



**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'Escoœuilles précise que le choix du Conseil municipal d'Escoœuilles 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 exigu.

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.



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'Escœuilles – 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 :

- doublage 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, remboursements).

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.

**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](https://www.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 débouler 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 classer 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 parcellaires 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 Escoëuilles 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.