

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-propos3

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*

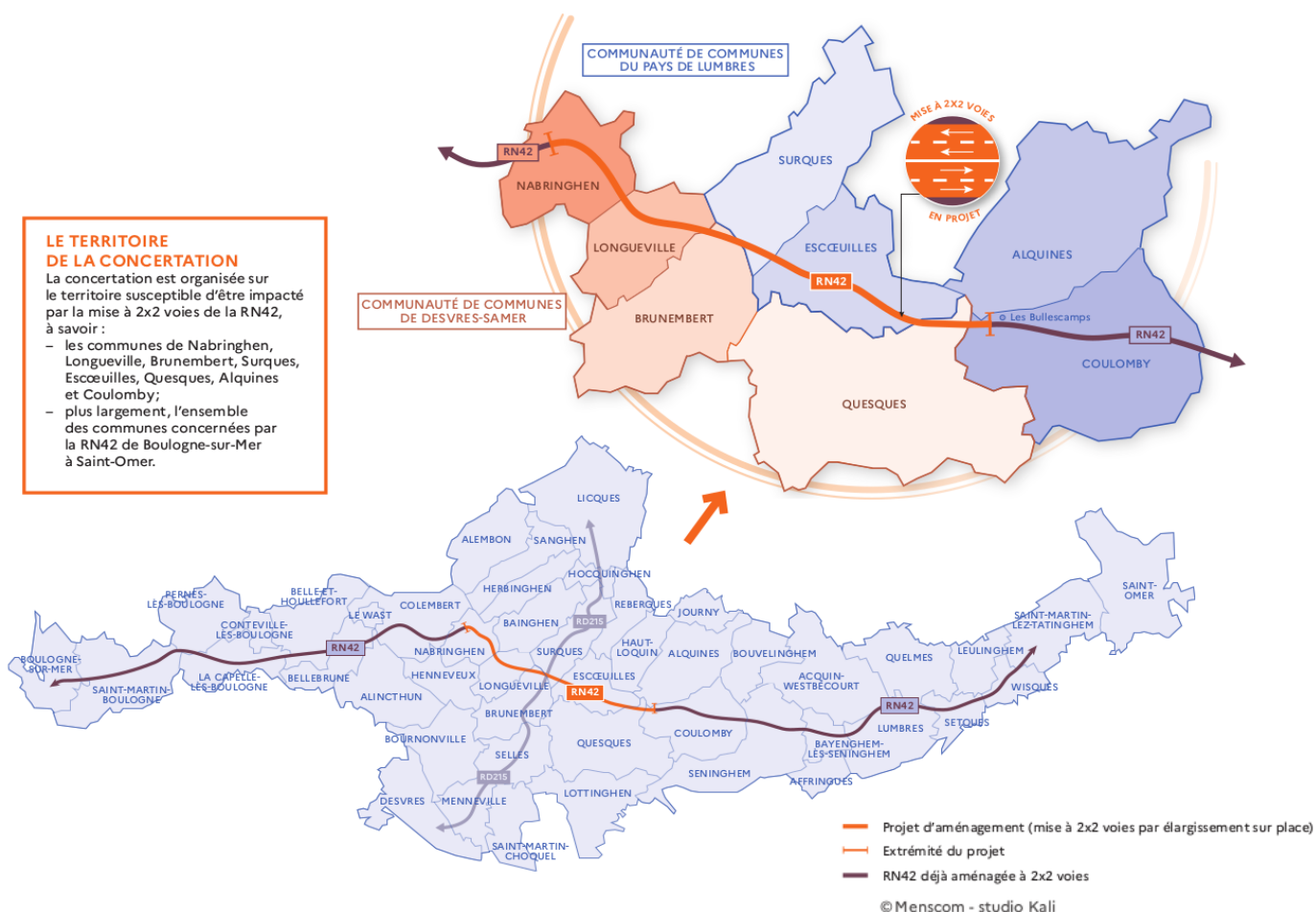
Introduction

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).

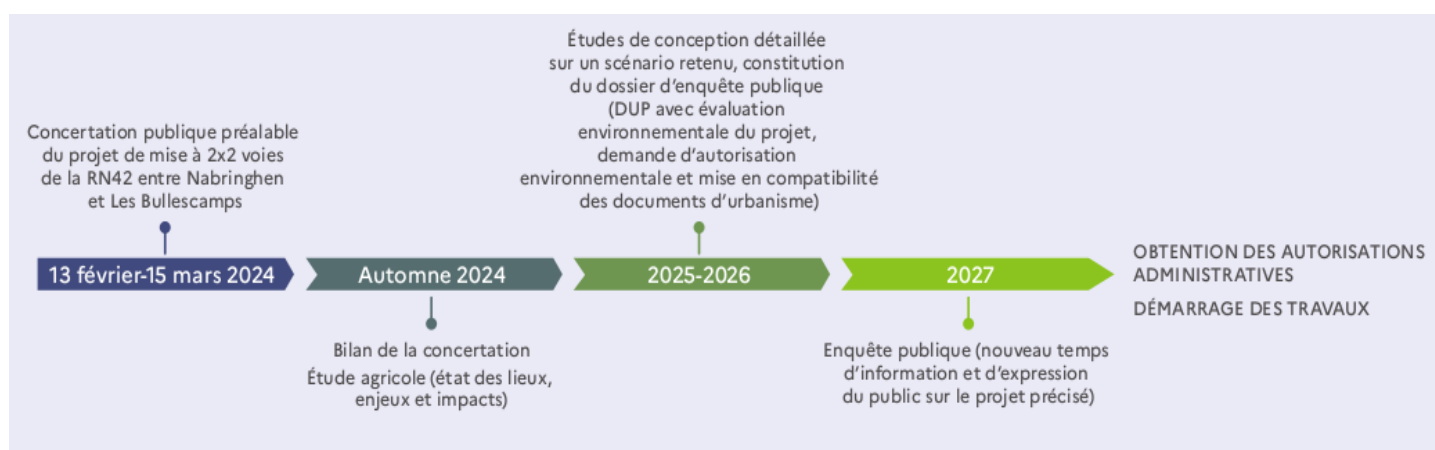
Le trafic sur cette section est évalué à 5 000 véhicules par jour dans chaque sens en moyenne, pour un trafic de 15 000 véhicules par jour et par sens au niveau de Boulogne-sur-mer et de 7 500 véhicules par jour et par sens au niveau de Saint-Omer. Près de 90 % de ce trafic est en transit, c'est à dire 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'Ecoeuilles
- 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 : Nabrighen, 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 friagerie, 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 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. »

« 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 respecter 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 Colombert 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-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 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. »

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.

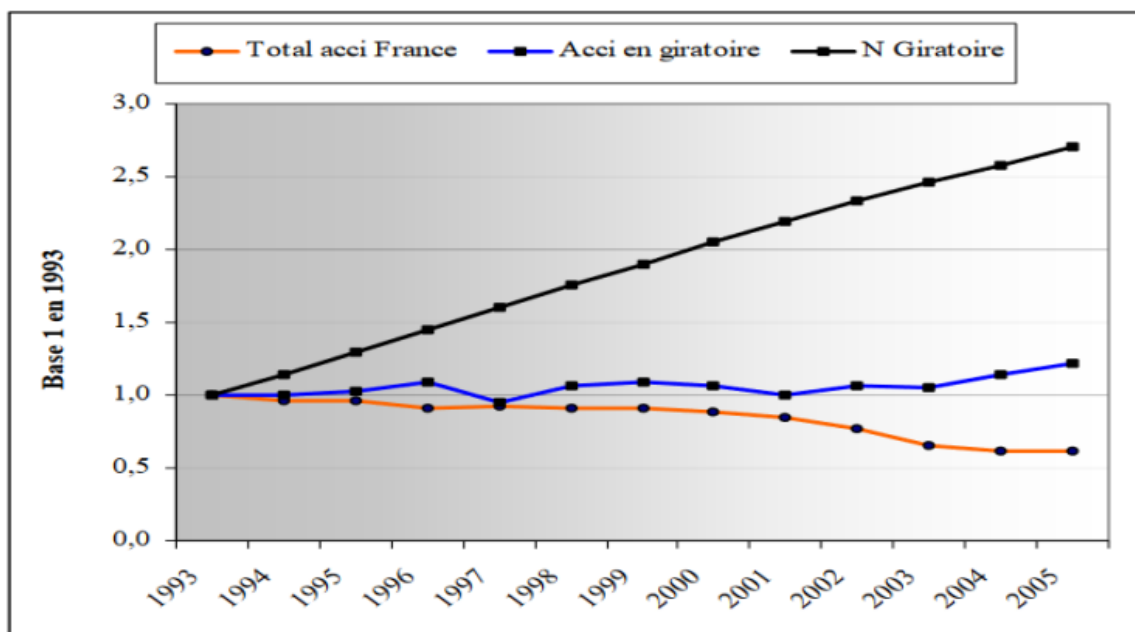
Liste des annexes

- **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](#)