



Envoi au contrôle de légalité le : 24 avril 2024

Publication électronique le : 24 avril 2024

DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

**DELIBERATION DE LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL DEPARTEMENTAL**

REUNION DU 15 AVRIL 2024

PRESIDENCE DE MONSIEUR JEAN-CLAUDE LEROY

Secrétaire : M. Philippe FAIT

Étaient présents : M. Jean-Claude LEROY, Mme Mireille HINGREZ-CÉRÉDA, Mme Blandine DRAIN, Mme Maryse CAUWET, M. Ludovic LOQUET, Mme Bénédicte MESSEANNE-GROBELNY, M. Jean-Claude DISSAUX, Mme Laurence LOUCHAERT, M. Laurent DUPORGE, Mme Karine GAUTHIER, M. Alain MEQUIGNON, Mme Evelyne NACHEL, Mme Florence WOZNY, M. Jean-Jacques COTTEL, Mme Caroline MATRAT, M. Sébastien CHOCHOIS, Mme Sophie WAROT-LEMAIRE, M. André KUCHCINSKI, Mme Fatima AIT-CHIKHEBBIH, Mme Carole DUBOIS, M. Olivier BARBARIN, Mme Zohra OUAGUEF, Mme Maryse DELASSUS, M. Claude BACHELET, Mme Maité MULOT-FRISCOURT, Mme Stéphanie RIGAUX, M. Philippe FAIT, M. Alexandre MALFAIT, M. Frédéric MELCHIOR, Mme Brigitte PASSEBOSC, M. François LEMAIRE, M. Marc SARPAUX, Mme Marie-Line PLOUVIEZ, M. Steeve BRIOIS, M. Ludovic PAJOT, M. René HOCQ.

Excusé(s) : M. Daniel MACIEJASZ, Mme Valérie CUVILLIER, M. Pierre GEORGET, M. Etienne PERIN, M. Bruno COUSEIN, Mme Emmanuelle LAPOUILLE, Mme Sylvie MEYFROIDT, Mme Emmanuelle LEVEUGLE.

Assistant également sans voix délibérative : M. Bertrand PETIT, Jean-Marc TELLIER.

Excusé(s) sans voix délibérative : M. Jean-Louis COTTIGNY, M. Michel DAGBERT.

**RN42 - MISE À 2X2 VOIES DE LA SECTION NABRINGHEN - BULLECAMPS -
AVIS DU DÉPARTEMENT SUR LA CONCERTATION PUBLIQUE**

(N°2024-161)

La Commission Permanente du Conseil départemental du Pas-de-Calais,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et, notamment, ses articles L.3121-14, L.3121-14-1, L.3211-1 et L.3211-2 ;

Vu le Code de l'Environnement et, notamment, ses articles L.121-15-1 à L.121-21 et R.121-19 à R.121-24 ;

Vu la Loi n°2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale ;

Vu la délibération n°2021-257 du Conseil départemental en date du 01/07/2021 « Délégation d'attributions à la Commission Permanente » ;

Vu le rapport du Président du Conseil départemental, ci-annexé ;
Vu l'avis de la 4^{ème} commission « Équipement et développement des territoires » rendu lors de sa réunion en date du 02/04/2024 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

Article 1 :

De confirmer à l'État, maître d'ouvrage du projet d'aménagement de la RN42, la préférence du Département pour la variante C1, selon les modalités reprises au rapport joint à la présente délibération.

Article 2 :

De demander de porter une attention particulière sur les itinéraires de substitution, et leurs impacts sur les routes départementales, en raison notamment du contexte géologique particulier du secteur. Il est également demandé un travail technique concerté portant sur le statut juridique et la domanialité de ces futures voies, selon les modalités reprises au rapport joint à la présente délibération.

Article 3 :

D'intégrer l'aménagement de la RN42 dans sa globalité, et notamment la complétude du demi-diffuseur de Lumbres et la mise aux normes de l'assainissement pluvial de la section entre le diffuseur de Lumbres et l'A26 pour tenir les engagements du plan de relance autoroutier et la sécurisation de la traversée de la forêt de Boulogne, selon les modalités reprises au rapport joint à la présente délibération.

Article 4 :

De renouveler la proposition du Département pour prendre la maîtrise d'ouvrage d'aménagements sur la RN42, sous réserve d'inscription au volet mobilité du Contrat de Plan État-Région, selon les modalités reprises au rapport joint à la présente délibération.

Dans les conditions de vote ci-dessous :

Pour : 44 voix (Groupe Socialiste, Républicain et Citoyen ; Groupe Communiste et Républicain ; Groupe Union pour le Pas-de-Calais ; Groupe Rassemblement National ; Non-inscrit) Contre : 0 voix Abstention : 0 voix
--

(Adopté)

.....
LE PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL,

Jean-Claude LEROY

ARRAS, le 15 avril 2024

Pour le Président du Conseil départemental,
La Directrice générale des services,

Signé

Maryline VINCLAIRE

Analyse multicritères et comparatives des variantes

Sécurité des déplacements

Tous les scénarios apportent un gain, un peu moindre pour le scénario E qui comporte des sections sans terre-plein-central.

Homogénéité du parcours

Les 2 variantes A présentent une homogénéité totale sur la RN42 entre St-Omer et Boulogne. La variante C1 présente une bonne homogénéité, mais un peu moindre, du fait que les carrefours sont aménagés en giratoires et non pas en échangeurs dénivelés. Les variantes C2 et E, en présentant des sections qui restent en 2x1 voie, ne présentent pas de bonne homogénéité sur le parcours.

Temps de trajets

Pour le transit, les scénarios A permettent un gain de temps de 3 minutes, les scénarios C de l'ordre d'une minute, et le scénario E ne permet pas de gain de temps.

Accès au territoire

Les variantes C et E, avec 3 points d'échanges au lieu de 1, offrent une meilleure desserte locale que les variantes A.

Mobilités douces

Les scénarios A et C proposent des itinéraires de substitution plus ou moins similaires. Le scénario E n'en propose que sur une partie de l'itinéraire.

Milieus naturels

Tous les scénarios ont un impact, en raison de l'augmentation des surfaces de l'infrastructure et de la création d'un itinéraire de substitution. Cet impact est cependant modéré puisqu'il s'agit d'une augmentation des emprises de part et d'autre d'une infrastructure existante, et non de la création d'un nouvel axe de circulation.

Continuités écologiques

L'augmentation de la vitesse pour tous les scénarios dégradera la situation actuelle. La création de terre-pleins centraux pour les variantes A et C diminuera les possibilités de franchissement par la faune, ce qui sera moins marqué pour le scénario E.

Impact paysager, environnemental

L'impact paysager sera important pour les variantes A et C, mais plus marqué pour les variantes A, en raison de l'aménagement d'un point d'échange dénivelé. Le scénario E aura un impact moindre.

Pour la requalification environnementale de l'infrastructure existante, et notamment l'assainissement des eaux pluviales, tous les scénarios prévoient une mise à niveau permettant ainsi une amélioration de la gestion des eaux pluviales routières.

En terme de qualité de l'air et de pollution sonore, le projet ne réunit pas les conditions pour induire une augmentation de trafic significative supplémentaire. L'impact sera donc le même pour le scénario de référence sans aménagement comme pour chacun des scénarios présentés. Cet impact sur l'air et le bruit sera plus marqué pour les variantes A et C, du fait de l'augmentation des vitesses.

Tissu urbain existant, économie

Les scénarios A et C sont susceptibles de présenter un impact sur quelques habitations situées à Longueville, que le scénario E n'impact pas.

Pour l'activité économique, l'aménagement de la RN42 aura un impact positif sur la desserte du Port de Boulogne pour tous les scénarios, mais un peu plus pour les variantes A. En revanche, pour le tissu économique local, les variantes C et E avec plus de points d'échanges permettront de le maintenir et de le développer.

Enfin, sur la consommation de terres agricoles, les scénarios A et C induisent un élargissement et donc une emprise plus importante que le scénario E.



RN42

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

**DOSSIER DE CONCERTATION
- FÉVRIER 2024 -**

“ SOMMAIRE

Éditorial de M. le préfet du Pas-de-Calais.....	4
Le mot du garant.....	5
La concertation préalable, de quoi s’agit-il ?	6
Participez à la concertation	8
Les acteurs du projet.....	9
1. CONTEXTE GÉNÉRAL	10
1.1 La situation actuelle	11
1.2 L’historique et l’avancement des études et des procédures	17
2. LE TERRITOIRE ET LES OBJECTIFS DU PROJET	20
2.1 Les enjeux et les sensibilités pris en compte dans l’opération.....	21
2.2 Les objectifs de la mise à 2x2 voies de la RN42	30
3. LES SCÉNARIOS D’AMÉNAGEMENT ÉTUDIÉS ET LEUR COMPARAISON	31
3.1 Le choix d’aménager la RN42 « sur place »	32
3.2 Trois scénarios et leurs variantes présentés à la concertation.....	32
3.3 Les itinéraires de substitution	43
3.4 La comparaison des scénarios	45
4. ET APRÈS LA CONCERTATION ?.....	53
4.1 Le bilan de la concertation publique et la décision de l’État sur un scénario d’aménagement	54
4.2 La suite des études	54
4.3 la mise en compatibilité des documents d’urbanisme	55
4.4 Des enquêtes publiques à venir	56

ÉDITORIAL DE M. LE PRÉFET DU PAS-DE-CALAIS



Jacques BILLANT,
préfet du Pas-de-Calais

La RN42 est une voie structurante essentielle pour l'accès à Boulogne-sur-Mer et Saint-Omer, et plus généralement c'est l'un des principaux axes latitudinaux pour les déplacements dans le Pas-de-Calais et l'ouest de la région Hauts-de-France. Son importance est donc capitale, en particulier pour l'attractivité du littoral et du port de Boulogne-sur-Mer, dont il constitue l'une des principales dessertes.

La RN42 contribue également à l'aménagement du territoire qu'elle irrigue. Ce secteur rural a la particularité d'être entièrement inclus dans le périmètre du Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale. Les enjeux environnementaux et agricoles y sont majeurs et la desserte des communes limitrophes est vitale pour le territoire traversé.

Dans ce contexte, l'aménagement de la RN42 entre Nabrighen et Les Bullescamps revêt un caractère particulièrement important. Envisagé initialement sous forme d'une autoroute de liaison dans les années 1990, le projet a évolué pour mieux prendre en compte l'ensemble des enjeux d'aujourd'hui : la fluidité et l'homogénéité pour le trafic de transit vers Boulogne-sur-Mer, la sécurité des déplacements du quotidien

et également la sobriété en matière de consommation foncière et une intégration accrue des enjeux environnementaux.

Dès lors, les différents scénarios portés à la concertation aujourd'hui présentent des points communs : il s'agit toujours d'un aménagement sur place limitant l'artificialisation, améliorant la sécurité routière et l'homogénéité avec le reste de la RN42. Plusieurs variantes avec des caractéristiques différentes répondent à ce cahier des charges.

C'est une étape de dialogue avec le territoire et les citoyens qui s'engage désormais avec la phase de concertation publique du 13 février au 15 mars 2024. Conduite sous l'égide de M. Christophe Bacholle, garant nommé par la Commission Nationale du Débat Public, cette concertation permettra de présenter l'ensemble des scénarios étudiés et de recueillir les observations de la population concernée.

La concertation intervient en phase amont de la réalisation du projet. L'État, maître d'ouvrage, pourra ainsi vérifier que le projet répond bien aux enjeux du territoire et il pourra l'enrichir et le faire évoluer pour tenir compte des expressions des citoyens.

Je souhaite donc que cette concertation soit la plus riche possible et qu'elle permette au plus grand nombre de s'exprimer et de contribuer ainsi à l'élaboration d'un projet partagé et adapté aux enjeux de mobilité du territoire.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Jacques BILLANT, préfet du Pas-de-Calais

LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

Autorité indépendante, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est défenseuse des droits constitutionnels de chacun à être informé et à participer aux décisions ayant un impact sur l'environnement. Ces droits sont inscrits à l'article 7 de la Charte de l'environnement ayant valeur constitutionnelle. Représentants de la CNDP, les garants veillent au respect des principes fondamentaux qui formalisent ces droits et des valeurs qui guident leur mise en œuvre : indépendance, neutralité, transparence, égalité de traitement, argumentation et inclusion.

Neutres et indépendants, les garants n'ont aucun intérêt, direct ou indirect, avec le projet ou les porteurs de projets. Ils ne donnent pas d'avis et ne prennent pas position. Les garants veillent à ce que l'information mise à disposition du public soit complète, sincère et accessible.

Ils s'attachent à garantir l'équité entre les contributeurs au débat public, quels que soient leurs statuts, leurs opinions ou leurs motivations, et à favoriser l'expression des arguments. Les garants s'assurent que tous les publics, même les plus éloignés de la décision, soient invités au processus de concertation et puissent participer de manière effective.



POUR EN SAVOIR PLUS :
www.debatpublic.fr

LE MOT DU GARANT



Christophe BACHOLLE

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France a souhaité organiser une concertation préalable dans le cadre de l'article L.121-17 du code de l'environnement pour le projet de mise à 2x2 voies de la RN42 entre Nabringhen et Les Bullescamps. Dans cet objectif, elle a saisi le 31 mai 2023 la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) afin qu'elle désigne un garant pour être accompagnée dans cette démarche.

La CNDP, autorité administrative indépendante veillant à la mise en œuvre de la participation du public aux projets ayant un impact sur l'environnement, m'a désigné comme garant le 5 juillet 2023.

Je suis chargé de veiller à la sincérité et au bon déroulement de cette concertation, en portant un regard critique sur la transparence et la clarté de l'information du public et en permettant l'expression de chacun quel que soit son statut, ses opinions ou ses motivations. J'ai donc pour mission d'inciter chaque participant à argumenter au mieux ses remarques ou prises de position et de veiller à ce que le maître d'ouvrage réponde de façon la

plus complète et la plus claire possible à toutes les remarques qui lui sont faites.

Indépendant du maître d'ouvrage et neutre vis-à-vis du projet, il est possible de me saisir directement si besoin concernant le déroulement de la concertation préalable, soit par courriel (préférentiellement), soit par courrier adressé à la CNDP. Toutes les informations relatives au projet peuvent être trouvées sur le site internet RN42-concertation.fr.

À la fin de la concertation, je dresserai un bilan qui reviendra sur les modalités de concertation mises en œuvre et fera la synthèse des échanges intervenus entre le public et le maître d'ouvrage. Ce bilan sera rendu public par le maître d'ouvrage sur le site internet de la concertation et figurera, si le projet est poursuivi, dans le dossier d'enquête publique.



Le garant : Christophe BACHOLLE
christophe.bacholle@garant-cndp.fr

Commission Nationale du Débat Public (CNDP)
À l'attention de M. Christophe BACHOLLE
244 boulevard Saint-Germain – 75007 PARIS

LA CONCERTATION PRÉALABLE, DE QUOI S'AGIT-IL ?

Une procédure de participation du public sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)



© DR

La concertation préalable est un dispositif participatif, dont l'objectif est de permettre au public et à l'ensemble des parties prenantes de s'informer sur le projet, de le questionner et d'exprimer un avis.

Afin de mettre en place cette concertation dans le cadre de l'article L121-17 du code de l'environnement, l'État, représenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France, maître d'ouvrage de ce projet, a saisi le 31 mai 2023 la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en application des dispositions du L121-16-1 du code de l'environnement afin qu'elle désigne un garant pour être accompagnée pour le projet de mise à 2x2 voies de la RN42 entre Nabringhen et Les Bullescamps (commune de Coulomby).

Le garant a été désigné par la CNDP le 5 juillet 2023.

La DREAL Hauts-de-France assure l'organisation de la concertation préalable selon les modalités prévues par les articles L.121-16 et L.121-16-1 du code de l'environnement.

Comme l'indique le code de l'environnement (article L.121-15-1), «*la concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet [...], des enjeux socio-économiques qui s'y attachent, ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire*». Comme prévu au dernier alinéa de cet article L.121-15-1, cette concertation tient lieu de concertation obligatoire au titre de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme.

Sur ces bases, les objectifs de la concertation sont :

- **d'informer le public du projet de la mise à 2x2 voies de la route nationale RN42 sur la section comprise entre Nabringhen et Les Bullescamps, ses objectifs, ses caractéristiques et son insertion dans le territoire ;**
- **de donner l'occasion à chacun, usager de la RN42, habitant ou acteur du territoire, de faire part de ses questions, critiques, attentes, préoccupations et propositions ;**
- **d'enrichir l'opération** dans la perspective des prochaines phases d'études et **d'éclairer la décision qui sera prise par l'État sur le choix d'un aménagement ;**
- **de restituer** à la fin du processus de concertation la façon dont le maître d'ouvrage **prend en compte les avis et contributions du public.**

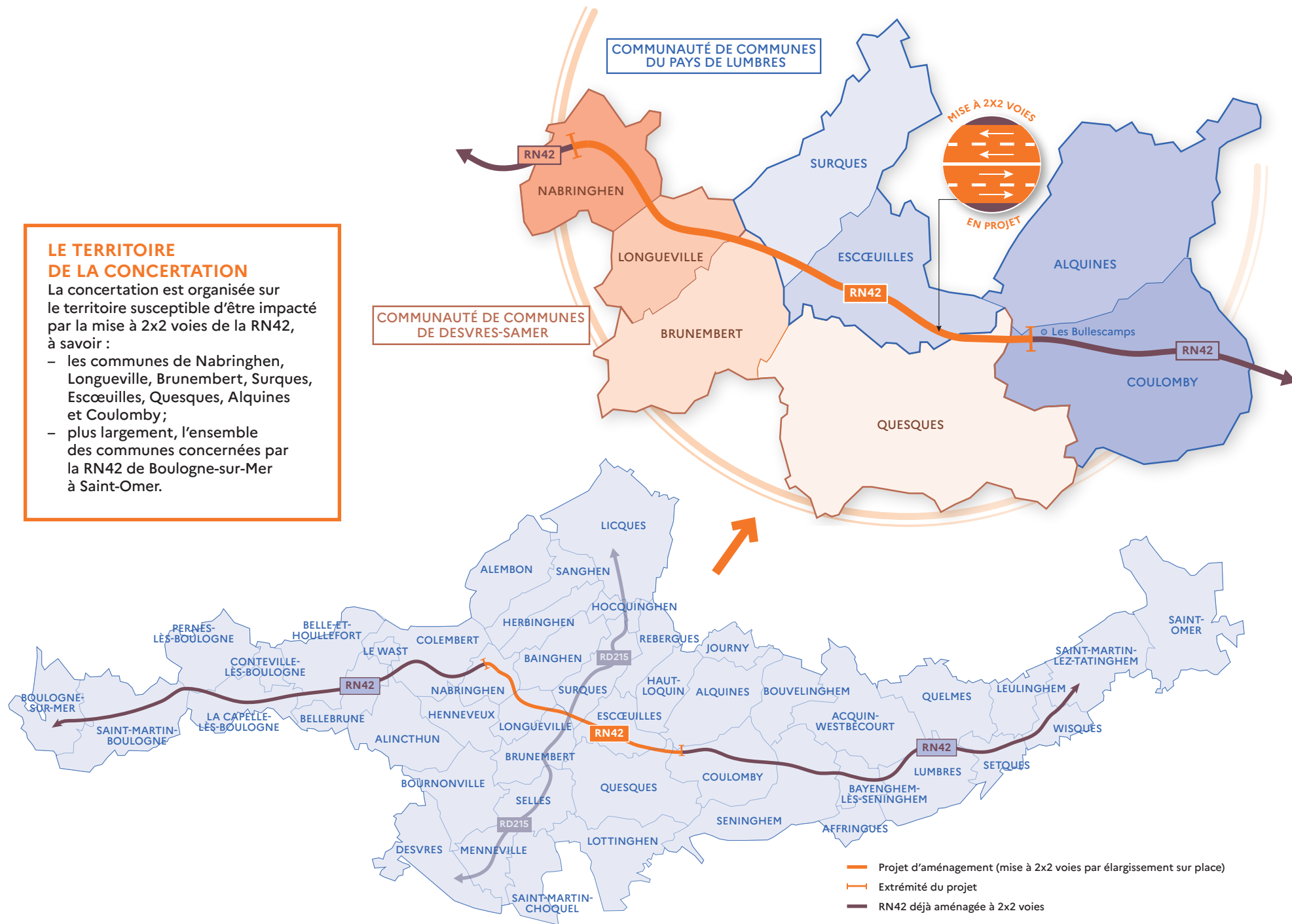
SUR QUOI PORTE LA CONCERTATION ?

L'ensemble des caractéristiques du projet, ainsi que son opportunité, sont ouverts à la concertation. Plus particulièrement, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France souhaite conforter l'opportunité du projet et faire émerger un scénario d'aménagement préférentiel parmi les cinq envisagés.

LE TERRITOIRE DE LA CONCERTATION

La concertation est organisée sur le territoire susceptible d'être impacté par la mise à 2x2 voies de la RN42, à savoir :

- les communes de Nabringhen, Longueville, Brunembert, Surques, Escœuilles, Quesques, Alquines et Coulomby;
- plus largement, l'ensemble des communes concernées par la RN42 de Boulogne-sur-Mer à Saint-Omer.



PARTICIPEZ À LA CONCERTATION

Du 13 février au 15 mars 2024

Informez-vous

Les moyens d'information à votre disposition sont les suivants :

- la **page dédiée du site internet** de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France, en accès direct sur [RN42-concertation.fr](https://rn42-concertation.fr);
- le présent **dossier de concertation** et la **plaquette de synthèse**, consultables :
 - dans les mairies de Nabringhen, Longueville, Escœuilles, Coulomby, Alquines, Quesques, Surques et Brunembert,
 - au siège des deux intercommunalités : la communauté de communes du Pays de Lumbres et la communauté de communes de Desvres-Samer,
 - sur le site dédié à la concertation : [RN42-concertation.fr](https://rn42-concertation.fr);
- **l'exposition** présentée lors des réunions publiques et des permanences du maître d'ouvrage (voir ci-dessous).

Venez échanger sur le projet

- lors des **réunions publiques** :
 - **réunion d'ouverture mardi 13 février 2024** à 18 h à la salle multifonctions d'Escœuilles,
 - **réunion avec table ronde** (en présence du parc naturel régional des Caps et marais d'Opale, de la chambre de commerce et d'industrie, de la chambre d'agriculture, de la fédération nationale des transports routiers) **mercredi 28 février 2024** à 18 h à la salle multifonctions d'Escœuilles,
 - **réunion de clôture mercredi 13 mars 2024** à 18 h à la salle Michel Berger à Lumbres;
- lors d'un moment d'accueil avec les **permanences de la DREAL**, qui pourra répondre à toutes les questions du public :
 - **lundi 19 février 2024** à la mairie de Nabringhen de 10 h à 12 h et à la mairie de Lumbres de 14 h à 16 h,
 - **jeudi 7 mars 2024** à la mairie de Boulogne-sur-Mer de 10 h à 12 h et à la mairie de Coulomby de 14 h 30 à 16 h 30;

Faites part de vos questions et avis

- sur la plateforme de participation en ligne sur [RN42-concertation.fr](https://rn42-concertation.fr) ;
- auprès du garant (voir ci-contre).



RN42-concertation.fr
La page pour s'informer
et pour participer



POUR CONTACTER LE GARANT DE LA CONCERTATION

M. Christophe BACHOLLE, garant, est disponible pour répondre à toute question concernant le processus de participation du public au projet :

- par courriel (préférentiellement) :
christophe.bacholle@garant-cndp.fr
- par courrier : Commission Nationale du Débat Public (CNDP)
À l'attention de M. Christophe BACHOLLE
244 boulevard Saint-Germain – 75007 PARIS

LES ACTEURS DU PROJET



LE GRAND PUBLIC, AU CŒUR DE LA CONCERTATION

La concertation préalable organise la participation du public et permet d'informer sur l'avancement du projet, sur ses objectifs et sur le contenu des études. Il s'agit de recueillir l'ensemble des questions, avis, attentes ou points d'attention.

Le grand public est associé au projet à toutes les étapes d'avancement. La concertation permettra également d'associer les entreprises, le monde agricole et les associations.

Le maître d'ouvrage : l'État – ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires



L'État pilote le projet de mise à 2x2 voies de la RN42 entre Nabringhen et Les Bullescamps.

Le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires a délégué la maîtrise d'ouvrage locale de l'opération au préfet de la région Hauts-de-France qui confie cette mission à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France.

Les partenaires du projet, réunis au sein du comité de pilotage

Le comité de pilotage réunit les partenaires du projet :

- l'État et ses différents services : préfecture de région et de département, DREAL et direction inter-départementale des routes (DIR) Nord, gestionnaire de la RN42;
- la région Hauts-de-France;
- le département du Pas-de-Calais;
- la communauté de communes du Pays de Lumbres, la communauté de communes de Desvres-Samer et l'ensemble des communes concernées;
- le parc naturel régional des Caps et marais d'Opale;
- la chambre d'agriculture.

Le comité de pilotage assure la gouvernance du projet de mise à 2x2 voies de la RN42. Il représente l'ensemble des intérêts qui doivent être pris en compte dans le projet.

Le comité de pilotage est informé de l'avancement des études et réagit aux propositions du maître d'ouvrage.



1.

Contexte général

**LA MISE À 2x2 VOIES
DE LA RN42 ENTRE
NABRINGHEN
ET LES BULLESCAMPS**

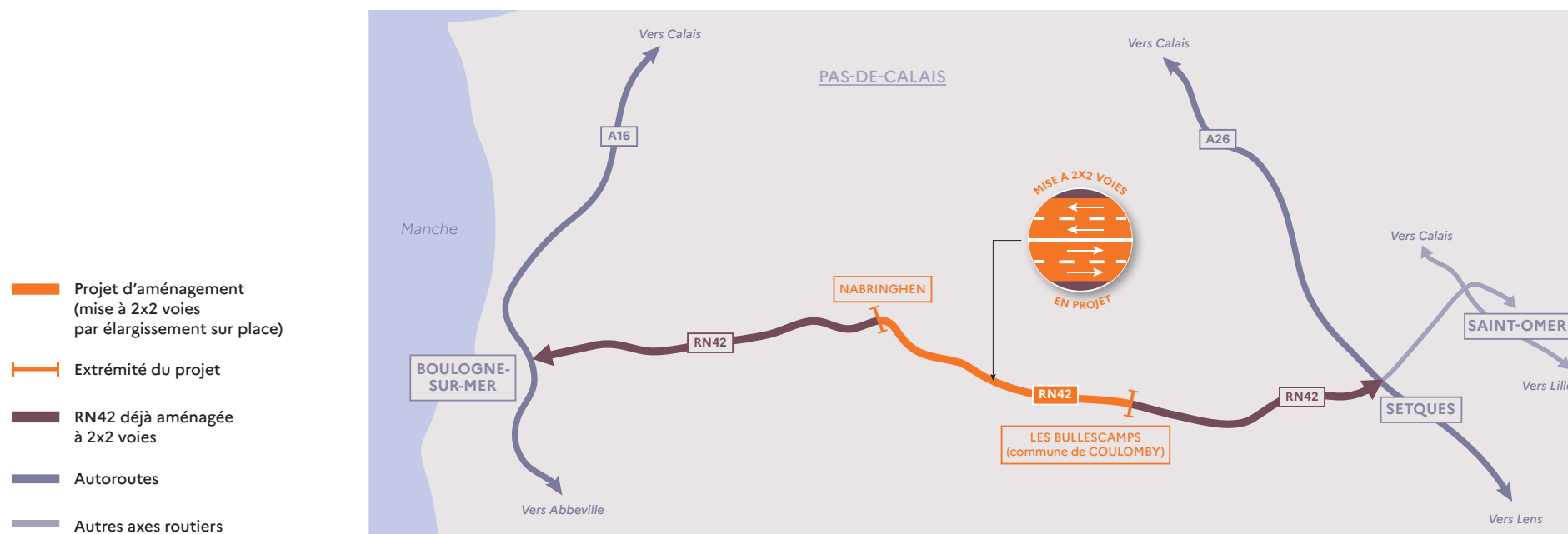
1.1 – LA SITUATION ACTUELLE

L'itinéraire de la RN42

La RN42, longue de 40 km, est intégralement située dans le Pas-de-Calais, en région Hauts-de-France. Elle relie les autoroutes A16 et A26. Elle constitue un axe routier majeur entre les agglomérations de Saint-Omer (connexion à Setques avec l'autoroute A26) et de Boulogne-sur-Mer (connexion avec l'autoroute A16).

Elle dessert le port de Boulogne-sur-Mer, premier port de pêche français en termes de tonnage. Elle assure également la desserte du territoire traversé, qui représente un bassin d'environ 100 000 habitants, et joue un rôle important pour les déplacements du quotidien (domicile-travail, desserte locale...).

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



© Menscom - studio Kali

La section Nabringhen – Les Bullescamps

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

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

• Des caractéristiques très différentes du reste de la RN42

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

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

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

- un profil constant à 2x2 voies;
- la présence de carrefours dénivelés (c'est-à-dire passant par-dessous ou par-dessus les axes secondaires croisés) pour la plupart ainsi que de quelques carrefours plans;
- une vitesse maximale autorisée à 110 km/h;
- l'interdiction de circulation à certaines catégories d'utilisateurs, notamment les engins agricoles, les piétons et cyclomoteurs, via un arrêté préfectoral (ils sont toutefois autorisés entre les échangeurs du Wast et de la Capelle).

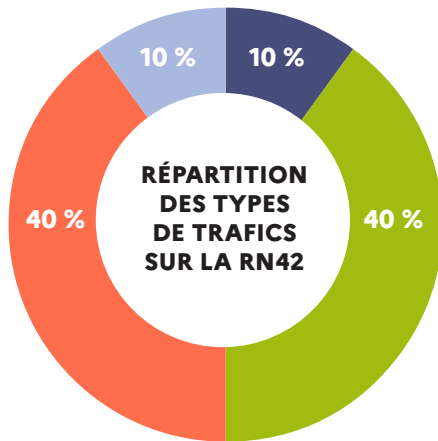
Cette hétérogénéité induit une difficulté pour les usagers qui doivent s'adapter à chaque modification de géométrie (vitesse, possibilité de doubler ou pas...) et par voie de conséquence elle nuit à la sécurité.



©Google Maps.



Vue sur la RN42. ©Egis.



- Trafic d'échange
- Transit de Boulogne-sur-Mer à Saint-Omer
- Transit entre Boulogne-sur-Mer et d'autres destinations
- Autres trafics de transit

QUE VEULENT DIRE TRAFIC DE TRANSIT ET TRAFIC D'ÉCHANGE ?

Le trafic de transit désigne le flux de véhicules qui partent de l'extérieur d'une zone et la traversent pour se rendre à un point de destination lui-aussi situé au dehors de la zone considérée.

Le trafic d'échange (ou trafic local) désigne le flux de véhicules qui trouvent leur origine ou leur destination à l'intérieur de la zone considérée, par opposition au trafic de transit.

• Un cumul des fonctions de transit et de desserte locale

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

Près de 90 % de ces 5 000 véhicules sont en transit par rapport à l'aire d'étude, c'est-à-dire qu'ils ne font que traverser la zone Nabringhen-Les Bullescamps sans s'y arrêter. L'essentiel du trafic total a pour origine ou destination le port ou la ville de Boulogne-sur-Mer : 40 % des véhicules vont de Boulogne-sur-Mer à Saint-Omer et 40 % vont de Boulogne-sur-Mer vers des destinations régionales (Lille, Arras, Douai...).

Parmi ces véhicules, entre 400 et 500 poids lourds circulent sur la RN42 dans chaque sens, chaque jour. Ils sont à 90 % en transit, et la moitié de ce trafic de poids lourds a pour origine ou destination le port de Boulogne-sur-Mer.

On compte 5 points d'échanges principaux entre la RN42 et le réseau local dans l'aire d'étude (dans l'ordre décroissant du trafic) :

- avec la RD215, au niveau de Surques;
- avec l'ex-route nationale, au niveau d'Escoeuilles;
- avec la RD206, en limite de Nabringhen et Longueville;
- avec la RD252, au niveau de Longueville;
- et avec la RD216, au niveau d'Escoeuilles.

On compte également des échanges secondaires dont 11 carrefours plans (à niveau) et 16 accès directs desservant des habitations, des chemins ruraux et des champs (voir carte page suivante).

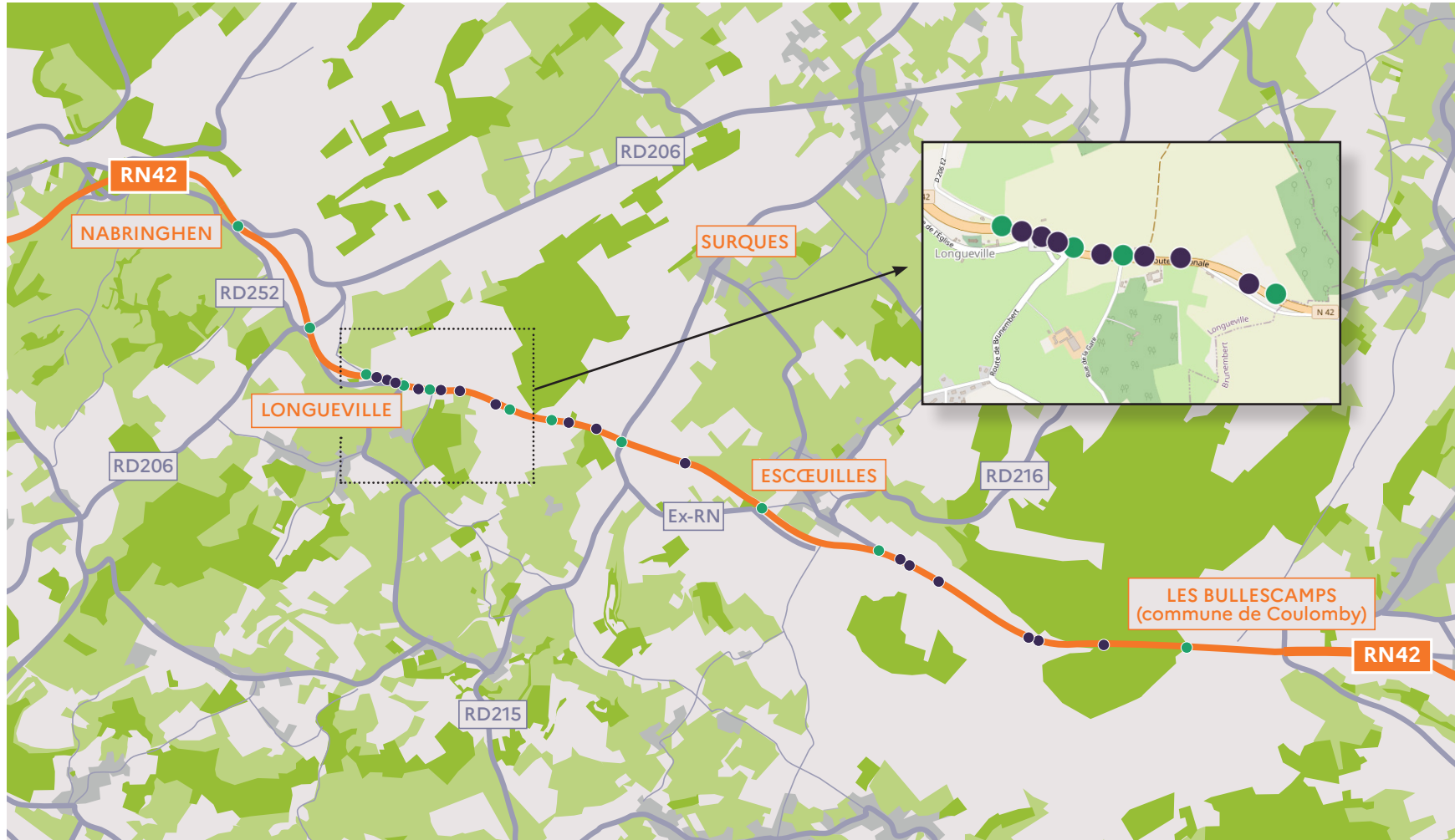
Ces points d'échanges servent majoritairement à écouler du trafic d'échange avec la RN42, et de façon minoritaire pour du trafic traversant Nord-Sud. Ils donnent accès aux équipements de Desvres et de Licques (collège notamment) et aux commerces de proximité et services situés dans les différentes communes des communautés de communes du Pays de Lumbres et de Desvres-Samer.

La RN42 cumule donc deux fonctions d'écoulement du trafic :

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

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

**LA FONCTION DE DESSERTE LOCALE SE TRADUIT
PAR UNE ABONDANCE DE POINTS D'ÉCHANGES**



- Carrefours plans (à niveau)
- Accès directs (desserte des habitations, des chemins ruraux et des champs)

QU'EST-CE QUE LE TAUX D'ACCIDENTS ?

Ce taux est le nombre d'accidents pour 100 millions de kilomètres parcourus. Il permet d'évaluer la sécurité sur une infrastructure, c'est-à-dire le risque d'avoir un accident. Comparé à la valeur de référence du type de voie identique, il peut conduire à prévoir si nécessaire des aménagements pour améliorer la sécurité.



POUR EN SAVOIR PLUS :

<https://www.securite-routiere-az.fr/t/taux-daccident/>

DES AMÉNAGEMENTS PONCTUELS DE SÉCURISATION

Sur la section concernée par le projet, différents travaux ont été entrepris par la DIR Nord depuis 2012 afin de sécuriser localement l'axe routier : rectification de la courbe du bois d'Escoeuilles, aménagements et sécurisation de carrefours, amélioration de la visibilité des transitions entre RN42 bidirectionnelle et 2x2 voies, dispositifs de retenue... Ces travaux ont permis de réduire le taux d'accidents graves par rapport à la période 2007-2011, sans toutefois être suffisants pour éliminer le caractère accidentogène de cette section de la RN42.

• Un nombre d'accidents préoccupant

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

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

En 2023, on déplore plusieurs accidents graves. Surtout, sur la période la plus récente (2017-2022), les statistiques montrent que le taux d'accidents en section bidirectionnelle est beaucoup plus élevé (2,8) que celui de la RN42 à 2x2 voies des sections en amont et en aval (0,2 à 0,4)¹.

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

L'analyse de la typologie des accidents sur route bidirectionnelle montre qu'ils sont souvent graves ou mortels. Ces risques sont aggravés par le fait que la section est encadrée par deux sections aménagées à 2x2 voies de façon confortable, et que le passage en route bidirectionnelle peut surprendre des usagers non habitués.

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

¹ Ces données proviennent des forces de l'ordre qui recensent annuellement les accidents corporels (à distinguer des accidents matériels qui ne font pas l'objet d'un recensement officiel). Les accidents considérés sont les accidents dits graves (présentant au moins un blessé hospitalisé) ou mortels.

- **Une infrastructure à moderniser au plan environnemental**

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

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

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



EN CONCLUSION

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

QU'EST-CE QU'UNE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE ?

La déclaration d'utilité publique (DUP) est un outil mobilisable pour procéder à l'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation d'une opération d'intérêt général déterminée, par voie d'expropriation le cas échéant.

La DUP est obtenue à l'issue d'une enquête publique. À l'issue de la durée de validité de la DUP, éventuellement prolongée, il n'est plus possible d'acquiescer les parcelles par voie d'expropriation, sauf à faire une nouvelle DUP.

DES TRAVAUX CONNEXES AUX AMÉNAGEMENTS RÉALISÉS PAR L'ÉTAT

Dans le cadre du plan de relance autoroutier approuvé par décret du 21 août 2015, l'État et Sanef ont convenu d'engager un programme de travaux s'inscrivant dans la logique de l'intégration des échanges avec les autoroutes A16 et A26 que poursuivait le programme objet de la DUP de 1999.

L'aménagement de la liaison

RN42-A16, sous maîtrise d'ouvrage Sanef, a été réalisé et mis en service fin 2022. Ce projet permet une connexion plus fluide de la RN42 au réseau autoroutier et un confort de circulation renforcé sur l'A16 en provenance et à destination de Paris.

L'aménagement de la liaison RN42-A26, également sous maîtrise d'ouvrage Sanef, n'ayant pas été déclaré d'utilité publique, n'a pas été pas réalisé.

1.2 – L'HISTORIQUE ET L'AVANCEMENT DES ÉTUDES ET DES PROCÉDURES

1999-2009 : un aménagement autoroutier initial

Dans les années 1990, il était envisagé, en lien avec le plan Transmanche, de transformer la route nationale 42 en autoroute, dite « de liaison », permettant de relier avec un haut niveau de service l'autoroute A16 (Boulogne-sur-Mer) à l'autoroute A26 (Saint-Omer) qui assure les liaisons vers la Champagne, et de là vers l'Est (par l'autoroute A4) et le Sud-Est (par les autoroutes A5 et A31) de la France. Cet aménagement progressif de la RN42 en autoroute A260 a été déclaré d'utilité publique par décret du 28 avril 1999.

Ce décret déclarant d'utilité publique les travaux de mise aux normes autoroutières de la RN42 entre Boulogne-sur-Mer et Setques prévoyait :

- la mise à 2x2 voies de la section Longueville-Escœuilles ;
- la mise aux normes autoroutières des aménagements à 2x2 voies existants ;
- et la transformation en nœuds autoroutiers des échanges avec les autoroutes A16 et A26.

Dans le courant des années 2000, l'aménagement autoroutier a été remis en cause, notamment au regard des politiques environnementales.

Le Grenelle de l'environnement (2007) a été l'occasion de définir les principes permettant d'inscrire les politiques publiques dans une perspective de développement durable.

La déclaration d'utilité publique de l'aménagement de la RN42 qui prévoyait d'attribuer le statut autoroutier à l'itinéraire à l'achèvement des travaux, n'a pas été renouvelée, et est devenue caduque en 2009.

À la suite de l'abandon du projet autoroutier, en 2012, des premiers aménagements de sécurité ont été réalisés au niveau des zones les plus accidentogènes de la RN42 sur la section comprise entre Nabringhen et Les Bullescamps. De nouvelles voies de « tourne-à-gauche » ont été mises en place et le virage d'Escœuilles a été rectifié.

Par la suite, en 2017, des travaux complémentaires d'amélioration de la sécurité ont été réalisés par la DIR Nord, en particulier au niveau des carrefours entre la RN42 et les routes départementales.

Depuis 2013 : la reprise des études par la DREAL Hauts-de-France

En parallèle et dès 2013-2014, de nouvelles études ont été engagées selon un parti d'aménagement non autoroutier, afin d'homogénéiser et de sécuriser la RN42.

Plusieurs scénarios d'aménagement pour la section de la RN42 ont fait l'objet d'informations et d'échanges avec les élus et les acteurs économiques locaux.

En 2015, **un scénario d'aménagement sur place à 2x2 voies à 110 km/h a été retenu. Homogène avec les sections adjacentes, il se caractérise par un statut de route express** nécessitant la création de rétablissements et d'itinéraires de substitution pour les véhicules lents et les vélos, et un seul point d'échange au niveau de la RD215, aménagé en giratoire dans un premier temps et devant être aménagé à terme en échangeur dénivelé.

Le maître d'ouvrage a ensuite décidé d'abaisser la vitesse maximale autorisée à 90 km/h dans le virage de Nabringhen, pour limiter l'impact sur le village de Nabringhen.

Les différents scénarios d'aménagement étudiés ont alors été présentés aux collectivités locales entre décembre 2020 et mars 2021. Les échanges avec les collectivités locales ont remis en cause les caractéristiques de l'aménagement, en particulier le faible nombre de points d'échanges.

Les études ont alors été élargies à d'autres aménagements et **différents statuts de route ont été envisagés** (route express, voirie sans statut). Pour mieux desservir le territoire, les scénarios supplémentaires intègrent également **trois points d'échanges (au lieu d'un seul) et un réaménagement partiel en bidirectionnelle**.

LES CARACTÉRISTIQUES D'UNE ROUTE EXPRESS

Le code de la voirie routière définit les routes express comme des routes accessibles seulement en des points aménagés à cet effet, et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules (par exemple, piétons, cyclistes, tracteurs...). L'accès à une route express se fait via des carrefours, les accès directs aux propriétés riveraines (champs ou habitations) sont supprimés et ces accès doivent être rétablis par ailleurs.

Les autoroutes, quant à elles, sont également accessibles seulement en des points aménagés à cet effet, réservées à certains véhicules (voitures, camions, autocars, motos...). De plus, elles ne comportent aucun croisement : l'accès à une autoroute se fait via des bretelles.

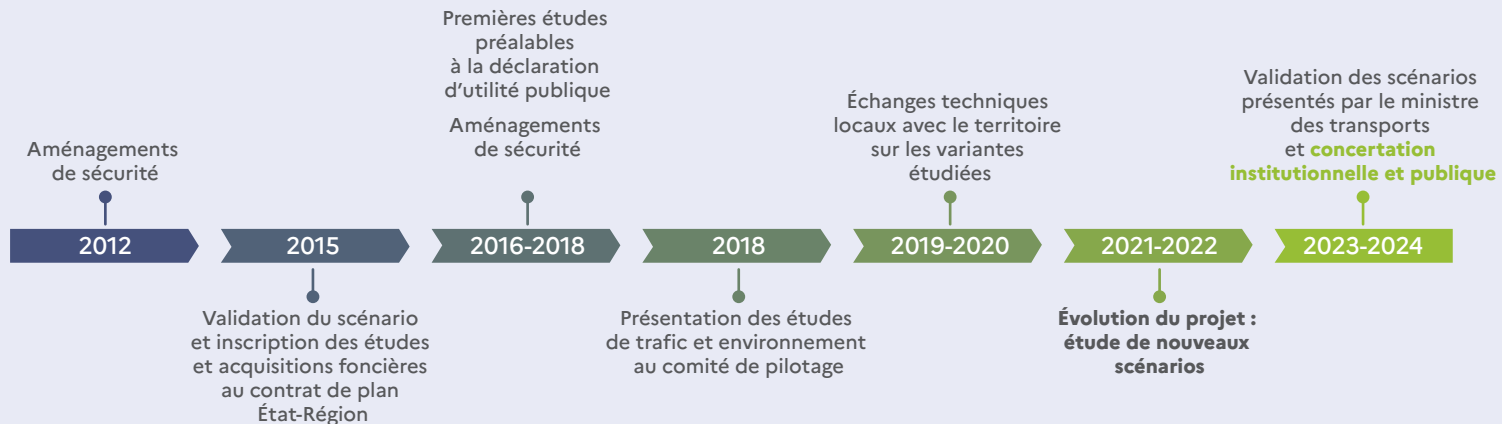
Sur une route express, la vitesse maximale autorisée ne peut être supérieure à 110 km/h (contre 130 km/h sur une autoroute).

Lors de ces différentes étapes d'élaboration du projet, de nombreuses **études techniques, environnementales, de trafic et socio-économiques** ont été réalisées :

- l'état initial de l'environnement, c'est-à-dire le diagnostic de la situation actuelle, y compris la réalisation d'inventaires écologiques et la délimitation des zones humides ;
- la situation actuelle du trafic ;
- la conception géométrique des scénarios d'aménagement ;
- les investigations géotechniques sur site pour la connaissance du sous-sol ;
- la simulation du trafic en situation de référence (situation sans le projet) et en situation de projet (situation avec le projet réalisé) ;
- les études socio-économiques et les bilans énergétiques et carbone en situation de référence et en situation de projet ;
- l'analyse comparative multicritères des scénarios d'aménagement.

Ces études complémentaires ont été réalisées fin 2021-début 2022. Ce sont leurs résultats qui sont présentés dans le présent dossier de concertation.

LES DATES CLÉS DU PROJET





2.

Le territoire et les objectifs du projet

**LA MISE À 2x2 VOIES
DE LA RN42 ENTRE
NABRINGHEN
ET LES BULLESCAMPS**

2.1 – LES ENJEUX ET LES SENSIBILITÉS PRIS EN COMPTE DANS L'OPÉRATION

Un diagnostic du territoire a été réalisé au cours des études amont, dans la zone d'étude qui s'étend sur les communes de Nabringhen, Longueville, Bainghen, Surques, Escœuilles, Brunembert, Quesques, Alquines, Haut-Loquin et Coulomby. Les principaux enjeux relevés dans le cadre de ce diagnostic sont présentés dans les pages qui suivent.

Les principaux enjeux pour le milieu humain

- **Le rôle essentiel de la RN42 pour les déplacements**

La RN42 constitue un lien routier structurant pour les déplacements dans le Pas-de-Calais. Elle relie les agglomérations de Boulogne-sur-Mer et de Saint-Omer et fait le lien entre les autoroutes A16, à l'Ouest et A26, à l'Est.

Comme cela a été précisé (voir 1.1. - La situation actuelle), l'essentiel du trafic sur l'axe (90 %) est constitué de véhicules en transit : poids lourds desservant le port de Boulogne-sur-Mer et le littoral et véhicules légers utilisés pour les déplacements professionnels, le tourisme et les liaisons de moyenne distance. La RN42 joue également un rôle important pour la desserte des communes traversées, pour les déplacements du quotidien et ceux liés aux besoins économiques locaux (desserte des activités économiques, déplacements agricoles).

En raison notamment de l'absence de séparateur (terre-plein) central et de la multiplicité des points d'échanges, le nombre d'accidents est préoccupant sur la section entre Nabringhen et Les Bullescamps : la sécurité routière est un enjeu.

Dans l'aire d'étude, la RN42 ne croise pas d'itinéraires spécialement aménagés pour les piétons et les vélos.

- **L'agriculture, principale activité économique du secteur**

L'agriculture est très présente sur le territoire. Les exploitations de type polyculture-élevage sont majoritaires. Les principales cultures recensées sont les céréales (blé, orge et escourgeon), les cultures fourragères (maïs ensilage et prairies temporaires). Les prairies permanentes représentent 35 % de la surface agricole utile. La forte présence sur le territoire de prairies permanentes s'explique par la présence de l'élevage, par un relief marqué ainsi que par des sols argileux peu propices aux labours.



Vue sur le port de Boulogne-sur-Mer.
©Pierre André, wikimédia.

Le parcellaire agricole est dispersé sur plusieurs communes, ce qui a conduit les exploitants à réaliser des échanges cultureux afin de faciliter l'exploitation des îlots.

Par ailleurs, la RN42 est un axe routier fortement emprunté pour les déplacements entre les différents bâtiments agricoles, les parcelles et les organismes de collecte. Le réseau secondaire est peu adapté aux engins agricoles à gros gabarit.



Le bocage. ©Egis.



Élevage bovin. ©Egis.

• **Les autres activités économiques : commerces, services et industries**

Les autres activités (c'est-à-dire hors exploitations agricoles) sont liées majoritairement aux petits commerces et services : boulangeries, cafés, épiceries, restaurants, mais aussi menuisiers, électriciens, garagistes, entreprises de bâtiment et travaux publics.

Des activités industrielles sont également recensées :

- à l'est de Nabringhen, en bordure de la RD252, l'entreprise de vente de matériaux de construction Bayard s'étend jusqu'à environ 20 mètres de la RN42 et son activité s'accompagne d'un trafic de véhicules légers et de poids lourds ;
- à Escœuilles, la société SUEZ Organique, spécialisée dans la collecte, le traitement et l'élimination des déchets (compostage) est présente à environ 650 mètres de la RN42.

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE SUR LE BRUIT

La contribution sonore des projets d'infrastructure routière est réglementée par les articles L.571-1 à L.571-17 et R571-32 et suivants du code de l'environnement, l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières et la circulaire du 12 décembre 1997 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes.

Dans le cas où l'évolution des niveaux de bruit liés au projet dépasse les seuils réglementaires, le maître d'ouvrage d'un projet d'aménagement ou de création d'une infrastructure routière doit mettre en œuvre des mesures de protection acoustique.

QU'EST-CE QUE LE DIOXYDE D'AZOTE ?

Le dioxyde d'azote est un polluant atmosphérique d'origine naturelle ou lié (principalement) aux activités humaines. Il provient des processus de combustion, en particulier des moteurs thermiques des véhicules et de procédés industriels.

• Le cadre de vie des habitants : l'attention portée au bruit et à la qualité de l'air

Le bâti est présent de manière diffuse sur le territoire, à l'exception du bourg d'Escœuilles qui se trouve à environ 150 mètres au nord de la RN42. Il s'agit essentiellement d'habitations individuelles.



Tissu urbain dans l'aire du projet. ©Egis.

On soulignera quelques zones de regroupement de bâtis :

- la zone bâtie le long de la RD252, immédiatement au sud de la RN42 à Nabringhen et Longueville;
- le regroupement de bâtis susceptibles d'être affectés par le projet à Longueville, en bordure immédiate de la RN42, de part et d'autre;
- la zone de bâti du hameau des Bullescamps.

Une campagne de mesures de bruit a été réalisée du 18 au 21 septembre 2017 sur les communes de Nabringhen, Alquines, Longueville, Brunembert et Escœuilles. Ces mesures restent représentatives des niveaux de bruit en situation actuelle, même en tenant compte de l'évolution des trafics. La majorité des niveaux sonores mesurés dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de la RN42 sont en zone d'ambiance sonore modérée, comprise entre 50 décibels (ou dB(A)) et 55 dB(A) en période diurne (de 6 h à 22 h) et entre 45 dB(A) et 50 dB(A) en période nocturne (de 22 h à 6 h).

La qualité de l'air est globalement satisfaisante sur le territoire. Des mesures sur le terrain (mesure de la concentration en dioxyde d'azote ou NO₂) ont été réalisées en 2018. Les polluants atmosphériques mesurés respectent les normes en vigueur. Compte tenu de l'évolution modérée des trafics depuis, cette conclusion est toujours valable aujourd'hui.

QU'EST-CE QU'UN CORRIDOR ÉCOLOGIQUE ?

Il s'agit d'un couloir naturel permettant aux espèces de se déplacer de manière continue, dans des territoires fragmentés ou séparés par l'Homme.

QU'EST-CE QUE NATURA 2000 ?

Il s'agit du réseau européen de sites naturels ou semi-naturels institué par les directives européennes Oiseaux et Habitats adoptées respectivement en 1979 et 1992. Il est un cadre commun d'intervention en faveur de la préservation des espèces et des milieux naturels. En France, il comprend 1 766 sites.

L'EFFET DE SERRE

Les études réalisées sur cette thématique n'ont pas relevé d'incidences notables du projet au regard de l'existant.



Gesse des bois. ©Olbertz, wikimedia.

Les principaux enjeux environnementaux

La RN42 étant située dans le parc naturel régional des Caps et marais d'Opale, qui couvre 132 000 hectares et dans lequel on trouve 80 % de la biodiversité du Nord-Pas-de-Calais, les enjeux pour les milieux naturels sont forts.

La zone du projet se situe notamment à proximité immédiate de plusieurs zones Natura 2000 : le projet devra en respecter les objectifs et les incidences sur ces zones seront étudiées.

Différentes études ont été menées pour caractériser les enjeux en matière de milieux naturels, notamment des inventaires d'espèces (faune et flore) et une étude sur les zones humides. La carte de la page suivante synthétise les principaux enjeux.

• Des continuités écologiques à améliorer

Des réservoirs de biodiversité de type coteaux calcaires, forestiers, prairies et/ou bocages, ainsi que des corridors écologiques entre ces différents réservoirs de biodiversité, sont recensés sur le territoire. Des cœurs de biodiversité à préserver de type « pelouses calcicoles » (poussant sur des terres calcaires) et des milieux forestiers constituent des espaces à protéger.

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.

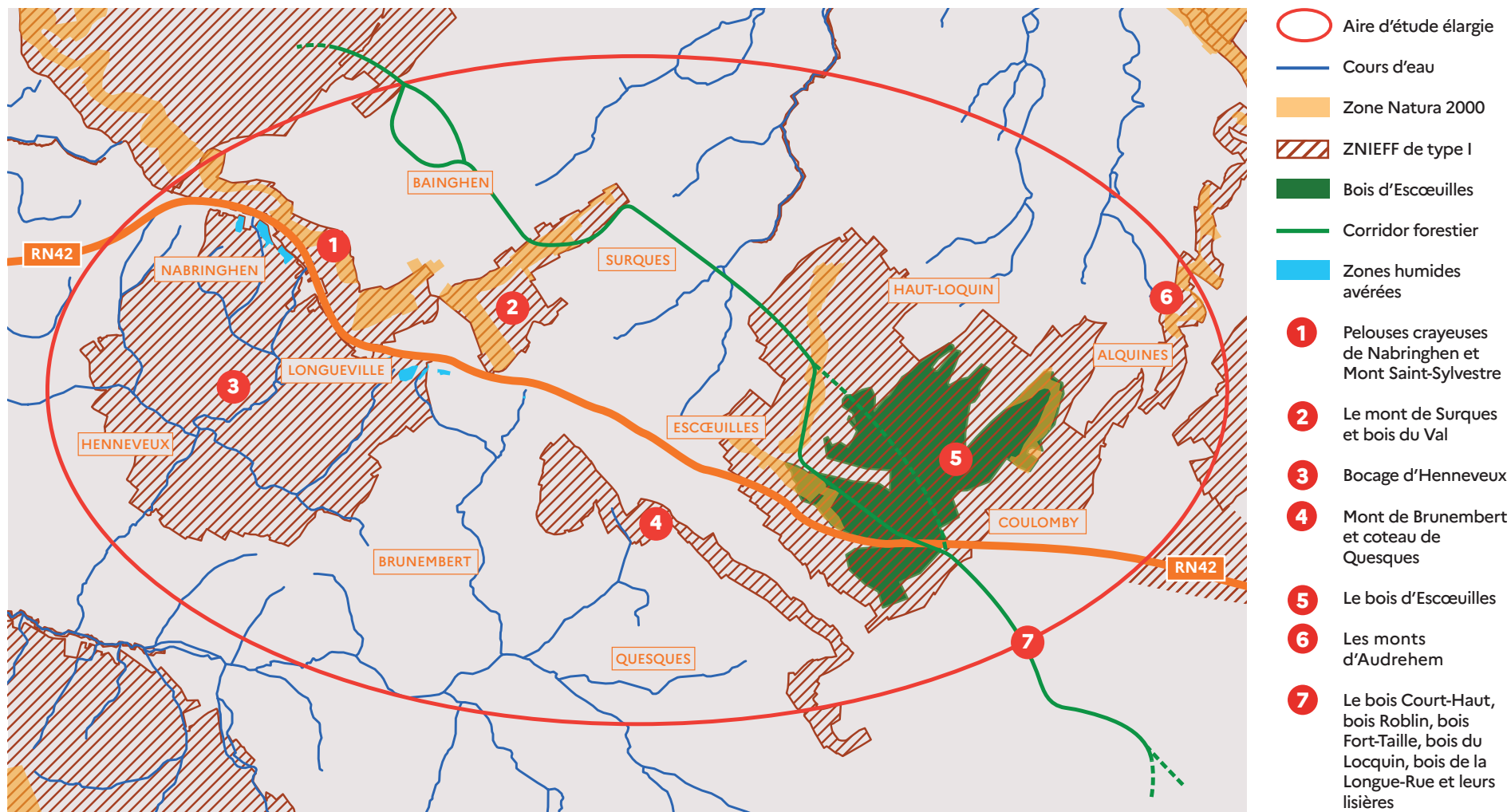
• Des habitats d'espèces végétales protégées

Les bords de route de la RN42 sont constitués de pelouses et fourrés calcicoles, qui sont des habitats pour des espèces végétales protégées : la quasi-totalité du linéaire est colonisée de manière plus ou moins importante, notamment par l'Orchis de Fuchs et l'Ophrys abeille et plus ponctuellement par le Genévrier et la Gesse des bois. Plusieurs autres espèces végétales d'intérêt patrimonial et/ou protégées sont également présentes.

Ces espèces et ces habitats seront pris en compte dans la conception du projet : il s'agira de les éviter au maximum. Toutefois, en cas d'impact, le projet fera l'objet d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction de ces espèces.

Une attention particulière sera portée aux espèces invasives, afin d'éviter leur prolifération.

SYNTHÈSE DES ENJEUX POUR LES MILIEUX NATURELS



Pour en savoir plus sur les enjeux environnementaux : Le cahier de cartes « diagnostic du territoire » sur RN42-concertation.fr

QU'EST-CE QU'UNE ZNIEFF DE TYPE I ?

L'inventaire des ZNIEFF (zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. Les ZNIEFF de type I sont des espaces écologiquement homogènes qui présentent un intérêt biologique remarquable.

• La faune protégée



À gauche : Grand Rhinolophe. ©JYB Devot, wikimedia.
À droite : Tourterelle des bois. ©Yuvalr, wikimedia.



Les inventaires écologiques réalisés ont mis en évidence la présence de nombreuses espèces d'oiseaux protégés, dont le Busard Saint-Martin, la Tourterelle des bois et la Bondrée apivore. Les espaces boisés ou en cours d'embroussaillage sont les espaces les plus riches. Certains abords de terrains cultivés abritent également des espèces quasi menacées à l'échelle nationale, notamment le Bruant jaune. Les espaces boisés et bocagers concentrent d'autres espèces d'oiseaux d'intérêt patrimonial tels que le Bouvreuil pivoine, le Faucon crécerelle ou le Pouillot fitis.

Quelques espèces patrimoniales d'insectes ont été recensées, en particulier les papillons Tabac d'Espagne et Demi-deuil. La présence d'espèces réglementairement protégées de ces groupes est peu probable mais l'approfondissement des études environnementales permettra de préciser ce point.

Le Crapaud commun et le Triton palmé sont présents dans l'aire d'étude, qui compte aussi de nombreuses zones favorables à la reproduction et à l'hivernage des amphibiens.

Certains accotements de la RN42 sont favorables au cycle de vie de l'Orvet fragile, espèce bénéficiant d'une protection au niveau national.

Les chiroptères (chauve-souris) sont bien représentés : treize espèces ont été observées sur l'aire d'étude, dont deux espèces patrimoniales protégées (le Murin à oreilles échanquées et le Grand Rhinolophe).

Enfin deux espèces de mammifères protégés, le Hérisson d'Europe et le Muscardin, ont été observées. La poursuite des études permettra de définir les effets du projet sur la biodiversité et les mesures à mettre en œuvre pour éviter les impacts sur la faune protégée, les réduire et/ou les compenser.

• Des zones humides à Nabringhen et Longueville

Une identification des zones humides a été réalisée dans une bande de 200 mètres de part et d'autre de la RN42. Des zones humides sont présentes et principalement localisées au sud-ouest de la RN42, au niveau des communes de Longueville et de Nabringhen.

Il sera nécessaire d'éviter ces milieux sensibles autant que possible ou de les compenser de manière à conserver au maximum leurs fonctionnalités.

LA PROTECTION DES ZONES HUMIDES

La loi du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux stipule que « la préservation et la gestion durable des zones humides sont d'intérêt général ». Quelle que soit leur taille, les zones humides ont une valeur patrimoniale, au regard de la biodiversité, des paysages et des milieux naturels, et/ou hydrologique, notamment pour la régulation des débits et la diminution de la pollution des eaux. Ces fonctions fondamentales imposent de stopper la régression des zones humides, voire de les réhabiliter.



Ouvrage de traversée hydraulique existant sous la RN42. ©Egis.

QUE VEUT DIRE TRANSPARENCE HYDRAULIQUE ?

La transparence hydraulique est l'aptitude que possède un ouvrage ou un aménagement à ne pas faire obstacle aux mouvements des eaux.

Les principaux enjeux pour le milieu physique

• Des cours d'eau dont la qualité est à préserver

Le territoire est parcouru par de nombreux petits ruisseaux à débits intermittents, qui rejoignent, selon leur bassin versant, le cours d'eau La Hem ou le fleuve La Liane.

Il n'y a pas de captage d'eau potable à proximité du projet.

• Le bon écoulement des eaux sous l'infrastructure

Il convient de noter la présence de plusieurs ouvrages de traversée hydraulique sous la RN42. Ces ouvrages permettent d'assurer la transparence hydraulique des fossés et talwegs le long de l'axe routier.

Les études hydrauliques à venir dans la suite du projet porteront une grande attention au dimensionnement des ouvrages hydrauliques (qui seront prolongés dans les sections mises à 2x2 voies), en particulier suite aux inondations survenues durant l'automne 2023.

Des risques géologiques à prendre en compte

Des secteurs soumis à l'aléa « glissements de terrain » sont recensés. Ils sont majoritairement localisés à Nabringhen et à Colembert.

L'analyse a permis d'identifier deux types de glissements de terrain :

- les glissements survenus dans les talus de déblai de la RN42 (quand l'infrastructure se trouve en dessous du terrain naturel), à pente moyenne (de 20 à 40 %) ;
- les glissements survenus au niveau des zones en remblais de la RN42 (quand elle se trouve au-dessus du terrain naturel) reposant sur versant à faible pente (de l'ordre de 3 à 15 %).

Ces risques sont pris en compte dans l'évaluation technique et financière des différents scénarios d'aménagement étudiés.

Les terrains au nord de l'axe de la RN42 se situent également dans des zones à forts risques géologiques, pouvant engendrer des surcoûts non négligeables pour le projet. Les aménagements nécessitant de grands mouvements de terre impliqueraient, dans les zones à fort risque géologique, la mise en œuvre de techniques onéreuses (par exemple tirants d'ancrage actifs ou passifs) : une attention particulière sera portée aux solutions techniquement et financièrement réalistes.

Les principaux enjeux pour le paysage et le patrimoine

Une étude spécifique a été conduite sur le paysage et le patrimoine.

Deux unités marquent le paysage local : le haut plateau de l'Artois et le bocage boulonnais. La cuesta, élément marquant du paysage en raison de son fort dénivelé, marque la limite entre ces deux unités.

Le paysage local permet de distinguer différentes séquences, qui se caractérisent soit par un paysage bocager et vallonné où les vues de part et d'autre de la RN42 sont restreintes, soit par un paysage plus ouvert avec des vues lointaines.

Deux monuments historiques sont présents sur le territoire traversé. La section de la RN42 objet de la présente concertation, est située à moins de 500 mètres de l'église Notre-Dame de l'Assomption d'Escoeuilles. Le maître d'ouvrage consultera donc l'architecte des bâtiments de France lors de la réalisation des études préalables à la déclaration d'utilité publique, afin de tenir compte de ses prescriptions.

Enfin, le maître d'ouvrage prévoit de saisir le préfet de région (direction régionale des affaires culturelles) afin qu'il examine si le projet est susceptible de donner lieu à une prescription de diagnostic archéologique.

QU'EST-CE QU'UNE CUESTA ?

Une cuesta (de la traduction du mot « côte » en espagnol) se caractérise par un relief constitué d'un côté d'un talus concave assez raide et de l'autre d'un plateau en pente douce.

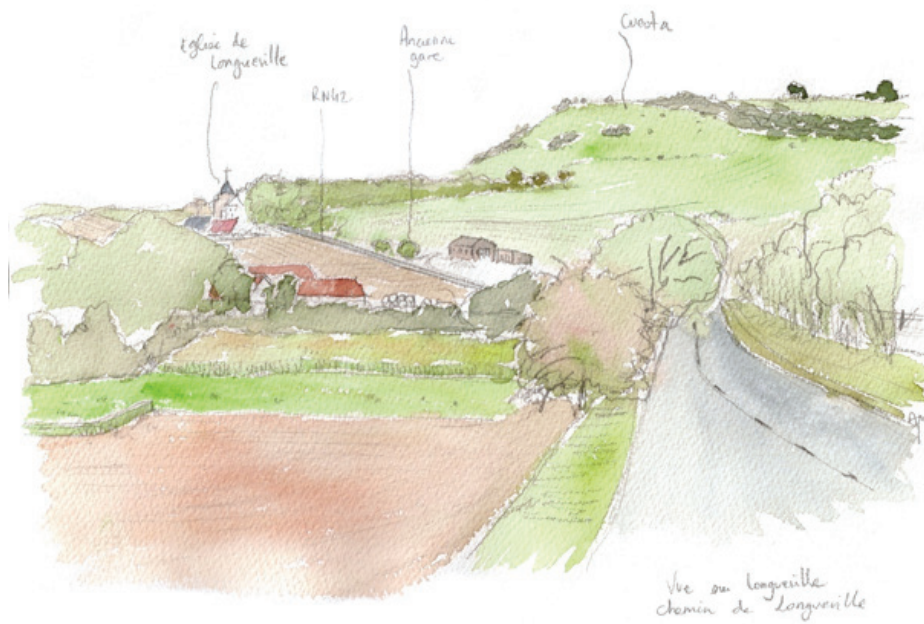


Église Notre-Dame de l'Assomption à Escoeuilles. ©Th. Szalamacha, wikimedia.

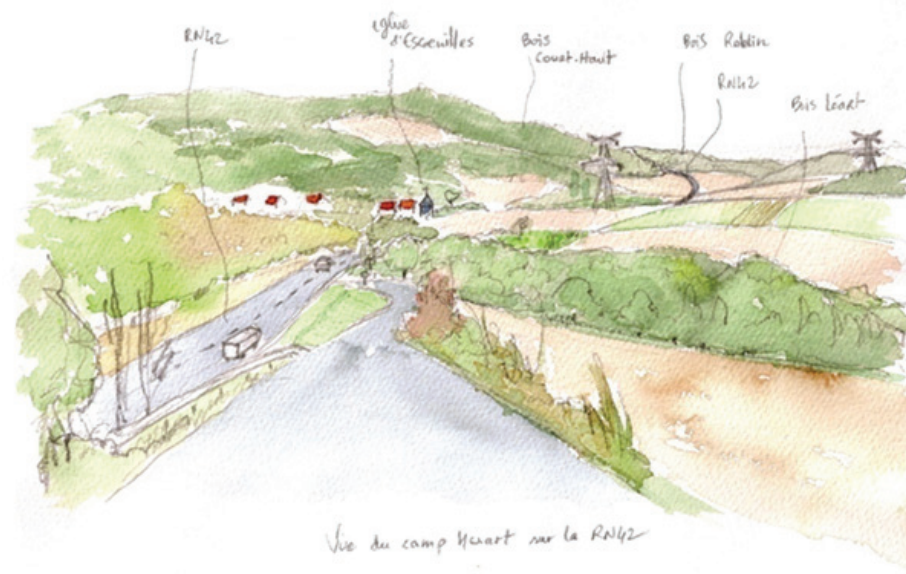


Rupture de pente formée par la cuesta en bordure de la RN42. ©Egis.

EXEMPLES D'ÉLÉMENTS STRUCTURANT LE PAYSAGE LOCAL



Vue sur la Côte Neuville (cuesta), la RN42 et Longueville (chemin de Longueville). ©Egis.



La RN42, vue surélevée du Camp Huart entre Longueville et Escoeuilles (140 m). ©Egis.

2.2 – LES OBJECTIFS DE LA MISE À 2X2 VOIES DE LA RN42

De manière à répondre aux enjeux et aux besoins du territoire, le projet de mise à 2x2 voies sur la RN42 a pour objectifs :

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

Cela se traduira par :

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

L'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN42 entre les autoroutes A16 et A26 répond également à une logique de cohérence d'itinéraire, les autres sections de la RN42 étant déjà à 2x2 voies.



3.

Les scénarios d'aménagement étudiés et leur comparaison

**LA MISE À 2x2 VOIES
DE LA RN42 ENTRE
NABRINGHEN
ET LES BULLESCAMPS**

3.1 – LE CHOIX D’AMÉNAGER LA RN42 « SUR PLACE »

ÉVITER-RÉDUIRE-COMPENSER

Les impacts d’un projet sur l’environnement peuvent se traduire par une dégradation de la qualité environnementale.

La séquence « éviter-réduire-compenser » (ou ERC) préside à la conception du projet. Elle se décline selon les trois étapes suivantes :

- en priorité éviter les atteintes à l’environnement ;
- ensuite réduire au maximum celles qui n’ont pu être suffisamment évitées ;
- enfin compenser les effets notables résiduels qui n’ont pu être ni évités ni suffisamment réduits.

Les mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet seront détaillées dans la future étude d’impact sur l’environnement.

Le parti pris par le maître d’ouvrage est celui d’une **réutilisation maximale des infrastructures existantes**.

Dans le cadre de la démarche éviter-réduire-compenser, le maître d’ouvrage a restreint les scénarios d’aménagement à un **doublage sur place qui permet de réutiliser la RN42 existante, de limiter les emprises (par nature un nouveau tracé serait beaucoup plus consommateur d’emprises foncières) et donc les impacts sur les terres agricoles et sur les milieux naturels**.

Cette réutilisation est possible dans la mesure où les agglomérations d’Escœuilles, Longueville et Nabringhen ont déjà été contournées au début des années 1980, ce qui permet de préserver le cadre de vie de leurs habitants. Toutefois, quelques habitations en bordure immédiate de la RN42, au niveau de Longueville, sont susceptibles d’être impactées par le projet.

3.2 – TROIS SCÉNARIOS ET LEURS VARIANTES PRÉSENTÉS À LA CONCERTATION

Le maître d’ouvrage a étudié plusieurs scénarios contrastés pour l’aménagement de la section Nabringhen-Les Bullescamps de la RN42 (environ 9,5 kilomètres). Ces scénarios présentent des invariants, qui permettent de répondre aux objectifs du projet : un aménagement à 2x2 voies (plus ou moins complet selon les scénarios), la suppression d’un certain nombre d’accès à la RN42 (carrefours ou accès directs) et une requalification environnementale (bruit, eau notamment).

Plusieurs aspects permettent de distinguer les scénarios entre eux :

- le nombre de points d’échange maintenus, leur localisation et leur typologie (échanges à niveau ou dénivelés) ;
- le profil en travers de l’infrastructure (tout en 2x2 voies ou seulement partiellement) ;
- le statut de la RN42, et en particulier, le fait d’autoriser ou non la circulation des véhicules lents sur l’axe une fois qu’il sera aménagé.

Ces scénarios présentent des intérêts différents : ils favorisent plus ou moins le trafic de transit et ils favorisent plus ou moins la perméabilité de la route vis-à-vis du territoire traversé.

DEUX SCÉNARIOS ÉCARTÉS

Le scénario B « 2x2 voies avec statut de route express et un point d'échange non dénivelé » et le scénario D « 2x2 voies sans statut de route express et trois points d'échange » car :

- le scénario B correspondait seulement à une première phase d'aménagement du scénario A. Le maître d'ouvrage, en accord avec les collectivités locales, a choisi de ne pas retenir ce scénario intermédiaire ;
- le scénario D nécessitait des itinéraires de rabattement vers les points d'échange correspondant à peu de choses près aux itinéraires de substitution du scénario C. Il n'est pas pertinent de présenter ce scénario qui, tout en étant quasi identique, est plus défavorable en termes de sécurité et de confort.

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

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

- **le scénario A : aménagement à 2x2 voies avec statut de route express avec 1 échangeur dénivelé :**
 - variante A1 : 1 point d'échange au niveau de la RD215,
 - variante A2 : 1 point d'échange au niveau de l'ex-route nationale ;
- **le scénario C : aménagement à 2x2 voies avec statut de route express avec 3 giratoires :**
 - variante C1 : 3 points d'échange au niveau des RD206, RD215 et RD216
 - variante C2 : 3 points d'échange au niveau des RD206 et RD215 et de l'ex-route nationale
- **le scénario E : aménagement partiel à 2x2 voies avec 3 giratoires au niveau des RD206 et RD215 et de l'ex-route nationale, sans statut de route express.**

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

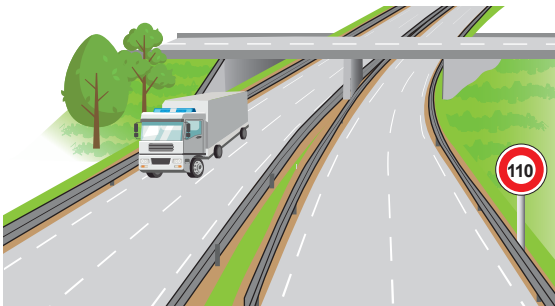
Par ailleurs, le projet prévoit l'aménagement d'**itinéraires de substitution** pour les véhicules lents qui ne seront pas autorisés à emprunter les sections élargies à 2x2 voies. Ces itinéraires sont présentés dans les plans de chaque scénario.

Les études ont également permis de réaliser **une première évaluation du coût des scénarios**, aux conditions économiques actuelles. Ces coûts s'établissent entre 63 et 91 millions d'euros selon les scénarios (voir 3.4). Ils n'intègrent que les travaux d'infrastructure et ne comprennent pas les mesures environnementales, les études et les acquisitions foncières, qui seront chiffrées dans la suite des études.

QU'EST-CE QU'UNE ROUTE EXPRESS ?

Une route express se caractérise de la manière suivante : elle est accessible seulement en des points aménagés à cet effet, les propriétés riveraines n'y ont pas d'accès direct et elle peut être interdite à certaines catégories d'usagers et de véhicules, notamment les véhicules non motorisés ou les véhicules motorisés circulant à des vitesses lentes. Pour ces usagers, des itinéraires de substitution sont créés parallèlement à la route express. Les croisements avec les autres voies sont soit dénivelés (par en dessus ou en dessous des voies croisées) soit à niveau, généralement par des carrefours giratoires.

ROUTE EXPRESS À 2X2 VOIES FRANCHIE PAR UN PASSAGE SUPÉRIEUR



Le scénario A : aménagement à 2x2 voies avec statut de route express avec 1 échangeur dénivelé (parti d'aménagement de type autoroutier)

Le **scénario A** prévoit :

- la mise à 2x2 voies de la section Nabringhen-Les Bullescamps,
- un statut de route express,
- un seul point d'échange dénivelé avec des bretelles d'accès,
- une vitesse limitée à 90 ou 110 km/h selon les secteurs,
- la suppression des accès riverains directs et des carrefours intermédiaires,
- 3 nouveaux ouvrages d'art,
- un itinéraire de substitution pour les véhicules lents.

Deux variantes du scénario A sont proposées permettant de positionner différemment le point d'échange dénivelé :

- **variante A1** : 1 point d'échange au niveau de la RD215,
- **variante A2** : 1 point d'échange au niveau de l'ex-route nationale.

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

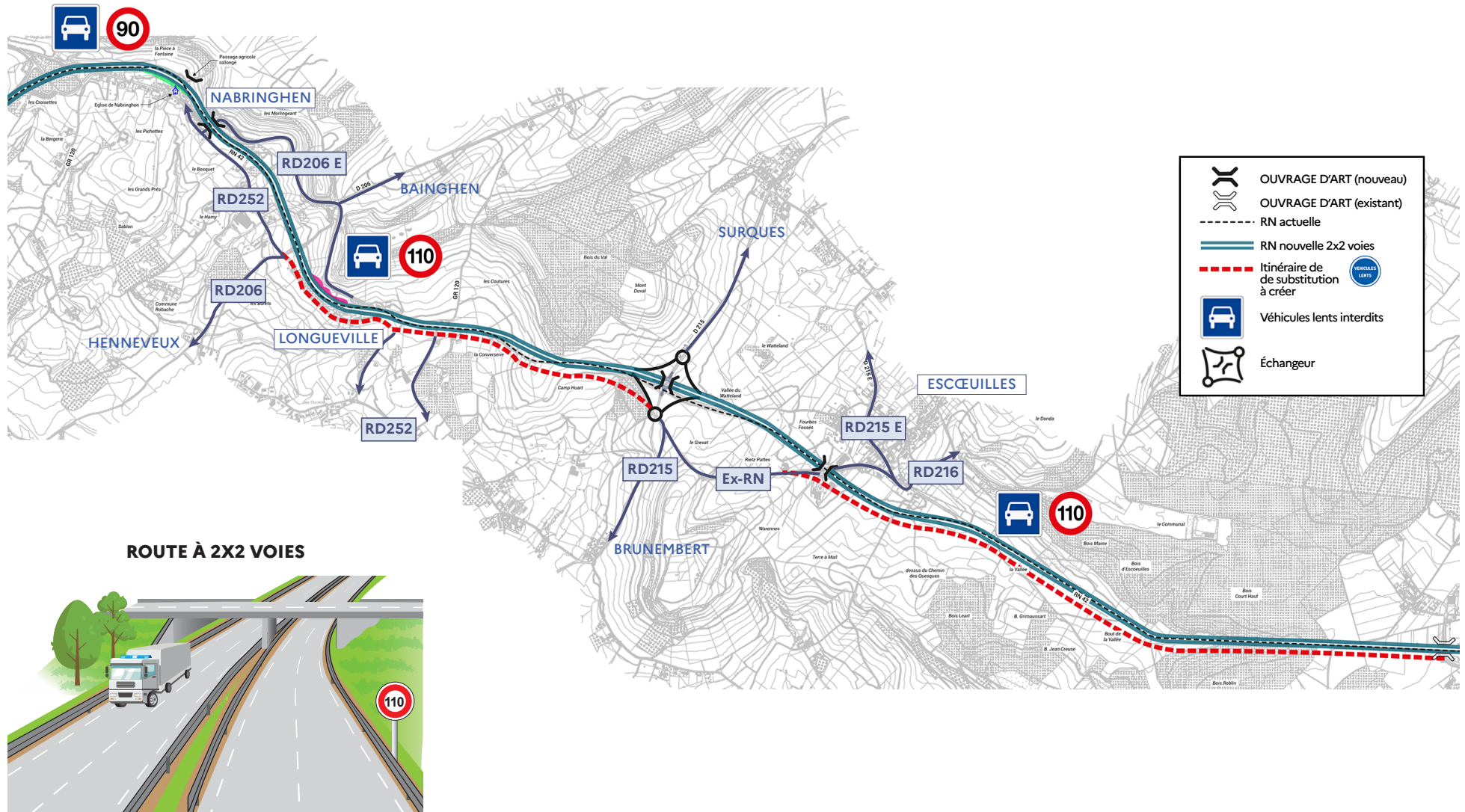
La consommation d'espace agricole est estimée à :

- **variante A1** : 30 à 35 hectares,
- **variante A2** : 23 à 25 hectares.

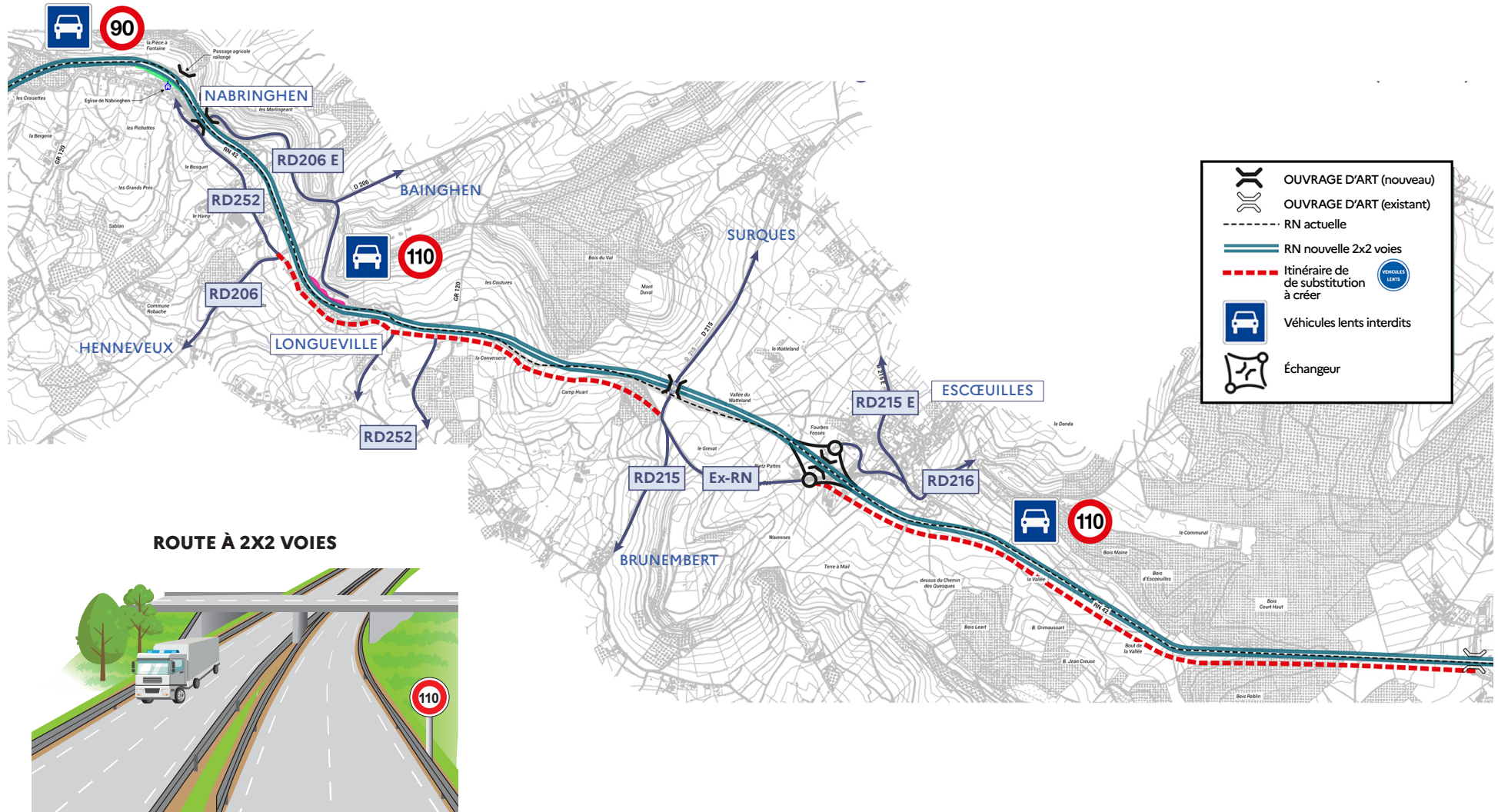
Ces fourchettes sont données à titre indicatif afin de permettre de comparer les scénarios et sont susceptibles d'évoluer suite aux études techniques.



SCÉNARIO A - ROUTE EXPRESS À 2X2 VOIES AVEC 1 ÉCHANGEUR DÉNIVELÉ
Variante A1 - Point d'échange au niveau de la RD215

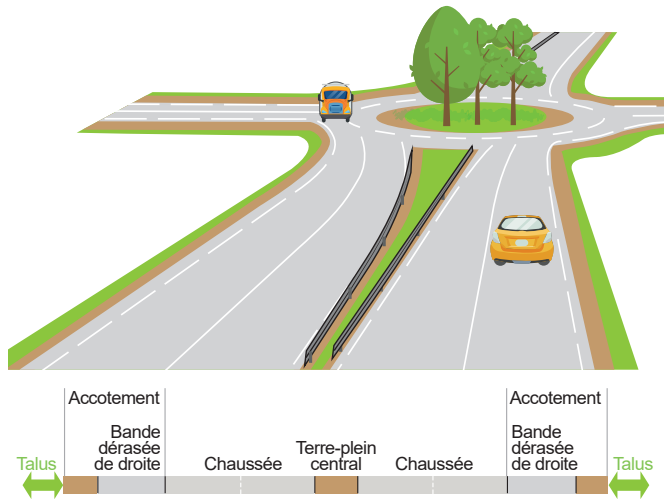


SCÉNARIO A - ROUTE EXPRESS À 2X2 VOIES AVEC 1 ÉCHANGEUR DÉNIVELÉ
Variante A2 - Point d'échange au niveau d'Escœuilles (ex-RN)



Le scénario C : aménagement à 2x2 voies avec statut de route express avec 3 giratoires (parti d'aménagement de type artère interurbaine)

ROUTE EXPRESS À 2X2 VOIES À L'APPROCHE D'UN CARREFOUR GIRATOIRE



Le scénario C prévoit :

- la mise à 2x2 voies de la section Nabringhen-Les Bullescamps,
- un statut de route express,
- 3 carrefours giratoires,
- une vitesse limitée à 90 ou 110 km/h selon les secteurs,
- la suppression des accès riverains directs et des carrefours intermédiaires,
- un itinéraire de substitution pour les véhicules lents.

Deux variantes du scénario C sont proposées permettant de positionner différemment les carrefours giratoires :

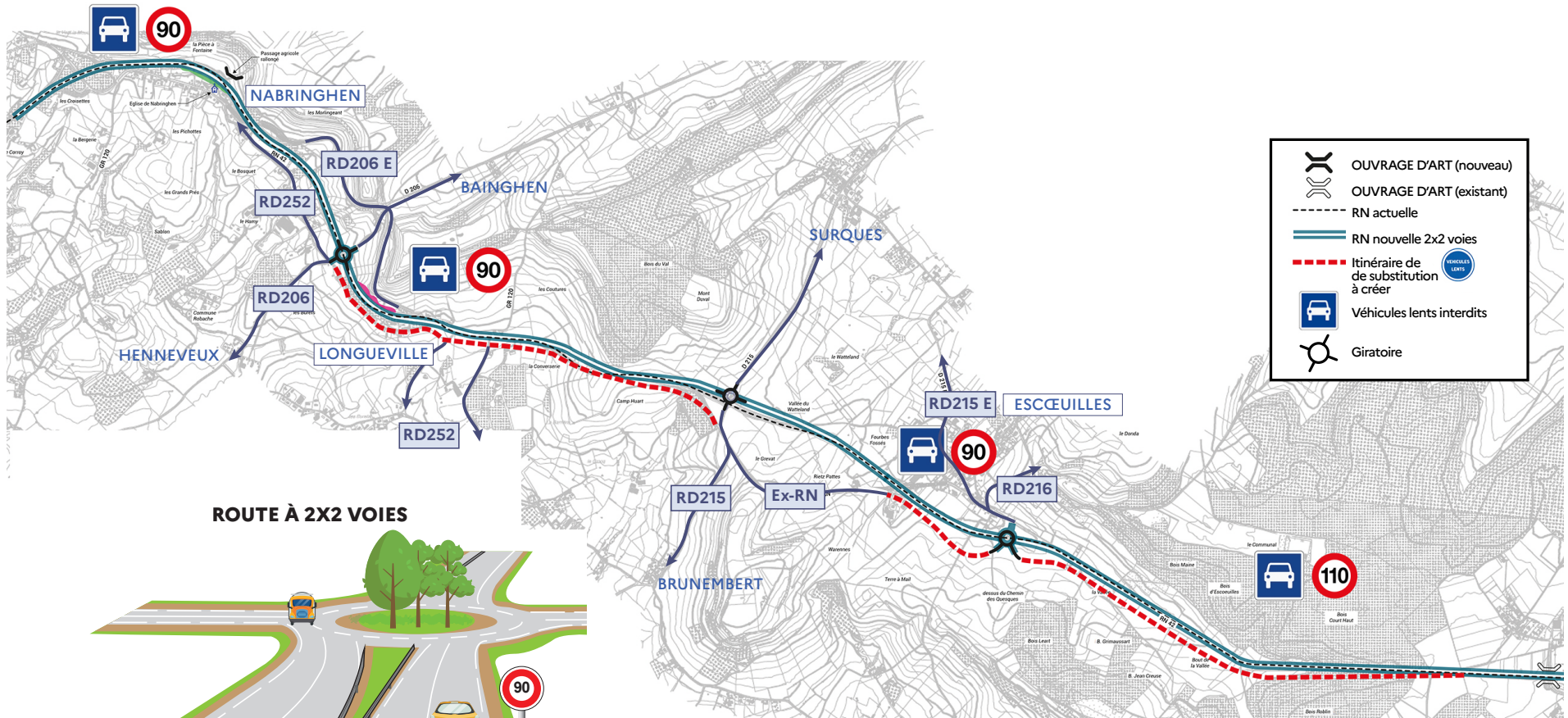
- **variante C1** : 3 carrefours giratoires au niveau des RD206, RD215 et RD216,
- **variante C2** : 3 carrefours giratoires au niveau des RD206 et RD215 et de l'ex-route nationale.

Dans la variante C2, les carrefours giratoires de l'ex-route nationale et de la RD215 sont trop proches pour permettre un élargissement à 2x2 voies entre ces deux points. Les distances sont insuffisantes au regard des règles de l'art pour permettre un rabattement en toute sécurité des véhicules qui risqueraient d'adopter des comportements dangereux. Par conséquent, dans cette variante, le profil en travers est à chaussées séparées mais avec une seule voie par sens entre la RD215 et l'ex-route nationale, soit sur environ 1 km.

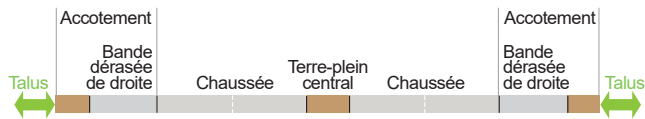
Ce scénario sécurise les déplacements. Il est plus perméable vis-à-vis du territoire traversé, au détriment du trafic de transit.

La consommation d'espace agricole est estimée à 15 à 20 hectares **pour chacune des variantes**. Cette fourchette est donnée à titre indicatif afin de permettre de comparer les scénarios et est susceptible d'évoluer suite aux études techniques.

SCÉNARIO C - ROUTE EXPRESS À 2X2 VOIES AVEC 3 GIRATOIRES Variante C1 - 3 giratoires (RD206, RD215 et RD216)

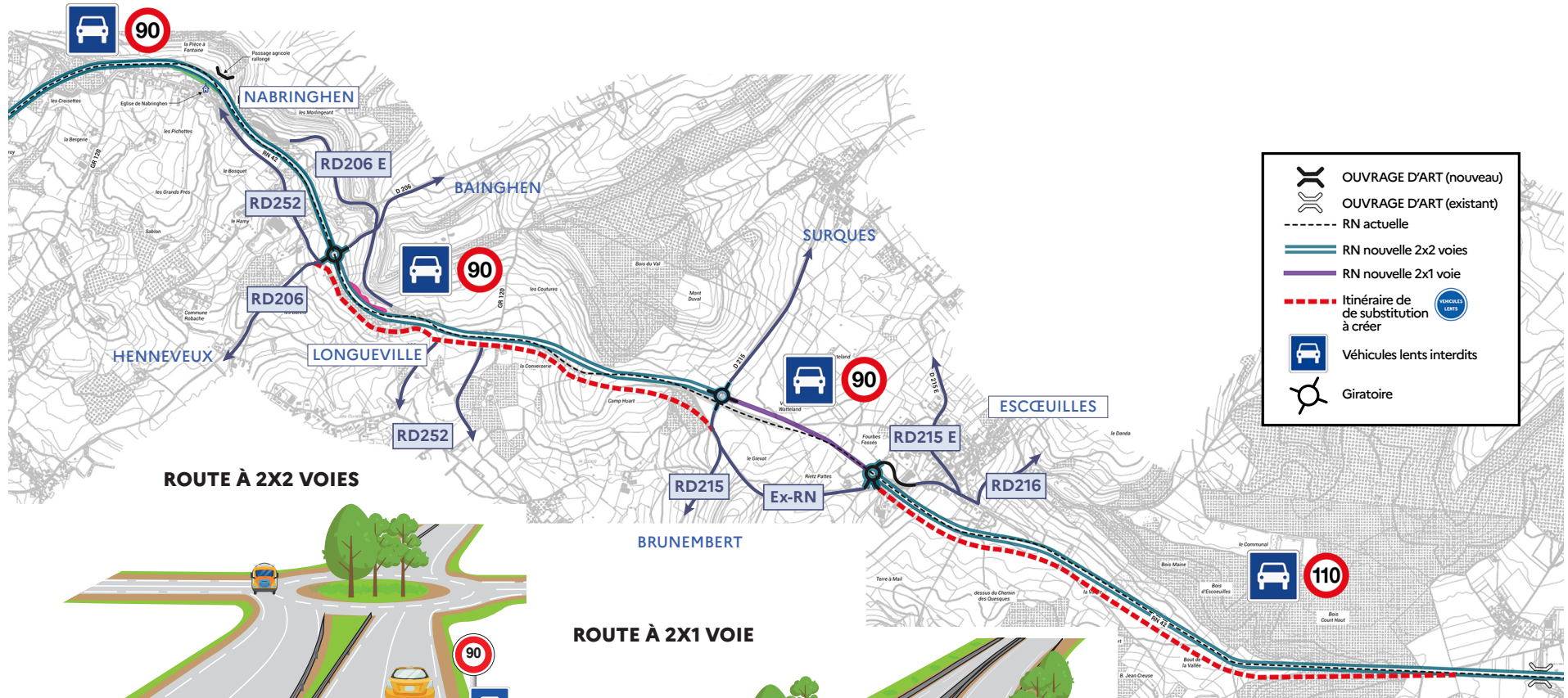


ROUTE À 2X2 VOIES

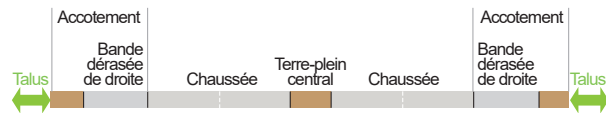


SCÉNARIO C - ROUTE EXPRESS À 2X2 VOIES AVEC 3 GIRATOIRES

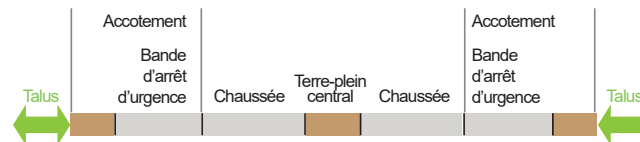
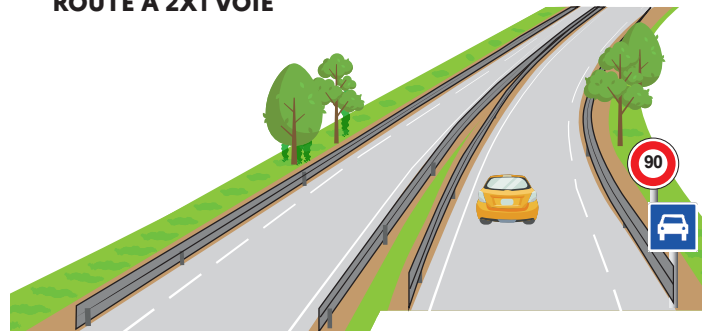
Variante C2 - 3 giratoires (RD206, RD215 et ex-RN)



ROUTE À 2X2 VOIES



ROUTE À 2X1 VOIE



Le scénario E : aménagement partiel à 2x2 voies avec 3 giratoires

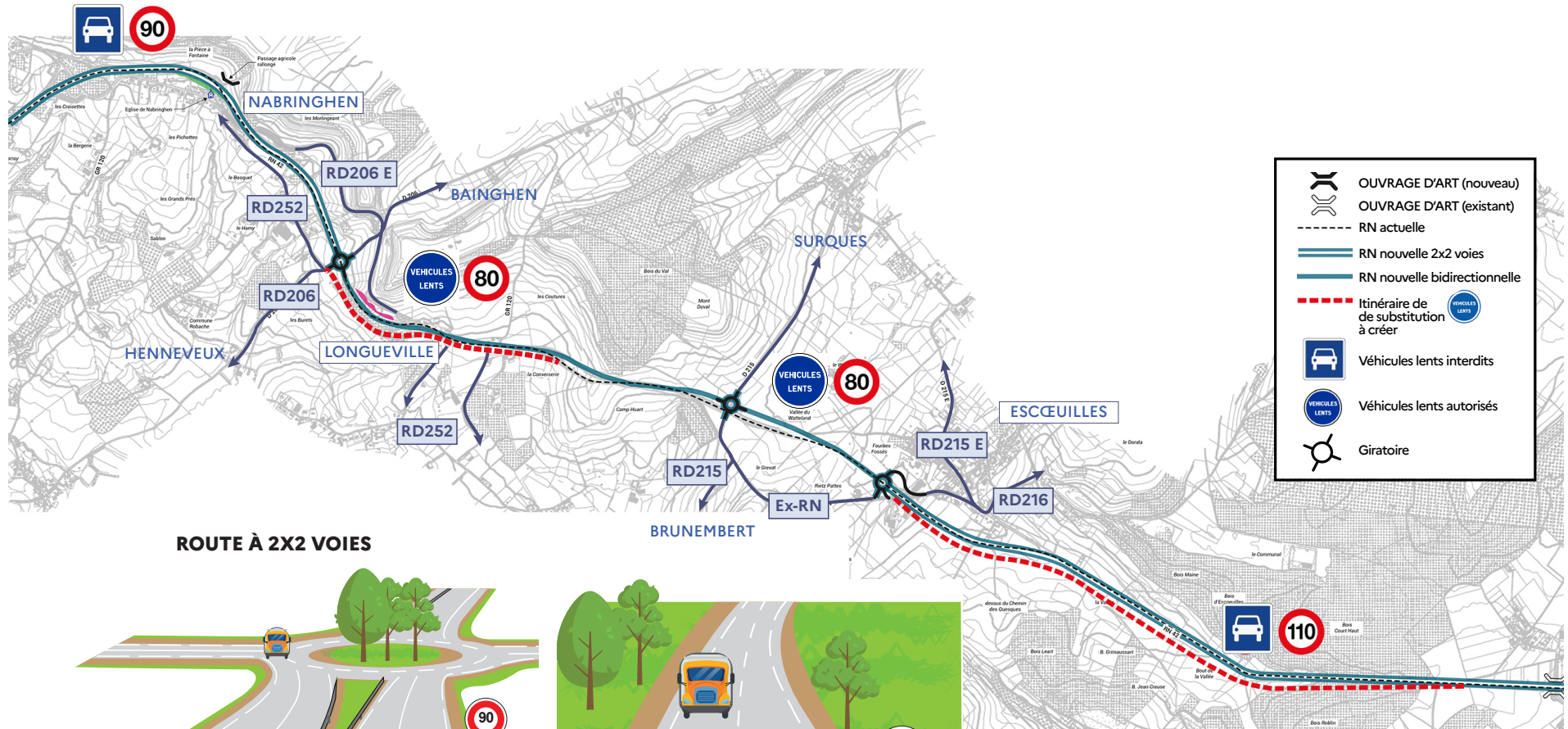
Le **scénario E** prévoit :

- la mise à 2x2 voies partielle entre Nabringhen et la RD206 et entre Escœuilles (ex-route nationale) et Les Bullescamps, soit sur environ 5 km avec un itinéraire de substitution pour les véhicules lents,
- le maintien de la route bidirectionnelle (une voie dans chaque sens sans séparateur central) entre Longueville (RD206) et Escœuilles (ex-route nationale) sur 4,5 km environ ; les véhicules lents peuvent circuler sur cette partie de la RN42,
- 3 carrefours giratoires au niveau des RD206, RD215 et de l'ex-route nationale,
- une vitesse limitée à 80, 90 ou 110 km/h selon les secteurs,
- la suppression des accès riverains directs et des carrefours intermédiaires.

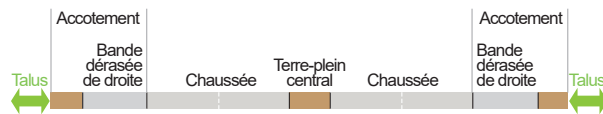
Ce scénario sécurise partiellement les déplacements. Il limite les impacts sur le foncier agricole et sur les milieux naturels.

La consommation d'espace agricole **avec ce scénario** est estimée à 10 à 15 hectares.
Cette fourchette est donnée à titre indicatif afin de permettre de comparer les scénarios et est susceptible d'évoluer suite aux études techniques.

SCÉNARIO E - ROUTE AMÉNAGÉE PARTIELLEMENT À 2X2 VOIES AVEC 3 GIRATOIRES



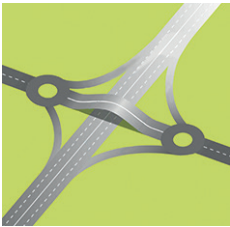




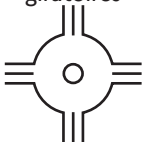





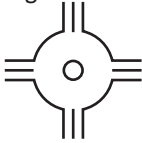






ROUTE À 2X2 VOIES



ROUTE BIDIRECTIONNELLE

EN SYNTHÈSE, LES DIFFÉRENTS PARTIS D'AMÉNAGEMENT

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

LES ITINÉRAIRES DE SUBSTITUTION

Des itinéraires de substitution utilisables par tous les usagers interdits sur la 2x2 voies (véhicules lents, voitures sans permis, cyclistes, piétons), seront aménagés tout le long du projet.

Ces itinéraires de substitution utiliseront quand c'est possible des routes ou chemins existants, moyennant des remises en état ou élargissements si besoin. Ils seront complétés par des routes neuves quand c'est nécessaire.

LES VOIRIES DE DÉSENCLAVEMENT

Des voiries de désenclavement seront obligatoirement réalisées pour permettre de desservir les parcelles (agricoles mais aussi habitations) qui ne sont accessibles aujourd'hui que par la RN42 et qui ne seraient pas rétablies par un itinéraire de substitution.

Si elles desservent des habitations, ces voiries seront de la même nature que les itinéraires de substitution ; si elles ne desservent que des parcelles agricoles, il s'agira de chemins adaptés aux circulations agricoles et non revêtus.

Ces voiries ne sont pas représentées sur les cartes de ce dossier pour des questions de lisibilité.

3.3 – LES ITINÉRAIRES DE SUBSTITUTION

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

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

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

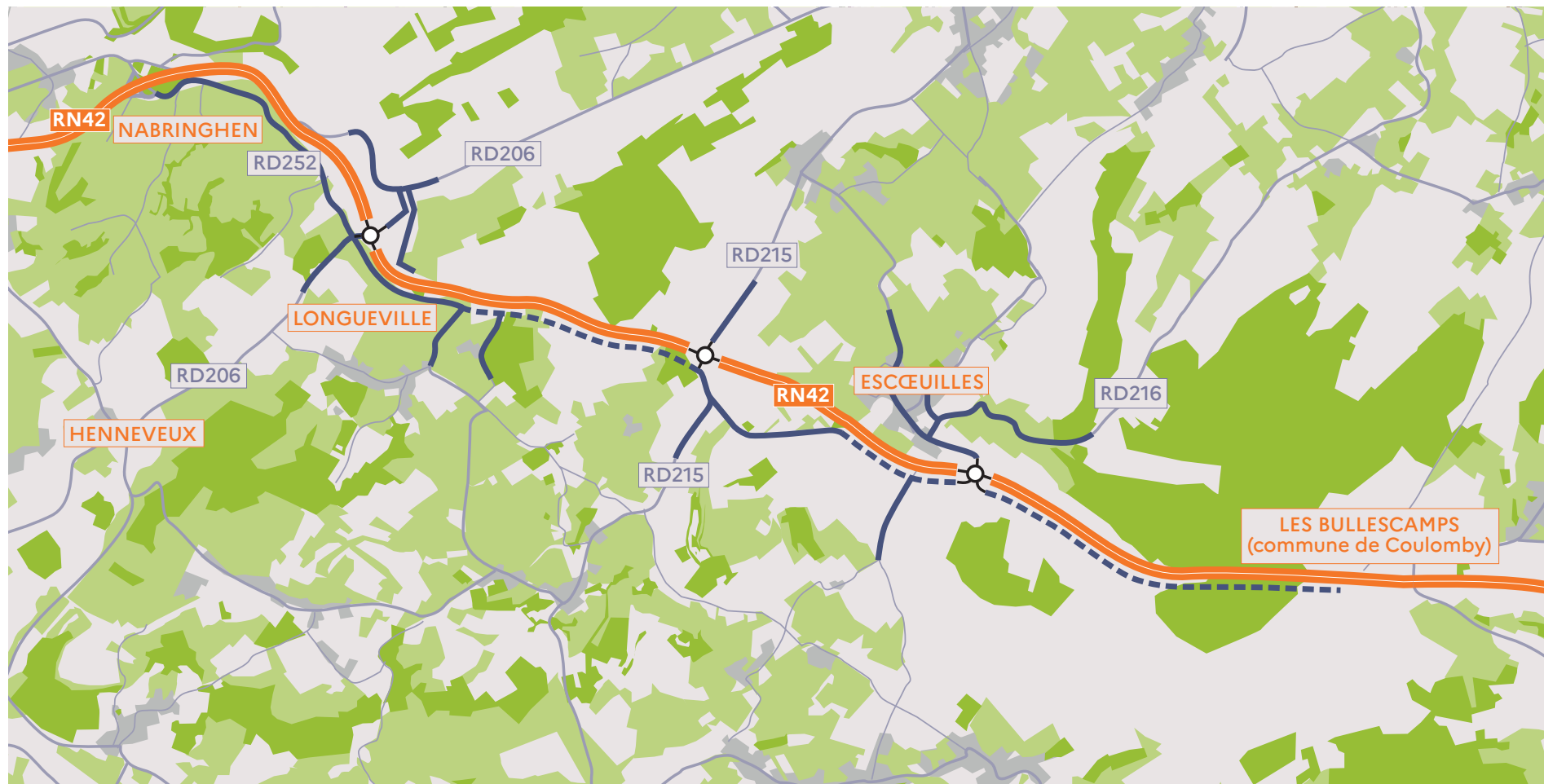
Au nord de la RN42, la circulation de ces mêmes usagers se fera au moyen des chemins ruraux existants et complétés de voiries de désenclavement.




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



Itinéraire de substitution créé le long de la RN2 à Vaumoise (Oise). ©DREAL Hauts-de-France.

EXEMPLE D'ITINÉRAIRES DE SUBSTITUTION (CAS DU SCÉNARIO C)



-  RN42 aménagée à 2x2 voies
-  Chemins de substitution existants ou à réaménager
-  Chemins de substitution à créer

Les précisions critère par critère

SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

FIL DE L'EAU	SCÉNARIO A		SCÉNARIO C		SCÉNARIO E
	Variante A1	Variante A2	Variante C1	Variante C2	

pour franchir la RN42 ou pour s'y insérer, le terre-plein central empêche les collisions frontales, les itinéraires de substitution permettent de séparer les véhicules lents de la circulation générale.

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

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

Le scénario E présente un aménagement partiel à 2x2 voies qui présente donc les mêmes avantages que les scénarios A et C. Toutefois, l'existant est maintenu sur une partie du tronçon (profil bidirectionnel sans terre-plein central), ce qui ne permet pas d'éliminer les risques de collision frontale et maintient le mélange des usages. De plus, certains flux de véhicules lents, ainsi que de liaisons douces, emprunteront la RN42. Le scénario E améliore donc également la sécurité, mais de manière moins marquée que les A et C.

HOMOGENÉITÉ DU PARCOURS

FIL DE L'EAU	SCÉNARIO A		SCÉNARIO C		SCÉNARIO E
	Variante A1	Variante A2	Variante C1	Variante C2	

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

Pour les scénarios A et C, l'aménagement augmente fortement la sécurité des déplacements : les deux voies de circulation dans chaque sens sécurisent les dépassements, les carrefours giratoires ou l'échangeur dénivelé sécurisent et facilitent les mouvements des véhicules

Les **deux variantes du scénario A** présentent une homogénéité totale sur le parcours de la RN42 entre Saint-Omer et Boulogne : le point d'échange unique de ce scénario est un échangeur dénivelé similaire aux autres points d'échange sur la RN42. L'axe est à 2x2 voies sur la totalité du parcours. La vitesse est limitée à 110 km/h sauf dans le virage de Nabringhen (90 km/h).

La **variante C1** présente également une bonne homogénéité sur le parcours de la RN42 mais moindre que les variantes du scénario A. Les trois carrefours sont des giratoires alors que la section à aménager est comprise entre des sections avec échangeurs dénivelés. Ces trois carrefours améliorent malgré tout le transit des véhicules par rapport à la situation actuelle. L'axe est à 2x2 voies sur la totalité du parcours pour la **variante C1**. La vitesse est limitée à 90 km/h sauf au niveau du bois d'Escoeuilles (110 km/h).

La **variante C2** comporte une partie de tronçon à 2x1 voie à chaussées séparées, sur 1 kilomètre entre le giratoire avec la RD215 et le giratoire avec l'ex-route nationale, ce qui dégrade son homogénéité. La vitesse est limitée à 90 km/h sauf au niveau du bois d'Escœuilles (110 km/h).

Le **scénario E** comporte une partie de tronçon en voie bidirectionnelle qui rend le parcours moins homogène que les autres variantes. De plus, la vitesse maximale autorisée sur la section comprise entre Nabringhen et Les Bullescamps varie selon les tronçons (110, 90 ou 80 km/h).

GAIN DE TEMPS (TRANSIT)

FIL DE L'EAU	SCÉNARIO A		SCÉNARIO C		SCÉNARIO E
	Variante A1	Variante A2	Variante C1	Variante C2	
Temps habituel 9 minutes	-3 minutes	-3 minutes	-1 minute	-1 minute	Pas de gain

Le temps habituel est estimé à 9 minutes en trafic fluide, sur l'ensemble du parcours entre Nabringhen et Les Bullescamps (environ 9,5 km).

Pour le **scénario A**, le gain de temps est estimé à 3 minutes compte tenu de l'augmentation de la vitesse de circulation sur l'axe et de l'absence d'attente aux carrefours.

Pour le **scénario C**, le gain de temps est estimé à 1 minute. Le gain est plus faible que pour le scénario A du fait de la présence des giratoires sur l'axe qui induisent un ralentissement.

Pour le **scénario E**, le gain de temps par rapport à la situation actuelle est inférieur à la minute, donc considéré comme négligeable.

Il faut noter que ces gains de temps sont estimés en moyenne. En effet, dans la situation actuelle, il peut arriver aux usagers d'être ralentis derrière un véhicule lent, sans nécessairement pouvoir le doubler. Dans les scénarios A et C, les véhicules lents ne circulent plus sur la RN42 et cette situation n'arrive donc plus. Le temps de parcours est donc plus homogène. C'est partiellement le cas dans le scénario E.

ACCÈS AU TERRITOIRE

FIL DE L'EAU	SCÉNARIO A		SCÉNARIO C		SCÉNARIO E
	Variante A1	Variante A2	Variante C1	Variante C2	

Le nombre de points d'échanges est déterminant pour considérer ce critère d'accessibilité au territoire.

Pour le **scénario A**, un seul point d'échange est aménagé (RD215 ou ex-route nationale). Le trafic local doit donc être réorienté vers cet unique point d'échange ou vers les diffuseurs existants (diffuseur de Colombert à l'Ouest ou diffuseur de Coulombly à l'Est).

Les temps de parcours sont allongés pour ce trafic local et une partie est contrainte de traverser les agglomérations, notamment Nabringhen et Escœuilles. Les trafics concernés restent toutefois modérés.

Le point d'échange de la **variante A1**, la RD215, est situé à l'extérieur de la commune d'Escœuilles qui permet un accès moins direct pour les usagers que le point d'échange de la variante A2.

Pour les scénarios **C et E**, l'aménagement de trois points d'échange, répartis sur l'ensemble de l'axe, supprime moins de points d'accès et contribue ainsi à une meilleure desserte du territoire que dans le scénario A.

PRISE EN COMPTE DES MOBILITÉS DOUCES (PIÉTONS, CYCLISTES)

FIL DE L'EAU	SCÉNARIO A		SCÉNARIO C		SCÉNARIO E
	Variante A1	Variante A2	Variante C1	Variante C2	

Les **scénarios A et C** proposent l'aménagement d'un itinéraire de substitution plus ou moins similaire dans toutes les variantes, ce qui assure la conservation d'un axe pour les mobilités douces à l'écart de l'axe principal. Cette possibilité améliore donc les conditions de circulation pour les mobilités douces.

seulement le long d'une partie de la RN42. Le parcours pour la mobilité douce rejoint ensuite l'axe de la RN42 ce qui diminue l'effet positif de l'aménagement de la RN42.

Le **scénario E** propose également un itinéraire de substitution, mais

IMPACT SUR LES MILIEUX NATURELS

FIL DE L'EAU	SCÉNARIO A		SCÉNARIO C		SCÉNARIO E
	Variante A1	Variante A2	Variante C1	Variante C2	

Tous les scénarios envisagés impactent les milieux naturels en raison de l'augmentation des surfaces de l'infrastructure et de la création d'un itinéraire de substitution pour les **scénarios A, C et E**. Cependant, l'impact est modéré puisqu'il s'agit d'une augmentation des emprises de part et d'autre d'une infrastructure existante et non de la création d'un nouvel axe de circulation.

Plusieurs sites protégés sont impactés par le projet ou se trouvent à proximité immédiate (Natura 2000, ZNIEFF de type I et de type II) et les surfaces impactées par les différents scénarios sont assez similaires. Les milieux naturels sont déjà coupés par la présence de la RN42.

Le projet présentera des impacts sur des surfaces boisées, des pelouses calcicoles et des espaces bocagers. En particulier, le projet longe les pelouses calcicoles en bordure de la RN42 (zone Natura 2000) en limite des communes de Longueville et Brunembert.

IMPACT SUR LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

FIL DE L'EAU	SCÉNARIO A		SCÉNARIO C		SCÉNARIO E
	Variante A1	Variante A2	Variante C1	Variante C2	

La RN42 représente une fracture dans les continuités écologiques du territoire et le passage des véhicules à 80 km/h de jour et de nuit impacte la faune voulant traverser l'infrastructure. Trois corridors de la trame verte du parc naturel régional des Caps et marais d'Opale sont impactés par l'infrastructure, notamment entre la forêt de Desvres et le bois d'Alembon.

L'augmentation de la vitesse sur l'axe et la suppression des points d'échanges directs, induits par la réalisation de **tous les scénarios**, dégraderont la situation actuelle.

L'élargissement de la route et la mise en place de terre-pleins centraux, prévus par les **scénarios A et C**, diminueront les possibilités de franchissement de l'infrastructure par la faune. Cet effet est moins marqué pour le **scénario E**.

Sur la base du scénario d'aménagement qui sera retenu suite à la concertation, les études se poursuivront afin de définir les effets du projet sur la biodiversité (effets directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme) et de proposer des mesures environnementales adaptées pour éviter, réduire et compenser l'impact du projet. En particulier, le projet s'attachera à proposer des mesures d'amélioration des continuités écologiques par la mise en place de passages dédiés à la faune par exemple.

PAYSAGE

FIL DE L'EAU	SCÉNARIO A		SCÉNARIO C		SCÉNARIO E
	Variante A1	Variante A2	Variante C1	Variante C2	

Le projet s'inscrit au sein de deux unités paysagères distinctes : le paysage du haut plateau de l'Artois et le paysage du bocage boulonnais, délimitées par la cuesta qui constitue un élément marquant du paysage.

Les aménagements nécessaires aux **scénarios A et C**, tels que la création de remblais et de déblais conséquents, vont fortement impacter le paysage du territoire.

Pour les **variantes A1 et A2**, l'aménagement au niveau du point d'échange dénivelé aura un impact paysager dans la mesure où il s'agira d'un diffuseur avec des élévations liées aux ouvrages d'art, associés à l'insertion de déblais et remblais. Cependant le mouvement des terres sera étudié afin d'équilibrer les reliefs existants. Pour les carrefours giratoires des autres variantes, les terrassements seront limités.

Sous réserve d'une restauration des cordons boisés et de plantations sur talus, le **scénario E** a un impact moindre sur le paysage car son tracé reste au plus près de l'infrastructure existante et nécessite moins d'élargissement que les autres scénarios.

REQUALIFICATION ENVIRONNEMENTALE DE L'INFRASTRUCTURE (ASSAINISSEMENT)

FIL DE L'EAU	SCÉNARIO A		SCÉNARIO C		SCÉNARIO E
	Variante A1	Variante A2	Variante C1	Variante C2	

Tous les scénarios prévoient une mise à niveau des dispositifs d'assainissement de la plateforme routière permettant ainsi une amélioration de la gestion des eaux pluviales routières.

La conception de l'assainissement reposera sur les principes suivants :

- les eaux de ruissellement de la plateforme routière seront récupérées dans un réseau séparé des eaux du bassin versant naturel et dirigées vers des bassins d'assainissement ;

- les eaux de ruissellement seront traitées dans ces bassins avant rejet à débit limité vers le milieu naturel (fonctions de traitement et d'écroulement des eaux pluviales routières) ;
- les eaux de bassins versants naturels seront canalisées le long de la RN42 réaménagée vers des exutoires naturels (talweg, cours d'eau, etc.).

Par ailleurs, de nombreux ouvrages hydrauliques traversent actuellement la RN42. Ces ouvrages seront redimensionnés et prolongés dans le cadre du projet, ce qui permettra d'améliorer la situation actuelle (certains ouvrages sont actuellement sous-dimensionnés).

L'ensemble de ces aménagements permettra d'améliorer la situation actuelle vis-à-vis des eaux superficielles et souterraines. L'infrastructure répondra ainsi aux normes environnementales en intégrant des dispositifs adaptés.

Environ 3,5 km de la RN42 se situent en secteur de risques de remontées de nappes. L'impact sur une source située en limite de remblais sur la commune de Nabringhen sera précisé au cours des études ultérieures.

IMPACT SUR LA QUALITÉ DE L'AIR ET LE BRUIT

FIL DE L'EAU	SCÉNARIO A		SCÉNARIO C		SCÉNARIO E
	Variante A1	Variante A2	Variante C1	Variante C2	

Pour tous les scénarios, les aménagements de la RN42 ne seront pas en eux-mêmes à l'origine d'une croissance importante du trafic routier : les conditions qui impliquent une induction de trafic ne sont pas réunies et le bénéfice majeur du projet est essentiellement lié à la sécurité routière. La croissance du trafic routier sera approximativement la même pour les scénarios de projet et pour la situation de référence (sans le projet). L'augmentation des vitesses pour

les scénarios A et C se traduira par des émissions de bruits et de polluants plus élevées.

Les différents scénarios rapprochent légèrement le tracé des zones bâties. L'impact de ce rapprochement reste toutefois faible. Pour les variantes du scénario C, la présence de giratoires occasionnera des freinages et des accélérations supplémentaires, pénalisantes pour le bruit et la qualité de l'air.

Pour les **variantes du scénario A**, l'absence de possibilité d'insertion sur la RN42 en dehors du point central (RD215) amènera le trafic qui aujourd'hui s'insère sur les différents points d'échange à emprunter les itinéraires de substitution qui traversent les zones bâties (Nabringhen, Longueville, Escœuilles). Ce trafic demeure faible mais le ressenti des riverains peut être négatif.

FIL DE L'EAU	SCÉNARIO A		SCÉNARIO C		SCÉNARIO E
	Variante A1	Variante A2	Variante C1	Variante C2	

IMPACT SUR LE TISSU URBAIN EXISTANT

Le maître d'ouvrage a cherché à minimiser l'impact sur les zones bâties dans l'ensemble des variantes. L'élargissement à 2x2 voies présente toutefois un impact sur les habitations limitrophes de la RN42. Les **scénarios A et C** notamment sont susceptibles de présenter un impact sur quelques habitations situées à Longueville. Les études ultérieures permettront de quantifier précisément ces impacts.

Concernant le bâti, le **scénario E** est moins impactant au niveau de Longueville puisque cette zone n'est pas mise à 2x2 voies.

Les aménagements nécessiteront une mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Notamment, les règlements des zonages N (zone naturelle) et A (zone agricole) des plans locaux d'urbanisme intercommunal du Pays de Lumbres et de Desvres-Samer devront être modifiés afin d'autoriser les affouillements et les exhaussements dans le cadre des aménagements de la RN42.

FIL DE L'EAU	SCÉNARIO A		SCÉNARIO C		SCÉNARIO E
	Variante A1	Variante A2	Variante C1	Variante C2	

ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

L'impact sur l'activité économique est différent selon qu'on se place du point de vue du territoire traversé ou à une échelle plus large liée au transit.

L'aménagement de la RN42, quel que soit le scénario, devrait avoir un impact positif sur la desserte du port de Boulogne, mais plus important pour le **scénario A**. Pour l'activité économique locale, avec un seul point d'échange, les entreprises existantes sont un peu plus isolées et moins accessibles.

De par le nombre de points d'échanges avec la RN42, les **scénarios C et E** permettent en revanche de maintenir et de développer le tissu économique local.

CONSOMMATION DE TERRES AGRICOLES

FIL DE L'EAU	SCÉNARIO A		SCÉNARIO C		SCÉNARIO E
	Variante A1	Variante A2	Variante C1	Variante C2	

Les **scénarios A et C** induisent l'élargissement de l'emprise de l'infrastructure existante et donc la consommation de terres agricoles. La création d'un itinéraire de substitution impacte également négativement la consommation de terres agricoles.

Le **scénario E** prévoit une faible augmentation de l'emprise de la RN42 et donc une consommation de terres agricoles plus restreinte.

Le giratoire positionné sur l'ex-route nationale dans la **variante C2** impacte moins le parcellaire agricole cultivé que le giratoire sur la RD216 prévu dans la variante C1.

Les consommations de terres agricoles présentées dans la description des scénarios sont données à titre indicatif afin de permettre la comparaison des scénarios. Ces valeurs sont susceptibles d'évoluer suite aux études techniques.



4.

Et après la concertation ?

**LA MISE À 2x2 VOIES
DE LA RN42 ENTRE
NABRINGHEN
ET LES BULLESCAMPS**

4.1 – LE BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE ET LA DÉCISION DE L'ÉTAT SUR UN SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT

À l'issue de la concertation, le garant rédigera un bilan portant évaluation du déroulement de la concertation et rapportant les principaux avis recueillis auprès des habitants et des acteurs du territoire. Ce bilan sera rendu public sur le site internet de la concertation [RN42-concertation.fr](https://rn42-concertation.fr), ainsi que sur celui de la Commission Nationale du Débat Public (debatpublic.fr).

Au bilan du garant s'ajoute le compte rendu de la concertation préalable établi par le maître d'ouvrage, qui intégrera des réponses au bilan du garant.

Sur la base du bilan du garant, l'État, maître d'ouvrage, présentera les enseignements qu'il retient de la concertation et décidera de l'opportunité de poursuivre ou non les études de ce projet. Le cas échéant, un scénario d'aménagement préférentiel, défini en concertation avec le comité de pilotage du projet, sera arrêté en vue de sa présentation ultérieure en enquête publique.

4.2 – LA SUITE DES ÉTUDES

En cas de décision du maître d'ouvrage de poursuivre le projet à l'issue de la concertation, de nouvelles études techniques, environnementales et socio-économiques s'engageront après la concertation. Il s'agira de réaliser l'étude d'impact puis de constituer le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ainsi que le dossier de demande d'autorisation environnementale.

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

4.3 – LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

QU'EST-CE QU'UN DOCUMENT D'URBANISME ?

C'est un document public composé de plans, schémas, programmes et cartes, qui cadre l'aménagement et l'urbanisme à l'échelle d'un territoire.

Il garantit l'équilibre de l'aménagement et a pour objet de déterminer des règles touchant à l'affectation et à l'occupation des sols : schéma de cohérence territoriale (SCOT), plan local d'urbanisme (PLU), carte communale, plans de sauvegarde et de mise en valeur, etc. Il traduit les ambitions de développement et d'aménagement d'un territoire et sert à cadrer l'urbanisation.

La communauté de communes du pays de Lumbres et la communauté de communes de Desvres-Samer disposent chacune d'un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) approuvé qui planifie, organise et réglemente l'occupation des sols dans chaque commune traversée par le projet de mise à 2x2 voies de la RN42.

Or, le projet d'aménagement est situé dans des zones du PLUi dont le règlement actuel ne permet pas d'effectuer certains travaux (affouillements et exhaussements notamment) nécessaires à la réalisation du projet.

Aussi, conformément à la législation, la mise en compatibilité des PLUi sera nécessaire pour modifier les documents actuels afin de les rendre compatibles avec le projet. Les modifications seront légères et porteront essentiellement sur la rédaction du règlement des zones N (naturelle) et A (agricole).

Le cas échéant, une concertation au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme présentant spécifiquement cette mise en compatibilité sera réalisée après la présente concertation, sur la base du scénario de projet validé.

LE CADRE LÉGISLATIF DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme repose sur la révision des PLUi concernés qui autorisera les affouillements et exhaussements dans le cadre des travaux d'aménagements de la RN42.

La présente concertation tient lieu de concertation préalable unique au titre du code de l'environnement en application de l'article 39 de la loi n°2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique modifiant l'article L.121-15-1 du code de l'environnement.

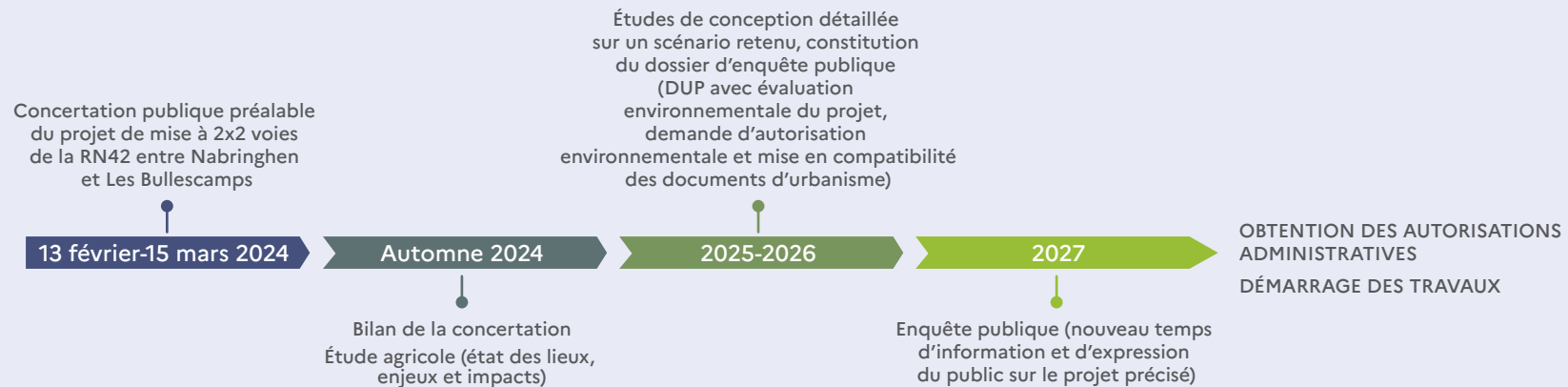
Le cas échéant, une concertation obligatoire au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme sera programmée conjointement avec la procédure de déclaration d'utilité publique.

4.4 – DES ENQUÊTES PUBLIQUES À VENIR

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

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

LES PROCHAINES ÉTAPES





RN42

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

DOSSIER DE CONCERTATION
- FÉVRIER 2024 -



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Le dossier de concertation du projet de mise à 2x2 voies de la RN42 sur la section comprise entre Nabringhen et Les Bullescamps est réalisé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) des Hauts-de-France – 44 rue de Tournai – CS 40259 – 59010 LILLE Cedex.

Rédaction : Egis.

Édition et conception graphique : Menscom / Studio Kali.

Photo de couverture : la route nationale 42 à hauteur d'Escœuilles, Bateloupreaut /

Wikimedia Commons.

Impression : Reprocolor.

ISBN : 978-2-11-167753-1

Dépôt légal en cours.

DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

Pôle Aménagement et Développement Territorial

RAPPORT N°23

Territoire(s): Audomarois, Boulonnais

EPCI(s): C. de Com. Desvres Samer , C. de Com. du Pays de Lumbres

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

REUNION DU 15 AVRIL 2024

RN42 - MISE À 2X2 VOIES DE LA SECTION NABRINGHEN - BULLECAMPS - AVIS DU DÉPARTEMENT SUR LA CONCERTATION PUBLIQUE

Par courrier du 19 janvier 2024, le Préfet du Pas-de-Calais a informé le Président du conseil départemental de l'organisation d'une concertation publique du 13 février au 15 mars 2024, autour du projet d'aménagement de la RN42 entre Nabringhen et Coulomby. L'objet du présent rapport est de transmettre l'avis du Département sur ce projet d'aménagement porté par l'Etat, maître d'ouvrage.

La RN42 relie les autoroutes A16 et A26 sur une longueur de 40 km, entre les agglomérations de Saint-Omer et de Boulogne-sur-Mer. La section concernée par le projet de concertation est longue d'environ 9,5 km, et se situe entre l'échangeur de Nabringhen et le hameau de Bullescamps, dans la commune de Coulomby. Il s'agit de la seule section de l'itinéraire de la RN42 à chaussée bidirectionnelle, c'est-à-dire comprenant une seule voie par sens de circulation. Elle apporte un niveau de service moindre que le reste de l'itinéraire, et crée une hétérogénéité dans le parcours sur l'axe. Elle présente de plus une accidentologie préoccupante et nécessite une requalification environnementale.

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

Le dossier de concertation présente un diagnostic de territoire reprenant :

- Les principaux enjeux pour le milieu humain :
 - Le rôle essentiel de la RN42 pour les déplacements
 - L'agriculture : principale activité économique du secteur
 - Les autres activités économiques : commerces, services
 - Le cadre de vie des habitants : l'attention portée au bruit et à la qualité de l'air.

- Les principaux enjeux environnementaux : des continuités écologiques à améliorer, des habitats d'espèces végétales protégées, la faune protégée, des zones humides à Nabringhen et Longueville.
- Les principaux enjeux pour le milieu physique : des cours d'eau dont la qualité est à préserver, le bon écoulement des eaux sous l'infrastructure, des risques géologiques à prendre en compte.
- Les principaux enjeux pour le paysage et le patrimoine.

Plusieurs scénarios et variantes sont présentés, avec l'objectif pour le maître d'ouvrage d'une réutilisation maximale des infrastructures existantes, pour limiter les emprises, et donc les impacts sur les terres agricoles et les milieux naturels. Ces scénarios présentent des intérêts différents : ils favorisent plus ou moins le trafic de transit, et ils favorisent plus ou moins la perméabilité de la route vis-à-vis du territoire traversé.

Les 3 scénarios présentés sont les suivants :

- le **scénario A** : aménagement à 2x2 voies avec statut de route express avec un échangeur dénivelé :
 - variante A1 : 1 point d'échange au niveau de la RD215 ;
 - variante A2 : 1 point d'échange au niveau de l'ex-route nationale.
- le **scénario C** : aménagement à 2x2 voies avec statut de route express avec 3 giratoires :
 - variante C1 : 3 points d'échange au niveau des RD206, RD215 et RD216 ;
 - variante C2 : 3 points d'échange au niveau des RD206, RD215 et de l'ex-route nationale.
- le **scénario E** : aménagement partiel à 2x2 voies avec 3 giratoires au niveau des RD206, RD215 et de l'ex-route nationale, sans statut de route express.

Pour chacun de ces 3 scénarios, des itinéraires de substitution sont prévus pour les véhicules lents qui ne sont pas autorisés à emprunter les sections élargies à 2x2 voies.

Le coût des variantes A est estimé à environ 90 M€, les variantes C à 70 ou 73 M€, et la variante E à 63 M€.

Le Département est amené à se prononcer sur le dossier présenté, et exprimer son positionnement sur les différentes variantes.

La RN42 représente des enjeux et un rôle important pour l'activité économique des secteurs traversés, qui doit permettre une desserte poids-lourds adaptée aux industries telles que Novandie, Arcelor, Egiom, ...

Les variantes ont été présentées lors d'un comité de pilotage présidé par le Préfet du Pas-de-Calais le 2 mai 2023.

Lors de cette réunion, la variante C1 semblait faire l'objet d'une adhésion dans les avis exprimés par les participants, EPCI, communes, et autres partenaires.

L'examen du dossier présenté, et en particulier la comparaison des différents scénarios et variantes permettent de confirmer cette analyse. Les scénarios A et C, en prévoyant tous les deux une mise à 2x2 voies par élargissement de la RN existante,

permettent de répondre à l'enjeu majeur de sécurisation, au contraire du scénario E, qui conserve des chaussées non séparées par un terre-plein-central, avec un caractère accidentogène qui perdurera.

Les variantes A, en ne prévoyant qu'un seul point d'échange de type échangeur autoroutier, permettront certes un meilleur temps de parcours pour le transit que les variantes C, mais seulement de l'ordre de 2 minutes. Les variantes C, quant à elles, avec la réalisation de 3 carrefours giratoires, permettent une meilleure desserte et irrigation des territoires traversés, au service des habitants et de l'activité, tout en étant moins consommatrice de foncier et moins impactante sur l'environnement. Elles sont donc une meilleure réponse aux enjeux de ce secteur.

Enfin, parmi les variantes C, la variante C1 permet de maintenir un axe à 2x2 voies sur l'ensemble de l'itinéraire, avec un meilleur équilibre dans le positionnement des points d'échanges par rapport à la variante C2. C'est donc cette variante C1 qui apparaît la meilleure parmi les solutions présentées, ce qui rejoint la position de la majorité des autres collectivités concernées.

Il est donc proposé que la position du Département se porte sur cette variante C1, dont le coût est 20 M€ moins cher que les variantes A, et supérieur de 10 M€ à la variante E, dont l'intérêt reste très limité. Une attention particulière doit par ailleurs être portée sur les itinéraires de substitution, en raison de la géologie particulière du site (glissements de terrain, notamment sur Nabringhen et Longueville) et de l'impact sur les routes départementales ; par ailleurs, la domanialité future de ces voies n'est pas précisée au dossier, ce point devra faire l'objet d'un temps d'échange avec le Département et les communes avant décision.

En outre, la RN42 ne se limite pas au seul tronçon Narbringhen - Bullescamps et il apparaît opportun de profiter de cette concertation pour rappeler à l'Etat les autres enjeux de ce tronçon, et en particulier :

- La nécessaire réalisation de la complétude du diffuseur de Lumbres, prévue initialement dans le plan de relance autoroutier sous maîtrise d'ouvrage Sanef, aujourd'hui abandonnée. Celle-ci revêt un enjeu majeur pour la desserte de Lumbres et pour proposer un itinéraire alternatif, en particulier pour les poids-lourds. Il est en effet attendu une augmentation de ce trafic de 15%, soit 150 poids-lourds supplémentaires par jour, avec le projet de développement majeur et environnemental de l'usine Eqiom de Lumbres, que l'Etat accompagne et soutient.
- La mise aux normes environnementales, en particulier en matière de gestion des eaux pluviales, de la section entre le diffuseur de Lumbres et l'A26, également dans le plan de relance autoroutier sous maîtrise d'ouvrage Sanef, aujourd'hui abandonnée. Cette mise aux normes est d'actualité au vu des événements climatiques intenses de l'automne-hiver 2023-2024.
- Ces aménagements devaient être réalisés par Sanef en échange d'un allongement de la concession autoroutière. Il convient que les engagements de l'Etat soient tenus pour répondre à ces enjeux majeurs.
- Le passage dans la forêt de Boulogne, à 2x2 voies mais avec des carrefours plans, ne présente pas un niveau de sécurité satisfaisant.

La loi de Différenciation, Décentralisation, Déconcentration et Simplification du 21 février 2022, dite loi 3DS, permet aux Départements d'assurer la maîtrise d'ouvrage d'aménagements sur certains tronçons de routes nationales. Dans le cadre de la préparation du volet mobilité du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2021-2027, le Département a proposé d'assurer la maîtrise d'ouvrage de certains projets d'aménagements de la RN42, sous réserve de leur intégration dans le CPER. Cette proposition faite par courrier du 25

janvier 2023 n'a pas reçu de réponse à ce jour, et a été réitérée lors du comité de pilotage du 2 mai 2023.

Il est proposé de statuer sur cette affaire, et le cas échéant :

- De confirmer à l'Etat, maître d'ouvrage du projet d'aménagement de la RN42, la préférence du Département pour la variante C1 ;
- De demander de porter une attention particulière sur les itinéraires de substitution, et leurs impacts sur les routes départementales, en raison notamment du contexte géologique particulier du secteur. Il est également demandé un travail technique concerté portant sur le statut juridique et la domanialité de ces futures voies.
- D'intégrer l'aménagement de la RN42 dans sa globalité, et notamment la complétude du demi-diffuseur de Lumbres et la mise aux normes de l'assainissement pluvial de la section entre le diffuseur de Lumbres et l'A26 pour tenir les engagements du plan de relance autoroutier et la sécurisation de la traversée de la forêt de Boulogne.
- De renouveler la proposition du Département pour prendre la maîtrise d'ouvrage d'aménagements sur la RN42, sous réserve d'inscription au volet mobilité du Contrat de Plan Etat-Région.

La 4ème Commission - Equipement et développement des territoires a émis un avis favorable sur ce rapport lors de sa réunion du 02/04/2024.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le Président du Conseil Départemental

SIGNE

Jean-Claude LEROY