

RN42 mise à 2 × 2 voies entre Nabringhen et Les Bullescamps (commune de Coulomby) – Concertation publique préalable

Liste de toutes les observations déposées

Observation N° 230 :	15/03/2024 22:34:14
Par martial Lepercq	
<p>Bonjour, je suis habitant du village d'Escoeuilles et utilisateur régulier de ce tronçon Boulogne -St omer dans un sens ou l'autre. Gagner trois minutes de trajet ne me parait pas une urgence vitale pour un particulier (coût des travaux estimés: 10M€ la minute). Détruire toute une biodiversité, artificialiser des sols et bétonner des terres agricoles me semble une aberration aujourd'hui. Il serait souhaitable de développer les solutions de fret ferroviaire et/ou fluvial et de transport en commun avant de voir transiter les super-camions aux abords du village. Le problème est réel cependant, celui de la sécurité pour l'accès au village. Un rond point situé à la sortie du village au niveau de la friterie, faciliterait l'intégration dans le flux de la RN42 (surtout aux heures de pointe), faciliterait l'accès des secours venant de Lumbres tout en préservant la sécurité autour du terrain de sport (City's) et des élèves de primaire qui traversent à pied pour rejoindre la cantine. L'amélioration des voies secondaires pour véhicules lents et mobilité douce permettrait de conserver la structure existante de la RN42 avec une vitesse limitée entre les rond-point prévus dans le scénario E. Aucun projet ne me satisfait tant au niveau des nuisances sonores, des impacts environnementaux et des coûts, mais s'il faut choisir le moindre mal, le projet E (s'il prend en compte mes propositions) me semble le moins catastrophique.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Lepercq, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>L'objectif du projet n'est pas le gain de temps qui est nécessairement minime sur un itinéraire aussi court. L'objectif du projet est de sécuriser les déplacements.</p> <p>Le trafic de poids-lourds représente environ 10 % du trafic total soit un peu moins de 500 poids-lourds par jour, dont près de la moitié desservent le port de Boulogne-sur-Mer. Il n'existe pas forcément d'alternative ferroviaire ou fluviale pour cette desserte.</p>

Observation N° 229 :	15/03/2024 21:24:00
Par Laurence LEPERS	
Après consultations des différents projets , le scénario C1 me semble le plus adéquat au vu de mes déplacements et de l'accessibilités au territoire .	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Lepers, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 228 :	15/03/2024 19:44:25
Anonyme	
Le scénario c1 me paraît le plus adapté à l'accès de nos villages il y a nécessité d'étudier le report de la circulation sur les routes des villages concernés. Jean-Pierre Dumont	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Dumont, nous vous remercions de votre contribution. Une attention particulière sera portée à l'évaluation du trafic sur les voies de substitution.

Observation N° 227 :	15/03/2024 18:49:07
Anonyme	
<p>Bonjour</p> <p>Nous avons assisté aux 3 présentations très intéressantes et enrichies par des questions à chaque fois différente, notre choix se dirige vers Scenario C Variante C1 avec deux suggestions : tout d'abord l'accès de la route réservée aux véhicules dit lents du haut du Bois d'Escœuilles jusqu'au rond point d' Escœuilles, sachez que cette voie sera très très fréquentée d'une part par des véhicules lents ,les habitants du Verval, de Quesques, Coulomby ,certains mêmes de Harlettes vont l'emprunter dans les deux sens .</p> <p>Ensuite il serait peut être bien d'installer un grillage solide afin de préserver le gibier (je ne suis pas chasseur !!) dans la descende des 2 bois des propriétés (Bullecampes et Bois D'Escœuilles) enfin surtout d'éviter toutes collisions entre le gros gibier et les véhicules fréquentant la future 2 fois 2 voies comme cela est déjà arrivé plusieurs fois, voir mortel pour un motard il y a quelques années</p> <p>Dans l'attente de vous lire Bien cordialement Jacques Leroy 06 44 26 08 09</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Leroy, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Une attention particulière sera portée à l'évaluation du trafic sur les voies de substitution.</p> <p>Des mesures visant à guider le passage de la faune pour traverser en sécurité seront prévues et seront présentées lors des phases ultérieures de la concertation (ou lors de l'enquête publique).</p>

Observation N° 226 :	15/03/2024 18:20:21
Par Quentin NOEL	
Utilisateur très fréquent de cette portion de la RN 42. Favorable au scénario A1 pour apporter un maximum de fluidité et de sécurité sur cette portion dangereuse.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Noël, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 225 :	15/03/2024 17:17:02
Anonyme	
<p>Contre ce projet 2x2 voies. C'est un vieux projet qui ressort des placards. Empruntant occasionnellement la RN42, la route se fait facilement quand on respecte le code de la route et les autres automobilistes. A l'heure où l'on connaît tous les méfaits du trafic automobile et du bétonnage, c'est de la folie et du gaspillage d'argent public. Le pire c'est que l'impact environnemental est à peine pris en compte dans ce projet. Des espèces végétales et animales déjà en danger vont être détruites ou déplacées pour le plus grand bonheur de certains. Ok pour améliorer et sécuriser le tronçon actuel. Ok pour créer des aménagements visant à protéger la biodiversité (par exemple entre Boulogne et Nabringhen, il y a trop de hérissons morts le long de la 2x2 voies actuelle).</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Les impacts du projet sur l'environnement ainsi que les mesures prises pour les éviter, les réduire et compenser les impacts résiduels seront décrites dans l'étude d'impact.</p>

Observation N° 224 :	15/03/2024 16:52:48
Par MARC VERRONS	
<p>J'emprunte cette RN une fois par semaine, (A/R Boulogne Béthune) beaucoup de camions. Une voie rapide serait pour moi préférable et plus sécurisante. Cependant il faut penser aux riverains concernés et ne pas les isoler. Bien cordialement</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Verrons, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 223 :	15/03/2024 16:45:44
Par Arnaud OVEN	
<p>Bonjour, Utilisateur occasionnel de l'axe Lille-Boulogne-sur-Mer via Hazebrouck et St Omer, je trouve assez pénible les giratoires situés sur les tronçons à 2x2 voies qui, outre l'inconfort pour le conducteur (freinages, accélérations, baisse de la vitesse moyenne, voire embouteillages sur les tronçons les plus chargés...), engendrent pour les riverains de la pollution et du bruit (particules de freins et de pneus, accélérations, embouteillages). La limitation actuelle à 70 km/h de la RN42 dans le secteur d'Escoeuilles sur une distance assez longue est déjà suffisamment agaçante pour ne pas y ajouter des giratoires qui ne procureraient aucun gain de temps pour les usagers de la RN42, au contraire (il y a de nombreux exemples assez catastrophiques, notamment la RN41 Lille - La Bassée, qu'il ne faut pas reproduire). Il convient de raisonner à long terme pour le confort de tous même si cela coûte plus cher (quitte à phaser) et, en cela, les variantes A1 et A2 avec échangeurs dénivelés s'imposent, sinon autant ne rien faire.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Oven, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>La situation est assez différente sur la RN41, notamment le niveau de trafic y est beaucoup plus élevé.</p> <p>Effectivement, les giratoires n'apporteront aucun gain de temps, leur objectif est de desservir le territoire dans des conditions sécurisées.</p>

Observation N° 222 :	15/03/2024 15:28:25
Par philippe DUSSOSSOY	
voir PDF joint	
Pièces-jointes	courrier escoeuilles4x4 voies 2024.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Messieurs Dussossoy, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>L'ensemble des parcelles seront bien désenclavées.</p> <p>En cas de dépassement des seuils acoustiques réglementaires à cause du projet, des protections acoustiques seront envisagées.</p> <p>Des aménagements pour le passage de la faune seront prévus.</p> <p>En revanche, les travaux n'auront pas pour vocation de prévoir le raccordement eau et électricité des habitations.</p>

Observation N° 221 :	15/03/2024 15:23:24
Anonyme	
<p>il devenait nécessaire de sécuriser les accès à la RN 42 surtout aux heures de pointe. il ne faudra pas négliger de sécuriser les voies de substitution de depuis Colomby - les Bullescamps jusque Nabringhen .Auparavant les véhicules lents conscients de la gêne qu'ils occasionnaient bénéficiaient d'un linéaire doux Dans les prévisions ils seront confrontés à des passages étroits ,sans visibilité, sinueux ,montants et descendants vers des stops Ils seront aussi confrontés à des VL préférant utiliser cette voie car beaucoup plus pratique et qui n'auront pas à se soucier de la limitation de vitesse. Sachant aussi qu'elle sera maintenant utilisée pour le loisir contrairement à ce qui se faisait auparavant. Ne craignez vous pas de déplacer le problème sécurité?</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Les seuls véhicules légers qui ont vocation à utiliser les itinéraires de substitution sont les véhicules qui doivent se reporter sur un carrefour. Il n'y a aucune raison de penser que les véhicules en transit (plus de 90 % du trafic) choisiraient de sortir de la RN42 (aménagée à 2 x 2 voies) pour préférer utiliser les itinéraires de substitution. Ces itinéraires seront également plus lents que la RN42.</p> <p>La suite des études présentera le volume de trafic attendu sur les itinéraires de substitution.</p>

Observation N° 220 :	15/03/2024 15:13:47
Anonyme	
<p>Bonjour pour le scénario C1 ferait il pas plus judicieux de mettre le rond-point au niveau des trois maisons de Longueville pour que l'ancien 42 soit une route de substitution pour se diriger vers colembert plutôt que de passer dans les villages de Longueville et nabringhen et de faire une sortie et une entrée au niveau du carrefour de chez Bayard</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Nous comprenons que vous suggérez de déplacer le giratoire au droit de la RD952 tout en maintenant le carrefour existant au droit de la RD206 sous forme d'un demi carrefour dans le sens Boulogne vers</p>

	Saint-Omer. Cela conduirait à maintenir 4 points d'échange dont deux très proches (RD206 et RD252) ; ceci n'est pas compatible avec les objectifs de sécurité du projet.
--	--

Observation N° 219 :	15/03/2024 14:45:08
Anonyme	
<p>Il suffirait simplement de faire des échangeurs au lieu des ronds points prévus et tout le monde seraient content!</p> <p>Des ronds points restent une source de danger, bcp trop de personne ne savent toujours pas les prendre en 2024...</p> <p>Faire ralentir le trafic sur les axes Boulogne-St Omer à 3 reprises, par des ronds points alors qu'aujourd'hui cela est direct, ce n'est pas une bonne idée.</p> <p>Comment seront prévus les coupures de ronds points? Zebras? et donc des petits malins qui forceront au maximum comme à St Omer TSA ou ancienne Boulogne Auchan?</p> <p>Passez de 110 à un ronds points, ça va être un beau massacre entre les fous du volant qui vont pillés voir même forcé les priorités et les papis qui vont piller 5kms avant.. Et surement penser à inclure des radars en contre partie?... non vraiment, mettez des échangeurs, il y a moyen d'en faire des "étroits" comme on en voit dans les grandes villes, c'est juste une question de volonté ici.</p> <p>On a vu des échangeur pour des projets moins utiles, on parle ici d'investissement à long terme. Les Ronds points, ce n'est pas la solution!</p> <p>Faites un effort pour y inclure 3 échangeurs pour une vraie vision à long terme.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Les giratoires ne présentent pas de caractère dangereux. Vous pouvez consulter la fiche sur les giratoires dans l'onglet « Documents ».</p> <p>Il n'est pas envisagé de réaliser un aménagement avec 3 échangeurs, pour des questions à la fois financières et techniques.</p>

Observation N° 218 (Courrier)	15/03/2024 12:01:00
Par Communauté d'Agglomération de Boulogne-sur-Mer	
Voici la contribution de la Communauté d'Agglomération de Boulogne-sur-Mer	
Pièces-jointes	CONTRIBUTION CAB.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Celle-ci est publiée dans l'onglet "Documents".

Observation N° 217 :	15/03/2024 11:53:39
Par Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale Syndicat mixte	
Contribution à la concertation publique	
Pièces-jointes	Syndicat mixte du Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Celle-ci est publiée dans l'onglet "Documents".

Observation N° 216 :	15/03/2024 11:48:50
Par Alice GEVAERT	
Madame, Monsieur,	
<p>Veillez trouver ci-joint l'avis de l'Agence Flandre Intérieure St Omer St Pol de la CCI Grand Lille concernant le projet de mise en 2X2 voies de la RN 42 sur son tronçon Nabringhem Coulomby.</p> <p>Il s'agit de trouver un équilibre entre tous les usagers en considérant l'importance d'être connecté à notre grande Région et son essor, tout en restant en lien avec les acteurs du développement économique et touristique locaux.</p> <p>Vous souhaitant bonne lecture du présent, veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.</p> <p>Alice GEVAERT Présidente de COTER FISOSP CCI GL</p>	
Pièces-jointes	Avis_PPA_CCI GL_Agence_Flandre_Intérieure_St_Omer_St_Pol_AG_240313.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Gevaert, nous vous remercions de votre contribution. Celle-ci est publiée dans l'onglet "Documents".

Observation N° 215 :	15/03/2024 11:35:09
Par Mélodie WARLOUZEL	
Madame, Monsieur ,	
<p>veuillez trouver ci -joint l'avis de notre association concernant la mise à 2 X 2 Voies de la RN 42 entre Nabringhem et Coulomby.</p> <p>Cordialement Mélodie WARLOUZEL Présidente</p>	
Pièces-jointes	Avis Asso Pour la RN 42 2X2 voies 2024 03 15 MW.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Warlouzel, nous vous remercions de votre contribution. Celle-ci est publiée dans l'onglet "Documents".

Observation N° 214 :	15/03/2024 11:31:57
Anonyme	
<p>Je suis favorable au scénario C avec 3 giratoires. Ce scénario est un bon compromis entre coût, sécurité et accessibilité aux villages traversés, utile pour les habitants et les commerces. Prévoir des itinéraires pour les véhicules lents qui ne les obligent pas à parcourir de longues distances. Prévoir des voies adaptées pour les cyclistes, les piétons, les randonneurs.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 213 :	15/03/2024 09:15:53
Par François Wavrant	
<p>J'étais enfant quand on parlait de la réalisation de la voie express entre Boulogne et Saint Omer. Depuis de nombreuses années, une portion reste à réaliser.</p> <p>Je pense que le scénario le plus adapté reste le C1, il va permettre de ne pas isoler nos territoires ruraux et permettra de sécuriser le site.</p> <p>Dans ce projet, il serait bon d'apporter un regard particulier au paysager, le site s'ouvre vers le Boulonnais ou l'Audomarois.</p> <p>Il serait bon également d'englober dans le projet la réalisation du demi giratoire à Lumbres au niveau de la zone d'activité.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Wavrant, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>La préservation / mise en valeur du paysage est l'un des enjeux identifiés du projet.</p> <p>Le projet de complément du demi-échangeur de Lumbres, initialement prévu dans le cadre du projet Sanef d'échangeur A26/RN42, présente un intérêt et des objectifs différents du présent projet ainsi qu'un périmètre d'étude différent. Il n'y a donc pas de raison de joindre les deux projets au sein d'un même programme.</p>

Observation N° 212 :	15/03/2024 09:05:42
Par David Bayard	
<p>Je privilégie la proposition C1.</p> <p>Isoler la commune d'Escoeuilles par l'absence d'un giratoire serait un préjudice économique et sociale. Nous devons protéger nos commerces, écoles et l'artisanat.</p> <p>N'oublions pas les populations voulant passer d'un côté à l'autre de la RN42 d'où l'importance des giratoires.</p> <p>Il serait important de prévoir un passage sécurisé pour les vélos et randonneurs, privilégiant ainsi les mobilités douces et un accès sécurisé aux balades en campagne.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Bayard, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 211 :	14/03/2024 23:35:38
Anonyme	
<p>Bonjour,</p> <p>Parmi les scénarios proposés pour la RN 42, je préfère le scénario A1, à défaut A2.</p> <p>Utilisant souvent cette route pour le trajet de Boulogne-sur-Mer à Saint-Omer et parfois jusqu'à Hazebrouck, il est incroyable que de Lille à Boulogne-sur-Mer, les GPS recommandent de faire un détour par Dunkerque. De plus, si on laisse trois ronds points comme le proposent les variantes C, cela créera des appels d'air pour la création de zones industrielles et artisanales, avec du foncier attractif, ce qui entrainera une artificialisation des terres bien supérieure que le projet en lui-même.</p> <p>Cordialement</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Les GPS calculent le « meilleur trajet » en fonction des critères choisis qui peuvent être soit le plus court en distance soit le plus court en temps, voire le plus économique ou le plus écologique.</p>

Observation N° 210 :	14/03/2024 22:45:14
Par LEFEBVRE	
<p>Quand j'ai passé mon permis en 1992, on parlait déjà de la 2x2 voies sur ce tronçon.... mais pas d'argent.</p> <p>Le plus dangereux sur ce tronçon est au niveau de l'intersection Surques, Brunembert (RD215). Car, il n'y a qu'à cet endroit qu'il n'y a pas de voie soit de dégagement pour tourner ou soit pour traverser la nationale. De nouveau l'été dernier, un accident s'est produit à cet endroit. La circulation est de plus en plus importante, ce qui rend difficile l'accès à la nationale, la traverser le matin sans parler des week-ends d'été.</p> <p>Quand on connaît l'Etat, avant d'envisager des travaux qui vont coûter une fortune car une fois que l'on aura payé les CHEFS DE PROJETS ainsi que toutes les études faites en amont qui ne servent à rien (on peut le constater sur une portion de la nationale, un peu avant la sortie de Lumbres en direction de Saint-Omer. Elle a été refaite, il y a peu de temps et la route se défonce) et bien une fois de plus il n'y aura plus d'argent.</p> <p>Donc il me semble que le plus important est de faire un rond-point à cette intersection (RD215), car toutes sortes de véhicules des plus légers au plus lourds empruntent cette route dans les 4 sens, cela ralentirait la vitesse, fluidifierait l'intersection mais surtout améliorerait efficacement la sécurité.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur ou Madame Lefebvre, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>L'objectif de la concertation est de définir un parti d'aménagement global, qui nécessitera des procédures et du temps ; on n'est pas sur la même échelle de temps qu'un réaménagement de carrefour ; nous prenons note de cette proposition.</p>

Observation N° 209 :	14/03/2024 22:07:40
Anonyme	
<p>proposition A1.</p> <p>aujourd'hui nous roulons tranquillement sur la rn 42 sans avoir a freiner ni relancer les véhicule. les rond point cassera la dynamique des véhicules et bonjour l'impact carbone. De saint Omer a Boulogne ca ferait quasiment 9 rond point surtout si c'est pour faire deux voies et qu'a l'arrivé du rond point vous nous mettez des zébra pour repasser a une voie en entonnoir!!</p> <p>Quand nous regardons le tracé de la route dans la vallée d'Escœuilles vous la mettez en plein dans les zones inondable vu l'or des dernières pluies. Pourquoi ne pas remonter les 4 voies dans le sens sto Boulogne sur la droite vers les hauteur en dessous du bois jusqu'à l'entrée d'Escœuilles et garder les voies actuel en voie lente!!!</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Sur une 2 × 2 voies, les règles de l'art prévoient de ramener les usagers en amont sur une voie (puis de rouvrir une voie de stockage si nécessaire).</p> <p>Le choix de ne pas s'écarter de la RN42 actuelle est lié au fait d'éviter les impacts environnementaux. S'écarter reviendrait à détruire plus de surface boisée et créer une deuxième coupure pour la faune.</p>

Observation N° 208 :	14/03/2024 22:05:24
Anonyme	
Schéma A1 pour la sécurité Gain de temps	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Le gain de temps n'est pas l'objectif du projet.

Observation N° 207 :	14/03/2024 21:53:20
Anonyme	
Proposition A1 Pas de rond point qui favorise l'usure des pneus et des freins. Perte de temps Plus direct le A1	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 206 :	14/03/2024 20:35:41
Anonyme	
après avoir observé les différentes réponses beaucoup sont pour que le passage actuel reste, alors qu' un petit détour d environ 800 m jusqu' à la friterie ne fera pas de mal aux commerçants d Escœuilles ! Quand on est habitué à ces commerces de proximité on revient !!	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 205 :	14/03/2024 20:15:50
Anonyme	
Scenario C2	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 204 :	14/03/2024 20:13:39
Par frederic PRUVOST	
après avoir étudié les plans de variante, je pense que le giratoire à la friterie serai plus logique, cela éviterait qu' un adulte ou un enfant ne soit victime d un accident en se rendant au city stade , vu le passage et la vitesse ,et éviter que les poids lourds ne coupent à travers pour accéder à Escœuilles ou Alquines .PENSEZ à nos ENFANTS	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Pruvost, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 203 :	14/03/2024 20:13:13
Par Jade Pruvost	
Scénario C2	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Pruvost, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 202 :	14/03/2024 20:12:35
Par Anicée Pruvost	
Scénario C2	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Pruvost, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 201 :	14/03/2024 20:11:35
Par Clara Pruvost	
C2	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Pruvost, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 200 :	14/03/2024 17:09:08
Par Christian LEROY	
Contribution du conseil municipal d'Escoeuilles	
Pièces-jointes	courrier CNDP.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Leroy, nous vous remercions de votre contribution. Celle-ci est publiée dans l'onglet "Documents".

Observation N° 199 :	14/03/2024 17:06:29
Par michel retaux	
je suis favorable au scénario E	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Retaux, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 198 :	14/03/2024 15:11:29
Par CAPSO	
Voici la contribution de la Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer.	
Pièces-jointes	RN42_Concertation_contribution CAPSO.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Celle-ci est publiée dans l'onglet "Documents".

Observation N° 197 :	14/03/2024 15:01:25
Par Ville de Wimille	
Voici la contribution de la Ville de Wimille.	
Pièces-jointes	RN42_Concertation_contribution Ville de Wimille.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Celle-ci est publiée dans l'onglet "Documents".

Observation N° 196 :	14/03/2024 10:47:43
Par Chambre d'Agriculture NPDC	
Voici la contribution de la Chambre d'Agriculture dans le cadre de cette concertation publique.	
Pièces-jointes	240314 - contributionCAconcertation RN42.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Celle-ci est publiée dans l'onglet "Documents".

Observation N° 195 :	14/03/2024 10:06:25
Par FREDERIC LAMOUR	
Nous préférons une bretelle plutôt que des ronds points. Les ronds points sont source de retournements.	

Observation N° 194 :	14/03/2024 10:03:00
Par FREDERIC LAMOUR	
Nous préférons une bretelle plutôt que des ronds points. Les ronds points sont source de retournements.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Lamour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Les renversements (de poids-lourds en particulier) peuvent arriver notamment dans des giratoires, virages, ou en tournant aux carrefours et nécessitent de ralentir dans les courbes.</p>

Observation N° 193 :	14/03/2024 09:36:56
Par Christian LEROY	
Délibérations prises en conseil communautaire sur le soutien au projet et le choix d'un scénario préférentiel, ainsi que sur la situation de l'échangeur de Lumbres.	
Pièces-jointes	027_RN42_AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE LUMBRES (1).pdf 026_RN42_CONCERTATION PUBLIQUE.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Leroy, nous vous remercions de ces contributions qui sont publiées dans l'onglet « Documents ».

Observation N° 192 :	14/03/2024 09:02:38
Par FRANCOISE LEGAY	
Empruntant régulièrement cette route, je privilégie la proposition C1. De plus, il serait important de prévoir un passage sécurisé pour les vélos et randonneurs, privilégiant ainsi les mobilités douces et un accès sécurisé aux balades en campagne (hors chasse évidemment !)	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Legay, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 191 :	14/03/2024 08:58:25
Anonyme	
Dans le projet est-il possible de penser aux piétons, randonneurs, vélos ? et prévoir un passage SECURISE ?	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Les mobilités douces (piétons, vélos, et randonnées équestres) seront prises en compte dans le projet en lien avec le PNR et les collectivités locales.

Observation N° 190 :	14/03/2024 08:50:11
Par Pierre Penet	
Actuellement habitant sur la côte et originaire de saint omer. Nous effectuons fréquemment des aller retour entre Cucq et Saint Omer, en passant par Boulogne. L'axe en version A, avec un seul échangeur, est la version qui me semble la plus cohérente, cela permettrait de faire gagner du temps à un maximum de personnes, la RN étant très fréquentée. Avec des installations sonores pour éviter un maximum de nuisances aux villages à proximité. De plus, cela permet aussi d'avoir une consommation de carburants maîtrisés évitant les ralentissements et accélérations dues aux multiples rond points. Mais aussi de diminuer le risque d'accidents comme les documents le mentionnent. Dans l'intérêt du plus grand nombre de personnes, les solutions A me semblent les plus adaptées. Et pourquoi pas ensuite réfléchir à des axes qui désenclaveraient Desvres et Samer, qui pourraient devenir 2 nouveaux centres économiques majeurs de la région. Bien à vous.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Penet, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 189 :	13/03/2024 22:34:30
Par Marie-Paule LACHERE	
Il me semble que le projet C1 facilitera l'accès à la RN 42 pour les usagers venant des communes environnantes	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Lachere, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 188 :	13/03/2024 21:06:45
Par Eric Fourmanoir	
En mon nom et celui de la société Leroy Travaux Publics que je dirige, je soutiens le tracé C1 qui répond à l'ensemble des critères pour une circulation sécurisée sur ce tronçon de la RN42. Par ailleurs, je précise que le flux de véhicules entrants et sortants pour rejoindre la société Leroy TP est de l'ordre de 100 véhicules journaliers justifiant la nécessité impérieuse d'un giratoire pour desservir la commune d'Escoeuilles. Le bilan carbone n'en sera d'ailleurs que plus mesuré. Enfin, isoler la commune d'Escoeuilles par l'absence d'un giratoire propre à la desserte de cette commune serait un préjudice économique et sociale pour l'entreprise Leroy TP qui emploie plus de 120 personnes.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Fourmanoir, nous vous remercions de votre contribution. Le trafic engendré par l'entreprise Leroy TP est effectivement un point d'attention du projet.

Observation N° 187 :	13/03/2024 19:41:31
Par Pierre-Marie LACHERE	
il me semble que le scénario C1 est à même de satisfaire le plus grand nombre d'utilisateur	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Lachere, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 186 :	13/03/2024 18:20:45
Par BAYARD MATERIAUX	
Nous sommes négociant en matériaux de construction à Nabringhen et notre société draine, au minimum entre les salariés, les clients, les livreurs et nos propres poids-lourds, entre 200 et 300 véhicules par jour en semaine. Nous privilégions donc la proposition avec les 3 ronds points (dont celui d'Escouilles à la friterie) en 2*2 voies entre Nabringhen et Coulomby pour d'une part desservir au mieux notre commerce mais aussi par cette version, nous n'oublions pas les populations voulant passer d'un côté à l'autre de la RN42.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Le trafic engendré par l'entreprise Bayard est effectivement un point d'attention du projet.

Observation N° 185 :	13/03/2024 17:31:10
Anonyme	
<p>Bonjour,</p> <p>Je trouve les scénario A1 et A2 meilleur pour beaucoup de points:</p> <p>1) économie en énergie car contrairement aux autres projets le tracé est continue sans rond points qui feront ralentir et accélérer les véhicules à de multiples reprises</p> <p>2) plus sécuritaire, car les bretelles d'insertion permettent une insertion à la RN 42 plus simple qu'un rond point. il n'y aura pas d'accident grave avec des rond point car tous le monde doit ralentir pour s'insérer dans celui-ci mais il peut tous de même encore avoir des accrochages dans un rond surtout lors des heures de pointes ou le trafic est dense et l'insertion difficile.</p> <p>Les solutions A1 OU A2 sont donc pour moi meilleurs en tout points</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 184 :	13/03/2024 08:57:27
Par Christian LEDUC	
<p>Etant résident au centre du village de Quesques, la meilleure option pour nous et ce afin de récupérer la rn 42 le plus vite, c'est la version Scénario C2 ou Scénario E qui me semble la plus judicieuse.</p> <p>En effet soit venant de Brunembert ou de la DIR, ils nous est beaucoup plus favile de prendre la RN pour aller soit à Boulogne, Saint Omer ou Surques.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Leduc, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 183 :	13/03/2024 08:30:04
Anonyme	
<p>Il est essentiel de conservé un accès facile à nos village. C'est pourquoi le scénario C1 est le mieux adapté.</p> <p>Ne pas oublier d'aménager des traversées sécurisées de la 2x2 pour les promeneurs et randonneurs nombreux.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Anonyme

Bonjour.
 On peut s'étonner que parmi les objectifs affichés en page 16 et page 24 figurent la restauration des échanges écologiques et que les 5 scénarii proposés concluent à une aggravation de la situation en pages 48 et 49. En effet, aucun scénario ne propose d'aménagement susceptible d'améliorer les échanges écologiques.
 Contrairement à ce qui est indiqué l'élargissement de la voie existante a un impact fort sur les espèces protégées car ces espèces sont justement concentrées sur les talus et accotements. Au delà de ces talus, l'environnement est constitué majoritairement de cultures ou prairies surexploitées dont l'intérêt écologique est faible.
 Par ailleurs, même si le doublement s'appuie sur l'infrastructure initiale, des voies de substitution sont à créer en parallèle sur une large partie de l'itinéraire ce qui impacte les milieux (notamment le bois d'Escoeuilles) et détériorent les échanges écologiques en élargissant encore la rupture écologique quand elle n'en crée pas une nouvelle. Le "gain" avancé en élargissant la voie existante est contre-balancé par la perte liée à cette voie additionnelle au sud et les voies de désenclavement des parcelles au nord.
 Le dossier renvoie aux études réglementaires la mise en œuvre de la démarche ERC et présente cela comme une action volontariste liée au projet. Cet étape est un respect strict de la réglementation, ni plus, ni moins. Cela dément une fois de plus que l'opération prendrait une de ses origines dans le besoin de restaurer les fonctionnalités écologiques.
 On peut s'interroger aussi sur les objectifs du projet : gain de temps de 0 à 3 minutes pour ceux qui empruntent uniquement la Rn42 mais quelle est la perte de temps pour ceux qui empruntent les sorties? Cela ne semble pas clairement évoqué et étudié.
 Sur l'aspect accidentogène, on peut également s'interroger d'une quelconque efficacité des scénarii car sur la période récente, le taux d'accident a diminué pour passer sous la moyenne nationale. Il est avancé que sur les sections en 2x2 voies de part et d'autre de la section concernée, le taux d'accidents est bien moindre. Il serait toutefois utile de considérer également l'environnement traversé : la source des accidents n'est peut être pas liée qu'au nombre de voies. Des portions de voies glissantes, ou une visibilité dégradée peuvent l'être, elle est effectivement de mauvaise qualité à certains endroits mais cet aspect ne sera pas réglé par le projet. Le risque de choc frontal le sera effectivement mais dans les éléments transmis rien ne permet de savoir s'il s'agit effectivement de ce type d'accidents qui serait majoritaire. De 2017 à 2022, 3 accidents sont mentionnés. C'est bien évidemment trop, mais les différents scénarii avec 3 points d'échanges au lieu de 25 actuellement n'auront ils pas pour conséquence d'accroître la dangerosité de ces 3 carrefours du fait d'une hausse de leur fréquentation ? Par ailleurs le report prévu dans Escoeuilles et Nabringhen ne risque t'il pas d'accroître les risques d'accidents véhicules-pietons ? Quel risque est évalué pour la voie additionnelle ? Les voies étroites étant réputées dangereuse, quelles études ont été réalisées pour confirmer que ce ne sera pas une source de risque accru d'accidents?
 Notons enfin que les 3 scénarii détériorent l'accès au territoire ce qui paraît ubuesque quand il s'agit d'une opération d'aménagement du territoire.

Réponse du maître d'ouvrage

Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Le dossier de concertation l'indique en page 24 : « L'élargissement de la RN42 avec un terre-plein central est susceptible d'aggraver l'effet de coupure existant de la RN42. Le projet devra améliorer les passages existants pour la faune de part et d'autre de la RN42 et/ou en créer de nouveaux. »

Ainsi, le projet en lui-même, en élargissant l'effet de coupure des milieux, a des impacts négatifs que le maître d'ouvrage a clairement identifiés; les aménagements pour la faune viendront en réduction / compensation de ces impacts négatifs. Le projet d'aménagement est l'opportunité de réaliser ces aménagements qui aujourd'hui n'existent pas (sans que ce soit pour autant l'origine du projet, décrite en pages 17 et 18, comme vous semblez l'indiquer).

Par ailleurs, vous semblez indiquer que le maître d'ouvrage présente la séquence ERC comme une démarche volontaire à porter à son crédit ; le maître d'ouvrage confirme que la séquence ERC est la

	<p>principale doctrine visant à limiter les effets nocifs des projets sur l'environnement et qu'il l'applique pour l'ensemble des projets dès l'origine; il en fera la démonstration comme par une présentation détaillée dans l'étude d'impact comme prévu dans les textes.</p> <p>Le gain de temps ne fait pas partie des objectifs du projet ; il est un effet (mineur) de l'aménagement. La perte de temps pour ceux qui empruntent les sorties ne peut pas être donné en un chiffre, il dépend du point de départ et d'arrivée en plus du scénario. C'est pourquoi ce critère a été traduit plutôt sous forme de facilité d'accès au territoire.</p> <p>Pour l'accidentologie, celle-ci a été étudiée dans le détail. Elle n'est effectivement pas liée au nombre de voies. Les accidents graves étudiés sur la section depuis 2007 sont essentiellement des chocs frontaux et des accidents aux carrefours, ce qui permet au maître d'ouvrage d'envisager l'amélioration de sécurité. En ce qui concerne les collisions frontales, leurs causes peuvent être multiples (y compris comportementales) ; mais s'agissant des types d'accidents les plus graves, la présence d'un terre-plein central permet de les éviter.</p> <p>La dangerosité des carrefours existants est lié d'une part à l'absence d'aménagement, à leur visibilité réduite et à leur multiplicité.</p> <p>Pour le report dans les communes, seul du trafic local se reportera ; il sera quantifié précisément selon le scénario choisi et des mesures seront proposées pour maintenir la sécurité et la tranquillité des riverains.</p>
--	---

Observation N° 181 :	12/03/2024 18:44:59
Par Eric Sergent	
Mon choix est le scénario E à 63M euros environ.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Sergent, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 180 :	12/03/2024 18:37:40
Par Martine Sergent	
Après concertation, mon choix est le scénario E . Celui qui coûterait le moins cher.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Sergent, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 179 :	12/03/2024 16:16:41
Par Paul BLAREL	
<p>Bonjour, J'utilise cette route en moyenne une fois par semaine dans les deux sens, je trouve qu'il n'est pas nécessaire de faire 2x2 voies sur toute cette portion de route. Je pense que des zones de dépassement (1x2 voies) sur 1 km de part et d'autres et des ronds-points pour sécuriser ça suffirait largement. Je pense que ce n'est pas gênant d'avoir une portion en vitesse plus lente surtout à proximité d'un village et de maison d'habitation. A 110 km/h ça fait fatalement plus de bruit, plus de pollution, plus de danger. Une sécurisation minimale sans vouloir gagner du temps ; 3 minutes sur un tel trajet c'est rien du tout. C'est uniquement sur la sécurité qu'il faut agir, sans augmenter la vitesse. Merci.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Blarel, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>La possibilité d'implanter des créneaux de dépassement en gardant la 2 voies actuelle a été étudiée ; les créneaux (dont la longueur réglementaire avoisine les 2 km) ne peuvent pas être implantés dans de bonnes conditions de visibilité et de sécurité.</p>

Observation N° 178 :	12/03/2024 14:48:13
Par Alice Gevaert	
<p>Ces travaux permettront de fluidifier les échanges dans les Hauts-de-France, garantir une sécurité des usagers du futur aménagement, qu'ils soient salariés ou transporteurs de marchandises.</p> <p>Je suis favorable au projet C1.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Gevaert, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 177 :	12/03/2024 12:47:08
Par thierry lefevre	
<p>Bonjour, au lieu de tout vouloir, commencer par faire aménager le carrefour de Surques car il met impossible de le prendre sans risque le matin ainsi que les week-end durant l'été.</p> <p>Il va falloir combien d'accidents pour réagir.</p> <p>cdt.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Lefebvre, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>L'objectif de la concertation est de définir un parti d'aménagement global, qui nécessitera des procédures et du temps ; on n'est pas sur la même échelle de temps qu'un réaménagement de carrefour ; nous prenons note de cette proposition.</p>

Observation N° 176 :	12/03/2024 07:23:22
Par Sebastien Berly	
<p>Bonjour,</p> <p>Je pense qu'il est déjà urgent de sécuriser l'accès à la m42 à l'intersection brunembert surques par un rond point au vu des risques importants actuellement. Je suis contre les scénarios A qui coûteraient en 2 le secteur, dénatureraient le paysage, isoleraient nos villages et l'impact sur la nature serait trop important.</p> <p>A ton besoin d'un gros projet? La cohabitation actuelle entre véhicules lents et rapides n'est pas un problème. Perdre 3 min? Il faut sécuriser en limitant les intersections, construire des ronds points, sécuriser les 2 voies en 2x1 voies. Les scénarios E et C1 sont ceux qui contenterait tout le monde.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Berly, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Aucun scénario à 2 × 1 voies (1 voie par sens séparées d'un terre-plein central) n'a été proposé, car il nécessite une largeur suffisante pour permettre aux secours d'accéder dans chaque sens. Il est donc relativement coûteux et large en comparaison des scénarios à 2 × 2 voies.</p>

Observation N° 175 :	11/03/2024 16:19:20
Par Benoit Longuet	
<p>bonjour étant exploitant agricole en SCEA sur la commune de Brunembert, nous exploitons des terres sur le nord de Longueville (mont saint Sylvestre une vingtaines hectares) nous aimerions un pont au niveau de Longueville pour ne pas faire un détour de 6 à 7 km. De plus nous exploitons des terres sur les communes Alembon Boursin (100hectares) serait il pas plus judicieux de nous laisser rouler sur la RN 42 en engins agricoles sur la portions à 90 km/h de Escœuilles à la sorti de Colembert comme cette portions reste à 90km/h nous pensons que cela sera moins accidentogènes que de passer par les route de Nabringhen(route étroite, vallonné et sinueuse) et de plus cela éviter de l emprise de terre agricole</p> <p>bien cordialement Benoit et Régis Longuet et Romain Péron</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Messieurs Longuet et Péron, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Une étude spécifique sur les circulations agricoles sera menée dans la suite avec des réunions avec les exploitations ; vous serez invités à y participer pour bien prendre en compte vos itinéraires.</p>

Observation N° 174 :	11/03/2024 16:18:02
Par Olivier BAHEUX	
<p>Favorable au scénario C1. C'est le meilleur compromis entre sécurité et mise en valeur de nos villages et commerces de proximité.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Baheux, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 173 :	11/03/2024 15:26:49
Anonyme	
<p>Pour une solution de type A optimisée avec des échangeurs dénivelés. Ceci par respect des caractéristiques du reste de la route qui est un axe majeur de la région et non une départementale desservant chaque intersection.</p> <p>Un aménagement de cet acabit ne doit pas créer des points singuliers accidentogènes (giratoires), surtout pour desservir des petites routes. Pour désenclaver les riverains, il est préférable de rabattre le trafic sur des échangeurs dénivelés sécurisés. Cela est fait partout en France (RN164 en Bretagne avec un trafic plus faible, RCEA dans le centre), pourquoi pas dans les Hauts-de-France ?</p> <p>Enfin, la consommation d'espace peut être optimisée avec des échangeurs du type giratoire dénivelé : l'emprise d'un giratoire sans ses inconvénients ! Cette variante communément utilisée en milieu urbain est à étudier sérieusement ici pour optimiser le projet.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Les carrefours giratoires ne sont pas accidentogènes.</p> <p>En revanche, les échangeurs de type « giratoire dénivelé » sont formellement déconseillés ; ils ne sont plus implantés depuis les années 2000 car ils posent des problèmes de sécurité.</p>

Observation N° 172 :	11/03/2024 13:52:33
Par Scea pattee crepin	
<p>Agriculteur</p> <p>Je préconise la variante C1 mais avec passage escoeuilles bullescamps sur la gauche de la vallée pour permettre d adoucir le virage de la 2x2 et ne pas exagérer en prise de terres agricoles</p> <p>Pour réaliser le senario E autant ne rien faire et réaliser dès économies.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Vous pouvez préciser ce que vous entendez par « passage sur la gauche de la vallée ».</p>

Observation N° 171 :	11/03/2024 10:32:36
Par JEAN-MICHEL CROQUELOIS	
<p>Compte tenu du but recherché (sécurisation du tronçon) et compte tenu qu'il convient de conserver le commerce local en continuant de desservir au mieux l'ensemble de nos villages, la solution C1 me semble plus appropriée que les solutions "A" .</p> <p>la solution C2 n'apporte pas de continuité homogène du mode de circulation et peut "perturber " les usagers.</p> <p>les solutions "E" n'apportent pas la sécurité souhaitée et eu égard à la faible différence de coût par rapport à la solution C1 ne constituent pas des variantes. intéressantes</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Croquelois, maire de Haut-Loquin, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 170 :	10/03/2024 23:18:44
Par Arnaud Bay	
<p>Bonjour, En lisant certains commentaires, on s'aperçoit que les quelques intéressés de la solution A sont visiblement des personnes n'habitant pas dans les villages concernés. Le scénario A isolerait beaucoup trop de villages, ce qui serait très néfaste pour les habitants ruraux, c'est donc un carton rouge pour cette solution. Le scénario C semble le plus adapté au quotidien des habitants des communes adjacentes tout en améliorant le trafic des usagers « extérieurs ». Cordialement</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Bay, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 169 :	10/03/2024 21:07:37
Anonyme	
<p>Bonjour, La solution A est la seule proposition qui permettrait de finaliser cette arlésienne de 2x2 voies qui a trop durer! Cela rendrait plus facilement accessible le secteur de Lumbres / St Omer avec le Boulonnais et à terme permettra de relier Lille à la Côte d'Opale avec le projet de contournement prévue à Hazebrouck.</p> <p>Je suis par contre horrifié de lire autant de demande de ne rien changée en restant sur la propos E, heureusement que ces personnes n'étaient pas la en 98, nous aurions donc encore un flot de véhicules qui passerait par Alincthun Colembert et Nabringhen. Ces communes ont elles perdu leur commerce? Alincthun a eu la Za Les Pichottes / Colembert a toujours la Campésina, une ZA côté Le Wast et plusieurs entreprises dont Vasseur et Novebat toujours là, Nabringhen à toujours Bayard..</p> <p>Bref, je comprends les craintes mais il ne faut pas tout mélanger.. ce n'est pas l'automobiliste qui roulera sur la 2x2 voies qui va venir boire un verre (dangereux pour la route) et sa baguette à Escoeuilles. Ce sont des commerce de proximités, vos clients sont dans le cadre de votre commune et des communes alentours, ce qui est déjà une très bonne masse de clients potentiels.</p> <p>idem, les gens parlant de cout considérable, suivez-vous l'actualité? Les milliards perdus avec les JO (piscine non utilisée, logements construits non loués, etc) etc donc niveaux dépenses.. Ce n'est pas ce projet qui créera un soucis.</p> <p>Quant au sujet écologique, je peux le comprendre, mais rappelons que la première cause de pollution est l'homme... Regardez les bas côtés des routes avec un nombre de déchets effarants! Peut être s'attaquer à cela, ne croyez vous pas? Les gens qui jettent leur mcdo sur les routes? leur mégots etc? Je pense que c'est plus grave qu'une 2x2 vois qui sera construit en accord avec les réglementations actuelles en respect de l'écologie.</p> <p>Idem, parlez d'écologie quand depuis des années on ne cesse de massacrer les haies et autres forêts domaniales? Qu'on ne cesse de raser des arbres à la campagne? Peut être aussi limiter les habitations dans ce cas?</p> <p>Il y a dans la proposition A, un échangeur de prévu qui rend accessible de façon sécurisé Escoeuilles et Brunembert ou Quesques... je ne vois donc pas le soucis.</p> <p>Espérant le sérieux de ce projet et la bonne tenue de ce projet de 2x2 voies complètes et non avec des rustines (ronds-points)</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 168 :	10/03/2024 20:52:11
Anonyme	
Donner aux habitants de notre village de Quesques une bonne accessibilité avec le projet c1.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 167 :	10/03/2024 20:44:22
Anonyme	
Bonjour, Je vote pour le projet C1 afin que le village reste accessible, enjeu majeur pour le dynamisme.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 166 :	10/03/2024 20:23:59
Par valentin PERARD	
Le plan C1 sera pour moi la plus adaptée pour nos villages aux alentours.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Perard, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 165 :	10/03/2024 20:13:29
Par Louise LEGRAND	
Variante C1 sera pour moi la plus adaptée pour notre ruralité et nos commerces.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Legrand, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 164 :	10/03/2024 19:59:48
Anonyme	
Le projet C1 est le plus adapté pour notre quotidien et des habitants des communes aux alentours.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 163 :	10/03/2024 19:56:30
Anonyme	
Bonjour, D'un point de vue paysager et de limitation de la destruction de la biodiversité environnante, je préfère le scénario E, à défaut l'un des scénarios C. Je vous remercie.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 162 :	10/03/2024 19:55:28
Anonyme	
La meilleur des solutions sur ce projet RN42 2x2voie c'est le plan C1 avec les trois rond-points zone 90km/h!!	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 161 :	10/03/2024 19:19:45
Par Anne-Sophie LAMBERT	
Bonjour, Je suis née dans le Boulonnais et réside à Bellebrune. Notre Boulonnais, ses monts, son bocage, ses pâtures, ses bois, en font l'un des plus jolis endroits de la région et son attrait touristique. J'ai été catastrophée d'apprendre qu'on allait une fois de plus privilégier le bétonnage au détriment des terres agricoles, de la biodiversité, du paysage, au bénéfice de la voiture, de la route en général. Trois minutes, c'est le temps d'une chanson à la radio, c'est minime pour des effets délétères immenses sur la nature. Quel message envoie-t-on aux automobilistes en leur permettant d'aller toujours plus vite ? Sur la RN 42 en deux fois deux voies, beaucoup d'automobilistes roulent comme sur une autoroute, à 130 km/heure : avec ce projet, ils pourront filer encore plus vite. Et on prétend que ce sera plus sécurisé ? C'est la vitesse qui représente un danger, pas l'inverse. Ajoutez donc des radars sur la portion en question, vous aurez plus de sécurité, et cela ne coûtera rien, au contraire, cela rapportera. Alors que la portion est en deux fois deux voies devant Bellebrune, des camions, à la demande de leur patron, traversent le village plutôt que d'emprunter la RN42 au prétexte que c'est plus court en kilomètres, et que ça leur coûte moins. Preuve que la mise en deux fois deux voies ne les détourne pas des routes secondaires. Apaiser la route, c'est le sens de l'histoire. Je ne comprends même pas qu'on puisse envisager un tel projet. Qu'on réfléchisse à des aménagements pour les déplacements doux à la campagne, voilà qui serait courageux et responsable.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Lambert, nous vous remercions de votre contribution. L'objectif du projet n'est pas de permettre aux automobilistes de rouler comme sur une autoroute. Même dans le scénario A le plus autoroutier les vitesses sont de 110 km/h voire 90. Pour les autres scénarios, la vitesse est de 90 km/h homogène. Le gain de temps total sur les 9 km du projet est donc minime et n'est pas l'effet recherché. L'objectif est de réduire le nombre d'accidents sur cette portion en supprimant le risque de chocs frontaux et en limitant les carrefours et points d'accès. Nous prenons bonne note de votre suggestion sur les radars.

Observation N° 160 :	10/03/2024 19:11:39
Par Denis Lepers	
Pour moi je préfère la variante C1	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Lepers, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 159 :	10/03/2024 19:00:13
Par Mathieu Watel	
C1	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Watel, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 158 :	10/03/2024 18:56:55
Par Céline Lepers	
Le modèle C1 est le plus adapté au quotidien des habitants des communes en périphérie. Le modèle A1 est le pire et est préjudiciable pour les habitants. Cordialement,	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Lepers, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 157 :	10/03/2024 18:53:13
Par Cédric LAMARE	
Bonjour, Au vu des situations proposées, le schéma C1 me semble le plus adapté pour ce futur projet d'aménagement de la RN42	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Lamare, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 156 :	10/03/2024 18:16:37
Par Catherine HAVET	
Je suis POUR la réalisation de cette rocade :	
- pour plus de SECURITE (certains automobilistes, surtout le week end ne respectent pas les limitations de vitesse !	
_ le carrefour au niveau d'Escoeuilles est dangereux et pas éclairé !	
_ le carrefour suivant est également dangereux, il est très difficile surtout aux heures d'affluence d'emprunter cette route lorsque l'on vient de Surques !	
- les tracteurs créent des bouchons ou de forts ralentissements, en particulier sur la route montante entre Escoeuilles et Coulomby, ceci est aussi pénible pour les agriculteurs que pour les automobilistes !	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Havet, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 155 :	10/03/2024 17:57:12
Anonyme	
Bonjour, je serais plutôt favorable au scénario E. Merci de votre attention ! Cordialement.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 154 :	10/03/2024 17:17:37
Par Thomas Portier	
Le projet c1 est le plus adapté pour les villages et évite une augmentation de la circulation sur les routes secondaires qui ne sont pas prévu pour avoir plus de circulation de plus à notre époque où nous devons faire des économies dans tous les domaines je pense que le c1 est le juste milieu.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Portier, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 153 :	10/03/2024 14:59:13
Par HERVÉ Perard	
Le projet C1 est pour moi le projet qui reste le mieux adapté pour nos accès à nos villages.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Perard, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 152 :	09/03/2024 19:06:11
Par Pascal Bouly	
Nécessité de passer en 2x2 voies en raison du trop grand nombre de camions utilisant cette voie...	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Bouly, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Il y a environ 400 à 500 poids-lourds qui circulent sur cette section, par sens de circulation. Cela représente environ 10 % du trafic total ce qui est moyen pour une route nationale.</p> <p>Ces poids-lourds, pour moitié, desservent le port de Boulogne.</p>

Observation N° 151 :	08/03/2024 17:03:20
Par herve brouart	
<p>Nous voudrions savoir si cela va impacter une circulation plus dense dans la traversée du village de Nabringhen</p> <p>Circulation actuellement interdite au plus de 3T5</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Brouart, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans le scénario A, le fait de ne maintenir qu'un seul point d'échange provoque un report d'une partie du trafic local (qui représente seulement 10 % du trafic total de la RN42) vers les itinéraires de substitution. Par exemple, un usager qui emprunte actuellement le carrefour de la RD206 ou celui de la RD252 devra se reporter sur l'itinéraire de substitution et donc traverser soit Nabringhen soit Longueville. Ce trafic supplémentaire, même modéré constitue un impact négatif pour les habitants concernés, comme cela est précisé en page 51 du dossier de concertation.</p> <p>Dans le scénario C, le maintien de trois points d'échange réduit fortement cet impact sur le trafic : il est quasiment nul pour Nabringhen et très modéré pour Longueville.</p> <p>Dans la suite des études, le maître d'ouvrage poursuivra l'analyse sur le scénario retenu, d'une part en estimant très précisément le volume de trafic supplémentaire dans les traversées des communes de Longueville et Nabringhen et d'autre part en proposant des mesures visant à en réduire les nuisances.</p>

Observation N° 150 :	08/03/2024 16:14:06
Par Chloe Clavel	
<p>J'emprunte cette route tous les jours et la connaît fort bien. Je comprends que les gens veulent aujourd'hui que tout aille vite. Mais est ce que ça vaut la peine de tuer un village et ses commerçants gagner au mieux 3min ? Sincèrement je ne crois pas, il faut soutenir nos artisans français et limiter l'accès à leur ville (comme proposer au scenario A) ne joue pas en leur faveur. De plus, est ce que c'est raisonnable de mettre en péril la biodiversite de part le fait d'isoler les populations notamment par la fragmentation des habitats, effet de votre 2x 2 voies ? Personnellement je ne suis pas convaincue et, une fois encore, pour gagner 3 minutes Enfin, si vous faites preuves de raison et de sens vous choisirez au moins une des scénarios C ou E. Toutefois, bien qu'ayant lu les différents documents concernant ce projet, je ne suis pas certaine que ce projet est bien lieu d'être et est concrètement aberrant aujourd'hui. Faites plutôt en sorte que vos routes soient correctement utilisables, j'entends sans nids de poules (qui ressemblent plus à des nids d'autruche à certains endroits) avant de vouloir absolument faite gagner du temps à vos usagers qui, soyons honnête pourraient se lever 3 minutes plus tôt le matin pour se rendre à l'heure au travail</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Madame Clavel, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>L'objectif du projet n'est pas le gain de temps de parcours qui est minime.</p>

Observation N° 149 :	08/03/2024 15:11:38
Anonyme	
<p>3 ronds points sont nécessaires pour sécuriser les liaisons nord sud de la RN42 mais investir 73 millions d'euros hors frais d'emprise et autres -au tarif 2023 -donc combien cela coutera réellement à la fin des travaux? L'Etat- la Région et le Département en auront ils les moyens quand on voit l'état actuel de nos routes ? surtout pour faire gagner 1 mn aux voitures légères parceque pour le transport routier ... Actuellement les camions ont un linéaire du rond point de St Omer à Boulogne Avec 3 ronds points ils subiront 3 freinages 3 arrêts et 3 remises en route donc augmentation de leur empreinte carbone et du bruit pour les riverains avec une vitesse toujours limitée à 80 km/h .N'aurait il pas suffit de créer des voies prioritaires à tous les véhicules lents ? et ainsi de préserver nos paysages car de quelle largeur sera l'emprise totale 2x2voies + voie de substitution + "voies "d'assainissement..... ?</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Les coûts sont donnés à titre de comparaison en estimation à un instant T. Le coût « à terminaison » du projet sera déterminé dans la suite des études. Le financement du projet est envisagé pour le contrat de plan État-région prochain (2028-2033), chaque collectivité concernée indiquera si elle souhaite financer le projet.</p> <p>La largeur totale d'une route à 2 × 2 voies est comprise entre 20 et 25 mètres, dont la partie déjà existante (berme enherbée et fossé compris).</p> <p>L'objectif du projet n'est pas le gain de temps de parcours qui est minime.</p>

Observation N° 148	07/03/2024 15:00:00
Par Gilles VASSEUR	
<p>Bonjour,</p> <p>dans le cadre de la permanence du 07/03 à Coulomby, je vous prie de bien vouloir prendre en considération mes remarques et observations écrites au document ci-joint.</p> <p>Bien à vous,</p>	
Pièces-jointes	RN42_Concertation_Gilles VASSEUR.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Vasseur, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 147 :	08/03/2024 14:31:13
Par Sabrina BLANC	
<p>Bonjour,</p> <p>Tout d'abord je vous remercie d'avoir ouvert le sujet aux observations publiques des concitoyens que nous sommes.</p> <p>S'il l'on regarde vos documents et notamment la présentation résumée des différents scénarii et leurs bénéfiques/risques, je penche sans doute aucun pour le scénario E</p> <p>De la route j'en fais, mais quel est l'intérêt à gagner 3 min de trajet (même quotidien) en sacrifiant des hectares de terres agricoles, de fonciers ?</p> <p>Parlons également du coût élevé des solutions. Quid de l'état des finances publiques ? Déjà incapable d'entretenir en amont l'état de ses axes routiers et leurs bas-côté, d'effectuer les curages permettant un bon écoulement des eaux pluviales, ...</p> <p>Avons-nous déjà oublié l'état catastrophique de nos terres inondées ces derniers mois ? Et le changement climatique n'est qu'à ses débuts !</p> <p>Par ailleurs, ne nous est-il pas demander de limiter le réchauffement climatique en changeant nos habitudes de vie (diminution de nos émissions CO2 et stratégie « low carbone », consommation locale et maîtrisée, ...)</p> <p>Avec les premiers scenarii, comment peut-on donc mettre en avant de toujours vouloir aller + vite sur la route ?</p> <p>Rappelons tout de même que la vitesse (d'1 ou des 2 parties impliquées) reste un paramètre fort dans l'accidentologie routière. Le gouvernement n'a-t-il pas instauré une limitation de vitesse passant de 90 à 80 sur cette base ??</p> <p>Rappelons qu'en amont, sur la portion entre Boulogne et Bellebrune, les engins agricoles empruntent quotidiennement la 2x2 voies à vitesse réduite sans problème particulier.</p> <p>La route est à tout le monde, il suffit d'apprendre à la partager en bonne intelligence, et ne pas vouloir arriver toujours + vite. Même si le temps c'est de l'argent, restons zen !</p> <p>Egalement, quid de la biodiversité protégée par la mission du Parc naturel régional des Caps et Marais d'opale si passage de ce nouvel axe routier sur le domaine ?</p> <p>Qu'est-il prévu, au cas où scenario A ou C retenu, pour compenser la perte de la flore, abattue pour laisser place aux nouvelles infrastructures ?</p> <p>Il me semble donc + judicieux de privilégier la solution E (création de ronds-points en lieu et place des carrefours jugés dangereux aujourd'hui. Peut-être installer également de vrais ralentisseurs afin de réduire la vitesse sur ces petites portions, jugées + sensibles ?</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Madame Blanc, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>L'objectif du projet n'est pas le gain de temps de parcours qui est minime quel que soit le scénario. L'objectif est d'améliorer la sécurité routière en réduisant notamment le risque de chocs frontaux et de collisions aux carrefours.</p> <p>Pour l'ensemble des scénarios, le maître d'ouvrage appliquera la doctrine « Éviter, réduire, compenser » qui vise d'abord à éviter les</p>

	<p>principaux impacts environnementaux, les réduire au maximum, et compenser les impacts résiduels. La compensation des impacts dépendra donc précisément de la définition des impacts qui n'auront pu être évités ou significativement réduits. Cette compensation consiste essentiellement à restaurer des espaces naturels dégradés (en mauvais état) pour augmenter la biodiversité sur ces sites. Ces mesures de compensation seront prescrites dans le cadre de l'autorisation environnementale du projet. Une collaboration avec le PNR est envisagée sur ce thème.</p> <p>L'installation de ralentisseurs est proscrite hors agglomération (décret du 27 mai 1994).</p>
--	---

Observation N° 146 (modérée) :	08/03/2024 14:18:13
Par Gilles VASSEUR	
<p>Bonjour,</p> <p>je vous prie de bien vouloir prendre en considération mes remarques et observations sur les documents ci-joints.</p> <p>Bien à vous</p>	
Pièces-jointes	RN42_Concertation_Gilles VASSEUR_Plans.pdf

Observation N° 145 :	07/03/2024 18:18:27
Anonyme	
<p>Bonjour,</p> <p>Merci pour cette consultation.</p> <p>Vu le coût des solutions et vu l'état des finances publiques, Vu la nécessité de transition écologique et la nécessité de respect la stratégie nationale bas carbone dans le but de limiter le réchauffement climatique, Vu l'intérêt de modification des comportements dans les modes de transports (dont la diminution du transport de marchandises par camion, et la diminution des mobilités individuelles), des baisses de fréquentation pourraient être envisagées ou tout au moins une stabilisation, en aucun cas le projet doit être une incitation à polluer davantage, Vu la nécessité de la souveraineté alimentaire et la nécessité de protéger les terres agricoles (dont la question du Zéro Artificialisation Nette) ; Vu la nécessité de préserver la biodiversité et le passage de l'axe routier sur le domaine du parc naturel régional des caps et marais d'opale,</p> <p>Il me semble judicieux de privilégier la solution E (maintien de l'actuel avec des ronds points mis en place aux zones délicates. Voir d'en étudier une encore moins consommatrice de foncier agricole</p> <p>Les axes environnementaux me semblent ne pas avoir été assez détaillés : quelles plantations d'arbres et arbustes sont prévus autour des infrastructures ? quelle gestion des eaux pluviales ? (sites sensibles) enrobés drainants ? ou autres revêtements avec bilan carbone réduit ?</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Le maître d'ouvrage partage la nécessité de ne pas favoriser un report de la mobilité vers le mode routier, au vu des enjeux climatiques notamment.</p> <p>Pour autant, la RN42 dans la zone concernée est utilisée aujourd'hui</p>

	<p>en premier lieu pour des trajets de transit Saint-Omer / Boulogne (à 40%), pour lequel il existe peu d'alternative « vertueuse ». L'objectif principal est de sécuriser les déplacements sans attractivité importante supplémentaire de l'axe (gain de temps minime).</p> <p>Au stade de la concertation publique actuelle, très en amont du projet, l'objectif est de s'assurer de l'opportunité du projet et des scénarios proposés ; les modalités du projet (plantations, gestion des eaux...) seront détaillés dans la suite des études et présentés au public lors de l'enquête publique de DUP.</p> <p>Les principes généraux sont les suivants : Le projet prévoira un volet paysager et des plantations. Ce volet sera travaillé notamment avec le Parc Naturel Régional. Pour la gestion des eaux les objectifs sont : collecter et évacuer les eaux de chaussée ; confiner et traiter d'éventuelles pollutions ; rétablir les écoulements naturels. Sur le sujet des enrobés drainants, si la question porte sur les revêtements superficiels visant à réduire les risques d'aquaplanage, ils sont à étudier au cas par cas (notamment risque de gel). Si la question porte sur les chaussées à structure réservoir en matériaux poreux permettant de collecter l'eau, elles ne sont pas adaptées aux trafics importants avec des poids lourds ; le principe ici consiste plutôt à collecter l'eau le long de la chaussée (fossés, noues, caniveaux...).</p> <p>La réflexion sur le bilan carbone du chantier ne porte pas que sur le choix des matériaux : optimisation du mouvement des terres pour réduire les extractions et transports de matériaux par exemple. Pour les chaussées, la tendance est à l'utilisation d'enrobés dits « tièdes » qui réduisent la consommation énergétique et les émissions.</p>
--	---

Observation N° 144 :	07/03/2024 10:56:09
Par Sebastien Dubois	
Au vu des différents scénario afin de garder mon activité facilement accessible je retiens le scénario C1 .	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Dubois, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 143 :	06/03/2024 15:25:08
Par Philippe GRIMBER	
<p>Bonjour, Enfin cette liaison entre l'A25 ET l'A16 en passant par la RD 642 et la RN 42 se transformerait en 2X2 voies, je ne peux que m'en réjouir, que se soit en sécurité, en rapidité, en développement économique, en attractivité de nos territoires et bien d'autres avantages. Alors oui à 100% et au plus vite au mieux Bon courage PhG</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Grimber, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 142 :	06/03/2024 11:03:08
Anonyme	
Habitant Escoeuilles et traversant quotidiennement la RN42, mon choix va vers le projet C1. Ce projet est celui qui pénalisera le moins les villages tout en augmentant la sécurité. Si le projet C1 est choisi, il faudra être attentif à la sécurité sur les petites routes traversant les villages	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 141 :	05/03/2024 20:47:13
Anonyme	
Je propose le schéma C1 qui est le plus adapté aux riverains de la RN42	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 140 :	05/03/2024 20:39:23
Par Yoann GRENIER	
Je vote pour le schéma C1.	
Cordialement	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Grenier, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 139 :	05/03/2024 20:15:25
Par Anais DUFOUR	
Après étude des propositions pour l'aménagement de la futur RN42, je pense que le schéma C1 est le plus approprié. Cordialement	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Dufour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 138 :	05/03/2024 20:14:42
Anonyme	
Bonjour, au vu des situations proposés, le schéma C1 me semble le plus adapté pour ce futur projet d'aménagement de la RN42	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 137 :	05/03/2024 20:09:20
Par Francois LOUVET	
Le Schéma C1 me semble le plus adapté pour ce projet.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Louvet, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 136 :	05/03/2024 09:52:22
Anonyme	
Je vote pour le scénario C2, qui me parait plus adapté pour rejoindre les villages de part est d'autre de la RN	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 135 :	04/03/2024 22:14:15
Par Meddy BAHEUX	
<p>En tant que riverain proche de la RN 42 sur la commune de Longueville, il me semble que le scénario E réduirait les nuisances notamment auditives avec une circulation limitée à 80km/heure en bordure des habitations....si on analyse le tableau comparatif des scénarii il apparait clairement que le scénario E est celui qui propose le moins d'impacts négatifs sur l'environnement et le cadre de vie des habitants avec de plus une situation améliorée concernant la sécurité des déplacements et l'activité économique!</p> <p>Et ce à moindre coût et en conservant la beauté de notre paysage!</p> <p>Pas de gain de temps sur la route,certes, mais pour gagner une minute sur le trajet comme le propose le scénario C1, tout cela en vaut-il bien la peine?</p> <p>M. BAHEUX MEDDY</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Baheux, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 134 :	04/03/2024 21:30:38
Anonyme	
Je choisi le scénario c1 je tiens à maintenir tous les commerces du village	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 133 :	04/03/2024 19:14:06
Anonyme	
<p>A la lecture de ces avis, cela va s'orienter malheureusement vers la solution C1 au vu du "spamming d'avis"... encore un projet bancaire... heureusement que ce n'était pas le cas lors de la 2x2 Colembert! On aurait donc eu 1 rond point pour Belle-Houllefort-Bellebrune // Alincthun-Desvres // Le Wast-Marquise // Colembert-Licques.. vous imaginez?!</p> <p>C'est malheureux de pouvoir passer la totalité restante en une vraie 2x2 voies avec un échangeur pour une succession de 3 ronds points..</p> <p>A la limite, il suffirait d'un seul rond point à Brunembert/Surques et d'un simple pont pour relier l'ancienne RN42 vers Escoeuilles (niveau City Stade et LeroyTp).</p> <p>Et imaginez un échangeur uniquement du côté Lumbres-Escoeilles à l'entrée. Même idée pour l'entrée carrière Bayard et Longueville avec un seul échangeur sens Colembert-Escoeilles</p> <p>Idem, je suis curieux de la solution prévue pour les maisons situées sur la RN42 au niveau de Longueville, au vu de la configuration, avec en face une pente assez brutale, comment cela va t'il pouvoir se faire? (Au niveau de Belle houllefort, la route longe 2 maisons par exemple, pas sur que les habitants soient ravis..)</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>La concertation n'est pas un vote pour l'une ou l'autre des solutions, mais la prise en compte de l'ensemble des arguments des contributions.</p>

Observation N° 132 :	04/03/2024 10:29:28
Par Camille Galasso	
<p>Propriétaire de l'une des 3 maisons concernée par l'impact foncier sur la zone de longueville et pour appuyer la demande de Mr Baheux Jacky, nous aimerions savoir si des expropriations sont prévues et dans quels délais cette information sera donnée aux riverains. De même qu'en est il du droit de refuser une demande d'expropriation? Et enfin y aura t'il des contacts réalisé directement aux riverains au sujet des expropriations (qu'elles soient envisagées ou non d'ailleurs) ?</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Le maître d'ouvrage n'est pas propriétaire des terrains nécessaires à la réalisation du projet. Si le projet d'aménagement est déclaré d'utilité publique, le maître d'ouvrage pourra acquérir les terrains nécessaires au projet par voie d'expropriation. Compte tenu des questions sur ce sujet nous avons réalisé une fiche de questions réponses pour permettre d'apporter un maximum d'informations sur cette thématique, elle est téléchargeable dans les documents de la concertation.</p>

Observation N° 131 :	04/03/2024 10:19:41
Par Camille Galasso	
<p>Est ce que les portions cadastrales suivantes sont impactées par le projet et si oui à quel point :</p> <p>- Section A, Plan 0174, Quote-part adresse : COTE NEUVILLE</p> <p>- Section A, plan 0285 et 0286, Quote-part adresse : COTE DE NEUVILLE</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>A ce stade du projet, l'impact exact sur les parcelles précises n'est pas déterminé. En effet, l'objectif est de déterminer un scénario qui sera ensuite affiné plus précisément. Le projet étant destiné à évoluer grâce à la concertation, il n'est pas envisageable d'apporter des réponses aussi précises à ce stade.</p>

Observation N° 130 :	04/03/2024 10:15:29
Par Camille Galasso	
Dans le cas où un scénario sera validé :	
<ul style="list-style-type: none"> - Quelles sont les modalités d'informations du public durant la période de réalisation des études? - Y aura t-il des réunions publiques, informations des riverains concernés et à quelle fréquence ? 	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>À l'issue de la concertation actuellement en cours, le garant établira un bilan et émettra un certain nombre de recommandations sur la concertation à mener tout au long du projet.</p> <p>A minima, le maître d'ouvrage a d'ores et déjà identifié plusieurs points d'attention à prendre en compte pour la suite des études, et notamment un bon niveau d'information à apporter aux riverains immédiats du projet à Longueville. Nous proposerons des modalités de poursuite de cette concertation dans le bilan du maître d'ouvrage.</p>

Observation N° 129 :	04/03/2024 10:08:43
Par Camille Galasso	
Bonjour, résidant à Longueville dans une des 3 maisons en bord du projet, pourquoi n'est il envisagé dans aucun scénario de passer en route à 2x1 voies, cela répondrait au besoin de sécuriser les voies et d'annuler tout impact frontal et réduirait l'impact foncier de manière non négligeable pour les habitants de ces maisons.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Galasso, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>L'aménagement à 2 × 1 voies à chaussées séparées a été écarté ; en effet, bien que techniquement possible et adapté au niveau de trafic de la RN42 dans ce secteur, une route à 2 × 1 voies à chaussées séparées (une voie dans chaque sens, séparées par un terre-plein central) nécessite une largeur suffisante pour permettre aux secours d'accéder à un véhicule en panne ou accidenté. Là où sur une route bidirectionnelle, il y a une voie de 3,50 m dans chaque sens, il faut donc ajouter une « surlargeur » de l'ordre de 2,50 m dans le cas de la 2x1 voie. De ce fait, l'emprise foncière et le coût de la 2 × 1 voies à chaussées séparées sont souvent considérés comme peu attractifs au regard de l'impossibilité de doubler un véhicule.</p>

Observation N° 128 :	03/03/2024 19:02:04
Par Jacky BAHEUX	
<p>En complément de mon intervention du 28 Février et des remarques évoquées dans le document ci-joint. Je souhaiterais également mentionner que face aux 3 maisons de la RN 42, entre la RN 42 et la rue de l'Eglise, il y a un dénivelé de 6 à 7 mètres, ce qui va impliquer un remblaiement important à cet endroit si le tracé empiète sur le sud ou sur les 2 côtés de la RN actuelle. De plus, en contrebas de ce talus, toujours face aux 3 habitations, il y a un cours d'eau qui se rejette dans la pâture d'en face au sud de la rue de l'Eglise.</p> <p>On note des glissements sur le côté sud de la RN 42 d'où depuis quelques mois un basculement sur la voie de gauche à partir du carrefour Bayard.</p> <p>Il faudra tenir compte de ces mouvements sur le Sud de la RN 42.</p> <p>Jacky BAHEUX 1er adjoint</p>	
Pièces-jointes	RN 42.docx
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Baheux, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Nous avons étudié le contexte, à la fois topographique / géométrique et géologique / hydraulique ; le secteur que vous évoquez est effectivement complexe : côté nord il y a les 3 maisons que vous citez, et que nous cherchons à impacter le moins possible ; côté sud il y a un fort dénivelé. Notre étude géologique a permis d'identifier d'une part les zones de glissement avérées, la présence de failles, d'argiles de Gault et ainsi d'identifier les secteurs à risque de glissement où des dispositions particulières devront être mises en œuvre en cas de construction.</p> <p>Dans le document joint vous évoquez le gabarit de l'itinéraire de substitution en traversée de la rue de l'Église à Longueville ; comme évoqué en réunion publique, la conception détaillée des itinéraires de substitution reste à mener en concertation avec les personnes concernées : riverains, utilisateurs, agriculteurs. L'enjeu de sécurité pour les riverains de cette rue est bien identifié pour la suite des études, le maître d'ouvrage proposera dans son bilan des modalités d'information et d'association des riverains.</p> <p>Enfin, dans le document joint, vous posez plusieurs questions relatives aux expropriations. Compte tenu de l'importance du sujet nous avons fait le choix de réaliser une fiche de questions / réponses reprenant notamment vos questions ; elle est téléchargeable dans les documents de la concertation.</p>

Observation N° 127 :	03/03/2024 18:09:56
Anonyme	
Scénario C1	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 126 :	03/03/2024 15:34:53
Par stephane specq	
D accord pour le giratoire à la friterie, avec élargissement au nord de la route et une voie pour les véhicule lent d'escoeuilles à bullescamps	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Specq, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 125 :	02/03/2024 20:31:13
Par Enzo Rohart	
Personnellement je suis pour la variante C1 car elle est au milieu de tout les différentes variantes et est donc pour moi la meilleure pour permettre a tout le monde d etre content (ecolo, agriculteurs, et les automobilistes...)	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Rohart, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 124 :	02/03/2024 15:06:04
Par Roger Desombre	
Scénario C1	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Desombre, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 123 :	02/03/2024 12:33:29
Anonyme	
À la lecture des différents scénario, je pense que le scénario C est le plus efficace et apporte le meilleurs compromis : - amélioration de la circulation - impact minimal pour les riverains	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 122 :	01/03/2024 12:05:46
Par José BOMY	
Bonjour, je suis le Président de la Commission Départemental Sentiers et Itinéraires (FFRP), dans le cadre du dédoublement de la RN 42, ne pas oublier d'assurer la sécurité, des randonneurs qui traversent la RN 42. Le GR de Pays Tour du Boulonnais travers la RN 42 à Longueville (la Converserie) Géolocalisation de la traversée en PJ. Merci	
Pièces-jointes	RN 42 -Longueville GRP Tour du Boulonnais.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Bomy, nous vous remercions de votre contribution et de nous avoir transmis ces éléments, qui seront pris en compte dans la suite des études.

Observation N° 121 :	01/03/2024 11:25:38
Par Jean-Marie DUVAL	
Après avoir assisté à deux réunions dans le cadre de la concertation et après la lecture attentive du dossier je serais favorable au tracé variante C1 qui assure le meilleur équilibre sécurité/desserte locale/protection du patrimoine naturel/impacts sur le foncier. Toutefois je serais également très attentif dans la suite des procédures aux questions d'impact environnemental et de nuisances por les riverains en estimant que contrairement à ce qu'affirme le dossier l'aménagement aura un impact sur le trafic qui ssera en augmentation.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Duval, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 120 :	01/03/2024 09:55:46
Anonyme	
je suis pour le projet C1	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 119 :	01/03/2024 09:43:43
Par DEVRIES NATHALIE	
habitante du territoire et largement concernée le scénario C1 est celui qui reste plus cohérent tout en maintenant notre mobilité	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Devries, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 118 :	01/03/2024 09:12:27
Par Yvonne Croquelois	
pour assurer la sécurité de tous, optimiser les couts et la consommation de terres agricoles, permettre aux locaux d'utiliser au maximum cet axe, éviter d'isoler commerces et entreprises locaux, je préfère le scénario C1	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Croquelois, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 117 :	01/03/2024 09:06:26
Par Jean-Michel CROQUELOIS	
je préfère le scénario C1 qui apporte la sécurité recherchée, moins onéreux que le A, à peine plus que le C qui n'apporte pas la sécurité voulue, Moins consommateur de terres agricoles que le A Il permet aussi une desserte correcte des communes du secteur, des commerces, des entreprises. il est plus cohérent que le C2 (continuité des vitesse limites et du mode de circulation)	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Croquelois, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 116 :	29/02/2024 22:17:06
Par David FAUQUET	
Bonjour, comme nous le savons il semble indispensable de sécuriser le RN42 sur notre secteur, néanmoins il est aussi important de sécuriser la vie des villages et de leurs commerces. C'est pourquoi le scénario C1 semble pertinent et le seul recevable à mon sens. Cordialement.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Fauquet, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 115 :	29/02/2024 15:45:43
Par Kévin DELEGLISE	
Madame, Monsieur, Je suis favorable au projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 42 car la route actuelle n'est absolument pas sécurisée. Néanmoins, il ne faut pas enlever l'accessibilité de nos villages. C'est pour cela que je suis pour la mise en place de giratoires notamment au niveau de Surques, Escoeuilles et Nabringhen. En conclusion, 2x2 voies oui pour plus de sécurité mais ne pas oublier les villageois et leurs commerces donc il faut des giratoires. Cordialement.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Deléglise, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 114 :	29/02/2024 11:11:24
Par Xavier Brioul	
<p>Le scénario C1 est le meilleur compromis entre les différents critères :</p> <ul style="list-style-type: none"> - meilleure desserte des villages : le scénario A = la mort de nos villages - moins de consommation d'espace par rapport au A - montant travaux moindre que pour A - gain de temps quand même 	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Brioul, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 113 :	29/02/2024 10:35:34
Anonyme	
<p>Pour moi le scénario A1 est à privilégier, un échangeur reste le moyen le plus sûr pour s'insérer dans une 2x2 voies. De plus, dans les autres scénarios, la création de nouveaux giratoire rendrai à mon avis une insertion plus longues pour les véhicules venant des routes annexes, les gens venant des grands axes ne ralentissent pas assez à l'approche des giratoire, sans compter le manque d'utilisation des clignotants.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 112 :	29/02/2024 10:07:43
Par Michel Lepetit	
<p>Bonjour, La version C1 me semble présenter un bon compromis et répond globalement aux diverses attentes.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Lepetit, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 111 :	28/02/2024 21:31:47
Par Severine Soret	
<p>Merci de retenir le scénario C1 pour des raisons écologiques et économiques. Il est temps que notre région prenne au sérieux les bouleversements climatiques et les difficultés économiques dans lesquels le pays est plongé</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Soret, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 110 :	28/02/2024 21:26:42
Anonyme	
<p>Bonjour Habitant Brunembert, nous souhaitons simplement donner notre scénario préféré : nous pensons que le C variante C2 conviendrait le mieux. Nous travaillons tous les deux sur Boulogne et prendre la future route au niveau de Longueville est plus pratique Cordialement</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Le travail sur les itinéraires de substitution pourra conduire à privilégier d'orienter les habitants de Brunembert vers le point d'échange de la RD215 pour limiter le trafic dans la traversée de Longueville.</p> <p>Nous précisons que pour le trajet Brunembert – Boulogne-sur-Mer, les variantes C1 et C2 sont strictement équivalentes.</p>

Observation N° 109 :	28/02/2024 21:21:08
Anonyme	
<p>Il est indispensable de permettre l'accessibilité au village d'Escoeuilles pour sauvegarder son commerce local (boulangerie. gite.. brasserie) ses emplois son attractivité et donc assurer la vie de celui ci. On se refuse d'un village mort surtout qu'il y fait bon vivre !!! je suis favorable au scénario C1 permettre à chacun des villages de continuer à s'épanouir</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 108 :	28/02/2024 17:27:48
Par Jean-Marc Chambelland	
<p>Le tracé C1 est particulièrement intéressant. Cet itinéraire est délicat actuellement lors de conditions climatiques particulières (brouillard, pluie, nuit). Il permet de desservir les communes voisines et notamment de bien desservir la commune d'Escoeuilles qui appartient au bassin de vie de Lumbres (commerces, déchèteries). Sans oublier qu'il s'agit de la liaison Boulogne - Lille et de la liaison A16 - A26.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, Monsieur Chambelland, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 107 :	28/02/2024 16:01:07
Par François Cavalier	
<p>Bonjour, Je suis pour le scenario E dans le but de garder l'accessibilité aux villages, notamment Escoeuilles et Quesques. De plus il s'agit de la solution la moins onéreuse et ayant le moindre impact sur les terres agricoles, les continuités écologiques, moins de bruit, moins de pollution. Les autres solutions ne prennent pas en compte les villages voisin et leur cadre de vie, et la haute valeur environnementale du secteur (bocage, coteaux, boisement), elles favorisent les gens de passage pour gagner 3 minutes au détriment des usagers locaux. Afin de réduire l'impact de l'effet barrière, est-il prévu de réaliser des passages à petite et grande faune, chiroptères sous la voirie? Une espèce de mammifère protégé est absente : l'Écureuil roux. Surpris de ne pas voir cité la présence du Hibou Grand-Duc comme un enjeu fort, la mise à 2X2 voies (augmentation de la vitesse) pourrait impacter les individus lors de déplacement nocturne.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Cavalier, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>L'écureuil roux a bien été identifié dans les cortèges de mammifères à prendre en compte.</p> <p>Le hibou grand-duc n'a pas été détecté dans le périmètre d'étude lors des inventaires de la flore et de la faune menés en 2014/2015. Ces inventaires seront intégralement mis à jour en vue de la réalisation de l'étude d'impact. Ils pourront intégrer les éventuelles nouvelles observations.</p> <p>Le rétablissement des continuités pour la faune (petite et grande) est identifié comme l'un des enjeux forts à prendre en compte (page 24 du dossier). Des premières ébauches d'ouvrages ont été réalisées, le maître d'ouvrage présentera l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts à l'étude d'impact.</p>

Observation N° 106 :	28/02/2024 14:31:19
Anonyme	
<p>dans le cadre de la consommation des terres agricoles et de la sécurité pourquoi le virage dangereux d'Escœuilles n'est pas redressé? pourquoi les emprises se font du côté sud dans le meilleur des terres et non pas dans les coteaux où la terre est de qualité moindre et où les cultures sont régulièrement dégradées par les lapins et sangliers ?</p> <p>pour les chemins de substitution qu'en est il de la sécurité des véhicules lents au niveau de la commune de Coulomby. A chaque rencontre nous évoquons sa dangerosité due au S sans visibilité , étroit et en pente. Surtout que tous les véhicules lents y passeront désormais et que les véhicules légers s'y arrogent la priorité.</p> <p>Sur le versant nord, il n'y est pas prévu de voie seulement utilisation du chemin rural sauf que le chemin est impraticable pour les matériels agricoles de gros volume actuels et qu'il ne dessert pas toutes les parcelles avec la barrière naturelle des talus.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Le virage d'Escoeuilles a déjà fait l'objet d'une rectification dans le cadre des travaux d'aménagement de sécurité menés par la Direction interdépartementale des routes Nord. La géométrie de ce virage sera de toute façon reprise de manière à assurer la circulation en toute sécurité à la vitesse maximum autorisée (110 km/h pour le scénario A, 90 km/h pour les autres).</p> <p>Les itinéraires de substitution sont étudiés au regard de plusieurs critères : l'impact agricole, mais également les impacts environnementaux (les coteaux au nord sont une zone protégée « Natura 2000 ») et la complexité technique.</p> <p>La suite des études permettra de préciser, en concertation avec le monde agricole et les populations riveraines, l'ensemble des circulations à rétablir, type, gabarit, circuit... de façon à concevoir ces itinéraires de la manière la plus pertinente, côté nord comme côté sud.</p>

Observation N° 105 :	28/02/2024 13:30:39
Par Marc Devulder	
<p>Demande une mise en place de comptabilité sur la progression de circulation avec la mise en place du prolongement de la 2*2 voies, ainsi qu'une mesure sur l'impact sonore avec une possibilité de mise en place d'un mur anti-bruit sortie HARLETTES direction Boulogne.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Devulder, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Les études de trafic qui ont été menées (avec des comptages de 2017) jusqu'ici ne montrent pas d'augmentation significative du trafic entre la situation de référence (sans aménagement) et les différents scénarios.</p> <p>Une modélisation complète des impacts en matière de trafic, bruit et qualité de l'air sera présentée à l'étude d'impact sur le scénario retenu. Pour le bruit, si les seuils réglementaires sont dépassés, des mesures de protection seront proposées.</p>

Observation N° 104 :	28/02/2024 12:15:36
Par Yannick DIRRYCKX	
<p>Bonjour, je souhaiterais porter à votre connaissance qu'une opération d'aménagement foncier agricole et forestier environnementale est en cours sur les communes d'Escoeuilles, Bainghen, Surques et Hocquinghen dont certaines sont concernées par le projet de mise à 2x2 voies. Les études sont au stade de la définition du périmètre et des recommandations environnementales. Vous trouverez en pièce jointe le périmètre de l'étude engagée sous la maîtrise d'ouvrage du département du Pas-de-Calais</p>	
Pièces-jointes	zone etude BSE.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Dirryckx, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Le maître d'ouvrage prendra contact avec le Département du Pas-de-Calais, maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement foncier, de façon à déterminer les interfaces entre le projet de la RN42 et le projet d'aménagement foncier et d'en tenir compte dans la suite des études.</p>

Observation N° 103 :	27/02/2024 14:52:16
Par Claire Leroy	
<p>Étant originaire d'Escoeuilles, il est naturel que je préfère la solution C1. C'est après tout la solution qui peut le mieux protéger nos villages. Couper leur accès reviendrait notamment à tuer les entreprises et commerces locaux, pourtant si importants à la vie rurale, tout cela pour ne gagner que quelques minutes négligeables sur un trajet. N'oubliez pas les habitants bien réels que vous risquez d'enfermer.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Madame Leroy, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne sera enfermé.</p>

Observation N° 102 :	27/02/2024 14:38:38
Par Luc Boutoille	
<p>Je pense que le projet C1 est le plus à même de maintenir une accessibilité correcte aux différents commerces et entreprises des villages traversés. Un seul échangeur comme le propose la solution A oblige les riverains à un déplacement beaucoup plus important sur des voies secondaires accidentogènes, ce qui me semble déplacer le problème de la sécurité.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Boutoille, nous vous remercions de votre contribution.</p>

Observation N° 101 :	27/02/2024 13:27:05
Anonyme	
Bjr, inquiet sur la route bis reliant Nabringhen à Surques. Traffic surement très important, élargissement de la route à 6 metres rendant la sortie des habitations difficiles, risque d excès de vitesse dans les agglomérations... Pas très rassurant pour les riverains du centre de Longueville dont je fais partie. C'est sans compter les nuisances sonores qui auront certainement un impact sur la valorisation des maisons.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans le scénario A, le fait de ne maintenir qu'un seul point d'échange provoque un report d'une partie du trafic local (qui représente seulement 10 % du trafic total de la RN42) vers les itinéraires de substitution. Par exemple, un usager qui emprunte actuellement le carrefour de la RD206 ou celui de la RD252 devra se reporter sur l'itinéraire de substitution et donc traverser soit Nabringhen soit Longueville. Ce trafic supplémentaire, même modéré constitue un impact négatif pour les habitants concernés, comme cela est précisé en page 51 du dossier de concertation.</p> <p>Dans le scénario C, le maintien de trois points d'échange réduit fortement cet impact sur le trafic : il est quasiment nul pour Nabringhen et très modéré pour Longueville.</p> <p>Dans la suite des études, le maître d'ouvrage poursuivra l'analyse sur le scénario retenu, d'une part en estimant très précisément le volume de trafic supplémentaire dans les traversées des communes de Longueville et Nabringhen et d'autre part en proposant des mesures visant à en réduire les nuisances.</p>

Observation N° 100 :	27/02/2024 07:40:32
Par Jean Francois Torrelle	
<p>Bonjour,</p> <p>Le village d escoeuilles fait oartie des villages vivants du boulonnais avec noramment sa boulangerie, la brasserie funquet, la ferme du paillard. C est un des rares villages sous l egide dynamique de son maire, monsieur Leroy, qui bouge, qui vit. Il y a des activites, des mariages, la fetes des gaulois, un terrain de foot. Ca vit, ca bouge. Certes le doublement de la rn 42 est necessaire, mais garder l acces au village est INDISPENSABLE! De ce fait la proposition avec les giratoires est de mise.</p> <p>J ai habite a escoeuilles pendant -0 ans, maintenant je suis a boulogne et j y ai encore de la famille et donc souhaite garder bun acces et la vie renouvelee du village. Sinon.... C est fini.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Torrelle, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 99 :	26/02/2024 21:52:08
Anonyme	
Ras	

Observation N° 98 :	26/02/2024 21:02:23
Anonyme	
Le projet C1 est celui qui respecte plus la vie et l'accès de ses villages alentours	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 97 :	26/02/2024 19:06:45
Par Aurore MACQUET	
Le projet doit tenir compte des populations existantes qui ont construit leur vie autour de cette nationale 42 ..l'accessibilité direct d'Escoeuilles à la RN42 est un des atouts majeurs de ce village qui attirent de nouveaux habitants... cette accessibilité est déterminante pour ceux qui partent travailler vers St Omer ou vers Boulogne,, pour maintenir la vie des commerces et des écoles...seul le projet C respectent ces impondérables et en plus est beaucoup moins coûteux..	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Macquet, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 96 :	26/02/2024 17:58:04
Par CLAUDE HANQUEZ	
JE suis pour le scénario E dans le but de garder l'attractivité des villages voisins Escoeuilles, Quesques, Brunembert, Surques... Par contre un passage pour les gros gibiers est il envisageable dans les bois d'Escoeuilles.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur ou Madame Hanquez, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Le travail sur le rétablissement des continuités pour la faune sera mené dans la suite des études ; le corridor écologique du bois d'Escoeuilles a été identifié.</p>

Observation N° 95 :	26/02/2024 17:06:43
Par michel hanquez	
je pense que la variante C1 avec ces 3 giratoires permet de ne pas enclaver les communes limitrophes et de favoriser le déplacement entre intercommunalités	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Hanquez, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne sera enclavé.</p>

Observation N° 94 :	26/02/2024 14:29:19
Anonyme	
Le scénario A me parait bien plus pertinent. Quitte à investir dans des travaux, autant partir sur le projet le plus ambitieux et utile. Je trouverais dommage de dépenser autant pour partir une solution qui ne changerait pas significativement la situation. Le scénario A présente de nombreux avantages : réduction du temps de trajet, éviter les variations de vitesse, sécurité des voitures, cyclistes et piétons, homogénéité du trajet, lisibilité des directions et confort pour les usagers occasionnels, etc...	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 93 :	26/02/2024 12:20:55
Par JOEL DUQUENOY	
Courrier RN 42 déposé par le Président de la communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer, adressé au CNDP, à l'attention de M. BACHOLLE	
Pièces-jointes	Courrier RN42.pdf
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur le président de la communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 92 :	26/02/2024 11:15:36
Anonyme	
Le projet C1 est le plus adapté pour accéder aux petites communes accéder au service commerce...	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 91 :	26/02/2024 10:48:07
Par Julien Tonnel	
<p>Bonjour,</p> <p>Cela fait plus de 15 ans que je fais la route pour me rendre sur mon lieu de travail à Arques. Je suis donc contraint de prendre cette portion de route. Ceci est la 3e concertation (j'ai déjà été arrêté deux fois les années passées pour être recensé). J'abandonnais tout espoir de voir ce projet se réaliser.</p> <p>La traversée d'Escoeuilles est assez dangereuse. Je l'ai constaté à de nombreuses reprises. Outre les carrefours (il m'est arrivé de stopper net à cause d'un conducteur qui a grillé le STOP à Surques), les accotements sont parfois remplis d'eau lors de fortes pluies.</p> <p>Transformer cette portion en 2x2 voies serait un gage de sécurité et on gagnerait (un peu) en temps de trajet. J'espère que ce projet se concrétisera enfin.</p> <p>Merci.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Tonnel, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 90 :	26/02/2024 09:59:53
Anonyme	
<p>Le scénario C1 me. Semble. Le plus adapté pour l'accès aux commerces et aux petites communes d'Escoeuilles, quelques... A l'heure où nous essayons de développer les petits commerces de proximité.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 89 :	26/02/2024 09:45:07
Par MAX SERGENT	
<p>LE scénario A provoquerait un enclavement important des territoires traversés pour un gain minime en temps de trajet.</p> <p>Les villages traversés doivent demeurer accessibles, c'est essentiel pour l'économie, les entreprises et commerces existants. L'accessibilité concerne également le quotidien des habitants pour aller au travail</p> <p>Le scénario C1 constitue le meilleur compromis avec une mise à 2x2 voies sur l'ensemble de l'itinéraire, la création de 3 points d'échange (Escoeuilles, Surques, Nabringhen) et il est moins coûteux que le A.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Sergent, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 88 :	26/02/2024 08:19:26
Anonyme	
<p>Choix C1 Coût du projet moins élevé Accessibilité des commerces</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 87 :	25/02/2024 20:55:24
Par Georges Prudhomme	
Pour le choix C1	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Prudhomme, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 86 :	25/02/2024 19:17:52
Anonyme	
Je souhaite que le version C1 soit celle choisie	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 85 :	25/02/2024 18:04:57
Par Patrick Caillier	
<p>je pense que le c1 reste la meilleure alternative même si elle n'est pas parfaite.S'il n'y avait pas la traversée de l'ancienne RN42 par des élèves des écoles pour se rendre a la cantine je serai pour un rond point au niveau de la DIR .S'il se fait a la friterie, un aménagement drastique de la RD 216 sera nécessaire car les usagers qui sortent d'une voie rapide n'adapteront pas forcément leur vitesse par rapport aux éléments présents sur cet axe (agglomération, maison , possibilité de piétons)</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Caillier, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Il reste des phases d'études après la concertation, dans lesquelles nous pourrons prendre en compte votre remarque sur la sécurité, en lien avec la Commune et le Département.</p>

Observation N° 84 :	25/02/2024 16:57:13
Par Pierre Leroy	
<p>Les variantes A vont cloisonner nos villages dont celui d'Escoeuilles qui est très dynamique. Les variantes A entraîneront une perte d'attractivité pour les communes. Pour rappel il y a plus de 150 personnes qui travaillent à temps plein à Escoeuilles.</p> <p>La variante C1 semble la mieux adapté, elle permet de toujours desservir les villages tout en permettant au projet d'aboutir</p> <p>La variante E ne sert à rien à part mettre des giratoire sur une route existante et donc juste créer des bouchons</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Leroy, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Le scénario E permet de prolonger la 2 × 2 voies jusqu'aux giratoires d'extrémité, c'est-à-dire sur environ 5 km ; les 4,5 km restants demeurent en bidirectionnelle.</p> <p>Dans les scénarios C et E, le fonctionnement des giratoires a été vérifié avec les trafics projetés en 2045 et ils ont suffisamment de capacité à écouler le trafic. Il n'y a donc pas de bouchon créé, même si le passage du giratoire provoque une légère perte de temps.</p>

Observation N° 83 :	25/02/2024 15:45:38
Par Caroline Godefroit	
<p>C1 pour l'accès des villages escoeuilles, brunembert, Longueville plus accessible.</p> <p>Merci</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Godefroit, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 82 :	25/02/2024 15:27:36
Anonyme	
La solution C1 est à mes yeux la meilleure.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 81 :	25/02/2024 13:42:20
Par Stephane PETITPONT	
Pour moi le meilleur choix serait le C1	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Petitpont, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 80 :	25/02/2024 12:46:49
Par Simon Leroy	
Je suis pour la variante C1 qui évitera l'enclavement des villages riverains	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Leroy, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne sera enclavé.</p>

Observation N° 79 :	25/02/2024 12:26:12
Par Luc Boutoille	
Le choix c1 me semble le plus approprié pour maintenir les accès aux différents villages et commerces.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Boutoille, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne devient inaccessible.</p>

Observation N° 78 :	25/02/2024 11:33:58
Par Sophie Brebion	
Je suis pour la variante C1 avec les giratoires pour la sécurité de tous et afin de garantir et maintenir la desserte des communes alentours .	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Madame Brebion, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne devient inaccessible.</p>

Observation N° 77 :	25/02/2024 09:53:41
Par Damiens Mailly	
Je privilégierai le scénario C1. Il permettrait de desservir plus facilement les villages environnants , tous en gardant une voie rapide fluide et sécurisé (2x 2 voies).	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Mailly, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 76 :	25/02/2024 08:46:59
Anonyme	
La solution C1 me paraît la plus adaptée et la moins coûteuse... Ne rendons pas nos village plus isolés qui ne le sont déjà. Ils ne sont pas tous desservis par les transports scolaires des 3 grandes villes (Saint-Omer, Calais, Boulogne sur mer) qui nous entourent.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne devient inaccessible.</p>

Observation N° 75 :	25/02/2024 07:59:13
Par Michel Foucher	
Je vote C1 car c est une évidence	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Foucher, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Au vu des autres contributions qui ne privilégient pas systématiquement le même scénario, et afin de permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 74 :	25/02/2024 06:22:58
Anonyme	
<p>Bonjour,</p> <p>Il faut oublier le projet avec giratoires.C'est une hérésie de concevoir un projet avec autant de ronds points.Quand on voit le nombre de poids lourds qui utilisent cet axe ,les concepteurs n'imaginent pas la consommation de carburant à chaque relance du véhicule.</p> <p>Faisons un projet sérieux pour ne pas y revenir quelques années après</p> <p>Cordialement.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Il y a entre 400 et 500 poids-lourds par sens sur le secteur du projet. Les scénarios C et E proposant des giratoires obligent effectivement ces poids-lourds à ralentir à l'approche des giratoires. De fait, ils sont un peu moins favorables au trafic de transit que le scénario A sans giratoire, même si la mise à 2 × 2 voies constitue un gain par rapport à la situation existante.</p> <p>Il n'est pas prévu que les scénarios C et E soient une étape transitoire avant un aménagement ultérieur : ce sont des propositions d'aménagement définitif.</p>

Observation N° 73 :	25/02/2024 01:42:34
Anonyme	
C1	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 72 :	25/02/2024 00:45:51
Anonyme	
Bonjour je vote pour le scénario A car il est impensable de voir une 2x2 voies avec des giratoires comme cela se fait trop souvent dans notre région et surtout dans le Pas de Calais ! Illogique et dangereux	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Il y a environ 60 000 ronds-points en France aujourd'hui. Les statistiques montrent que les giratoires (ronds-points) ne sont pas particulièrement accidentogènes (fréquence et gravité), bien au contraire. En particulier, les accidents sont moitié moins graves dans les giratoires que dans les autres carrefours hors agglomération. Les giratoires prévus dans le scénario C n'engendrent donc pas de risque significatif en matière de sécurité. C'est pourquoi nous considérons donc que le gain de sécurité est quasiment identique entre les scénarios A et C.</p>

Observation N° 71 :	24/02/2024 23:26:51
Par Maxime Chochoy	
Choix pour C1	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Chochoy, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 70 :	24/02/2024 22:17:40
Anonyme	
Doublement de la rn42 en offrant l'accessibilité aux villages	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne devient inaccessible.</p>

Observation N° 69 :	24/02/2024 21:49:05
Par Hélène Rohart	
Le scénario C1 est le scénario à retenir absolument. Il en va de la survie des commençants de nos petits villages. Merci.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Rohart, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 68 :	24/02/2024 20:30:13
Anonyme	
<p>Le projet C1 est incontestablement le meilleur, il permet de passer de 2x1 voie à 2x2 voies donc de sécuriser la RN42, la mise en place de giratoires donne une réelle facilité d'accès pour les usagers du territoire et permet de ralentir la vitesse.</p> <p>Le gain de temps est anecdotique, ce qui compte c'est de sécuriser les usagers tout en maintenant l'attractivité des territoires. Le scénario C1 prévoit également une voie agricole en dehors de la 2x2 voies en s'appuyant ponctuellement sur l'ancien tracé de la RN42. Il faudra prévoir une gestion des eaux pluviales efficace, des dispositifs anti-bruits et une adaptation des voies adjacentes (RD, voies communales, etc...).</p> <p>Le scénario C1 est le plus équilibré, il consomme peu d'espaces agricoles - JE VOTE C1 -</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Tous les scénarios proposés prévoient l'adaptation de la gestion des eaux.</p> <p>Pour ce qui concerne le bruit, une modélisation acoustique sera réalisée et si certaines habitations dépassent les seuils réglementaires, des dispositifs anti-bruit seront proposés (protections de façades ou écrans acoustiques).</p>

Observation N° 67 :	24/02/2024 20:27:23
Par Thierry MACQUET	
C1 me paraît la solution la plus adaptée pour avoir à la fois une double voie et un accès facile à notre village.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Macquet, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 66 :	24/02/2024 19:38:55
Par Maggy Henon	
<p>Avec le projet C1, notre village garde toute son attractivité et permet un accès direct pour les secours.</p> <p>Au sein du village, le projet C1 sécurise également les abords de la salle multifonction, du city stade ainsi que la traversée des enfants le midi.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Henon, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 65 :	24/02/2024 19:18:57
Par Fabrice Henon	
Je soutient le projet C1, qui permettra au village d'Escoeuilles de restreindre et securiser la circulation au niveau de la salle polyvalente, la traversée des enfants pour aller à la cantine et le city stade. De même, les secours, qui viennent de Lumbres, auront un accès direct et rapide à Escœuilles.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Henon, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 64 :	24/02/2024 18:55:16
Anonyme	
Je pense que la situation A (express 2x2 voies est la meilleure solution sans giratoire	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 63 :	24/02/2024 17:04:34
Par Lucie Caron	
Je suis pour le projet c1 pour nos commerçants et nos villages	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Caron, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 62 :	24/02/2024 16:47:51
Anonyme	
C1	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 61 :	24/02/2024 15:34:51
Par GUILLAUME DELPLANQUE	
Je suis pour la proposition C1	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Delplanque, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 60 :	24/02/2024 15:32:30
Par BRASSERIE DU FUNQUET	
Nous sommes pour la proposition C1 qui permet de conserver l'accès au village d'Escoeuilles et à notre commerce	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne devient inaccessible.</p>

Observation N° 59 :	24/02/2024 15:31:18
Par Valérie Desombre	
Scenario C1 retenu	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Madame Desombre, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 58 :	24/02/2024 15:29:14
Anonyme	
Nous sommes pour le scenario C1 qui conserve l'accès au village d'ESCOEUILLES et ainsi la pérennité de notre commerce.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne devient inaccessible.</p>

Observation N° 57 :	24/02/2024 15:17:52
Anonyme	
La proposition C1 est à privilégier pour la survie des villages.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne devient inaccessible.</p>

Observation N° 56 :	24/02/2024 15:13:45
Par Emilie Martinot	
Bonjour native de Escoeuilles et de la famille sur Escoeuilles encore aujourd'hui...je pense que l'accès au village est prioritaire. Je vote donc pour le scénario C1. Cordialement.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Martinot, nous vous remercions de votre contribution. Dans tous les scénarios, l'accès aux différentes communes est maintenu via l'un des points d'échanges (échangeur unique pour le scénario A, un des trois giratoires pour les autres scénarios). Aucun village ne devient inaccessible.

Observation N° 55 :	24/02/2024 15:10:36
Par Isabelle Rault	
Il faut privilégier le schéma C1 pour ne pas enclaver nos villages	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Rault, nous vous remercions de votre contribution. Dans tous les scénarios proposés, aucun village n'est « enclavé », c'est-à-dire que chaque habitant peut se rendre d'un point à un autre dans tous les cas, soit en passant par la RN42 soit en passant par un itinéraire de substitution.

Observation N° 54 :	24/02/2024 14:38:16
Anonyme	
Je souhaite que le scénario c1 , 3 giratoires soit retenu de façon à éviter l'isolement des villages environnant et surtout ne pas nuire à l'économie locale et aux liens sociaux.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 53 :	24/02/2024 14:33:56
Par Corinne Hénon	
Bonjour, le scénario C1 me paraît le plus adapté pour notre village, pour qu'il reste accessible et permette à nos commerces de continuer à vivre sereinement. De plus avec un giratoire à Escoeuilles, l'accès pour les services médicaux (pompiers, ambulances,...) est maintenu. Il restera attractif pour de nouveaux habitants et ainsi pérenisera l'école. Bonne journée	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Hénon, nous vous remercions de votre contribution. Dans tous les scénarios, les pompiers et ambulances pourront se rendre à Escoeuilles (et en tout point du territoire).

Observation N° 52 :	24/02/2024 14:23:01
Par Christian LEROY	
<p>La sécurité sur ce tronçon à 2x1 voie est un enjeu majeur. Il y a eu trop d'accidents au cours des dernières décennies sur ces 9kms et en particulier à Escoeuilles.</p> <p>Par contre les territoires traversés doivent demeurer accessibles, c'est essentiel pour l'économie, les entreprises et commerces existants. L'accessibilité concerne également le quotidien des habitants pour aller au travail mais également pour les services de secours.</p> <p>Le scénario A avec un seul point d'échange n'est pas satisfaisant du point de vue de l'accessibilité des communes et il est le plus couteux.</p> <p>Le scénario E n'envisage pas la mise à 2 x 2 voies, il n'est pas sécurisant.</p> <p>C'est le scénario C1 qu'il faut retenir, il constitue le meilleur compromis avec une mise à 2x2 voies sur l'ensemble de l'itinéraire, la création de 3 points d'échange (Escoeuilles, Surques, Nabringhen) et il est moins couteux que le A.</p> <p>Le conseil municipal d'Escoeuilles et la CC du Pays de Lumbres se sont prononcés unanimement pour le SCENARIO C1.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur le maire d'Escoeuilles, président de la communauté de communes du cœur de Lumbres, nous vous remercions pour votre contribution.

Observation N° 51 :	24/02/2024 14:15:58
Anonyme	
<p>Scénario C1.</p> <p>Il est le plus adapté pour rejoindre Escœuilles et plus économique.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 50 :	24/02/2024 13:51:45
Par Stephane Gaillard	
Schéma C1 à privilégier	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Gaillard, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 49 :	24/02/2024 13:47:51
Par Lecomte	
La variante C1 serait la plus adaptée avec les 3 giratoires pour un meilleur accès aux riverains des villages aux alentours	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur ou Madame Lecomte, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 48 :	24/02/2024 13:29:08
Anonyme	
Il faut un acces facile pour le village	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter votre choix.

Observation N° 47 :	24/02/2024 13:26:56
Anonyme	
Le scénario C1 est de loin le plus satisfaisant pour les habitants des villages alentours.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 46 :	24/02/2024 13:16:19
Anonyme	
Le projet C1 avec les trois giratoires semble plus logique pour le quotidien des usagers.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 45 :	24/02/2024 13:03:56
Par Louis-Guy Girard	
L'option C1 semble la meilleure solution en terme de trafic routier et d'accessibilité aux villages proches et en particulier aux commerces d'Escoeuilles.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Girard, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 44 :	24/02/2024 09:14:13
Par Paul SAINT MAXENT	
Pour l'intérêt de notre bassin de vie , Il y a lieu de retenir le SCENARIO C 1 . Nous sommes au carrefour de 4 intercommunalités. Ne pas réaliser ce scénario cela isolerait les habitants et le développement économique de ce secteur de populations . Le conseil municipal se réunit également et une délibération vous parviendra avant le 15 mars 2024 .	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur le maire de Quesques, nous vous remercions pour votre contribution.

Observation N° 43 :	23/02/2024 16:53:38
Par Philippe CABOCHE	
<p>Bonjour, Habitant Bainghen, je suis plutôt favorable aux solutions qui prévoient un giratoire vers la 206 et le pays de Licques. La circulation sur cet axe est devenue importante et doit être prise en compte. Au vu de votre échéancier, dans le meilleur des cas et si cela se réalise, il nous faut encore compter de 5 à 10 ans pour que ce projet aboutisse. Vous mettez en avant l'aspect sécurité et j'aimerais une nouvelle fois « alerter » sur un risque actuel important lorsque l'on circule dans le sens St Omer Boulogne et que l'on veut quitter la RN42 pour rejoindre la 206 à hauteur de Nabringhen, J'ai signalé ceci à la DIR en septembre 2023 enregistré sous le N° 169598508800 « Bonjour, J'aimerais attirer votre attention sur l'aspect sécurité pour quitter la N42 en direction de Bainghen à hauteur de Nabringhen lorsque l'on circule dans le sens St Omer - Boulogne. Il n'y a pas de voie de dégagement et je vous assure que ralentir pour quitter avec cet angle droit provoque parfois des freinages assez violents pour les véhicules qui suivent même en ayant mis le clignotant bien à l'avance et en ayant bien réduit sa vitesse. Personnellement j'utilisai la voie 206E2 bien plus facile à prendre mais elle a été mise en sens interdit. Y a t il en projet un aménagement pour cette sortie ? » Voici la réponse qui m'a été faite : «Bonjour M Caboche, vous avez attiré notre attention sur les carrefours entre la N42/ D206e2 et D206 il n'y a pas de projet d'aménagement à court terme à cet endroit. La DREAL poursuit une étude de mise à 2x2 voies de la N42, une enquête publique à ce sujet devrait commencer en 2024. Pour information, la D206e2 est sous gestion de la MDADT du Boulonnais, la décision d'interdire cette voirie sauf riverains a du être prise par leurs services en lien avec la Commune de Longueville »</p> <p>En l'attente d'une éventuelle réalisation des travaux d'aménagement de la RN42, pouvez vous faire examiner cette situation et si vous confirmez ce qui me semble être un risque majeur déclencher l'étude d'une solution pour y remédier à court terme. Pour ma part, quelques travaux d'entretien et la réouverture de la D206e2 me semblerai une solution transitoire satisfaisante.</p> <p>Cordialement Philippe Caboche</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Caboche, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Nous transmettons votre demande au Conseil départemental du Pas-de-Calais, gestionnaire de la RD206E2.</p> <p>Pour rejoindre Bainghen depuis la RN42 en venant de Saint-Omer, vous pouvez également sortir au carrefour de la RD215 et passer par Surques, sans temps supplémentaire.</p>

Observation N° 42 :	23/02/2024 10:57:52
Par laurent leplus	
Après lecture des documents présentés, il me semble évident que le scénario A, variante A1 doit être mis en place. Il ne restera plus qu'à maintenir un entretien régulier (peinture au sol, taille des arbres, déneigement en fonction des prévisions météorologique.....).La route doit donner envie aux voyageurs venus de loin de parcourir notre région.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Leplus, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 41 :	23/02/2024 10:57:19
Anonyme	
Je vote pour la variante A1 qui a le mérite d'aller au bout de la réflexion. Un échangeur qui n'est pas proche des habitations, des cheminements agricoles dédiés et un temps de trajet amélioré sur un axe qui doit rester prioritaire. Quel que soit le choix, l'impact environnemental est présent dans des proportions importantes, autant donc choisir la variante la plus utile, de mon point de vue, à la majorité des usagers. J'utilise cet axe régulièrement en transit sur la RD942 (Boulogne Lumbres) ou sur la les voies perpendiculaires (Brunembert Licques).	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 40 :	23/02/2024 10:26:53
Par Bertrand DARQUES	
J'ai pendant de nombreuses années emprunté cette RN 42 pour un trajet quotidien domicile travail . Le chaînon manquant de 9.5 km doit être mis en 2 x 2 route express , pour des raisons de fluidité et de sécurité sur cet axe entre le littoral et jonction sur l' audomarois. Bien sûr c'est le budget est le plus élevé, mais ce serai dommage de faire du bricolage avec les variantes à 3 ronds points ou une simple voie puis une 2x2 !	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 39 :	22/02/2024 22:19:54
Anonyme	
Je vote pour le scénario A1 qui offre une circulation à 110km/h et un échangeur plus proche de Boulogne	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour l'ensemble des scénarios, le virage au niveau de Nabringhen nécessite une limitation de la vitesse à 90 km/h.

Observation N° 38 :	22/02/2024 18:15:06
Par Thomas Caillier	
Bonjour, Merci pour la réponse à ma précédente observation. Afin de bien se rendre compte de l'importance d'améliorer la sécurité sur cette portion de RN, serait il possible d'avoir des statistiques concernant les accidents graves comme modérés ?	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour M. Caillier, nous vous invitons à consulter la page 15 du dossier de concertation qui est consacrée à la sécurité routière. L'analyse statistique y figurant repose sur l'indicateur du « taux d'accidents ». Ce taux correspond au nombre d'accidents sur un secteur pour 100 millions de kilomètres parcourus. Il est calculé de la façon suivante :</p> $T = A \times 10 \text{ (puissance 8)}/Q \times L \times 365 \times N$ <p>A = nombre d'accident graves en n années L = longueur de la section en km Q = débit moyen journalier annuel N = nombre d'années observées</p> <p>Ce taux prend en compte uniquement les accidents graves (c'est-à-dire présentant au moins un blessé hospitalisé) ou mortels. Il n'existe pas de statistiques sur les accidents matériels puisque seuls les accidents corporels font l'objet d'un recensement par les forces de l'ordre.</p> <p>Le taux d'accidents sur le secteur du projet est à comparer avec la moyenne nationale sur même type de route, d'une part, et avec le taux d'accidents sur les autres sections de la RN42 à 2 × 2 voies d'autre part.</p>

Observation N° 37 :	21/02/2024 11:07:52
Par Bertrand Guilbert	
Bonjour, le tracé A1 permet d'optimiser la sécurité des usagers dans la continuité des tronçons 2x2 existants. Il optimise également l'accès vers Surques.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Guilbert, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Quel que soit le scénario, un point d'échange est prévu avec la RD215, qui donne accès à Surques.</p>

Observation N° 36 :	20/02/2024 18:14:32
Par David De Sousa	
Je vote pour la C2	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur De Sousa, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 35 :	20/02/2024 14:55:38
Par Romain Fontaine	
<p>Bonjour,</p> <p>Pitié, pas de 2X2 voies avec des giratoires tous les 2 km ? il y a déjà ça du côté St Omer ou entre Lille et le bassin minier (RN41) et c'est vraiment infernal. Le summum, 2 giratoires sur une distance de 100 mètres à l'arrivée à St Martin au Laert ! A quoi, ça sert dans ce cas de faire des 4 voies si c'est pour faire ralentir/accélérer les automobilistes tous les 2 km !??? => freinage + accélération = plus de consommation, donc plus de CO2 et plus de particules fines (freins et pneus => y compris pour les véhicules électriques !). Je ne comprends même pas comment on peut proposer encore cette solution. Sans compter le risque accru d'accidents, les gens ne sachant pas prendre les giratoires correctement, j'ai évité plusieurs accidents depuis que je prends cette route et j'attends avec impatience une route correcte depuis des décennies (le plan Etat/Région de 1976 prévoyait la mise à 2X2 voies jusque Lille !!!).</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Fontaine, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Des aménagements à 2 × 2 voies avec des giratoires existent déjà dans la région. La RN41 n'est pas comparable à la RN42, notamment par un niveau de trafic beaucoup plus élevé qui a un impact sur le confort de conduite des usagers. La RD939 (route entre Arras et Saint-Pol-sur-Ternoise) présente également ce type de profil.</p> <p>Le rythme des carrefours peut effectivement fortement influencer sur le confort de conduite et le ressenti des usagers. C'est pourquoi il n'y a pas de scénario rétablissant plus de 3 carrefours (sur les 11 existants) par des giratoires pour notre projet. Les statistiques montrent que les giratoires ne sont pas des carrefours particulièrement accidentogènes (fréquence et gravité), bien au contraire. En particulier, les accidents sont moitié moins graves dans les giratoires que dans les autres carrefours hors agglomération. Les giratoires prévus dans le scénario C n'engendrent donc pas de risque significatif en matière de sécurité. C'est pourquoi nous considérons donc que le gain de sécurité est quasiment identique entre les scénarios A et C.</p> <p>Une étude complète de qualité de l'air sera présentée à l'étude d'impact. Il est vrai que les freins et pneus sont un émetteur de particules fines de plus en plus prépondérant à mesure que des progrès sont faits sur les émissions des moteurs.</p>

Observation N° 34 :	19/02/2024 20:07:04
Anonyme	
<p>Préférence pour le scénario A , variante A1:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les rond points sont source d'accident et accrochage - un gain de 3 minutes pour quelques kilomètres, c'est non négociable et cela peut être bien plus lorsqu'il y a un véhicule lent. - moins de risque d'accident (pas d'excès de vitesse ou dépassement dangereux : risque de face à face) - même si les travaux déjà réalisés ont permis de réduire le nombre d'accident, il y a encore des accidents graves sur cet axe. Le scénario A permet de réduire par 10 le nombre d'accident. 	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Il y a environ 60 000 ronds-points en France aujourd'hui. Les statistiques montrent que les giratoires (ronds-points) ne sont pas particulièrement accidentogènes (fréquence et gravité), bien au contraire. En particulier, les accidents sont moitié moins graves dans</p>

	<p>les giratoires que dans les autres carrefours hors agglomération. Les giratoires prévus dans le scénario C n'engendrent donc pas de risque significatif en matière de sécurité.</p> <p>C'est pourquoi nous considérons donc que le gain de sécurité est quasiment identique entre les scénarios A et C.</p>
--	--

Observation N° 33 :	19/02/2024 19:42:37
Anonyme	
Bonjour	
Je suis pour le scénario A variante A1 Cdt	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 32 :	19/02/2024 19:39:34
Anonyme	
Bonjour, Je préfère le scénario A , variante A1.	
Bien cordialement,	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 31 :	18/02/2024 12:50:30
Anonyme	
Bonjour, Je suis pour, pour la mise de la 2x2 voies sur la RN42. Cela me permettra de gagner du temps pour aller au travail.	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 30 :	18/02/2024 11:46:19
Par Thomas Caillier	
Je ne comprends pas ce qui peut justifier un tel projet. Il n'y a actuellement pas de problème particulier de circulation. Ce projet pourrait nous faire économiser au mieux 3 minutes de trajet, mais nécessite un investissement financier conséquent, une réduction des terres agricoles et un impact écologique non négligeable.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Caillier, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Effectivement, le gain de temps, forcément limité sur une portion aussi courte, ne peut être l'objectif du projet. Les principaux objectifs du projet sont une amélioration de la sécurité routière, en réduisant le nombre de carrefours et limitant voire supprimant le risque de chocs frontaux ; le gain de confort de conduite (possibilité de dépasser, homogénéité du parcours) ; et la modernisation environnementale de la RN42. Ces bénéfices sont à mettre en balance avec les impacts du projet sur les milieux naturels et agricoles et le cadre de vie.</p> <p>Une évaluation socio-économique des scénarios a été réalisée, même si elle n'est pas présentée dans le dossier de concertation. Cette évaluation vise à quantifier les différents effets du projet (coûts et impacts, et bénéfices attendus du projet) et à établir un bilan de façon à apprécier si la société retire un bénéfice du projet. L'évaluation menée montre que tous les scénarios présentés sont intéressants.</p>

Observation N° 29 :	17/02/2024 20:14:27
Par Aline Loock	
<p>Bonjour, Nous sommes très directement concernés par ce projet puisque nous habitons sur l'ancienne RN à Escoeuilles... Nous allons quotidiennement à Boulogne / Desvres / Saint Omer. Le gain de temps est dérisoire quelque que soit la variante choisie, ne le prenons pas en compte, franchement. Que les véhicules lents puissent avoir une voie spécifique est sécuritaire, certainement. Le carrefour de l'ancienne RN à Escoeuilles est accidentogène car les conducteurs ne connaissent pas le code de la route...j'en suis témoin régulièrement. Les nuisances sonores sont déjà présente pour nous, une accélération de la vitesse des véhicules sur le tronçon ne nous arrange pas.</p> <p>Concernant les scénarios proposés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les A me paraissent onéreux et non adaptés à la vie locale, non écologiques, gourmands en terres agricoles (quid des inondations passées...) - la E présente-t-elle vraiment un intérêt ? elle ne dérange pas mais on garde les tracteurs sur la route pendant 4,5 km. - la France étant championne du Monde des sens giratoires poursuivons, au moins on sait les prendre : afin d'éviter une circulation excessive et dangereuse devant les maisons de l'ancienne RN je préfère bien sûr l'option C2. Pour l'instant je n'y ai laissé que deux chats écrasés par des conducteurs pressés, évitons les morts dans les villages. Toute mesure préventive (et coercitive si nécessaire) à l'encontre des usagers de la route irrespectueux sera bienvenue. <p>Merci de votre lecture attentive, Toujours Courtoisement Mme Loock.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Madame Loock, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Effectivement, comme vous le soulignez, le gain de temps n'est pas l'objectif du projet.</p> <p>Une analyse des niveaux de bruit sera réalisée pour déterminer si le projet amène un dépassement des seuils réglementaires au niveau des habitations. Dans ce cas des mesures de protection seront mises en place (écrans ou protections de façades).</p> <p>Cette analyse tiendra compte des nuisances sonores de la RN42 modifiée, mais également de celles des itinéraires qui pourraient être plus chargés du fait de la position des carrefours.</p>

Observation N° 28 :	17/02/2024 19:25:01
Anonyme	
<p>Le scénario A serait un gâchis d'un point de vue écologique et paysager (sans compter le coût pour l'État bien plus onéreux et le bruit bien plus important pour les riverains) ! Ne commettons pas à nouveau les erreurs du passé. La biodiversité est déjà suffisamment en péril comme ça. Il faut porter le choix sur les scénarios C ou E.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 27 :	17/02/2024 18:47:05
Anonyme	
<p>Bonjour, Je ne sais pas si cela est d'ores et déjà prévu dans les scénarii, mais, dans le but de faciliter l'accès à la RN42 par les habitants de la commune de Quesques et alentours, il serait opportun que la rue des Etiennees qui relie Quesques à la RN42 (actuellement au niveau des bâtiments de la DIR Nord à Escoeuilles) soit toujours possible. En effet, il faudrait que cette rue soit reliée à la voie qui sera créée et qui desservira les deux futurs giratoires (Surques et Escoeuilles). En vous remerciant. Bien cordialement.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Quel que soit le scénario retenu, la commune de Quesques sera desservie soit depuis le nouvel échangeur (scénario A) soit depuis un des giratoires (scénarios C et E).</p>

Observation N° 26 :	17/02/2024 08:21:20
Anonyme	
<p>Utilisateur quotidien de la RN42, je ne peux que voter pour le scénario A permettant une liaison plus rapide et sécurisé entre les deux pôles d'attractivité que sont boulogne et saint omer et qui génère un trafic de transit majeur.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 25 :	16/02/2024 16:46:27
Par ACQUES HAVET	
<p>EMPRUNTE SOUVENT LA RN 42 POUR ALLER SUR BOULOGNE/ ESCEUILLES/ BRUNEMBERT ETC.E SUIVANT COINCE PAR DES VEHICULES LENTS.ET LES DEPASSEMENTS A LA LIMITE DE L ACCIDENTS. IL SERAIS QUE C EST 10 KM SOIT MIS EN 2 FOIS 2 VOIES COMME PRESENTER SUR LES SOLUTIONS PREVUES</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Havet, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 24 :	16/02/2024 11:35:09
Anonyme	
<p>Je vote pour le scénario C2 qui permet une meilleure sécurité routière et un accès plus directe aux villages</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 23 :	16/02/2024 11:33:36
Anonyme	
Je vote pour le scénario E !	
<p>Nous avons 3 scénarios qui feront gagner 3 min maximum. Mais 3min c'est quoi dans une vie ?! Préférez-vous gagner 3min pour votre petit confort et tuer les villages et commerces aux alentours ou gagner 1min et permettre aux villages et artisans de continuer à vivre ?</p> <p>ça fait des années que la RN42 est comme ça et personne ne se plaint donc pourquoi vouloir installer des échangeurs comme le propose le scénario A alors que ça serait complètement démesuré dans nos paysages de campagnes ? Si vous voulez assurer une meilleure sécurité routière, une 2x2 voie avec giratoire est largement suffisante.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Vous indiquez que personne ne se plaint, or comme le montrent cette concertation ainsi que les nombreux échanges avec le territoire, au contraire, beaucoup de gens sont en attente d'un aménagement.</p> <p>Vous évoquez votre choix pour le scénario E puis indiquez préférer une 2 x 2 voies avec giratoires ; vous aurez peut-être noté que dans le scénario E, l'aménagement n'est pas à 2 x 2 voies en totalité. Il est à 2 x 2 voies seulement entre Nabringhen et la RD206 (giratoire le plus à l'ouest) et entre Escœuilles (giratoire le plus à l'est) et Coulomby. Il reste une portion d'environ 4,5 km qui n'est pas à 2 x 2 voies.</p>

Observation N° 22 :	16/02/2024 11:16:35
Par Antoine CATEZ	
Je vote pour le scénario E !	
<p>Pour ma part, le scénario A serait une catastrophe pour les villages situés au bord de la RN42 surtout pour les commerçants, artisans car aucun accès direct ne leur ait fourni. Une honte!</p> <p>Dans le scénario C et E la mise en place de giratoire est une bonne solution et permet un accès direct à nos villages. A la différence du scénario E, le scénario impacterait davantage les milieux naturels.</p> <p>Donc pour ces raisons je vote pour le scénario E ou alors laisser la RN42 comme elle est !</p> <p>Si vous aimez votre territoire, ne mettez pas en place le scénario A</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Catez, nous vous remercions de votre contribution.

Par Rémi Vbc

Bonjour,

Etant un grand usager de la RN42 de Colembert vers St Omer, Lumbres et Escoeuilles au moins 1 à 2x par semaine aller/retour, je ne peux qu'apprécier d'apprendre que le projet prévue avant même ma naissance, il y a près de 40ans soit de nouveau sur "la route", en espérant que cela apporte enfin du concret pour 2027.

Et que ce soit autre chose que la suppression de la la 2x2 voie de Nabringhen (pour quelle raison?) et sa baisse de vitesse (ayant causé plusieurs accidents depuis..).

J'ai étudié vos propositions, la solution A1 semble la plus intéressante, même si je pense qu'il est nécessaire de prévoir un échangeur pour la zone de Nabringhen pour permettre l'accès à l'entreprise Bayard et l'accès à la commune de Longueville.

La solution de l'échangeur Licques-Desvres permettra également la création d'une possible ZAC, la CCDS cherchant des emplacements pour se faire. Cela permettra dans un futur plus ou moins proches l'implantation d'entreprise sur un axe idéalement situé.

Par pitié, éviter absolument ces idées de ronds-points comme nous l'avons vus après le péage de Sanghen (dont le dernier n'a aucun intérêt avec un écart de 500m avant le rond point de TSA) et n'étant pas très optimisé. Il aurait été plus agréable une vraie 2x2 voies comme vous en avez ici possibilité.

Reste la zone 90 à Nabringhen qui n'est pas logique au vu de l'ensemble de la route et qui pendant des dizaines d'années était à 110kmh en 2x2 voies (la cause du bruit ne semble pas légitime ici sauf pour justifier et rentabiliser l'ancien radar par inattention du changement de vitesse.. Vous pourriez y disposez un mur anti-bruit identique à ceux de Colembert qui font très bien leur travail depuis 2000)

J'ai en tout cas hâte de voir le résultat de votre concertation, cet axe étant important pour moi, et en vu d'une création d'entreprise dans ce secteur, cela représente un grand intérêt

Il ne restera plus qu'à résoudre le danger que représente les 4 croisements de la section La Capelle-Belle Houllefort et la RN42 sera enfin sécurisée.

Cordialement,
Rémi

Réponse du maître d'ouvrage

Bonjour Monsieur Vbc, nous vous remercions de votre contribution.

Les aménagements que vous évoquez au droit de Nabringhen (réduction de la vitesse et neutralisation d'une voie par zébras) ont été réalisés pour des questions de sécurité. En effet, au niveau du carrefour avec la RD206E la visibilité était insuffisante pour assurer à un véhicule circulant à la vitesse maximale sur la voie de droite de la RN42 de pouvoir réagir et s'arrêter à temps en cas de problème au niveau du carrefour. Par conséquent, la Direction interdépartementale des routes (DIR Nord), gestionnaire de la voirie, a réalisé ces aménagements en 2016 pour réduire le risque d'accident en attendant un aménagement plus large. Ceux-ci ont fait l'objet d'un bilan positif (réduction du nombre d'accidents).

Dans tous les scénarios, il est proposé de supprimer ce carrefour et de repasser cette section à 2 x 2 voies. Pour ce qui concerne le scénario A, avec un échangeur dénivelé, il n'est pas envisagé de réaliser un second échangeur au niveau du carrefour Bayard (RD206). D'une part, sur ce type d'aménagement, le rythme des échangeurs est d'un tous les 5 à 10 km, pour des questions essentiellement économiques ; or les deux carrefours sont distants seulement de 2 km. Par ailleurs, un tel échangeur à cet endroit aurait un impact

	<p>foncier très élevé vu la topographie, et présenterait des difficultés techniques et un coût très élevé. La seule solution pour augmenter le nombre de points d'échange est le scénario C avec des giratoires (ronds-points). Dans le scénario C1, l'interdistance entre les giratoires est de l'ordre de 2 km ; pour le scénario C2 cette interdistance est plus faible entre deux des trois giratoires (1 km environ).</p> <p>Il est proposé de conserver la zone à 90 km/h au droit de Nabringhen quel que soit le scénario ; en effet des tests ont été faits pour passer à 110 km/h, pour cela il serait nécessaire de redresser la courbe pour respecter les règles techniques. Redresser cette courbe aurait pour conséquence de décaler la RN42 vers la commune de Nabringhen avec un impact très important sur les habitations, impact que le maître d'ouvrage a jugé inacceptable au regard de l'intérêt du 110 km/h. Le choix n'a donc pas de lien direct avec la question du bruit, même si la réduction de vitesse aura un effet positif sur ce point comme vous le soulignez.</p>
--	---

Observation N° 20 :	15/02/2024 14:41:49
Par Sébastien PONT	
Le scénaria A1 me semble le + approprié pour cette mise en 2X2 voies	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Pont, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 19 :	15/02/2024 13:07:47
Par guy feutry	
<p>Utilisateur régulier de la RN42, Toutefois à l'heure ou l'air que nous respirons est de plus en plus pollué est il bien raisonnable de favoriser encore la circulation automobile ? A l'heure où notre département est inondé est il bien raisonnable d'artificialiser encore plus de sols ? Pourquoi ne pas investir le budget prévu dans le ferroviaire et améliorer les dessertes en train dans notre département ?</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Feutry, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour le trajet Saint-Omer Boulogne, l'alternative en train nécessite une correspondance à Calais et un trajet d'environ 1h30 (50 minutes en voiture). La création d'une ligne ferroviaire directe entre Boulogne et Saint-Omer (50 km) présenterait des impacts environnementaux et un coût bien plus important que l'achèvement de la mise à 2 × 2 voies de la RN42 sur 9,5 km.</p> <p>Par ailleurs, même si d'une manière générale l'artificialisation des sols a un impact négatif sur le ruissellement, les différents scénarios intègrent la modernisation et la création d'aménagements hydrauliques avec plusieurs objectifs : collecter et évacuer les eaux de chaussée ; confiner et traiter d'éventuelles pollutions ; rétablir les écoulements naturels. Ces aménagements permettent donc un impact positif sur la gestion des eaux.</p>

Observation N° 18 :	15/02/2024 12:12:56
Par Florian Brasseur	
Je suis pour la mise en place du 2*2 voit pour une entière sécurité des voitures et de leur passagers Trop d'imprudance avec des écarts de véhicules risque de collision de face a face	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Monsieur Brasseur, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 17 :	15/02/2024 09:18:35
Par Émilie Pudwell	
Avoir une 2x2 voies serait extrêmement pratique et gain de temps considérable	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour Madame Pudwell, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 16 :	14/02/2024 23:17:29
Anonyme	
<p>Ce projet, quel que soit le scénario choisi, va à l'encontre des préoccupations actuelles :</p> <ul style="list-style-type: none"> - protection des espèces protégées : vous souhaitez demander une dérogation à l'interdiction de destruction ! (page 24) - impact sur l'agriculture : le projet implique de consommer entre 10 et 35 hectares quant les agriculteurs ont besoin de plus de terres pour ne pas voir leurs exploitations mourrir. - bétonisation des sols : ce projet l'accentue alors qu'il faudrait le limiter ou le réduire, car c'est la cause principale des inondations du territoire... - pollution de l'air : le dossier de concertation indique que les relevés montrent une qualité de l'air dans les normes dans la situation actuelle (page 23). <p>Chaque scénario (page 45) présente une situation globalement dégradée après projet, pour des budgets estimés entre 63 et 91M€, et un gain de temps de trajet au maximum de 3 minutes !! Quelles dépenses publiques pour une situation pire que l'actuelle !</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>En ce qui concerne les espèces protégées, il est obligatoire, dès lors qu'un projet est susceptible d'avoir un impact sur des espèces protégées ou leur habitat, d'intégrer ces impacts ainsi que les mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser dans une demande d'autorisation environnementale. Cette autorisation, si elle est obtenue, impose notamment au maître d'ouvrage de respecter ces mesures (par exemple : respecter un calendrier pour les travaux, éviter certaines zones, etc.). Il s'agit donc d'une procédure visant à protéger l'environnement en imposant des règles au maître d'ouvrage.</p> <p>Par ailleurs, même si d'une manière générale l'artificialisation des sols a un impact négatif sur le ruissellement, les différents scénarios intègrent la modernisation et la création d'aménagements hydrauliques avec plusieurs objectifs : collecter et évacuer les eaux de chaussée ; confiner et traiter d'éventuelles pollutions ; rétablir les écoulements naturels. Ces aménagements permettent donc un impact positif sur la gestion des eaux.</p> <p>L'objectif principal du projet identifié par le maître d'ouvrage n'est effectivement pas le gain de temps qui ne peut être que faible sur une si courte distance ; l'objectif principal est un gain en sécurité routière.</p>

Observation N° 15 :	14/02/2024 20:42:52
Anonyme	
Variante A au plus vite !	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 14 :	14/02/2024 16:49:10
Par Benoit BOULNOIS	
<p>Bonjour,</p> <p>Si je comprends bien, pour un cout minimum de 70 M€ les scénarios apportent des réponses peu favorables sur l'accès au territoire, permettraient de gagner entre 0 et 3 minutes et auraient un impact environnemental négatif... A l'heure où nos territoires ont eu à subir des inondations on peut s'interroger sur ce projet d'artificialisation...</p> <p>Par ailleurs quand l'une des collectivités promeut son espace naturel, son investissement premier sera-t-il de permettre ce type de projet?</p> <p>Nous sommes tous attachés au devenir de notre territoire, à faire baisser l'accidentologie et valoriser notre patrimoine agricole et naturel. Nous disposons, ici avec 70 M€ (ou moins) d'une formidable opportunité pour sécuriser, mettre aux normes environnementales, accroître l'offre naissante de mobilités douces et/ou partagées...</p> <p>Ces scénarios sont manifestement d'une autre époque (voir la période de leur genèse) à laquelle nous avons tous participé.</p> <p>Les compétences, expertises mobilisées doivent nous permettre de créer un projet, rapidement, qui soit à la hauteur des enjeux qui lient, encore + aujourd'hui, le développement économique, le respect de nos terres agricoles et naturelles, d'autres mobilités. Nous n'en sommes qu'aux prémices. Il s'agit de construire le projet pour demain, pas pour aujourd'hui, pas avec les scénarios qui démontrent, malheureusement, leurs impacts négatifs.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Boulnois, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Les différents scénarios développés permettent de mettre aux normes environnementales la RN42 et de prendre en compte les mobilités douces en séparant les flux de transit du reste de la circulation.</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de bien prendre en compte votre avis, vous pouvez préciser les scénarios alternatifs que vous souhaiteriez voir développer, et vos attentes sur ces points.</p>

Observation N° 13 :	14/02/2024 14:02:35
Par Grégory Peuvion	
<p>Je réside à Menneville et j'emprunte régulièrement la rn 42 dans mes déplacement et je la franchis également très souvent dans un ressenti de danger permanent . Je suis ravi de cette concertation et j'attends ces travaux avec impatience</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Peuvion, nous vous remercions de votre contribution.</p>

Observation N° 12 :	14/02/2024 12:43:05
Par Jean Michel HENON	
<p>Bonjour</p> <p>Dans la configuration à 3 giratoires, Comment les piétons pourront ils accéder au chemin situés côté Quesques ?</p> <p>Devront-ils traverser les ronds points?</p> <p>Des passages piétons seront-ils prévus?</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Henon, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>La circulation des piétons (et celle des vélos) sera rétablie de part et d'autre de la RN42 pour tous les scénarios, soit via les itinéraires de substitution soit au niveau des giratoires avec des passages piétons.</p>

Observation N° 11 :	14/02/2024 11:05:02
Anonyme	
<p>Je suis d'accord pour la mise en 2x2 voies de la rn42 cela permettra de gagner du temps de trajet pour aller travailler sur Boulogne</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.

Observation N° 10 :	14/02/2024 10:02:09
Par Stéphane Dufour	
<p>Bonjour,</p> <p>Mon choix se portera sur le scénario C variante C1. Il est dommage que cette solution isole l'ancienne RN au profit de la sortie du village d'Escoeuilles.</p> <p>Il est indispensable de ne pas couper la RD206, en effet l'intégralité des usagers locaux (particuliers et entreprises (Matériaux Bayard)) serait dans l'obligation de traverser le village de Nabringhen.</p> <p>Je trouve l'idée du pont avec double RP de chaque côté pour la route entre Brunembert et Surques plutôt bonne. Mais cette proposition ne reprends pas le RP de la RD206; peut-être est-il possible de faire un mix de plusieurs proposition?</p> <p>Bien à vous</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Bonjour Monsieur Dufour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Effectivement, dans le cas du scénario A, l'accès à la RD206 n'est pas maintenu ; les usagers utilisant actuellement ce carrefour se reporteront soit vers l'échangeur existant de Nabringhen, soit vers le nouvel échangeur de la RD215. C'est notamment le cas de l'accès à l'entreprise Bayard.</p> <p>Pour ce qui concerne le scénario A1, avec un échangeur dénivelé au niveau du carrefour de la route de Brunembert / Surques, il n'est pas envisagé de réaliser un second échangeur au niveau du carrefour Bayard (RD206). D'une part, sur ce type d'aménagement, le rythme des échangeurs est d'un tous les 5 à 10 km, pour des questions essentiellement économiques ; or les deux carrefours sont distants seulement de 2 km. Par ailleurs, il est préférable d'éviter d'avoir un unique rond-point juste après un échangeur de type « autoroutier ». La solution pour augmenter le nombre de points d'échange est le scénario C avec seulement des giratoires (ronds-points).</p>

Observation N° 9 :	14/02/2024 09:47:27
Anonyme	
POUR l'aménagement	
Réponse du maître d'ouvrage	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.

Observation N° 8 :	14/02/2024 06:13:43
Par Florent Delobel	
Il faut impérativement une sortie direction Quesques .	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Le maître d'ouvrage apporte la réponse suivante à votre contribution:</p> <p>Bonjour Monsieur Delobel, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Quel que soit le scénario, la commune de Quesques sera desservie. En venant de Saint-Omer, comme aujourd'hui, le trajet le plus direct est de passer par Coulomby. En venant de Boulogne-sur-Mer, le trajet le plus direct sera soit de sortir au nouvel échangeur (scénario A) soit au giratoire le plus proche (scénarios C et E).</p>

Observation N° 7 :	13/02/2024 23:50:05
Par Frédéric Vasseur	
bonjour, j'emprunte cette nationale 42 tous les jours, je réside à Wimereux, et travaille à Wizernes. J'avoue que le scénario A me conviendrait davantage. des giratoires restent sources de problèmes sur la route, je pense donc que ceux-ci sont à éviter. merci	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Le maître d'ouvrage apporte la réponse suivante à votre contribution:</p> <p>Bonjour Monsieur Vasseur, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons qui vous poussent à écarter les giratoires.</p>

Observation N° 6 :	13/02/2024 21:51:33
---------------------------	---------------------

Par Mathilde Leignel	
<p>Travaillant sur Boulogne 4 jours sur 5 j'emprunte cette route presque quotidiennement. Il n'est pas rare que je passe entre 5 et 10 min pour pouvoir m'insérer dans la circulation au carrefour de surques. Pour moi les ronds points sont la meilleure solution. Pour permettre aux personnes vivantes dans les villages alentour de reprendre la rn à différents endroits .</p> <p>Le C2 sera à priori le plus adapté car le moins cher mais aussi avec le moins d'impact sur les terres et le paysage. Il faut aussi penser a des sociétés comme Bayard s'il n'y a qu'un échangeur au niveau de surques ou escoeuilles les poids lourds devront passer par tous les villages.</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Le maître d'ouvrage apporte la réponse suivante à votre contribution:</p> <p>Bonjour Madame Leignel, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Comme vous le soulignez, l'aménagement des carrefours sous forme de ronds-points (giratoires) équilibre le régime des priorités : il y a donc un bénéfice quand vous circulez sur la « route secondaire » (par rapport au stop actuel) et à l'inverse un inconvénient quand vous circulez sur la « route principale » (par rapport à aujourd'hui).</p> <p>Dans le scénario A, l'accès à l'entreprise Bayard se fait effectivement via Nabringhen ou Longueville.</p>

Observation N° 5 :	13/02/2024 18:47:43
Par ROMMEL François	
<p>La variante A1 semble la plus adaptée (110km/h) : L'échangeur se situe sur l'axe Desvres/Licques qui est plus utilisé que la sortie d'Escoeuilles.</p> <p>Grosse inquiétude tout de même de voir une augmentation de la circulation sur la D215E3 reliant Escoeuilles et Surques (petite route dangereuse entre les 2 écoles).</p> <p>Ne pas réaliser la variante A2 car je suis persuadé que les personnes venant de Licques emprunteront cette rue (D215E3) afin de réduire le trajet vers l'échangeur d'escoeuilles.</p> <p>A défaut choisir la variante C1</p>	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Le maître d'ouvrage apporte la réponse suivante à votre contribution:</p> <p>Bonjour Monsieur Rommel, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Comme vous le soulignez, le carrefour qui draine le plus de trafic entre la RN42 et les routes départementales adjacentes est celui de la RD215 (Desvres/Licques) et c'est cette raison qui a conduit à proposer le scénario A1. Dans le scénario A2, le trafic de la RD215 a plutôt vocation à se reporter sur l'échangeur en empruntant l'ancienne route nationale ; toutefois il existe effectivement un risque que les habitués empruntent la RD215E3.</p> <p>En cas de choix de cette variante, une réflexion conjointe avec le Département et les communes sera à mener pour limiter ce report.</p>
Observation N° 4 (modérée) :	13/02/2024 18:07:30
Modéré à la demande de l'intéressé	

Observation N° 3 :	13/02/2024 13:29:30
Anonyme	
Je suis totalement contre ce projet ! Un détour de plus de 15km pour les habitants. Comment fait on ? En faisant ce projet vous faites mourir les villages !	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Le maître d'ouvrage apporte la réponse suivante à votre contribution:</p> <p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution.</p> <p>Le sujet de la desserte du territoire traversé et du maillage de cette desserte est en effet une thématique importante dans le cadre de ce projet. En effet, pour améliorer la sécurité routière des usagers, il est proposé plusieurs scénarios qui réduisent tous le nombre de carrefours. Le nombre de carrefours maintenus est toutefois différent selon les scénarios. Le détour pour accéder à la RN42 est toutefois bien inférieur à 15 km quel que soit le scénario proposé (par exemple, une personne venant d'Escoeuilles aura 3 km de détour pour aller vers Saint-Omer dans le scénario A1, et aucun détour dans le scénario C1).</p> <p>Pour permettre au maître d'ouvrage de mieux comprendre votre remarque et y répondre, vous pouvez préciser votre secteur d'habitation et le trajet pour lequel vous craignez de devoir faire un grand détour.</p>

Observation N° 2 :	13/02/2024 08:09:29
Anonyme	
Scénario A	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Le maître d'ouvrage apporte la réponse suivante à votre contribution:</p> <p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>

Observation N° 1 :	13/02/2024 05:58:13
Anonyme	
Bonjour, Habitant de la commune de Surques, je pense que le projet A est le plus approprié.	
Réponse du maître d'ouvrage	<p>Le maître d'ouvrage apporte la réponse suivante à votre contribution:</p> <p>Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. Pour permettre au maître d'ouvrage de bien comprendre et prendre en compte votre avis, vous pouvez expliciter les raisons de ce choix.</p>