du côté sud dans le meilleur des terres et non pas dans les coteaux où la terre est de qualité moindre et où les cultures sont régulièrement dégradées par les lapins et sangliers ? pour les chemins de substitution qu'en est il de la sécurité des véhicules lents au niveau de la commune de Coulomby. A chaque rencontre nous évoquons sa dangerosité due au S sans visibilité , étroit et en pente. Surtout que tous les véhicules lents y passeront désormais et que les véhicules légers s'y arrogent la priorité. Sur le versant nord, il n'y est pas prévu de voie seulement utilisation du chemin rural sauf que le chemin est impraticable pour les matériels agricoles de gros volume actuels et qu'il ne dessert pas toutes les parcelles avec la barrière naturelle des talus.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Le virage d'Escoeuilles a déjà fait l'objet d'une rectification dans le cadre des travaux d'aménagement de sécurité menés par la Direction interdépartementale des routes Nord. La géométrie de ce virage sera de toute façon reprise de manière à assurer la circulation en toute sécurité à la vitesse maximum autorisée (110 km/h pour le scénario A, 90 km/h pour les autres).</p> <p>Les itinéraires de substitution sont étudiés au regard de plusieurs critères : l'impact agricole, mais également les impacts environnementaux (les coteaux au nord sont une zone protégée « Natura 2000 ») et la complexité technique.</p> <p>La suite des études permettra de préciser, en concertation avec le monde agricole et les populations riveraines, l'ensemble des circulations à rétablir, type, gabarit, circuit... de façon à concevoir ces itinéraires de la manière la plus pertinente, côté nord comme côté sud.</p>

Observation N° 105 :	28/02/2024 13:30:39
Par Marc Devulder	
<p>Demande une mise en place de comptabilité sur la progression de circulation avec la mise en place du prolongement de la 2*2 voies, ainsi qu'une mesure sur l'impact sonore avec une possibilité de mise en place d'un mur anti-bruit sortie HARLETTES direction Boulogne.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Devulder, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Les études de trafic qui ont été menées (avec des comptages de 2017) jusqu'ici ne montrent pas d'augmentation significative du trafic entre la situation de référence (sans aménagement) et les différents scénarios.</p> <p>Une modélisation complète des impacts en matière de trafic, bruit et qualité de l'air sera présentée à l'étude d'impact sur le scénario retenu. Pour le bruit, si les seuils réglementaires sont dépassés, des mesures de protection seront proposées.</p>

Observation N° 104 :	28/02/2024 12:15:36
Par Yannick DIRRYCKX	
<p>Bonjour, je souhaiterais porter à votre connaissance qu'une opération d'aménagement foncier agricole et forestier environnementale est en cours sur les communes d'Escoeuilles, Bainghen, Surques et Hocquinghen dont certaines sont concernées par le projet de mise à 2x2 voies. Les études sont au stade de la définition du périmètre et des recommandations environnementales. Vous trouverez en pièce jointe le périmètre de l'étude engagée sous la maîtrise d'ouvrage du département du Pas-de-Calais</p>	
Pièces-jointes	zone etude BSE.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Dirryckx, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Le maître d'ouvrage prendra contact avec le Département du Pas-de-Calais, maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement foncier, de façon à déterminer les interfaces entre le projet de la RN42 et le projet d'aménagement foncier et d'en tenir compte dans la suite des études.</p>

Observation N° 103 :	27/02/2024 14:52:16
Par Claire Leroy	
<p>Étant originaire d'Escoeuilles, il est naturel que je préfère la solution C1. C'est après tout la solution qui peut le mieux protéger nos villages. Couper leur accès reviendrait notamment à tuer les entreprises et commerces locaux, pourtant si importants à la vie rurale, tout cela pour ne gagner que quelques minutes négligeables sur un trajet. N'oubliez pas les habitants bien réels que vous risquez d'enfermer.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Madame Leroy, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne sera enfermé.</p>

Observation N° 102 :	27/02/2024 14:38:38
Par Luc Boutoille	
<p>Je pense que le projet C1 est le plus à même de maintenir une accessibilité correcte aux différents commerces et entreprises des villages traversés. Un seul échangeur comme le propose la solution A oblige les riverains à un déplacement beaucoup plus important sur des voies secondaires accidentogènes, ce qui me semble déplacer le problème de la sécurité.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Boutoille, nous vous remercions de votre contribution.</p>

Observation N° 101 :	27/02/2024 13:27:05
Anonyme	
Bjr, inquiet sur la route bis reliant Nabringhen à Surques. Traffic surement très important, élargissement de la route à 6 metres rendant la sortie des habitations difficiles, risque d excès de vitesse dans les agglomérations... Pas très rassurant pour les riverains du centre de Longueville dont je fais partie. C'est sans compter les nuisances sonores qui auront certainement un impact sur la valorisation des maisons.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans le scénario A, le fait de ne maintenir qu'un seul point d'échange provoque un report d'une partie du trafic local (qui représente seulement 10 % du trafic total de la RN42) vers les itinéraires de substitution. Par exemple, un usager qui emprunte actuellement le carrefour de la RD206 ou celui de la RD252 devra se reporter sur l'itinéraire de substitution et donc traverser soit Nabringhen soit Longueville. Ce trafic supplémentaire, même modéré constitue un impact négatif pour les habitants concernés, comme cela est précisé en page 51 du dossier de concertation.</p> <p>Dans le scénario C, le maintien de trois points d'échange réduit fortement cet impact sur le trafic : il est quasiment nul pour Nabringhen et très modéré pour Longueville.</p> <p>Dans la suite des études, le maître d'ouvrage poursuivra l'analyse sur le scénario retenu, d'une part en estimant très précisément le volume de trafic supplémentaire dans les traversées des communes de Longueville et Nabringhen et d'autre part en proposant des mesures visant à en réduire les nuisances.</p>

Observation N° 100 :	27/02/2024 07:40:32
Par Jean Francois Torrelle	
<p>Bonjour,</p> <p>Le village d escoeuilles fait oartie des villages vivants du boulonnais avec noramment sa boulangerie, la brasserie funquet, la ferme du paillard. C est un des rares villages sous l egide dynamique de son maire, monsieur Leroy, qui bouge, qui vit. Il y a des activites, des mariages, la fetes des gaulois, un terrain de foot. Ca vit, ca bouge. Certes le doublement de la rn 42 est necessaire, mais garder l acces au village est INDISPENSABLE! De ce fait la proposition avec les giratoires est de mise.</p> <p>J ai habite a escoeuilles pendant -0 ans, maintenant je suis a boulogne et j y ai encore de la famille et donc souhaite garder bun acces et la vie renouvelee du village. Sinon.... C est fini.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Torrelle, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 99 :	26/02/2024 21:52:08
Anonyme	
Ras	

Observation N° 98 :	26/02/2024 21:02:23
Anonyme	
Le projet C1 est celui qui respecte plus la vie et l'accès de ses villages alentours	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 97 :	26/02/2024 19:06:45
Par Aurore MACQUET	
Le projet doit tenir compte des populations existantes qui ont construit leur vie autour de cette nationale 42 ..l'accessibilité direct d'Escoeuilles à la RN42 est un des atouts majeurs de ce village qui attirent de nouveaux habitants... cette accessibilité est déterminante pour ceux qui partent travailler vers St Omer ou vers Boulogne,, pour maintenir la vie des commerces et des écoles...seul le projet C respectent ces impondérables et en plus est beaucoup moins coûteux..	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Macquet, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 96 :	26/02/2024 17:58:04
Par CLAUDE HANQUEZ	
JE suis pour le scenario E dans le but de garder l'attractivité des villages voisins Escoeuilles, Quesques, Brunembert, Surques... Par contre un passage pour les gros gibiers est il envisageable dans les bois d'Escoeuilles.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur ou Madame Hanquez, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Le travail sur le rétablissement des continuités pour la faune sera mené dans la suite des études ; le corridor écologique du bois d'Escoeuilles a été identifié.</p>

Observation N° 95 :	26/02/2024 17:06:43
Par michel hanquez	
je pense que la variante C1 avec ces 3 giratoires permet de ne pas enclaver les communes limitrophes et de favoriser le déplacement entre intercommunalités	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Hanquez, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne sera enclavé.</p>

Observation N° 94 :	26/02/2024 14:29:19
Anonyme	
Le scénario A me parait bien plus pertinent. Quitte à investir dans des travaux, autant partir sur le projet le plus ambitieux et utile. Je trouverais dommage de dépenser autant pour partir une solution qui ne changerait pas significativement la situation. Le scénario A présente de nombreux avantages : réduction du temps de trajet, éviter les variations de vitesse, sécurité des voitures, cyclistes et piétons, homogénéité du trajet, lisibilité des directions et confort pour les usagers occasionnels, etc...	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 93 :	26/02/2024 12:20:55
Par JOEL DUQUENOY	
Courrier RN 42 déposé par le Président de la communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer, adressé au CNDP, à l'attention de M. BACHOLLE	
Pièces-jointes	Courrier RN42.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur le président de la communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 92 :	26/02/2024 11:15:36
Anonyme	
Le projet C1 est le plus adapté pour accéder aux petites communes accéder au service commerce...	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 91 :	26/02/2024 10:48:07
Par Julien Tonnel	
<p>Bonjour,</p> <p>Cela fait plus de 15 ans que je fais la route pour me rendre sur mon lieu de travail à Arques. Je suis donc contraint de prendre cette portion de route. Ceci est la 3e concertation (j'ai déjà été arrêté deux fois les années passées pour être recensé). J'abandonnais tout espoir de voir ce projet se réaliser.</p> <p>La traversée d'Escoeuilles est assez dangereuse. Je l'ai constaté à de nombreuses reprises. Outre les carrefours (il m'est arrivé de stopper net à cause d'un conducteur qui a grillé le STOP à Surques), les accotements sont parfois remplis d'eau lors de fortes pluies.</p> <p>Transformer cette portion en 2x2 voies serait un gage de sécurité et on gagnerait (un peu) en temps de trajet. J'espère que ce projet se concrétisera enfin.</p> <p>Merci.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Tonnel, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 90 :	26/02/2024 09:59:53
Anonyme	
<p>Le scénario C1 me. Semble. Le plus adapté pour l'accès aux commerces et aux petites communes d'Escoeuilles, quelques... A l'heure où nous essayons de développer les petits commerces de proximité.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 89 :	26/02/2024 09:45:07
Par MAX SERGENT	
<p>LE scénario A provoquerait un enclavement important des territoires traversés pour un gain minime en temps de trajet.</p> <p>Les villages traversés doivent demeurer accessibles, c'est essentiel pour l'économie, les entreprises et commerces existants. L'accessibilité concerne également le quotidien des habitants pour aller au travail</p> <p>Le scénario C1 constitue le meilleur compromis avec une mise à 2x2 voies sur l'ensemble de l'itinéraire, la création de 3 points d'échange (Escoeuilles, Surques, Nabringhen) et il est moins coûteux que le A.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Sergent, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 88 :	26/02/2024 08:19:26
Anonyme	
<p>Choix C1 Coût du projet moins élevé Accessibilité des commerces</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 87 :	25/02/2024 20:55:24
Par Georges Prudhomme	
Pour le choix C1	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Prudhomme, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 86 :	25/02/2024 19:17:52
Anonyme	
Je souhaite que le version C1 soit celle choisie	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 85 :	25/02/2024 18:04:57
Par Patrick Caillier	
<p>je pense que le c1 reste la meilleure alternative même si elle n'est pas parfaite.S'il n'y avait pas la traversée de l'ancienne RN42 par des élèves des écoles pour se rendre a la cantine je serai pour un rond point au niveau de la DIR .S'il se fait a la friterie, un aménagement drastique de la RD 216 sera nécessaire car les usagers qui sortent d'une voie rapide n'adapteront pas forcément leur vitesse par rapport aux éléments présents sur cet axe (agglomération, maison , possibilité de piétons)</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Caillier, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Il reste des phases d'études après la concertation, dans lesquelles nous pourrons prendre en compte votre remarque sur la sécurité, en lien avec la Commune et le Département.</p>

Observation N° 84 :	25/02/2024 16:57:13
Par Pierre Leroy	
<p>Les variantes A vont cloisonner nos villages dont celui d'Escoeuilles qui est très dynamique. Les variantes A entraîneront une perte d'attractivité pour les communes. Pour rappel il y a plus de 150 personnes qui travaillent à temps plein à Escoeuilles.</p> <p>La variante C1 semble la mieux adapté, elle permet de toujours desservir les villages tout en permettant au projet d'aboutir</p> <p>La variante E ne sert à rien à part mettre des giratoire sur une route existante et donc juste créer des bouchons</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Leroy, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Le scénario E permet de prolonger la 2 × 2 voies jusqu'aux giratoires d'extrémité, c'est-à-dire sur environ 5 km ; les 4,5 km restants demeurent en bidirectionnelle.</p> <p>Dans les scénarios C et E, le fonctionnement des giratoires a été vérifié avec les trafics projetés en 2045 et ils ont suffisamment de capacité à écouler le trafic. Il n'y a donc pas de bouchon créé, même si le passage du giratoire provoque une légère perte de temps.</p>

Observation N° 83 :	25/02/2024 15:45:38
Par Caroline Godefroit	
<p>C1 pour l'accès des villages escoeuilles, brunembert, Longueville plus accessible.</p> <p>Merci</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Godefroit, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 82 :	25/02/2024 15:27:36
Anonyme	
La solution C1 est à mes yeux la meilleure.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 81 :	25/02/2024 13:42:20
Par Stephane PETITPONT	
Pour moi le meilleur choix serait le C1	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Petitpont, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 80 :	25/02/2024 12:46:49
Par Simon Leroy	
Je suis pour la variante C1 qui évitera l'enclavement des villages riverains	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Leroy, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne sera enclavé.</p>

Observation N° 79 :	25/02/2024 12:26:12
Par Luc Boutoille	
Le choix c1 me semble le plus approprié pour maintenir les accès aux différents villages et commerces.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Boutoille, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne devient inaccessible.</p>

Observation N° 78 :	25/02/2024 11:33:58
Par Sophie Brebion	
Je suis pour la variante C1 avec les giratoires pour la sécurité de tous et afin de garantir et maintenir la desserte des communes alentours .	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Madame Brebion, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne devient inaccessible.</p>

Observation N° 77 :	25/02/2024 09:53:41
Par Damiens Mailly	
Je privilégierai le scénario C1. Il permettrait de desservir plus facilement les villages environnants , tous en gardant une voie rapide fluide et sécurisé (2x 2 voies).	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Mailly, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 76 :	25/02/2024 08:46:59
Anonyme	
La solution C1 me paraît la plus adaptée et la moins coûteuse... Ne rendons pas nos village plus isolés qui ne le sont déjà. Ils ne sont pas tous desservis par les transports scolaires des 3 grandes villes (Saint-Omer, Calais, Boulogne sur mer) qui nous entourent.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne devient inaccessible.</p>

Observation N° 75 :	25/02/2024 07:59:13
Par Michel Foucher	
Je vote C1 car c est une évidence	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Foucher, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Au vu des autres contributions qui ne privilégient pas systématiquement le même scénario, et afin de permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 74 :	25/02/2024 06:22:58
Anonyme	
<p>Bonjour,</p> <p>Il faut oublier le projet avec giratoires.C'est une hérésie de concevoir un projet avec autant de ronds points.Quand on voit le nombre de poids lourds qui utilisent cet axe ,les concepteurs n'imaginent pas la consommation de carburant à chaque relance du véhicule.</p> <p>Faisons un projet sérieux pour ne pas y revenir quelques années après</p> <p>Cordialement.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Il y a entre 400 et 500 poids-lourds par sens sur le secteur du projet. Les scénarios C et E proposant des giratoires obligent effectivement ces poids-lourds à ralentir à l'approche des giratoires. De fait, ils sont un peu moins favorables au trafic de transit que le scénario A sans giratoire, même si la mise à 2 × 2 voies constitue un gain par rapport à la situation existante.</p> <p>Il n'est pas prévu que les scénarios C et E soient une étape transitoire avant un aménagement ultérieur : ce sont des propositions d'aménagement définitif.</p>

Observation N° 73 :	25/02/2024 01:42:34
Anonyme	
C1	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 72 :	25/02/2024 00:45:51
Anonyme	
Bonjour je vote pour le scénario A car il est impensable de voir une 2x2 voies avec des giratoires comme cela se fait trop souvent dans notre région et surtout dans le Pas de Calais ! Illogique et dangereux	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Il y a environ 60 000 ronds-points en France aujourd'hui. Les statistiques montrent que les giratoires (ronds-points) ne sont pas particulièrement accidentogènes (fréquence et gravité), bien au contraire. En particulier, les accidents sont moitié moins graves dans les giratoires que dans les autres carrefours hors agglomération. Les giratoires prévus dans le scénario C n'engendrent donc pas de risque significatif en matière de sécurité. C'est pourquoi nous considérons donc que le gain de sécurité est quasiment identique entre les scénarios A et C.</p>

Observation N° 71 :	24/02/2024 23:26:51
Par Maxime Chochoy	
Choix pour C1	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Chochoy, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 70 :	24/02/2024 22:17:40
Anonyme	
Doublement de la rn42 en offrant l'accessibilité aux villages	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne devient inaccessible.</p>

Observation N° 69 :	24/02/2024 21:49:05
Par Hélène Rohart	
Le scénario C1 est le scénario à retenir absolument. Il en va de la survie des commençants de nos petits villages. Merci.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Rohart, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 68 :	24/02/2024 20:30:13
Anonyme	
<p>Le projet C1 est incontestablement le meilleur, il permet de passer de 2x1 voie à 2x2 voies donc de sécuriser la RN42, la mise en place de giratoires donne une réelle facilité d'accès pour les usagers du territoire et permet de ralentir la vitesse.</p> <p>Le gain de temps est anecdotique, ce qui compte c'est de sécuriser les usagers tout en maintenant l'attractivité des territoires. Le scénario C1 prévoit également une voie agricole en dehors de la 2x2 voies en s'appuyant ponctuellement sur l'ancien tracé de la RN42. Il faudra prévoir une gestion des eaux pluviales efficace, des dispositifs anti-bruits et une adaptation des voies adjacentes (RD, voies communales, etc...).</p> <p>Le scénario C1 est le plus équilibré, il consomme peu d'espaces agricoles - JE VOTE C1 -</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Tous les scénarios proposés prévoient l'adaptation de la gestion des eaux.</p> <p>Pour ce qui concerne le bruit, une modélisation acoustique sera réalisée et si certaines habitations dépassent les seuils réglementaires, des dispositifs anti-bruit seront proposés (protections de façades ou écrans acoustiques).</p>

Observation N° 67 :	24/02/2024 20:27:23
Par Thierry MACQUET	
C1 me paraît la solution la plus adaptée pour avoir à la fois une double voie et un accès facile à notre village.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Macquet, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 66 :	24/02/2024 19:38:55
Par Maggy Henon	
<p>Avec le projet C1, notre village garde toute son attractivité et permet un accès direct pour les secours.</p> <p>Au sein du village, le projet C1 sécurise également les abords de la salle multifonction, du city stade ainsi que la traversée des enfants le midi.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Henon, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 65 :	24/02/2024 19:18:57
Par Fabrice Henon	
Je soutient le projet C1, qui permettra au village d'Escoeuilles de restreindre et securiser la circulation au niveau de la salle polyvalente, la traversée des enfants pour aller à la cantine et le city stade. De même, les secours, qui viennent de Lumbres, auront un accès direct et rapide à Escœuilles.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Henon, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 64 :	24/02/2024 18:55:16
Anonyme	
Je pense que la situation A (express 2x2 voies est la meilleure solution sans giratoire	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 63 :	24/02/2024 17:04:34
Par Lucie Caron	
Je suis pour le projet c1 pour nos commerçants et nos villages	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Caron, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 62 :	24/02/2024 16:47:51
Anonyme	
C1	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 61 :	24/02/2024 15:34:51
Par GUILLAUME DELPLANQUE	
Je suis pour la proposition C1	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Delplanque, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 60 :	24/02/2024 15:32:30
Par BRASSERIE DU FUNQUET	
Nous sommes pour la proposition C1 qui permet de conserver l'accès au village d'Escoeuilles et à notre commerce	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne devient inaccessible.</p>

Observation N° 59 :	24/02/2024 15:31:18
Par Valérie Desombre	
Scenario C1 retenu	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Madame Desombre, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 58 :	24/02/2024 15:29:14
Anonyme	
Nous sommes pour le scenario C1 qui conserve l'accès au village d'ESCOEUILLES et ainsi la pérennité de notre commerce.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne devient inaccessible.</p>

Observation N° 57 :	24/02/2024 15:17:52
Anonyme	
La proposition C1 est à privilégier pour la survie des villages.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne devient inaccessible.</p>

Observation N° 56 :	24/02/2024 15:13:45
Par Emilie Martinot	
Bonjour native de Escœuilles et de la famille sur Escœuilles encore aujourd'hui...je pense que l'accès au village est prioritaire. Je vote donc pour le scénario C1. Cordialement.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Martinot, nous vous remercions de votre contribution. Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne devient inaccessible.

Observation N° 55 :	24/02/2024 15:10:36
Par Isabelle Rault	
Il faut privilégier le schéma C1 pour ne pas enclaver nos villages	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Rault, nous vous remercions de votre contribution. Dans tous les scénarios proposés, aucun village n'est « enclavé », c'est-à-dire que chaque habitant peut se rendre d'un point à un autre dans tous les cas, soit en passant par la RN42 soit en passant par un itinéraire de substitution.

Observation N° 54 :	24/02/2024 14:38:16
Anonyme	
Je souhaite que le scénario c1 , 3 giratoires soit retenu de façon à éviter l'isolement des villages environnant et surtout ne pas nuire à l'économie locale et aux liens sociaux.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 53 :	24/02/2024 14:33:56
Par Corinne Hénon	
Bonjour, le scénario C1 me paraît le plus adapté pour notre village, pour qu'il reste accessible et permette à nos commerces de continuer à vivre sereinement. De plus avec un giratoire à Escœuilles, l'accès pour les services médicaux (pompiers, ambulances,...) est maintenu. Il restera attractif pour de nouveaux habitants et ainsi pérenisera l'école. Bonne journée	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Hénon, nous vous remercions de votre contribution. Dans tous les scénarios, les pompiers et ambulances pourront se rendre à Escœuilles (et en tout point du territoire).

Observation N° 52 :	24/02/2024 14:23:01
Par Christian LEROY	
<p>La sécurité sur ce tronçon à 2x1 voie est un enjeu majeur. Il y a eu trop d'accidents au cours des dernières décennies sur ces 9kms et en particulier à Escoeuilles.</p> <p>Par contre les territoires traversés doivent demeurer accessibles, c'est essentiel pour l'économie, les entreprises et commerces existants. L'accessibilité concerne également le quotidien des habitants pour aller au travail mais également pour les services de secours.</p> <p>Le scénario A avec un seul point d'échange n'est pas satisfaisant du point de vue de l'accessibilité des communes et il est le plus couteux.</p> <p>Le scénario E n'envisage pas la mise à 2 x 2 voies, il n'est pas sécurisant.</p> <p>C'est le scénario C1 qu'il faut retenir, il constitue le meilleur compromis avec une mise à 2x2 voies sur l'ensemble de l'itinéraire, la création de 3 points d'échange (Escoeuilles, Surques, Nabringhen) et il est moins couteux que le A.</p> <p>Le conseil municipal d'Escoeuilles et la CC du Pays de Lumbres se sont prononcés unanimement pour le SCENARIO C1.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur le maire d'Escoeuilles, président de la communauté de communes du cœur de Lumbres, nous vous remercions pour votre contribution.

Observation N° 51 :	24/02/2024 14:15:58
Anonyme	
<p>Scénario C1.</p> <p>Il est le plus adapté pour rejoindre Escœuilles et plus économique.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 50 :	24/02/2024 13:51:45
Par Stephane Gaillard	
Schéma C1 à privilégier	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Gaillard, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 49 :	24/02/2024 13:47:51
Par Lecomte	
La variante C1 serait la plus adaptée avec les 3 giratoires pour un meilleur accès aux riverains des villages aux alentours	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur ou Madame Lecomte, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 48 :	24/02/2024 13:29:08
Anonyme	
Il faut un acces facile pour le village	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter votre choix.

Observation N° 47 :	24/02/2024 13:26:56
Anonyme	
Le scénario C1 est de loin le plus satisfaisant pour les habitants des villages alentours.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 46 :	24/02/2024 13:16:19
Anonyme	
Le projet C1 avec les trois giratoires semble plus logique pour le quotidien des usagers.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 45 :	24/02/2024 13:03:56
Par Louis-Guy Girard	
L'option C1 semble la meilleure solution en terme de trafic routier et d'accessibilité aux villages proches et en particulier aux commerces d'Escoeuilles.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Girard, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 44 :	24/02/2024 09:14:13
Par Paul SAINT MAXENT	
Pour l'intérêt de notre bassin de vie , Il y a lieu de retenir le SCENARIO C 1 . Nous sommes au carrefour de 4 intercommunalités. Ne pas réaliser ce scénario cela isolerait les habitants et le développement économique de ce secteur de populations . Le conseil municipal se réunit également et une délibération vous parviendra avant le 15 mars 2024 .	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur le maire de Quesques, nous vous remercions pour votre contribution.

Observation N° 43 :	23/02/2024 16:53:38
Par Philippe CABOCHE	
<p>Bonjour, Habitant Bainghen, je suis plutôt favorable aux solutions qui prévoient un giratoire vers la 206 et le pays de Licques. La circulation sur cet axe est devenue importante et doit être prise en compte. Au vu de votre échéancier, dans le meilleur des cas et si cela se réalise, il nous faut encore compter de 5 à 10 ans pour que ce projet aboutisse. Vous mettez en avant l'aspect sécurité et j'aimerais une nouvelle fois « alerter » sur un risque actuel important lorsque l'on circule dans le sens St Omer Boulogne et que l'on veut quitter la RN42 pour rejoindre la 206 à hauteur de Nabringhen, J'ai signalé ceci à la DIR en septembre 2023 enregistré sous le N° 169598508800 « Bonjour, J'aimerais attirer votre attention sur l'aspect sécurité pour quitter la N42 en direction de Bainghen à hauteur de Nabringhen lorsque l'on circule dans le sens St Omer - Boulogne. Il n'y a pas de voie de dégagement et je vous assure que ralentir pour quitter avec cet angle droit provoque parfois des freinages assez violents pour les véhicules qui suivent même en ayant mis le clignotant bien à l'avance et en ayant bien réduit sa vitesse. Personnellement j'utilisai la voie 206E2 bien plus facile à prendre mais elle a été mise en sens interdit. Y a t il en projet un aménagement pour cette sortie ? » Voici la réponse qui m'a été faite : «Bonjour M Caboche, vous avez attiré notre attention sur les carrefours entre la N42/ D206e2 et D206 il n'y a pas de projet d'aménagement à court terme à cet endroit. La DREAL poursuit une étude de mise à 2x2 voies de la N42, une enquête publique à ce sujet devrait commencer en 2024. Pour information, la D206e2 est sous gestion de la MDADT du Boulonnais, la décision d'interdire cette voirie sauf riverains a du être prise par leurs services en lien avec la Commune de Longueville »</p> <p>En l'attente d'une éventuelle réalisation des travaux d'aménagement de la RN42, pouvez vous faire examiner cette situation et si vous confirmez ce qui me semble être un risque majeur déclencher l'étude d'une solution pour y remédier à court terme. Pour ma part, quelques travaux d'entretien et la réouverture de la D206e2 me semblerai une solution transitoire satisfaisante.</p> <p>Cordialement Philippe Caboche</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Caboche, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Nous transmettons votre demande au Conseil départemental du Pas-de-Calais, gestionnaire de la RD206E2.</p> <p>Pour rejoindre Bainghen depuis la RN42 en venant de Saint-Omer, vous pouvez également sortir au carrefour de la RD215 et passer par Surques, sans temps supplémentaire.</p>

Observation N° 42 :	23/02/2024 10:57:52
Par laurent leplus	
Après lecture des documents présentés, il me semble évident que le scénario A, variante A1 doit être mis en place. Il ne restera plus qu'à maintenir un entretien régulier (peinture au sol, taille des arbres, déneigement en fonction des prévisions météorologique.....).La route doit donner envie aux voyageurs venus de loin de parcourir notre région.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Leplus, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 41 :	23/02/2024 10:57:19
Anonyme	
Je vote pour la variante A1 qui a le mérite d'aller au bout de la réflexion. Un échangeur qui n'est pas proche des habitations, des cheminements agricoles dédiés et un temps de trajet amélioré sur un axe qui doit rester prioritaire. Quel que soit le choix, l'impact environnemental est présent dans des proportions importantes, autant donc choisir la variante la plus utile, de mon point de vue, à la majorité des usagers. J'utilise cet axe régulièrement en transit sur la RD942 (Boulogne Lumbres) ou sur la les voies perpendiculaires (Brunembert Licques).	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 40 :	23/02/2024 10:26:53
Par Bertrand DARQUES	
J'ai pendant de nombreuses années emprunté cette RN 42 pour un trajet quotidien domicile travail . Le chaînon manquant de 9.5 km doit être mis en 2 x 2 route express , pour des raisons de fluidité et de sécurité sur cet axe entre le littoral et jonction sur l' audomarois. Bien sûr c'est le budget est le plus élevé, mais ce serai dommage de faire du bricolage avec les variantes à 3 ronds points ou une simple voie puis une 2x2 !	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 39 :	22/02/2024 22:19:54
Anonyme	
Je vote pour le scénario A1 qui offre une circulation à 110km/h et un échangeur plus proche de Boulogne	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour l'ensemble des scénarios, le virage au niveau de Nabringhen nécessite une limitation de la vitesse à 90 km/h.

Observation N° 38 :	22/02/2024 18:15:06
Par Thomas Caillier	
Bonjour, Merci pour la réponse à ma précédente observation. Afin de bien se rendre compte de l'importance d'améliorer la sécurité sur cette portion de RN, serait il possible d'avoir des statistiques concernant les accidents graves comme modérés ?	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour M. Caillier, nous vous invitons à consulter la page 15 du dossier de concertation qui est consacrée à la sécurité routière. L'analyse statistique y figurant repose sur l'indicateur du « taux d'accidents ». Ce taux correspond au nombre d'accidents sur un secteur pour 100 millions de kilomètres parcourus. Il est calculé de la façon suivante :</p> $T = A \times 10 \text{ (puissance 8)}/Q \times L \times 365 \times N$ <p>A = nombre d'accident graves en n années L = longueur de la section en km Q = débit moyen journalier annuel N = nombre d'années observées</p> <p>Ce taux prend en compte uniquement les accidents graves (c'est-à-dire présentant au moins un blessé hospitalisé) ou mortels. Il n'existe pas de statistiques sur les accidents matériels puisque seuls les accidents corporels font l'objet d'un recensement par les forces de l'ordre.</p> <p>Le taux d'accidents sur le secteur du projet est à comparer avec la moyenne nationale sur même type de route, d'une part, et avec le taux d'accidents sur les autres sections de la RN42 à 2 × 2 voies d'autre part.</p>

Observation N° 37 :	21/02/2024 11:07:52
Par Bertrand Guilbert	
Bonjour, le tracé A1 permet d'optimiser la sécurité des usagers dans la continuité des tronçons 2x2 existants. Il optimise également l'accès vers Surques.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Guilbert, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Quel que soit le scénario, un point d'échange est prévu avec la RD215, qui donne accès à Surques.</p>

Observation N° 36 :	20/02/2024 18:14:32
Par David De Sousa	
Je vote pour la C2	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur De Sousa, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 35 :	20/02/2024 14:55:38
Par Romain Fontaine	
<p>Bonjour,</p> <p>Pitié, pas de 2X2 voies avec des giratoires tous les 2 km ? il y a déjà ça du côté St Omer ou entre Lille et le bassin minier (RN41) et c'est vraiment infernal. Le summum, 2 giratoires sur une distance de 100 mètres à l'arrivée à St Martin au Laert ! A quoi, ça sert dans ce cas de faire des 4 voies si c'est pour faire ralentir/accélérer les automobilistes tous les 2 km !??? => freinage + accélération = plus de consommation, donc plus de CO2 et plus de particules fines (freins et pneus => y compris pour les véhicules électriques !). Je ne comprends même pas comment on peut proposer encore cette solution. Sans compter le risque accru d'accidents, les gens ne sachant pas prendre les giratoires correctement, j'ai évité plusieurs accidents depuis que je prends cette route et j'attends avec impatience une route correcte depuis des décennies (le plan Etat/Région de 1976 prévoyait la mise à 2X2 voies jusque Lille !!!).</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Fontaine, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Des aménagements à 2 × 2 voies avec des giratoires existent déjà dans la région. La RN41 n'est pas comparable à la RN42, notamment par un niveau de trafic beaucoup plus élevé qui a un impact sur le confort de conduite des usagers. La RD939 (route entre Arras et Saint-Pol-sur-Ternoise) présente également ce type de profil.</p> <p>Le rythme des carrefours peut effectivement fortement influencer sur le confort de conduite et le ressenti des usagers. C'est pourquoi il n'y a pas de scénario rétablissant plus de 3 carrefours (sur les 11 existants) par des giratoires pour notre projet. Les statistiques montrent que les giratoires ne sont pas des carrefours particulièrement accidentogènes (fréquence et gravité), bien au contraire. En particulier, les accidents sont moitié moins graves dans les giratoires que dans les autres carrefours hors agglomération. Les giratoires prévus dans le scénario C n'engendrent donc pas de risque significatif en matière de sécurité. C'est pourquoi nous considérons donc que le gain de sécurité est quasiment identique entre les scénarios A et C.</p> <p>Une étude complète de qualité de l'air sera présentée à l'étude d'impact. Il est vrai que les freins et pneus sont un émetteur de particules fines de plus en plus prépondérant à mesure que des progrès sont faits sur les émissions des moteurs.</p>

Observation N° 34 :	19/02/2024 20:07:04
Anonyme	
<p>Préférence pour le scénario A , variante A1:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les rond points sont source d'accident et accrochage - un gain de 3 minutes pour quelques kilomètres, c'est non négociable et cela peut être bien plus lorsqu'il y a un véhicule lent. - moins de risque d'accident (pas d'excès de vitesse ou dépassement dangereux : risque de face à face) - même si les travaux déjà réalisés ont permis de réduire le nombre d'accident, il y a encore des accidents graves sur cet axe. Le scénario A permet de réduire par 10 le nombre d'accident. 	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Il y a environ 60 000 ronds-points en France aujourd'hui. Les statistiques montrent que les giratoires (ronds-points) ne sont pas particulièrement accidentogènes (fréquence et gravité), bien au contraire. En particulier, les accidents sont moitié moins graves dans</p>

	<p>les giratoires que dans les autres carrefours hors agglomération. Les giratoires prévus dans le scénario C n'engendrent donc pas de risque significatif en matière de sécurité.</p> <p>C'est pourquoi nous considérons donc que le gain de sécurité est quasiment identique entre les scénarios A et C.</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Observation N° 33 :	19/02/2024 19:42:37
Anonyme	
Bonjour	
Je suis pour le scénario A variante A1 Cdt	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 32 :	19/02/2024 19:39:34
Anonyme	
Bonjour, Je préfère le scénario A , variante A1.	
Bien cordialement,	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 31 :	18/02/2024 12:50:30
Anonyme	
Bonjour, Je suis pour, pour la mise de la 2x2 voies sur la RN42. Cela me permettra de gagner du temps pour aller au travail.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 30 :	18/02/2024 11:46:19
Par Thomas Caillier	
Je ne comprends pas ce qui peut justifier un tel projet. Il n'y a actuellement pas de problème particulier de circulation. Ce projet pourrait nous faire économiser au mieux 3 minutes de trajet, mais nécessite un investissement financier conséquent, une réduction des terres agricoles et un impact écologique non négligeable.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Caillier, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Effectivement, le gain de temps, forcément limité sur une portion aussi courte, ne peut être l'objectif du projet. Les principaux objectifs du projet sont une amélioration de la sécurité routière, en réduisant le nombre de carrefours et limitant voire supprimant le risque de chocs frontaux ; le gain de confort de conduite (possibilité de dépasser, homogénéité du parcours) ; et la modernisation environnementale de la RN42. Ces bénéfices sont à mettre en balance avec les impacts du projet sur les milieux naturels et agricoles et le cadre de vie.</p> <p>Une évaluation socio-économique des scénarios a été réalisée, même si elle n'est pas présentée dans le dossier de concertation. Cette évaluation vise à quantifier les différents effets du projet (coûts et impacts, et bénéfices attendus du projet) et à établir un bilan de façon à apprécier si la société retire un bénéfice du projet. L'évaluation menée montre que tous les scénarios présentés sont intéressants.</p>

Observation N° 29 :	17/02/2024 20:14:27
Par Aline Loock	
<p>Bonjour, Nous sommes très directement concernés par ce projet puisque nous habitons sur l'ancienne RN à Escoeuilles... Nous allons quotidiennement à Boulogne / Desvres / Saint Omer. Le gain de temps est dérisoire quelque que soit la variante choisie, ne le prenons pas en compte, franchement. Que les véhicules lents puissent avoir une voie spécifique est sécuritaire, certainement. Le carrefour de l'ancienne RN à Escoeuilles est accidentogène car les conducteurs ne connaissent pas le code de la route...j'en suis témoin régulièrement. Les nuisances sonores sont déjà présente pour nous, une accélération de la vitesse des véhicules sur le tronçon ne nous arrange pas.</p> <p>Concernant les scénarios proposés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les A me paraissent onéreux et non adaptés à la vie locale, non écologiques, gourmands en terres agricoles (quid des inondations passées...) - la E présente-t-elle vraiment un intérêt ? elle ne dérange pas mais on garde les tracteurs sur la route pendant 4,5 km. - la France étant championne du Monde des sens giratoires poursuivons, au moins on sait les prendre : afin d'éviter une circulation excessive et dangereuse devant les maisons de l'ancienne RN je préfère bien sûr l'option C2. Pour l'instant je n'y ai laissé que deux chats écrasés par des conducteurs pressés, évitons les morts dans les villages. Toute mesure préventive (et coercitive si nécessaire) à l'encontre des usagers de la route irrespectueux sera bienvenue. <p>Merci de votre lecture attentive, Toujours Courtoisement Mme Loock.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Madame Loock, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Effectivement, comme vous le soulignez, le gain de temps n'est pas l'objectif du projet.</p> <p>Une analyse des niveaux de bruit sera réalisée pour déterminer si le projet amène un dépassement des seuils réglementaires au niveau des habitations. Dans ce cas des mesures de protection seront mises en place (écrans ou protections de façades).</p> <p>Cette analyse tiendra compte des nuisances sonores de la RN42 modifiée, mais également de celles des itinéraires qui pourraient être plus chargés du fait de la position des carrefours.</p>

Observation N° 28 :	17/02/2024 19:25:01
Anonyme	
<p>Le scénario A serait un gâchis d'un point de vue écologique et paysager (sans compter le coût pour l'État bien plus onéreux et le bruit bien plus important pour les riverains) ! Ne commettons pas à nouveau les erreurs du passé. La biodiversité est déjà suffisamment en péril comme ça. Il faut porter le choix sur les scénarios C ou E.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 27 :	17/02/2024 18:47:05
Anonyme	
<p>Bonjour, Je ne sais pas si cela est d'ores et déjà prévu dans les scénarii, mais, dans le but de faciliter l'accès à la RN42 par les habitants de la commune de Quesques et alentours, il serait opportun que la rue des Etiennees qui relie Quesques à la RN42 (actuellement au niveau des bâtiments de la DIR Nord à Escoeuilles) soit toujours possible. En effet, il faudrait que cette rue soit reliée à la voie qui sera créée et qui desservira les deux futurs giratoires (Surques et Escoeuilles). En vous remerciant. Bien cordialement.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Quel que soit le scénario retenu, la commune de Quesques sera desservie soit depuis le nouvel échangeur (scénario A) soit depuis un des giratoires (scénarios C et E).</p>

Observation N° 26 :	17/02/2024 08:21:20
Anonyme	
<p>Utilisateur quotidien de la RN42, je ne peux que voter pour le scénario A permettant une liaison plus rapide et sécurisé entre les deux pôles d'attractivité que sont boulogne et saint omer et qui génère un trafic de transit majeur.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 25 :	16/02/2024 16:46:27
Par ACQUES HAVET	
<p>EMPRUNTE SOUVENT LA RN 42 POUR ALLER SUR BOULOGNE/ ESCEUILLES/ BRUNEMBERT ETC.E SUIVANT COINCE PAR DES VEHICULES LENTS.ET LES DEPASSEMENTS A LA LIMITE DE L ACCIDENTS. IL SERAIS QUE C EST 10 KM SOIT MIS EN 2 FOIS 2 VOIES COMME PRESENTER SUR LES SOLUTIONS PREVUES</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Havet, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 24 :	16/02/2024 11:35:09
Anonyme	
<p>Je vote pour le scénario C2 qui permet une meilleure sécurité routière et un accès plus directe aux villages</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 23 :	16/02/2024 11:33:36
Anonyme	
Je vote pour le scénario E !	
<p>Nous avons 3 scénarios qui feront gagner 3 min maximum. Mais 3min c'est quoi dans une vie ?! Préférez-vous gagner 3min pour votre petit confort et tuer les villages et commerces aux alentours ou gagner 1min et permettre aux villages et artisans de continuer à vivre ?</p> <p>ça fait des années que la RN42 est comme ça et personne ne se plaint donc pourquoi vouloir installer des échangeurs comme le propose le scénario A alors que ça serait complètement démesuré dans nos paysages de campagnes ? Si vous voulez assurer une meilleure sécurité routière, une 2x2 voie avec giratoire est largement suffisante.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Vous indiquez que personne ne se plaint, or comme le montrent cette concertation ainsi que les nombreux échanges avec le territoire, au contraire, beaucoup de gens sont en attente d'un aménagement.</p> <p>Vous évoquez votre choix pour le scénario E puis indiquez préférer une 2 x 2 voies avec giratoires ; vous aurez peut-être noté que dans le scénario E, l'aménagement n'est pas à 2 x 2 voies en totalité. Il est à 2 x 2 voies seulement entre Nabringhen et la RD206 (giratoire le plus à l'ouest) et entre Escœuilles (giratoire le plus à l'est) et Coulomby. Il reste une portion d'environ 4,5 km qui n'est pas à 2 x 2 voies.</p>

Observation N° 22 :	16/02/2024 11:16:35
Par Antoine CATEZ	
Je vote pour le scénario E !	
<p>Pour ma part, le scénario A serait une catastrophe pour les villages situés au bord de la RN42 surtout pour les commerçants, artisans car aucun accès direct ne leur ait fourni. Une honte!</p> <p>Dans le scénario C et E la mise en place de giratoire est une bonne solution et permet un accès direct à nos villages. A la différence du scénario E, le scénario impacterait davantage les milieux naturels.</p> <p>Donc pour ces raisons je vote pour le scénario E ou alors laisser la RN42 comme elle est !</p> <p>Si vous aimez votre territoire, ne mettez pas en place le scénario A</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Catez, nous vous remercions de votre contribution.

Par Rémi Vbc

Bonjour,

Etant un grand usager de la RN42 de Colembert vers St Omer, Lumbres et Escoeuilles au moins 1 à 2x par semaine aller/retour, je ne peux qu'apprécier d'apprendre que le projet prévue avant même ma naissance, il y a près de 40ans soit de nouveau sur "la route", en espérant que cela apporte enfin du concret pour 2027.

Et que ce soit autre chose que la suppression de la la 2x2 voie de Nabringhen (pour quelle raison?) et sa baisse de vitesse (ayant causé plusieurs accidents depuis..).

J'ai étudié vos propositions, la solution A1 semble la plus intéressante, même si je pense qu'il est nécessaire de prévoir un échangeur pour la zone de Nabringhen pour permettre l'accès à l'entreprise Bayard et l'accès à la commune de Longueville.

La solution de l'échangeur Licques-Desvres permettra également la création d'une possible ZAC, la CCDS cherchant des emplacements pour se faire. Cela permettra dans un futur plus ou moins proches l'implantation d'entreprise sur un axe idéalement situé.

Par pitié, éviter absolument ces idées de ronds-points comme nous l'avons vus après le péage de Sanghen (dont le dernier n'a aucun intérêt avec un écart de 500m avant le rond point de TSA) et n'étant pas très optimisé. Il aurait été plus agréable une vraie 2x2 voies comme vous en avez ici possibilité.

Reste la zone 90 à Nabringhen qui n'est pas logique au vu de l'ensemble de la route et qui pendant des dizaines d'années était à 110kmh en 2x2 voies (la cause du bruit ne semble pas légitime ici sauf pour justifier et rentabiliser l'ancien radar par inattention du changement de vitesse.. Vous pourriez y disposez un mur anti-bruit identique à ceux de Colembert qui font très bien leur travail depuis 2000)

J'ai en tout cas hâte de voir le résultat de votre concertation, cet axe étant important pour moi, et en vu d'une création d'entreprise dans ce secteur, cela représente un grand intérêt

Il ne restera plus qu'à résoudre le danger que représente les 4 croisements de la section La Capelle-Belle Houllefort et la RN42 sera enfin sécurisée.

Cordialement,
Rémi

Réponse du maître d'ouvrage

Bonjour Monsieur Vbc, nous vous remercions de votre contribution.

Les aménagements que vous évoquez au droit de Nabringhen (réduction de la vitesse et neutralisation d'une voie par zébras) ont été réalisés pour des questions de sécurité. En effet, au niveau du carrefour avec la RD206E la visibilité était insuffisante pour assurer à un véhicule circulant à la vitesse maximale sur la voie de droite de la RN42 de pouvoir réagir et s'arrêter à temps en cas de problème au niveau du carrefour. Par conséquent, la Direction interdépartementale des routes (DIR Nord), gestionnaire de la voirie, a réalisé ces aménagements en 2016 pour réduire le risque d'accident en attendant un aménagement plus large. Ceux-ci ont fait l'objet d'un bilan positif (réduction du nombre d'accidents).

Dans tous les scénarios, il est proposé de supprimer ce carrefour et de repasser cette section à 2 x 2 voies. Pour ce qui concerne le scénario A, avec un échangeur dénivelé, il n'est pas envisagé de réaliser un second échangeur au niveau du carrefour Bayard (RD206). D'une part, sur ce type d'aménagement, le rythme des échangeurs est d'un tous les 5 à 10 km, pour des questions essentiellement économiques ; or les deux carrefours sont distants seulement de 2 km. Par ailleurs, un tel échangeur à cet endroit aurait un impact

	<p>foncier très élevé vu la topographie, et présenterait des difficultés techniques et un coût très élevé. La seule solution pour augmenter le nombre de points d'échange est le scénario C avec des giratoires (ronds-points). Dans le scénario C1, l'interdistance entre les giratoires est de l'ordre de 2 km ; pour le scénario C2 cette interdistance est plus faible entre deux des trois giratoires (1 km environ).</p> <p>Il est proposé de conserver la zone à 90 km/h au droit de Nabringhen quel que soit le scénario ; en effet des tests ont été faits pour passer à 110 km/h, pour cela il serait nécessaire de redresser la courbe pour respecter les règles techniques. Redresser cette courbe aurait pour conséquence de décaler la RN42 vers la commune de Nabringhen avec un impact très important sur les habitations, impact que le maître d'ouvrage a jugé inacceptable au regard de l'intérêt du 110 km/h. Le choix n'a donc pas de lien direct avec la question du bruit, même si la réduction de vitesse aura un effet positif sur ce point comme vous le soulignez.</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Observation N° 20 :	15/02/2024 14:41:49
Par Sébastien PONT	
Le scénaria A1 me semble le + approprié pour cette mise en 2X2 voies	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Pont, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 19 :	15/02/2024 13:07:47
Par guy feutry	
<p>Utilisateur régulier de la RN42, Toutefois à l'heure ou l'air que nous respirons est de plus en plus pollué est il bien raisonnable de favoriser encore la circulation automobile ? A l'heure où notre département est inondé est il bien raisonnable d'artificialiser encore plus de sols ? Pourquoi ne pas investir le budget prévu dans le ferroviaire et améliorer les dessertes en train dans notre département ?</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Feutry, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour le trajet Saint-Omer Boulogne, l'alternative en train nécessite une correspondance à Calais et un trajet d'environ 1h30 (50 minutes en voiture). La création d'une ligne ferroviaire directe entre Boulogne et Saint-Omer (50 km) présenterait des impacts environnementaux et un coût bien plus important que l'achèvement de la mise à 2 × 2 voies de la RN42 sur 9,5 km.</p> <p>Par ailleurs, même si d'une manière générale l'artificialisation des sols a un impact négatif sur le ruissellement, les différents scénarios intègrent la modernisation et la création d'aménagements hydrauliques avec plusieurs objectifs : collecter et évacuer les eaux de chaussée ; confiner et traiter d'éventuelles pollutions ; rétablir les écoulements naturels. Ces aménagements permettent donc un impact positif sur la gestion des eaux.</p>

Observation N° 18 :	15/02/2024 12:12:56
Par Florian Brasseur	
Je suis pour la mise en place du 2*2 voit pour une entière sécurité des voitures et de leur passagers Trop d'imprudance avec des écarts de véhicules risque de collision de face a face	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Brasseur, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 17 :	15/02/2024 09:18:35
Par Émilie Pudwell	
Avoir une 2x2 voies serait extrêmement pratique et gain de temps considérable	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Pudwell, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 16 :	14/02/2024 23:17:29
Anonyme	
<p>Ce projet, quel que soit le scénario choisi, va à l'encontre des préoccupations actuelles :</p> <ul style="list-style-type: none"> - protection des espèces protégées : vous souhaitez demander une dérogation à l'interdiction de destruction ! (page 24) - impact sur l'agriculture : le projet implique de consommer entre 10 et 35 hectares quant les agriculteurs ont besoin de plus de terres pour ne pas voir leurs exploitations mourrir. - bétonisation des sols : ce projet l'accentue alors qu'il faudrait le limiter ou le réduire, car c'est la cause principale des inondations du territoire... - pollution de l'air : le dossier de concertation indique que les relevés montrent une qualité de l'air dans les normes dans la situation actuelle (page 23). <p>Chaque scénario (page 45) présente une situation globalement dégradée après projet, pour des budgets estimés entre 63 et 91M€, et un gain de temps de trajet au maximum de 3 minutes !! Quelles dépenses publiques pour une situation pire que l'actuelle !</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>En ce qui concerne les espèces protégées, il est obligatoire, dès lors qu'un projet est susceptible d'avoir un impact sur des espèces protégées ou leur habitat, d'intégrer ces impacts ainsi que les mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser dans une demande d'autorisation environnementale. Cette autorisation, si elle est obtenue, impose notamment au maître d'ouvrage de respecter ces mesures (par exemple : respecter un calendrier pour les travaux, éviter certaines zones, etc.). Il s'agit donc d'une procédure visant à protéger l'environnement en imposant des règles au maître d'ouvrage.</p> <p>Par ailleurs, même si d'une manière générale l'artificialisation des sols a un impact négatif sur le ruissellement, les différents scénarios intègrent la modernisation et la création d'aménagements hydrauliques avec plusieurs objectifs : collecter et évacuer les eaux de chaussée ; confiner et traiter d'éventuelles pollutions ; rétablir les écoulements naturels. Ces aménagements permettent donc un impact positif sur la gestion des eaux.</p> <p>L'objectif principal du projet identifié par le maître d'ouvrage n'est effectivement pas le gain de temps qui ne peut être que faible sur une si courte distance ; l'objectif principal est un gain en sécurité routière.</p>

Observation N° 15 :	14/02/2024 20:42:52
Anonyme	
Variante A au plus vite !	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 14 :	14/02/2024 16:49:10
Par Benoit BOULNOIS	
<p>Bonjour,</p> <p>Si je comprends bien, pour un cout minimum de 70 M€ les scénarios apportent des réponses peu favorables sur l'accès au territoire, permettraient de gagner entre 0 et 3 minutes et auraient un impact environnemental négatif... A l'heure où nos territoires ont eu à subir des inondations on peut s'interroger sur ce projet d'artificialisation...</p> <p>Par ailleurs quand l'une des collectivités promeut son espace naturel, son investissement premier sera-t-il de permettre ce type de projet?</p> <p>Nous sommes tous attachés au devenir de notre territoire, à faire baisser l'accidentologie et valoriser notre patrimoine agricole et naturel. Nous disposons, ici avec 70 M€ (ou moins) d'une formidable opportunité pour sécuriser, mettre aux normes environnementales, accroître l'offre naissante de mobilités douces et/ou partagées...</p> <p>Ces scénarios sont manifestement d'une autre époque (voir la période de leur genèse) à laquelle nous avons tous participé.</p> <p>Les compétences, expertises mobilisées doivent nous permettre de créer un projet, rapidement, qui soit à la hauteur des enjeux qui lient, encore + aujourd'hui, le développement économique, le respect de nos terres agricoles et naturelles, d'autres mobilités. Nous n'en sommes qu'aux prémices. Il s'agit de construire le projet pour demain, pas pour aujourd'hui, pas avec les scénarios qui démontrent, malheureusement, leurs impacts négatifs.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Boulnois, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Les différents scénarios développés permettent de mettre aux normes environnementales la RN42 et de prendre en compte les mobilités douces en séparant les flux de transit du reste de la circulation.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien prendre en compte votre avis, vous pouvez préciser les scénarios alternatifs que vous souhaiteriez voir développer, et vos attentes sur ces points.</p>

Observation N° 13 :	14/02/2024 14:02:35
Par Grégory Peuvion	
<p>Je réside à Menneville et j'emprunte régulièrement la rn 42 dans mes déplacement et je la franchis également très souvent dans un ressenti de danger permanent . Je suis ravi de cette concertation et j'attends ces travaux avec impatience</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Peuvion, nous vous remercions de votre contribution.</p>

Observation N° 12 :	14/02/2024 12:43:05
Par Jean Michel HENON	
<p>Bonjour</p> <p>Dans la configuration à 3 giratoires, Comment les piétons pourront ils accéder au chemin situés côté Quesques ?</p> <p>Devront-ils traverser les ronds points?</p> <p>Des passages piétons seront-ils prévus?</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Henon, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>La circulation des piétons (et celle des vélos) sera rétablie de part et d'autre de la RN42 pour tous les scénarios, soit via les itinéraires de substitution soit au niveau des giratoires avec des passages piétons.</p>

Observation N° 11 :	14/02/2024 11:05:02
Anonyme	
Je suis d'accord pour la mise en 2x2 voies de la rn42 cela permettra de gagner du temps de trajet pour aller travailler sur Boulogne	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 10 :	14/02/2024 10:02:09
Par Stéphane Dufour	
<p>Bonjour,</p> <p>Mon choix se portera sur le scénario C variante C1. Il est dommage que cette solution isole l'ancienne RN au profit de la sortie du village d'Escoeuilles.</p> <p>Il est indispensable de ne pas couper la RD206, en effet l'intégralité des usagers locaux (particuliers et entreprises (Matériaux Bayard)) serait dans l'obligation de traverser le village de Nabringhen.</p> <p>Je trouve l'idée du pont avec double RP de chaque côté pour la route entre Brunembert et Surques plutôt bonne. Mais cette proposition ne reprends pas le RP de la RD206; peut-être est-il possible de faire un mix de plusieurs proposition?</p> <p>Bien à vous</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Dufour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Effectivement, dans le cas du scénario A, l'accès à la RD206 n'est pas maintenu ; les usagers utilisant actuellement ce carrefour se reporteront soit vers l'échangeur existant de Nabringhen, soit vers le nouvel échangeur de la RD215. C'est notamment le cas de l'accès à l'entreprise Bayard.</p> <p>Pour ce qui concerne le scénario A1, avec un échangeur dénivelé au niveau du carrefour de la route de Brunembert / Surques, il n'est pas envisagé de réaliser un second échangeur au niveau du carrefour Bayard (RD206). D'une part, sur ce type d'aménagement, le rythme des échangeurs est d'un tous les 5 à 10 km, pour des questions essentiellement économiques ; or les deux carrefours sont distants seulement de 2 km. Par ailleurs, il est préférable d'éviter d'avoir un unique rond-point juste après un échangeur de type « autoroutier ». La solution pour augmenter le nombre de points d'échange est le scénario C avec seulement des giratoires (ronds-points).</p>

Observation N° 9 :	14/02/2024 09:47:27
Anonyme	
POUR l'aménagement	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 8 :	14/02/2024 06:13:43
Par Florent Delobel	
Il faut impérativement une sortie direction Quesques .	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Le maître d'ouvrage apporte la réponse suivante à votre contribution:</p> <p>Bonjour Monsieur Delobel, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Quel que soit le scénario, la commune de Quesques sera desservie. En venant de Saint-Omer, comme aujourd'hui, le trajet le plus direct est de passer par Coulomby. En venant de Boulogne-sur-Mer, le trajet le plus direct sera soit de sortir au nouvel échangeur (scénario A) soit au giratoire le plus proche (scénarios C et E).</p>

Observation N° 7 :	13/02/2024 23:50:05
Par Frédéric Vasseur	
bonjour, j'emprunte cette nationale 42 tous les jours, je réside à Wimereux, et travaille à Wizernes. J'avoue que le scénario A me conviendrait davantage. des giratoires restent sources de problèmes sur la route, je pense donc que ceux-ci sont à éviter. merci	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Le maître d'ouvrage apporte la réponse suivante à votre contribution:</p> <p>Bonjour Monsieur Vasseur, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons qui vous poussent à écarter les giratoires.</p>

Observation N° 6 :	13/02/2024 21:51:33
---------------------------	---------------------

Par Mathilde Leignel	
<p>Travaillant sur Boulogne 4 jours sur 5 j'emprunte cette route presque quotidiennement. Il n'est pas rare que je passe entre 5 et 10 min pour pouvoir m'insérer dans la circulation au carrefour de surques. Pour moi les ronds points sont la meilleure solution. Pour permettre aux personnes vivantes dans les villages alentour de reprendre la rn à différents endroits .</p> <p>Le C2 sera à priori le plus adapté car le moins cher mais aussi avec le moins d'impact sur les terres et le paysage. Il faut aussi penser a des sociétés comme Bayard s'il n'y a qu'un échangeur au niveau de surques ou escoeuilles les poids lourds devront passer par tous les villages.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Le maître d'ouvrage apporte la réponse suivante à votre contribution:</p> <p>Bonjour Madame Leignel, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Comme vous le soulignez, l'aménagement des carrefours sous forme de ronds-points (giratoires) équilibre le régime des priorités : il y a donc un bénéfice quand vous circulez sur la « route secondaire » (par rapport au stop actuel) et à l'inverse un inconvénient quand vous circulez sur la « route principale » (par rapport à aujourd'hui).</p> <p>Dans le scénario A, l'accès à l'entreprise Bayard se fait effectivement via Nabringhen ou Longueville.</p>

Observation N° 5 :	13/02/2024 18:47:43
Par ROMMEL François	
<p>La variante A1 semble la plus adaptée (110km/h) : L'échangeur se situe sur l'axe Desvres/Licques qui est plus utilisé que la sortie d'Escoeuilles.</p> <p>Grosse inquiétude tout de même de voir une augmentation de la circulation sur la D215E3 reliant Escoeuilles et Surques (petite route dangereuse entre les 2 écoles).</p> <p>Ne pas réaliser la variante A2 car je suis persuadé que les personnes venant de Licques emprunteront cette rue (D215E3) afin de réduire le trajet vers l'échangeur d'escoeuilles.</p> <p>A défaut choisir la variante C1</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Le maître d'ouvrage apporte la réponse suivante à votre contribution:</p> <p>Bonjour Monsieur Rommel, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Comme vous le soulignez, le carrefour qui draine le plus de trafic entre la RN42 et les routes départementales adjacentes est celui de la RD215 (Desvres/Licques) et c'est cette raison qui a conduit à proposer le scénario A1. Dans le scénario A2, le trafic de la RD215 a plutôt vocation à se reporter sur l'échangeur en empruntant l'ancienne route nationale ; toutefois il existe effectivement un risque que les habitués empruntent la RD215E3.</p> <p>En cas de choix de cette variante, une réflexion conjointe avec le Département et les communes sera à mener pour limiter ce report.</p>

Observation N° 4 (modérée) :	13/02/2024 18:07:30
Modéré à la demande de l'intéressé	

Observation N° 3 :	13/02/2024 13:29:30
Anonyme	
Je suis totalement contre ce projet ! Un détour de plus de 15km pour les habitants. Comment fait on ? En faisant ce projet vous faites mourir les villages !	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Le maître d'ouvrage apporte la réponse suivante à votre contribution:</p> <p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Le sujet de la desserte du territoire traversé et du maillage de cette desserte est en effet une thématique importante dans le cadre de ce projet. En effet, pour améliorer la sécurité routière des usagers, il est proposé plusieurs scénarios qui réduisent tous le nombre de carrefours. Le nombre de carrefours maintenus est toutefois différent selon les scénarios. Le détour pour accéder à la RN42 est toutefois bien inférieur à 15 km quel que soit le scénario proposé (par exemple, une personne venant d'Escoeuilles aura 3 km de détour pour aller vers Saint-Omer dans le scénario A1, et aucun détour dans le scénario C1).</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de mieux comprendre votre remarque et y répondre, vous pouvez préciser votre secteur d'habitation et le trajet pour lequel vous craignez de devoir faire un grand détour.</p>

Observation N° 2 :	13/02/2024 08:09:29
Anonyme	
Scénario A	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Le maître d'ouvrage apporte la réponse suivante à votre contribution:</p> <p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 1 :	13/02/2024 05:58:13
Anonyme	
Bonjour, Habitant de la commune de Surques, je pense que le projet A est le plus approprié.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Le maître d'ouvrage apporte la réponse suivante à votre contribution:</p> <p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>