



AVIS ET CONCLUSION

Enquête ayant pour objet l'aménagement de la liaison
RN42 - A26 sur le territoire des communes de
ACQUIN-WESTBECOURT, ESQUERDES, LEULINGHEM,
LUMBRES, SETQUES ET WISQUES

Permis d'aménager concernant l'extension du parking

Commissaire enquêteur : Monsieur André LE MORVAN

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
1.- AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :.....	3
1.1.- PREAMBULE :.....	3
1.2.- LES ENQUETES ET PROCEDURES INITIALEMENT REQUISES :	3
1.3.- LE CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE UNIQUE :.....	4
1.4.- LE PERMIS D'AMENAGER :	4
1.5.- LES ACTEURS DU PROJET :	5
1.6.- DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET :.....	6
1.7.- ENVIRONNEMENT JURIDIQUE ET ADMINISTRATIF :	7
1.8.- LE PROJET PRESENTE :	8
1.8.1.- Ses enjeux fondamentaux et ses objectifs essentiels :	8
1.8.2.- Ses principales caractéristiques :	10
1.9.- LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE :.....	10
1.9.1.- Concernant la période, le lieu et les dates et horaires de permanences :.....	11
1.9.2.- Concernant la composition des dossiers, l'information du commissaire enquêteur :	12
1.9.3.- Concernant la participation du public :	12
1.9.4.- Concernant la clôture de l'enquête :	13
1.10.- SUR L'APPRECIATION DU PROJET PRESENTE A L'ENQUETE :	14
1.10.1.- Composition du dossier :	14
1.10.2.- Contenu du dossier :	15
2.- CONCLUSION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :	16
2.1.- SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE :.....	16
2.2.- SUR LE DOSSIER D'ENQUETE :.....	16
2.2.1.- Le choix de la procédure :	16
2.2.2.- La composition du dossier :.....	17
2.2.3.- Le contenu du dossier :	17
2.2.4.- La compatibilité avec les contraintes supérieures SCoT, SDAGE, SAGE et PLUI :.....	18
2.2.5.- La concertation :	19
2.3.- SUR LES AVIS EMIS SUR LE PROJET PREALABLEMENT A L'OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE :	19
2.3.1. - Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse de la Sanef :.....	19
2.3.2. - Avis des collectivités et de leurs groupements, et autres avis sollicités :	21
2.3.3. - Avis exprimés sur le dossier d'enquête dans le cadre de la concertation interservices et réponse de la Sanef :.....	26
2.3.4. - Avis exprimés par la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) du Pas-de-Calais : ...	27
2.3.5. - Avis exprimé par le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) de la région Hauts-de-France et mémoire en réponse du maître d'ouvrage :	27
2.3.6. - Avis concernant le permis d'aménager :	30
2.3.7. - Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint :.....	31
2.4.- SUR LA CONTRIBUTION PUBLIQUE :.....	32
2.6.- SUR LE FOND DE CETTE ENQUETE :	33

1.- AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :

1.1.- Préambule :

La RN42 est un barreau Est-Ouest reliant Boulogne-sur-Mer et Saint-Omer. Cette route nationale constitue, aujourd'hui, un lien routier structurant pour les déplacements du Pas-de-Calais.

L'autoroute A26 est également une artère essentielle au Pas-de-Calais. Elle concentre des flux touristiques nationaux et transnationaux avec une fréquentation de près de 15 000 véhicules par jour.

Le nœud RN42 - A26 s'inscrit ainsi comme une zone clef du maillage routier régional avec de fortes interactions plus locales.

1.2.- Les enquêtes et procédures initialement requises :

Le projet est soumis à évaluation environnementale (article R122-2 du Code de l'Environnement), au titre :

- de l'autorisation environnementale pour l'infrastructures routières (création d'une voie entre l'A26 Sud et la RN42, mise aux normes autoroutières de la RN42 et construction du complément au demi-diffuseur existant de Lumbres (RD225)) -demande d'examen au cas par cas,
- du défrichement nécessaire - demande d'examen au cas par cas,
- et de l'extension du parking de covoiturage du Pays de Lumbres - demande également d'examen au cas par cas.

L'Autorité environnementale compétente (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable – CGEDD) ayant, suite à ces demandes, soumis le projet à évaluation environnementale, il est, de fait, l'objet d'une enquête publique environnementale.

La procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) est requise en raison de la réalisation de travaux, nécessitant des acquisitions de foncier privé, éventuellement par le biais de l'expropriation. L'enquête préalable à la DUP est organisée selon les dispositions du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique et du Code de l'Environnement.

En vue de l'obtention de l'arrêté de cessibilité, la phase administrative de la procédure d'expropriation comprend également l'enquête parcellaire, organisée selon les dispositions du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

Pour permettre d'intégrer complètement au projet présenté l'extension de l'aire de covoiturage du Pays de Lumbres, des modifications sont à apporter au plan de zonage et au règlement du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Pays de Lumbres, ce qui nécessite une mise en compatibilité avec la déclaration d'utilité publique.

1.3.- Le cadre juridique de l'enquête unique :

En cas de pluralité de maîtres d'ouvrage ou de réglementations distinctes lorsque plusieurs enquêtes sont requises pour un même projet, plan ou programme, en application du Code l'Environnement une enquête publique unique peut être réalisée (article L123-2 du Code de l'Environnement). L'article R131-14 du Code de l'Expropriation dispose que lorsque l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire peut être faite en même temps que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le dossier soumis à enquête publique unique comporte alors les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises, et une note de présentation non technique du projet, plan ou programme (article L123-6 du Code de l'Environnement). L'enquête unique fait l'objet d'un registre d'enquête unique, d'un rapport unique du commissaire enquêteur, ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises (article L123-6 du Code de l'Environnement).

1.4.- Le permis d'aménager :

Le permis d'aménager est une autorisation d'urbanisme (ordonnance n°2005-1527 du 8 décembre 2005 et décret n° 2007-18 du 5 janvier 2007) qui permet à l'administration de contrôler les aménagements réalisés sur un terrain. Le permis d'aménager concerne, par exemple, la création d'un lotissement, d'un camping ou d'aires de stationnement. Les opérations soumises à cette autorisation peuvent varier si le projet est situé dans le périmètre d'un secteur sauvegardé, dans un espace remarquable ou dans un milieu littoral à préserver.

La liste des travaux, installations et aménagements soumis au permis d'aménager est précisément définie. Tout projet situé dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable, aux abords d'un monument historique, dans un site classé ou en instance de classement ou dans une réserve naturelle.

En ce qui concerne les aires de stationnement ouvertes au public, dépôt de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs, tout aménagement ayant pour effet de créer une capacité d'accueil totale d'au moins 50 unités est soumis au permis d'aménager.

Le projet d'aménagement comporte une notice qui précise l'état initial du terrain et de ses abords et indique, éventuellement, les constructions, la végétation et les éléments paysagers existants. Elle indique les partis retenus pour assurer l'insertion du projet dans son environnement et la prise en compte des paysages. Avec cette notice figurent des plans du projet d'aménagement. A la notice va s'ajouter, éventuellement, une étude ou une notice d'impacts, une autorisation de défrichement, ainsi que le cas échéant une attestation de conformité du projet d'installation d'assainissement non collectif avec les normes applicables.

La décision prend la forme d'un arrêté. La décision peut être assortie de prescriptions particulières dont l'administration doit donner les motifs.

Les présents conclusion et avis ne portent que sur la partie relative au permis d'aménager.

1.5.- Les acteurs du projet :

La Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (Sanef) est maître d'ouvrage du projet d'aménagement de la liaison RN42 – A26. Sanef, société concessionnaire d'autoroutes créée en 1963, est un groupe gestionnaire d'infrastructures de mobilité et un opérateur de services. Le groupe Sanef exploite 2 063 km d'autoroutes, principalement en Normandie, dans le Nord et l'Est de la France. Le groupe Sanef fait partie du groupe Abertis, opérateur mondial de gestion d'autoroute et de télécommunication. Il intervient en Europe et en Amérique.

Les décisions et autorisations susceptibles d'intervenir à l'issue de l'enquête publique unique structurent le dossier de présentation à savoir :

- le Préfet du Pas-de-Calais statuera par arrêté sur :

- l'utilité publique, qui, pour la Sanef, concessionnaire de l'État, conformément à l'article L122-1 du Code de l'Expropriation, tient lieu de déclaration de projet ;
- la demande d'autorisation environnementale valant autorisation loi sur l'eau, dérogation exceptionnelle de destruction et/ou de déplacement d'espèces protégées et autorisation de défrichement permettant de réaliser les travaux, l'arrêté précisant :

- au titre de l'autorisation police de l'eau : les prescriptions à respecter par Sanef concernant les conditions de réalisation, d'aménagement et d'exploitation des ouvrages ou installations, d'exécution des travaux ou d'exercice de l'activité ;

- au titre de la dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées : les mesures à mettre en œuvre par Sanef, afin de s'assurer que le projet ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle ;

- au titre de l'autorisation de défrichement : les mesures à mettre en œuvre par Sanef pour compenser les impacts sur les espaces forestiers défrichés pour des boisements au niveau de la forêt sectionale d'Acquin-Westbécourt et du bois de Wisques ;

- la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal du Pays de Lumbres consécutive à la déclaration d'utilité publique et après l'avoir soumise, pour avis, au conseil communautaire de la communauté de communes du Pays de Lumbres compétente en matière d'urbanisme ;

- l'arrêté de cessibilité désignant chacune des parcelles à exproprier et chacun de leurs propriétaires ;

- la commune de Setques statuera sur la délivrance du permis d'aménager relatif à la réalisation de l'extension du parking de covoiturage du Pays de Lumbres situé sur les communes de Leulinghem et Setques ;

Les communes concernées sont toutes situées dans le département du Pas-de-Calais (62). Il s'agit, d'Ouest en Est, des communes de :

- Acquin-Westbécourt, très peu concernée par le projet, au Sud-Est de son territoire ;
- Lumbres, concernée par le projet dans la partie Nord de son territoire ;
- Setques, concernée par le projet dans la partie Nord de son territoire (délivrance du permis d'aménager relatif à la réalisation de l'extension du parking de covoiturage du Pays de Lumbres) ;
- Esquerdes, concernée par le projet dans la partie Nord de son territoire ;
- Wisques, marginalement concernée par le projet, en partie Ouest de son territoire ;
- Leulinghem, concernée par le parking de covoiturage existant (parking du Pays de Lumbres) dans la partie Sud de son territoire (délivrance du permis d'aménager relatif à la réalisation de l'extension du parking de covoiturage du Pays de Lumbres).

1.6.- Description sommaire du projet :

Dans le cadre de la mise au point du plan de relance autoroutier approuvé par décret le 21 août 2015, l'État et les sociétés d'exploitations autoroutières, Sanef et Sapn (Société des Autoroutes Paris Normandie), ont convenu d'engager un programme de travaux dans 20 projets répartis sur le réseau concédé (Plan de Relance Autoroutier (PRA) de 724 millions d'euros a été signé avec l'État le 2 septembre 2015), en contrepartie d'un allongement de la durée des concessions (2 ans pour le contrat Sanef). Ces investissements ne pèseront donc ni sur les finances publiques ni sur les contribuables.

Ce plan de relance, attendu pour ses effets sur l'activité économique, va permettre la modernisation des infrastructures autoroutières, le renforcement de la sécurité des usagers et la fluidification du trafic, l'amélioration des connexions pour mieux desservir les territoires, la mise aux normes autoroutières des sections gérées auparavant par l'État.

Un autre axe porte également sur la mise à niveau, selon les critères les plus récents, de sections d'autoroutes construites à une époque où les exigences environnementales étaient moins élevées qu'aujourd'hui.

Ces opérations portent sur :

- l'aménagement du territoire ;
- l'élargissement des voies ;
- la sécurité du réseau ;
- l'amélioration des services ;
- la protection de l'eau.

En région Hauts-de-France, un des projets à réaliser est l'aménagement de la liaison RN42 – A26, qui doit constituer l'investissement le plus important de Sanef dans la région.

La RN42 est un barreau Est-Ouest reliant Boulogne-sur-Mer et Saint-Omer. Cette route nationale constitue, aujourd'hui, un lien routier structurant pour les déplacements du Pas-de-Calais. Aménagée en 2 fois 2 voies sur une grande partie de son tracé, elle connaît une fréquentation de près de 13 000 véhicules par jour. L'aménagement de cette route est un besoin nécessaire pour garantir sa capacité à jouer ce rôle structurant.

L'autoroute A26 est également une artère essentielle au Pas-de-Calais. Elle concentre des flux touristiques nationaux et transnationaux avec une fréquentation de près de 15 000 véhicules par jour.

Le nœud RN42 - A26 s'inscrit ainsi comme une zone clef du maillage routier régional avec de fortes interactions plus locales.

Pour en améliorer l'efficacité, la pérennité et la sécurité, ainsi que l'adéquation aux types de déplacements, le projet d'aménagement de la liaison RN42 – A26 prévoit la construction d'une bretelle d'entrée et de sortie en complément du demi-diffuseur de Lumbres (RD225) situé sur la RN42, la création d'un accès plus direct entre la RN42 et l'A26 en tracé neuf, la mise aux normes autoroutières de la RN42 sur son tracé existant, et l'extension du parking existant de covoiturage du Pays de Lumbres. Ce parking, localisé à proximité immédiate de l'A26 et du futur barreau de liaison RN42/A26 se situe actuellement pour partie sur la commune de Leulinghem.

1.7.- Environnement juridique et administratif :

Le projet de la Sanef est encadré par différents Codes que l'autorité organisatrice, l'Etat représenté par la Préfecture du Pas-de-Calais, rappelle sommairement dans son arrêté du 11 octobre 2021 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique. En voici un détail non exhaustif :

- Code de l'Environnement ;
- Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Code de l'Urbanisme ;
- Décret n° 55-22 du 4 janvier 1955 modifié portant réforme de la publicité foncière ;
- Décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;
- Décret du 29 juillet 2020, portant nomination de M. Louis LE FRANC en qualité de Préfet du Pas-de-Calais (hors classe) ;
- Arrêté préfectoral n°2021-10-49 du 1^{er} septembre 2021 accordant délégation de signature à Monsieur Richard Chapelet, directeur de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial ;
- plan de relance autoroutier de 2015 approuvé par le Décret du 21 août 2015 ;

- bilan de concertation menée du 27 février 2017 au 24 mars 2017 arrêté par arrêté préfectoral du 30 juin 2017 ;
- bilan de concertation menée du 11 juin 2018 au 11 juillet 2018 arrêté par arrêté préfectoral du 12 avril 2019 ;
- décision en date du 10 avril 2017 du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) en sa qualité d'Autorité Environnementale soumettant le projet à évaluation environnementale ;
- avis rendu par le CGEDD, autorité environnementale, en date du 4 novembre 2020 ;
- décision du 4 mai 2021 de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale de ne pas soumettre la mise en compatibilité de PLUI de Lumbres à évaluation environnementale après examen au cas par cas ;
- avis de la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (CDPENAF) du Pas-de-Calais en date du 9 juillet 2020 ;
- avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) en date du 2 juillet 2021 ;
- mémoire en réponse produit par la SANEF en réponse à l'avis de l'autorité environnementale et aux avis des services et joint aux dossiers ;
- PV de la réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité du PLUI de Lumbres qui s'est tenue le 22 avril 2021 ;
- Ordonnance du 21 septembre 2021 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lille désignant le commissaire enquêteur.

1.8.- Le projet présenté :

1.8.1.- Ses enjeux fondamentaux et ses objectifs essentiels :

Le décret n°2015-1046 du 21 août 2015 acte la remise de la section de RN42 construite par l'État à Sanef pour l'intégrer dans la concession, « entre le giratoire de la RN42 à l'Ouest d'A26 et le demi-diffuseur de Lumbres avec la RD225 », soit entre le PR 15+414 et le PR 19+414. La limite de concession est fixée « à l'Ouest au diffuseur de Lumbres avec la RD225 (demi-diffuseur Est uniquement), à l'Est à l'autoroute A26 ». Précédemment, le décret du 28 avril 1999 avait opéré le classement dans la catégorie des autoroutes de la section de RN42 comprise entre les PR54+898 et PR15+000, incluant donc la section remise à Sanef au titre du plan de relance autoroutier.

Le nœud RN42 - A26 s'inscrit comme une zone clef du maillage routier régional avec de fortes interactions plus locales.

Actuellement, les habitants des communes de la communauté de communes du Pays de Lumbres situées à l'Ouest de Lumbres, sont contraints d'emprunter la RD342 et de traverser des zones urbanisées pour atteindre le centre-ville de Lumbres ou la zone d'activités des Sars, qui compte notamment un centre commercial. Cette configuration n'est pas optimale pour les déplacements locaux. Les aménagements complémentaires prévus au niveau de l'échangeur entre la RN42 et la RD225 répondent donc à des enjeux de desserte qualitative locale.

Par ailleurs, les aménagements actuels manquent de lisibilité, notamment au niveau des échanges entre la RN42 et l'A26 :

- les flux du Sud vers l'Ouest s'orientent, en sortie d'A26 Sud, vers le carrefour giratoire Est où ils réalisent un demi-tour pour se diriger vers l'Ouest ;
- les flux de l'Ouest vers le Sud empruntent la troisième sortie du carrefour giratoire Ouest, afin de s'engager sur la bretelle d'entrée et se diriger vers l'A26 Sud.

Actuellement, le parking de covoiturage du Pays de Lumbres comprend 83 places de stationnement, dont 4 places dédiées aux véhicules électriques et 2 places dédiées aux personnes à mobilité réduite. Les circulations et le stationnement sont compliqués sur la partie Ouest du parking en raison de l'exiguïté de la plateforme n'ayant de plus qu'une seule voie de circulation à double sens. L'entrée/sortie de cette partie étant de plus réalisée dans un virage. Il s'agit d'une aire structurante qui fait partie intégrante du Schéma interdépartemental de covoiturage du Nord et du Pas de Calais, qui a vocation à accompagner les pratiques de covoiturage à l'échelle des deux départements. La fréquentation de cette aire de covoiturage est aujourd'hui assez importante. Le nombre de places libres est très souvent limité.

Le projet d'aménagement de la liaison RN42 - A26 est ainsi conçu pour en améliorer :

- l'efficacité en proposant des accès adaptés au Pays de Lumbres grâce :
 - au complément du demi-diffuseur de Lumbres qui permettra de multiplier les accès aux communes de la communauté de communes et ainsi éviter des traversées de zones urbanisées ;
 - à l'aménagement d'un nouveau barreau de liaison entre la RN42 et l'A26 qui permettra de canaliser les flux autoroutiers, les échanges entre ces deux infrastructures d'importance étant plus lisibles, libérant de tout conflit à long terme ;
 - à la modification de la sortie de l'A26 vers Saint-Omer qui permettra de libérer du foncier et d'agrandir le parking de covoiturage du Pays de Lumbres, régulièrement saturé ;
- la pérennité et la sécurisation d'une infrastructure vieillissante, la RN42, visant un haut niveau d'exigences équivalant au niveau des standards techniques et environnementaux actuels, en proposant des aménagements sur environ 4,5 km, entre le diffuseur de Lumbres et le nouveau barreau de liaison entre la RN42 et l'A26 se concrétisant par :
 - une mise en conformité en regard de la réglementation actuelle en matière de gestion des eaux pluviales routières en améliorant l'assainissement de la RN42 afin d'éviter des risques de pollution (chronique, accidentelle, saisonnière) des milieux naturels en créant un assainissement séparatif et des bassins de traitement/rétention ;
 - l'intégration d'une section de la RN42 au domaine autoroutier proposant un niveau de service amélioré en s'appuyant sur des chaussées à 30 ans, des équipements neufs de sécurité, un aménagement de zones de refuges, une mise en place de postes d'appel d'urgence, la même exigence d'entretien que les sections déjà concédées ;

- ainsi que l'adéquation aux types de déplacements notamment par un agrandissement du parking de covoiturage (49 places supplémentaires avec la possibilité d'une extension future de 20 places), un maintien des équipements pour la mobilité douce (abris à vélo) et un aménagement d'une possibilité de retournement de bus avec un double objectif, résoudre un problème récurrent de sécurité en raison de la traversée du centre d'exploitation Sanef par des bus de voyage ou tourisme et pouvoir proposer à terme une solution de transports en commun ou de transport à la demande, conformément aux orientations du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer et du Plan Local d'Urbanisme intercommunal du Pays de Lumbres dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

1.8.2.- Ses principales caractéristiques :

Le projet comprend :

- à l'Ouest, la construction d'une bretelle d'entrée et de sortie en complément du demi-diffuseur de Lumbres (RD225) situé sur la RN42 ;
- la mise aux normes autoroutières de la RN42 sur son tracé existant, incluant l'amélioration de l'assainissement, la modernisation des dispositifs de sécurité (glissières, ...) et le raccordement d'environ 5 km de la RN42 au réseau d'appel d'urgence de Sanef ;
- à l'Est, la création d'un accès plus direct entre la RN42 et l'A26 en tracé neuf, y compris la construction d'une installation de péage s'intégrant dans le système existant (système de péage fermé interconnecté avec l'A26 A1 / Reims, l'A1, l'A2 et l'A29 Amiens / Saint-Quentin) ;
- l'extension du parking existant de covoiturage du Pays de Lumbres. Ce parking, localisé à proximité immédiate de l'A26 et du futur barreau de liaison RN42/A26 se situe actuellement pour partie sur la commune de Leulinghem. Son extension est prévue sur le territoire communal de Setques.

Le dossier d'évaluation des incidences conclut concernant le projet d'aménagement de la liaison RN42-A26 qu'il ne remettra pas en cause l'intégrité des sites Natura 2000 ZSC « Coteau de la montagne d'Acquin et pelouses du Val de Lumbres » (FR3100488) et SIC « Pelouses, bois acides à neutrocalcicoles, landes Nord-atlantiques du plateau d'Helfaut et système alluvial de la moyenne vallée de l'Aa » (FR3100487).

1.9.- Le déroulement de l'enquête publique :

Après étude du dossier et entretien avec le pétitionnaire, l'autorité organisatrice de l'enquête, les représentants des communes, j'ai estimé que la nature des opérations et le bilan des concertations réalisées en amont ne rendaient pas nécessaire l'organisation d'une réunion publique. Cette décision a été confirmée à mi-enquête après analyse des observations déposées par le public.

1.9.1.- Concernant la période, le lieu et les dates et horaires de permanences :

Les communes de Acquin-Westbécourt, Esquerdes et Setques ont fait l'objet d'une permanence, la commune de Lumbres, siège de l'enquête de deux permanences, la commune de Leulinghem et Wisques, peu impactées n'ont fait l'objet d'aucune permanence mais ont été dotées d'un dossier et d'un registre. A l'issue d'une enquête publique ayant duré 32 jours, du 8 novembre 2021 au 9 décembre 2021 inclus, il ressort que :

- la publicité par affichage a été réalisée dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- les publications légales dans les journaux ont été réalisées dans deux journaux plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête,
- le dossier papier relatif au projet a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les 6 mairies des communes concernées par le projet, Acquin-Westbécourt, Esquerdes, Leulinghem, Lumbres, Setques et Wisques,
- ce même dossier était consultable en ligne sur le site internet de la préfecture du Pas-de-Calais (lien vers le site de la Sanef). Le public pouvait télécharger les documents mis à sa disposition sur ce site et consulter les observations et propositions déposées sur le site,
- les registres d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les 6 mairies des communes définies par l'arrêté préfectoral d'organisation, Acquin-Westbécourt, Esquerdes, Leulinghem, Lumbres, Setques et Wisques,
- les registres d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les 6 mairies des communes définies par l'arrêté préfectoral d'organisation, Acquin-Westbécourt, Esquerdes, Leulinghem, Lumbres, Setques et Wisques,
- une adresse courriel dédiée à l'enquête permettait également d'adresser ses observations par voie électronique,
- le public avait également la possibilité d'adresser ses contributions par voie postale au siège de l'enquête à la mairie de Lumbres,
- une console informatique mise en place à la préfecture du Pas-de-Calais permettait de consulter le dossier en ligne,
- je me suis tenu à la disposition du public en mairies, pour y recevoir ses observations et propositions, aux lieux, jours et horaires suivants :

- le lundi 8 novembre 2021 de 9 heures à 12 heures en mairie de Lumbres ;
- le mercredi 17 novembre 2021 de 15 heures à 18 heures en mairie de Setques ;
- le samedi 27 novembre 2021 de 9 heures à 11 heures 45 en mairie d'Esquerdes ;
- le mardi 30 novembre 2021 de 14 heures à 18 heures en mairie d'Acquin-Westbécourt ;
- le jeudi 9 décembre 2021 de 14 heures à 17 heures en mairie de Lumbres.

Les termes de l'arrêté préfectoral du 11 octobre 2021 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique ayant organisé l'enquête ont ainsi été respectés.

1.9.2.- Concernant la composition des dossiers, l'information du commissaire enquêteur :

Le dossier présentant le projet mis en enquête publique, réalisé par Egis sous la direction de la Sanef, se compose de 8 tomes et un préambule d'inégale importance en termes de contenus. L'ensemble du dossier présenté est volumineux et totalise 1664 pages. Il se présente au format A3, le texte étant rédigé à raison de 2 colonnes par page :

- Préambule ;
- Tome A : note de présentation comprenant trois pièces ;
- Tome B : dossier préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) comprenant quatre pièces ;
- Tome C : étude d'impact valant évaluation des incidences Natura 2000 ;
- Tome D : dossier de demande d'autorisation environnemental ;
- Tome E : dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal du Pays de Lumbres ;
- Tome F : demande de Permis d'aménager ;
- Tome G : enquête parcellaire comprenant trois pièces ;
- Tome H : concertations et avis émis sur le projet préalablement à l'ouverture de l'enquête publique.

Le 2 novembre 2021, à la demande de la Préfecture du Pas-de-Calais, un complément a été adressé aux communes pour être joint au dossier qui a fait l'objet d'un accusé de réception. Ce complément se concrétise par un fascicule baptisé Tome F : « Permis d'Aménager - Récépissé dépôt et avis émis ».

Ce même dossier, identique en tout point, a été consultable en ligne sur le site internet de la préfecture du Pas-de-Calais (lien vers le site de la Sanef). Le public pouvait télécharger les documents mis à sa disposition sur ce site et consulter les observations et propositions déposées sur le site.

Complémentaire de l'étude du dossier, la visite des lieux du lundi 25 octobre 2021 m'a permis de visualiser sur le terrain, la concrétisation des enjeux du projet et d'en mesurer in situ les impacts qu'il aurait sur les paysages vallonnés, champêtres et boisés contribuant ainsi à modifier sa perception visuelle.

1.9.3.- Concernant la participation du public :

Je considère que le public a participé de manière notable sans être conséquente, à cette enquête, que ce soit en qualité d'usager (4 observations), de riverain (14 observations), de propriétaire exproprié (11 observations), d'exploitant exproprié (8 observations), d'habitant (25 observations) ou d'élu (5 observations).

Au cours de cette enquête publique unique, à l'occasion des 5 permanences définies dans l'arrêté l'organisant, j'ai reçu 33 personnes et dénombré 52 observations

recueillies dont 48 écrites (14 par courriel dont 1 pétition de 277 signataires à la clôture de l'enquête) ou documents joints aux registres, aucune observation orales et 4 par courrier envoyé au siège de l'enquête fixé à la mairie de Lumbres.

Devant le nombre d'interventions recueillies, il m'a paru opportun d'opérer un dépouillement par thèmes afin de résumer et synthétiser les principales problématiques apparues au cours de cette enquête. Le nombre d'occurrences est de 264. Cinq thèmes ont été recensés :

- Thème 1 : DUP,
- Thème 2 : nuisances et risques (bruit, pollution visuelle, inondation),
- Thème 3 : environnement (prise en compte),
- Thème 4 : expropriation (accès aux propriétés, échange de parcelles pour compensation de reboisement, modification d'implantation des ouvrages),
- Thème 5 : divers (avis favorables et oppositions au projet, propositions).

Les observations se sont surtout cristallisées sur quelques problématiques spécifiques :

1- Une mobilisation des riverains et des élus qui trouve son origine :

- dans une opposition formelle à l'implantation d'une nouvelle bretelle d'accès entre l'A26 et la RN42, le poids de l'historique local, notamment l'implantation de l'A26 à sa création, y étant pour beaucoup,
- des craintes concernant les nuisances notamment les inondations, les coulées de boue, le bruit et la pollution visuelle,
- un constat unanime du manque d'efficacité et d'entretien des ouvrages existants d'évacuation des eaux pluviales qui n'engendre pas la confiance.

2- Une mise en cause de l'utilité publique du projet en réduisant cette problématique à un gain de temps pour les automobilistes de 1 minute 30 secondes comparé au coût du projet évalué à 65 millions d'euros.

3- La logique concernant les expropriations proposées en compensation de la déforestation est différente de celle concernant les expropriations nécessitées par l'implantation des ouvrages du projet. A ce titre des propositions d'échange de terrain et de modifications ont été émises par certains propriétaires.

4- Les difficultés de déplacements durant la phase travaux.

1.8.4.- Concernant la clôture de l'enquête :

A la fin de l'enquête, j'ai procédé à la clôture des registres et de l'enquête.

Deux observations me sont parvenues hors procédure.

Le procès-verbal des observations présente de manière structurée et cohérente, en les regroupant, les différentes occurrences des observations et propositions collectées au cours de l'enquête publique. Je l'ai présenté et commenté au pétitionnaire le 17 décembre 2021. Le pétitionnaire a renvoyé son mémoire en réponse complété le 23 décembre 2021.

La remise du dossier, du rapport, de son annexe et des pièces jointes, accompagné des conclusions motivées a été effectuée le 9 janvier 2022 à la préfecture du Pas-de-Calais avec une copie au tribunal administratif de LILLE.

1.10.- Sur l'appréciation du projet présenté à l'enquête :

Si effectivement, il n'est pas de la responsabilité du commissaire enquêteur de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif et de dire le droit, cela étant et restant du ressort des juridictions administratives compétentes, il lui appartient néanmoins, notamment afin de pouvoir donner en conclusion son avis motivé de dire si, à son avis, au travers notamment de la composition du dossier d'une part, la réglementation a été respectée (conformité du projet) et si, d'autre part, par leur contenu, sa construction et sa compréhension (pour le public) les pièces qui le constituent lui semble répondre aux objectifs définis par le législateurs (appréciation du projet).

1.10.1.- Composition du dossier :

Au titre de la mise en conformité du permis d'aménager du parking, les pièces du dossier concernées sont les suivantes :

Le préambule du dossier décrit le contenu de chaque pièce et les thèmes qui y sont développés. En outre pour chacun des tomes présentés dans le dossier il précise la réglementation en vigueur.

Tome A : cette note de présentation comprend trois pièces, l'objet de l'enquête, informations juridiques et administratives, le plan de situation et la présentation non technique du projet.

Tome C : Étude d'impact valant évaluation des incidences Natura 2000 comprenant deux pièces :

- Pièce C-1 : Résumé non technique ;
- Pièce C-2 : Étude d'impact valant évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 ;

Tome F : Demande de Permis d'aménager comprenant six pièces :

- Pièce PA1 : Plan de situation (4 pages A3) ;
- Pièce PA2 : Notice de présentation (15 pages A3) ;
- Pièce PA3 : État actuel du terrain (16 pages A3) ;
- Pièce PA4 : Plan de l'aménagement (9 pages A3) ;

- Pièce PA4.1 : Bilan de concertation (la pièce PA4.1 - Étude d'impact n'est pas insérée dans ce tome, mais constitue le Tome C du dossier d'enquête publique unique.) ;
- CERFA 13409*07;

Tome H : Concertations et avis émis sur le projet préalablement à l'ouverture de l'enquête publique comprenant neuf pièces :

- Pièce H-1 : Décision de l'autorité environnementale après examen au cas par cas en application de l'article R.122-2 du Code de l'Environnement (évaluation environnementale) ;
- Pièce H-2 : Bilans des deux phases de concertation publique préalable ;
- Pièce H-3 : Avis recueillis sur le dossier d'enquête dans le cadre de la concertation interservices ;
- Pièce H-4 : Avis de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact ;
- Pièce H-5 : Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale ;
- Pièce H-6 : Avis des collectivités et de leurs groupements, et autres avis sollicités ;
- Pièce H-7 : Avis de la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) du Pas-de-Calais ;
- Pièce H-8 : Décision de la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France, après examen au cas par cas, sur la mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique pour la réalisation de l'aménagement de la liaison RN42 - A26 du Plan Local d'Urbanisme intercommunal du Pays de Lumbres ;
- Pièce H-9 : Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint ;
- Pièce H-10 : Avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) de la région Hauts-de-France et mémoire en réponse du maître d'ouvrage.

La composition du dossier répond de manière exhaustive aux préconisations relatives à la composition de dossiers du code de l'environnement et du code de l'urbanisme.

1.10.2.- Contenu du dossier :

A partir des documents composant le dossier, il convient d'apprécier si le contenu répond aux objectifs définis par le législateur, et si dans la présentation qui en est réalisée il est compréhensible par le public.

Le cadre législatif et réglementaire est indiqué dans le préambule pour chacun des tomes du dossier d'enquête en rappelant le contenu et les thèmes qui y sont développés. En outre dans chacun des huit tomes présentés dans le dossier ce cadre législatif et réglementaire est rappelé.

2.- CONCLUSION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :

2.1.- Sur le déroulement de l'enquête publique :

La publicité, au travers des avis affichés aux abords du site projeté, publiés dans la presse locale, affichées dans les mairies, des avis, des arrêtés, des moyens complémentaires de communication mis en œuvre par les communes et des dossiers publiés sur le site internet du pétitionnaire, tels que décrit dans les différents constats établis par la Sanef, les certificats d'affichage établis par les maires et les vérifications effectuées par mes soins, est conforme à la réglementation et à l'arrêté préfectoral. Je considère qu'elle est satisfaisante au regard du projet et donne suffisamment de précisions sur les dates, lieux et modalités de consultation du dossier afin de permettre à quiconque d'y participer, de me rencontrer et de porter des observations sur les registres mis à disposition du public à cet effet.

Remarque : La publicité relative à l'enquête parcellaire fait l'objet de dispositions spécifiques reprises par ailleurs dans l'avis sur l'enquête parcellaire.

Même si parfois certains déposants ont manifesté leur insatisfaction, les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions tant matérielles que relationnelles. Malgré une affluence à certaines permanences, notamment à Lumbres et Esquerdes, qui ont parfois généré de l'attente sans jamais excéder quelques dizaines de minutes, aucun incident majeur n'a été constaté et aucune anomalie capitale n'a été relevée, le climat de l'enquête pouvant être qualifié de calme, tranquille et serein, les visiteurs se montrant très attentifs au contenu du dossier et aux enjeux des projets.

En conséquence, je constate que sur l'ensemble des étapes de la procédure, l'enquête s'est déroulée conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral en fixant les modalités. Les conditions d'accueil en mairies ainsi que les moyens octroyés ont été satisfaisants (affichage de la permanence, salle adaptée, proximité de l'entrée des mairies ou accès très facile, personnel de l'accueil capable de renseigner le public...) pour la totalité des lieux d'enquête.

La mise à disposition du public du dossier d'enquête n'a soulevé aucune difficulté particulière dans l'ensemble des lieux d'enquête définis et sur le site internet dédié à cet effet.

Je n'ai aucune observation à formuler concernant le déroulement de l'enquête qui s'est accompli normalement.

2.2.- Sur le dossier d'enquête :

2.2.1.- Le choix de la procédure :

Les paragraphes 1.2 et 1.3. présentent les enquêtes et procédures initialement requises et le cadre juridique de l'enquête unique qui s'impose de fait à ce projet.

J'estime donc que l'ensemble de la procédure est en adéquation avec les réglementations en vigueur.

Depuis l'ordonnance du 5 janvier 2012 et le décret du 29 février 2012, il n'est plus possible, pour les EPCI ou les communes disposant d'un PLU de modifier le contenu de leur document d'urbanisme par la procédure de révision simplifiée pour intégrer un projet d'intérêt général. Cette procédure (article L153-54 du code de l'urbanisme) a été remplacée par la procédure de mise en compatibilité associée notamment à une déclaration d'utilité publique. Elle peut être utilisée pour prendre en compte une déclaration d'utilité publique présentant donc un caractère d'intérêt général pour assurer la compatibilité avec un document supérieur.

La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal du Pays de Lumbres consécutive à la déclaration d'utilité publique ne pourra donc être effective qu'après avoir fait l'objet d'un examen conjoint et avoir été soumise, pour avis, au conseil communautaire de la communauté de communes du Pays de Lumbres compétente en matière d'urbanisme.

Sur ce point également, je considère que le choix de la procédure est en adéquation avec les finalités et objectifs affichés à savoir la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal du Pays de Lumbres

2.2.2.- La composition du dossier :

Après lecture et analyse, je considère que la composition du dossier est conforme aux différentes dispositions de la réglementation pour permettre au public d'être informé.

Toutes les demandes de complément d'information et de documentation que j'ai exprimées ont été satisfaites par la Sanef, maitre d'ouvrage.

2.2.3.- Le contenu du dossier :

Le cadre législatif et réglementaire est indiqué dans le préambule pour chacun des tomes du dossier d'enquête en rappelant le contenu et les thèmes qui y sont développés. En outre dans chacun des huit tomes présentés dans le dossier ce cadre législatif et réglementaire est rappelé.

Le préambule permet de présenter au public la problématique de l'enquête, en précisant l'ensemble des textes qui régissent le projet ce qui permet au public de trouver facilement le cadre réglementaire qui s'impose pour cette enquête, la composition du dossier et la conduite de l'enquête sous ses différents aspects et lui donner les clés pour accéder rapidement à l'information contenue dans le corps du dossier.

Globalement l'ensemble du dossier est explicite et de lecture abordable, clair, bien structuré, exhaustif mais néanmoins concis ce qui permet au public d'appréhender correctement et intégralement le projet de la Sanef, ses caractéristiques, ses enjeux et ses principaux objectifs.

Le graphisme utilisé est bien adapté au contexte et permet une bonne lisibilité des ouvrages envisagés. Les échelles sont adaptées à une bonne localisation géographique du projet et à un positionnement par rapport aux ouvrages déjà existants et d'en situer le tracé au travers des différentes communes traversées

Les croquis côtés, plans accompagnés de photographies permettent au public de comprendre aisément les caractéristiques des ouvrages les plus importants du projet.

Un photomontage permettant de visualiser l'impact visuel du projet dans le paysage existant notamment en ce qui concerne la nouvelle bretelle de raccordement aurait été apprécié (Remarque : la Sanef a intégré des photomontages dans son mémoire en réponse).

En conclusion, je peux affirmer que le public a disposé tout au long de l'enquête d'un dossier réglementaire suffisamment renseigné afin de se faire une opinion sur le projet, certes en y consacrant beaucoup de temps eu égard à son volume et la multiplicité des procédures, la mise en ligne sur les sites Internet et la possibilité de télécharger les documents a permis au public de l'étudier sans avoir à se déplacer en mairie.

Bien que l'ensemble du dossier soit de très bonne qualité, la prise en compte d'un tel dossier reste néanmoins d'un accès difficile en s'adressant à un public motivé et averti. Si cette complexité a bien été prise en compte par le pétitionnaire dans sa présentation du dossier, cela a néanmoins nécessité, de ma part, un effort pédagogique important pour guider le public et lui apporter les informations et les explications qu'il recherchait.

2.2.4.- La compatibilité avec les contraintes supérieures SCoT, SDAGE, SAGE et PLUI :

Le projet d'aménagement de la liaison RN42 - A26 s'inscrivant dans les orientations définies au SCoT du Pays de Saint-Omer, j'estime qu'il est compatible avec ce document d'urbanisme supra communal.

Compte-tenu de la nature même du projet, des dispositifs adoptés et des mesures liées à la préservation du milieu naturel, j'estime que le projet est compatible avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie. De même, compte-tenu de la nature du projet, des dispositifs adoptés et des mesures liées à la préservation des eaux superficielles et souterraines, il est compatible avec les orientations du SAGE de l'Audomarois.

Dans le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Pays de Lumbres, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable encourage des solutions de mobilité sobre et partagée, une mobilité qui renouvelle les pratiques, les habitudes de déplacements, en sortant du schéma individualiste. Il s'agit ainsi de soutenir les pratiques de covoiturage et de partage de véhicules sur le territoire de la communauté de communes du Pays de Lumbres. Le PLUi indique que des emplacements supplémentaires de covoiturage au droit de l'aire du Pays de Lumbres sont à étudier. J'estime donc que l'extension de l'aire de covoiturage répond donc pleinement aux attentes locales.

La déclaration d'utilité publique emportera mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Pays de Lumbres. Conformément aux dispositions du Code de l'urbanisme, les pièces de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal du Pays de Lumbres seront jointes à l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique.

2.2.5.- La concertation :

La première concertation, s'est tenue en mars 2017. Elle a conduit le maître d'ouvrage Sanef à prendre des engagements pour conduire la suite de son opération.

A l'occasion de la seconde concertation en juillet 2018 ils ont été rappelés et leur mise en œuvre pratique a été explicitée ainsi que la suite qui sera donnée.

Cette seconde concertation amène le maître d'ouvrage Sanef à compléter ses premiers engagements.

J'estime que la concertation s'est déroulée conformément à la réglementation. Conséquente au regard du projet présenté, j'estime également que le public impliqué et bien informé, a pu s'en approprier les différentes composantes et par ses remarques contribuer ainsi à son amélioration au travers des moyens mis à disposition par la Sanef. Je considère que les enseignements tirés de cette concertation ont été entendus par le maître d'ouvrage qui les a intégrés dans son projet présenté à l'enquête.

2.3.- Sur les avis émis sur le projet préalablement à l'ouverture de l'enquête publique :

2.3.1. - Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse de la Sanef :

L'Autorité Environnementale a été saisie pour avis par le préfet du Pas-de-Calais, l'ensemble des pièces constitutives du dossier d'enquête publique unique ayant été reçues le 6 août 2020. Ce dossier est constitué pour l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et pour la demande d'autorisation environnementale. Il a été complété le 13 octobre 2020 en vue d'une demande de permis d'aménager. Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-6 du Code de

l'Environnement relatif à prévue à l'article L122-1 du même Code. Conformément aux dispositions de ce même article, l'Autorité Environnementale a consulté par courriers en date du 14 août 2020 :

- le préfet du Pas-de-Calais,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Hauts-de-France.

L'essentiel des enjeux tient aux milieux naturels (habitats, flore, faune) et à leurs interrelations, avec des éléments structurants de la trame verte et bleue et la présence d'une flore protégée sur les accotements de la plus grande part du tracé. Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Autorité Environnementale sont :

- « - la préservation des milieux naturels, en particulier des habitats remarquables,
- le maintien des continuités écologiques,
- la préservation de la qualité des eaux superficielles et souterraines,
- la préservation de la qualité de l'air et la réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- l'insertion paysagère du projet, dont une partie vient en surélévation par rapport aux infrastructures existantes. »

L'Autorité Environnementale précise que « l'étude d'impact est claire et agréable à lire, et ne masque pas le fait que le projet comporte certaines faiblesses. Les principales recommandations de l'Autorité Environnementale visent à améliorer les continuités écologiques, en tenant compte des mortalités de la faune par collision et des ouvrages de franchissement existants au niveau des corridors écologiques, et à mieux décrire les choix et les mesures relatifs aux habitats naturels et aux espèces protégées, ainsi qu'aux compensations afférentes. »

L'Autorité Environnementale émet aussi 13 recommandations afin :

- « - de préciser l'organisation du chantier permettant d'éviter les zones sensibles,
- de tenir compte des émissions de gaz à effet de serre en phase chantier,
- de prendre les mêmes hypothèses de trafic dans l'ensemble du dossier,
- d'étudier les effets du projet sur l'urbanisation. »

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage aborde dans le détail chacune des recommandations formulées par l'autorité environnementale, de manière exhaustive, soit en répondant favorablement à ses attentes (modification du résumé non technique), soit en argumentant sa position et en apportant des précisions en réponse au questionnement de la MRAE (Cf. l'étude complémentaire relative aux émissions des gaz à effet de serre pendant la phase exploitation jointe au mémoire en réponse)

J'estime que le mémoire en réponse rédigé par le maître d'ouvrage répond point par point, de façon claire, détaillée et justifiée aux recommandations de l'autorité environnementale en apportant des explications et des compléments d'information voire des informations relatives aux nouvelles dispositions prises.

Je souscris donc globalement à l'ensemble du positionnement de la Sanef, que je partage, en soulignant les engagements du maitre d'ouvrage notamment :

- afin de s'assurer du succès des transferts de sauvegarde, le suivi environnemental qui sera mis en œuvre, pendant les travaux, mais également à travers des campagnes pendant plusieurs années après la fin des travaux, compte-tenu de la spécificité de ce type de mission et des compétences requises, sera réalisé par un ingénieur écologue ;
- le plan de localisation des installations de chantier et des zones de stockage de matériaux validé sera joint au Plan d'Assurance Environnement de l'entreprise.

2.3.2. - Avis des collectivités et de leurs groupements, et autres avis sollicités :

Le dossier présentant le projet, comprenant l'étude d'impact et les demandes d'autorisation, a été transmis aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet, notamment au regard des incidences environnementales notables du projet sur leur territoire.

La Communauté de communes du Pays de Lumbres et les communes de d'Acquin-Westbécourt, de Leulinghem, de Lumbres et de Setques n'ont pas exprimé d'avis.

- la Chambre d'agriculture Nord-Pas de Calais constate « avec intérêt une nette amélioration du projet en termes de consommation d'espaces agricoles, même si l'opportunité de la zone 3 du projet (liaison RN42-A26) nous pose toujours question dans l'esprit du ressenti général post concertation publique 2018. », relève également « la mise en œuvre d'une étude particulière pour « la prise en compte du contexte agricole » (paragraphe 4.4 Tome A), bien que le maitre d'ouvrage n'y était pas réglementairement soumis » et « prend acte de l'inclusion de l'extension du parking de covoiturage du Pays de Lumbres en réutilisant l'emprise libérée par la suppression de la sortie actuelle n°3 vers Saint-Omer » et formule des observations concernant :

- la libération des emprises agricoles et les acquisitions foncières,
- sur les 6 nouveaux bassins d'assainissement,
- le rétablissement des chemins de desserte et l'Aménagement Foncier Agricole et Forestier,
- les mesures compensatoires.

Je note que les remarques émises concernent le rappel de l'importance à des dispositions figurant déjà ou ayant été intégrées par ailleurs au dossier. L'entretien régulier des bassins et de leurs abords ainsi que la mise en œuvre effective des mesures d'entretien confiées au centre d'exploitation reste une préoccupation majeure de la Chambre d'agriculture Nord-Pas de Calais.

- la Commission locale de l'eau de l'Audomarois « s'interroge sur la justification, en tant qu'utilité publique, de tels travaux. Le gain en termes de déplacement et de temps de trajet apparaît minime, voire inexistant, pour un coût foncier (8,5 ha), écologique

(destruction d'espèces protégées et imperméabilisation des sols) et économique (65 millions d'euros) très important ».

Elle formule des remarques concernant la compatibilité avec le SAGE de l'Audomarois, la vulnérabilité de la zone vis-à-vis de la nappe de craie et de l'interactions avec l'Aa et ses affluents le périmètre de protection de captage de Lumbres et le classement en zone rouge au PPRI (Plan de Protection des Risques d'Inondation).

La Sanef, à ma demande (Cf. paragraphe 2.2.3.- Documents complémentaires fournis au commissaire enquêteur), m'a fourni le courrier (Pièce jointe n°6 au rapport) qui apporte les réponses du maître d'ouvrage Sanef à l'avis de la Commission locale de l'eau de l'Audomarois formulé en date du 11 décembre 2020.

Ce document précise que certains des sujets abordés ont également fait l'objet de remarques des services instructeurs de la DDTM du Pas-de-Calais ou de la Préfecture. et que des précisions ont été apportées dans le dossier d'enquête final qui sera soumis à enquête publique. Pour ce qui relève de l'analyse de la compatibilité du projet avec le SAGE de l'Audomarois, celle-ci est présentée dans l'étude d'impact du projet, que constitue la pièce C-2 du dossier d'enquête publique unique. Concernant les bassins de rétention et de prétraitement des eaux pluviales routières, leurs modalités d'entretien sont exposées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale, pièce D-1 du dossier d'enquête publique, relative à l'eau et aux milieux aquatiques. Enfin, il est indiqué que notre projet s'est attaché à une gestion des eaux pluviales tenant compte d'une pluviométrie exceptionnelle, en respectant les hypothèses de dimensionnement localement en vigueur et prescrites par la DDTM. Ainsi, une vérification a été menée, pour s'assurer que les ouvrages hydrauliques existants sur la RN42 et rétablissant les écoulements naturels, sont suffisamment dimensionnés pour évacuer un débit de pointe d'une crue centennale. Concernant les réseaux de collecte, ceux-ci ont été dimensionnés pour une pluie d'occurrence décennale comme préconisé pour les ouvrages autoroutiers, et une vérification du comportement de ces réseaux à des occurrences supérieures (occurrences cinquantennale et centennale) a également été réalisée et présentée dans le dossier.

Je note cette interrogation tout en renvoyant au contenu du paragraphe 2.2.4.- La compatibilité avec les contraintes supérieures SCoT, SDAGE, SAGE et PLUI. Je considère que ce document, répond point par point aux arguments présentés.

- la Commune d'Esquerdes, émet le un avis défavorable au projet et en explicite les raisons (continuité routière perçue comme non nécessaire ne répondant aucunement à une nécessité locale, nécessitant une expropriation des terres agricoles et engendrant une dégradation de l'environnement et la préservation de la biodiversité, interrogation sur la gestion des eaux de ruissellement et des mesures qui seront prises pour éviter les inondations, pollutions sonores et visuelles inquiétant fortement les élus et la population, construction d'un péage pourrait engendrer à plus ou moins long terme, une section payante).

Je prends acte de ces considérations.

- la Commune de Wisques, émet un avis défavorable au projet et en explicite les raisons (utilité et coût financier d'un tel aménagement - les moyens devraient être portés sur la mise à 2 fois 2 voix de la totalité de la RN42 – Setques / Boulogne-sur-Mer, à l'exception de l'échangeur de Lumbres - , incidence sur l'environnement, nuisance sonore, compte tenu du passage supérieur de cette bretelle, particulièrement pour Setques mais également pour la zone de l'abbaye saint Paul, site classé monument historique compte tenu de la suppression de la sortie actuelle vers l'Audomarois).

Je prends acte de ces considérations.

- le Conseil départemental du Pas-de-Calais, Pôle Aménagement et Développement Territorial, Direction de la Mobilité et du Réseau Routier, Service Exploitation et Sécurité Routière, émet un avis favorable au projet qui permettra d'une part, d'améliorer la desserte locale, avec le complément du diffuseur entre la RN42 et la RD225 et l'opportunité d'augmenter la capacité de l'aire de covoiturage de Setques, d'autre part de pérenniser l'axe structurant que représente la RN42 en procédant à sa réhabilitation et mise aux normes.

Il pose néanmoins la problématique de la gestion du giratoire d'extrémité de la RN42 qui assure les échanges avec les bretelles ouest de l'A26, la RD 942 et la RD342, actuellement dans le domaine public de l'Etat que le dossier propose de transférer dans le domaine public routier départemental que le Département n'acceptera pas.

Les dispositions techniques de conception et de dimensionnement devront également faire l'objet mise aux normes des ouvrages existants de franchissement des routes départementales et une convention de gestion devra être établie pour cet ouvrage selon les directives du 2 mai 1974 du Ministère de l'Equipement et des Transports (structure et accessoires directs faisant partie du domaine public autoroutier concédé entretenus à ce titre par Sanef).

La Sanef, à ma demande (Cf. paragraphe 2.2.3.- Documents complémentaires fournis au commissaire enquêteur) m'a fourni le compte-rendu de la réunion en préfecture du 18 mars 2021 (Pièce jointe n°6 au rapport) traitant de la problématique du giratoire exprimée dans l'avis du conseil départemental. Au cours de cette réunion, tenue en visioconférence, présidée par Monsieur le sous-préfet de Saint-Omer, relative au projet de liaison A26/RN42 à hauteur du giratoire de Setques, étaient représentés la DREAL, le Conseil Départemental du Pas-de-Calais, la SANEF, la DIR. Le projet modifié par la SANEF a été présenté. Afin de prendre en considération les aspects de sécurité et de visibilité, en intégrant éventuellement un revêtement spécifique avant le merlon pour freiner les véhicules, un nouveau projet devrait être établi par la Sanef. Après avoir échangé une position commune est attendue afin de proposer et d'établir un projet de convention.

Je prends acte de cet avis favorable et je considère que la problématique évoquée a trouvé un processus d'arbitrage, en cours de règlement sous l'égide de Monsieur le sous-préfet de Saint-Omer, qui devrait se concrétiser par un accord matérialisé par une convention entre la Sanef et le Conseil Départemental du Pas-de-Calais.

- le Conseil départemental du Pas-de-Calais, Pôle Aménagement et Développement Territorial, Direction de la Mobilité et du Réseau Routier, apportant des précisions pour ce qui concerne la prise en compte de la biodiversité, création d'un passage « pied sec » pour la microfaune, mesures additionnelles d'accompagnement pour les chiroptères, aménagement de certains anciens bâtiments pour favoriser l'accueil de certaines espèces, compenser la capacité des boisements relativement jeunes à la constitution de cavités pouvant servir de refuge aux chiroptères et étagement de la végétation pour créer un effet lisière.

Je prends acte de ces demandes qui ont fait l'objet, compte tenu de l'importance du volet biodiversité, de la mise en œuvre d'une étude spécifique.

La Sanef a précisé que le projet s'inscrivait pleinement dans l'objectif de « la loi biodiversité » du 8 août 2016 qui instaure dans la réglementation l'objectif « d'absence de perte nette » de biodiversité à l'échelle des projets d'aménagement et que le projet vise tout à fait cette obligation « d'absence de perte nette » de biodiversité au moyen de l'ensemble des mesures ERC. Ainsi, les études réalisées ont fait l'objet de divers avis de la part des services de l'État (avis de l'Autorité environnementale, du CSRPN...). Ces avis indépendants constituent des pièces versées au dossier d'enquête publique, auxquels le pétitionnaire a apporté des réponses et compléments circonstanciés.

La Sanef a précisé que le projet comprenait pour l'essentiel l'aménagement d'infrastructures existantes et ne créait donc pas de nouveaux obstacles de franchissement pour la faune. Le seul élément nouveau à franchir est constitué du nouveau barreau de liaison entre l'A26 et la RN42, celui-ci étant toutefois adossé à l'A26 existante. La mesure de réduction MR02 « Amélioration des passages dédiés à la faune » a pour objectif de rendre plus perméables certains passages existants sous la RN42. Des améliorations ponctuelles sont proposées afin de favoriser le franchissement de certaines traversées actuellement peu attractives.

L'analyse des impacts résiduels sur les continuités écologiques a qualifié de nul cet impact après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction. Ainsi, la mise en œuvre d'un passage spécifique et dédié à la grande faune n'a pas été jugé nécessaire.

A noter que la Sanef souhaite renvoyer à l'avis émis par le CSRPN lors de sa séance du 2 juillet 2021, qui, sollicité dans le cadre de l'instruction du dossier et en faisant valoir son expertise et en tenant assurément compte de la proportionnalité des enjeux traités, est favorable.

Je prends acte de ces considérations.

- le Direction régionale des affaires culturelles, Unité départementale de l'architecture et du patrimoine du Pas-de-Calais, indique que « *le projet est très éloigné de la zone des 500 mètres évoquée en présence d'un monument ou immeuble protégé et qu'il n'y a aucune co-visibilité existante avec un patrimoine remarquable existant* ».

Je prends acte de cet avis.

- le Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale, tout en saluant le travail effectué pour améliorer l'assainissement par prétraitement, souhaite que des propositions d'intervention plus adaptées soient proposées et émet un avis réservé portant sur l'aspect paysager érudé, recommandant une intégration plus forte de la biodiversité dans les bassins d'infiltration / tamponnement tout en saluant la volonté explicite de favoriser les potentialités écologiques des bernes à accueillir la flore patrimoniale, et en s'interrogeant sur la restauration préconisée des habitats d'intérêt communautaire, enfin la gestion de l'eau sur une zone très vulnérable en termes d'hydrologie dont il convient d'étudier les liens entre bassins en complétant l'étude de compatibilité avec le SDAGE Artois-Picardie avec les dispositions du SAGE de l'Audomarois, la fonction des bassins par des fonctions écologique et une attention sur l'aspect paysager.

Un document détaille les propositions en faisant remarquer que la part du budget laissée aux travaux d'aménagement sur la totalité des travaux estimés n'est que de 0,77%.

La Sanef, à ma demande (Cf. paragraphe 2.2.3.- Documents complémentaires fournis au commissaire enquêteur), m'a fourni le courrier (*Pièce jointe n°6 au rapport*) qui apporte les réponses du maître d'ouvrage Sanef à l'avis du Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale, formulé en date du 16 décembre 2020.

Je considère que ce document de 24 pages particulièrement détaillé et argumenté, agrémenté de photographies et de plans clairs et précis, répond point par point aux arguments présentés par le Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale.

Le point de vue paysager et les effets de chaque ouvrage sont abordés en détaillant les mesures proposées pour assurer l'intégration du projet dans le paysage local.

Le point de vue écologique est traité au travers des dépendances routières existantes ou à venir (bassins, talus et délaissés), les continuités écologiques (approche globale et amélioration des continuités). L'objectif affiché par le maître d'ouvrage sur les échanges écologiques est double : limiter la mortalité sur les passages dangereux qui ne peuvent être améliorés et guider vers les passages plus sécurisés, avec dans la mesure du possible une amélioration de leurs fonctionnalités.

Les dispositions prises (mise en place d'une clôture de part et d'autre de l'A26 et de la RN42, amélioration des passages dédiés à la faune) sont détaillées ainsi que les propositions d'améliorations, ces améliorations rendant ces ouvrages plus attractifs pour la faune par temps sec.

La prise en compte des habitats et des espèces (salamandre tachetée et transplantation d'espèce) est décrite et des précisions quant à l'origine des déblais et la destination des remblais sont données.

Le point de vue gestion de l'eau apporte la démonstration de la compatibilité du projet avec le SAGE de l'audomarois et décrit les modalités d'entretien des bassins et la gestion des eaux pluviales en cas d'évènements exceptionnels.

J'apprécie la qualité et l'exhaustivité de cette réponse qui me convient en tout point en soulignant l'engagement de la Sanef qui, afin de s'assurer du succès des transferts de sauvegarde, de mettre en œuvre, pendant les travaux mais également à travers des campagnes pendant plusieurs années après la fin des travaux, un suivi environnemental en précisant que la spécificité de ce type de mission et les compétences requises justifient que la mission soit réalisée par un ingénieur écologue.

2.3.3. - Avis exprimés sur le dossier d'enquête dans le cadre de la concertation interservices et réponse de la Sanef :

Toutes les remarques exprimées dans ces avis relatifs à la concertation interservices ont reçu une réponse ou une suite favorable de la part de la Sanef (précisions, compléments, reformulations, cartographies, etc.). Le dossier a été modifié en conséquence notamment l'avis de l'hydrogéologue agréé est joint au dossier en annexe 8 du Tome D, pièce D1. L'avis de l'Office National des Forêts pour les parcelles soumises au régime forestier n'ayant pas été reçu par la préfecture du Pas-de-Calais, ne figure pas dans le dossier.

La Sanef a transmis à la préfecture l'estimation des domaines et a précisé le coût des acquisitions foncières en distinguant celles réalisées de celles restant à réaliser, l'ensemble des acquisitions foncières (foncier actuellement privé) nécessaires à la réalisation du projet restant à réaliser (Pièce Jointe n°6 au rapport).

J'ai bien noté que l'arrêté de distraction d'une partie de la forêt sectionale d'Acquin, soumise actuellement au régime forestier, devra être obtenu préalablement à tous travaux de défrichement. La demande de distraction sera faite auprès du préfet après déclaration d'utilité publique du projet, dans un calendrier compatible avec les interventions de défrichement nécessaires.

En conclusion de son avis, la DREAL précise que « *l'absence de solutions alternatives et les raisons impératives d'intérêt public majeur ont été abordées et correctement traitées dans le dossier* » et que « *la destruction des espèces protégées ne remet pas en cause l'état de conservation des espèces, du fait de la faible couverture concernée (peu d'individus) et sous réserve de mesures compensatoires supplémentaires. En effet, le dimensionnement des mesures de compensation ne semble pas suffisant au vu des impacts résiduels.* »

Des précisions ont été apportées par la Sanef pour apprécier l'importance des mesures en rapport aux effets quantifiés

Je prends acte de cet avis.

2.3.4. - Avis exprimés par la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) du Pas-de-Calais :

La CDPENAF considère que « *le dossier est de qualité, les mesures de compensation collective agricole proposées vont dans le bon sens et le montant de la compensation collective agricole (240 971 euros) présenté est rationnel.* »

Elle expliquée la difficulté de calcul des compensations collectives agricoles. La tendance est de penser que la compensation collective agricole est destinée essentiellement aux agriculteurs en oubliant les autres acteurs du territoire qui peuvent être impactés indirectement par le projet. Néanmoins, la chambre d'agriculture souhaite que soit acté le fait que la compensation collective agricole soit prioritairement destinée aux agriculteurs en tenant compte des filières amont et aval.

La Sanef, maître d'ouvrage, a sollicité la Chambre d'Agriculture en tant que bureau d'étude. La compensation collective agricole doit avoir pour objet de combler le déficit créé à toute la filière agricole en amont, en aval et aux agriculteurs eux mêmes ce déficit. L'étude doit se poursuivre pour passer d'un certain nombre de propositions à de vraies actions, de réels projets. Le but est d'arriver à compenser ce que chacun a perdu pour arriver à la conclusion que l'étude de compensation collective agricole est bien complète.

La CDPENAF recommande à la Sanef :

- « - de continuer d'avancer dans sa démarche,
- de stabiliser les propositions d'actions,
- de vérifier que toutes les personnes impactées sont d'accord avec ces projets,
- de traduire les projets dans une convention qui garantisse que les sommes sont quasi gagées,
- de préciser les mesures de compensation collective agricole et les effets attendus, et enfin de poursuivre l'animation jusqu'à la mise en œuvre des projets. »

Je prends acte de cet avis tout en regrettant le manque de publicité locale auprès des acteurs de la filière (traduction des projets dans une convention).

2.3.5. - Avis exprimé par le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) de la région Hauts-de-France et mémoire en réponse du maître d'ouvrage :

Cet avis (n°2021-ESP-30 du CSRPN du 30 juillet 2021 - compte-rendu séance du 2 juillet 2021) porte sur la demande de dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées (articles L.411-1 et L.411-2 du Code de l'Environnement) et reste un avis simple.

« *Bien que le dossier soit globalement considéré comme recevable, plusieurs recommandations ont été émises.* »

Chacune d'entre-elles a fait l'objet d'une réponse de la Sanef dans un mémoire.

- confirmation que le suivi écologique des mesures compensatoires et de leur efficacité sera réalisé par un ingénieur écologue. Il est proposé de suivre :

- les oiseaux nicheurs (notamment en milieu boisé compensatoire) ;
- les stations d'espèces végétales transplantées ;
- les stations des espèces végétales protégées dans le cadre de l'aménagement ;
- les chiroptères (activités de chasse) ;
- l'évolution des habitats (cartographie et 5 quadrats phytosociologiques sur les mesures compensatoires « milieux ouverts ») ;
- la diversité végétale (comme indicateur de l'évolution des habitats en lien avec les mesures compensatoires des milieux ouverts MC01 et boisés MC02).

Les suivis intégreront une évaluation des effectifs (recouvrement et/ou nombre de pieds d'espèces végétales protégées, nombre de couples nicheurs d'espèces d'oiseaux protégées...).

- des suivis réguliers seront assurés par Sanef sur les sites de compensation, mais également au niveau des dépendances vertes des ouvrages, afin de s'assurer de l'absence d'impact significatif, voire de gain sur les populations d'espèces protégées et leurs habitats associés.

Ces suivis intégreront les espèces menacées à l'échelle de la région Hauts-de-France ou du territoire Nord-Pas-de-Calais (selon la liste rouge de référence disponible).

Ils permettront par ailleurs de décider de mesures correctives, en particulier concernant les modalités de gestion des mesures, tenant compte de l'ensemble des espèces présentes.

- le planning des suivis prévus par Sanef définit des périodes de passages à 1 an, 3 ans, 5 ans et 10 ans après l'année d'achèvement des travaux liées aux mesures de valorisation de la biodiversité.

Ces suivis pourront tout à fait intégrer, conformément à la demande du CSRPN, une étape supplémentaire à 8 ans pour assurer un suivi optimal compte-tenu de la dynamique des milieux et des espèces considérées, et si besoin adopter des mesures correctives. Indépendamment du terme de la concession autoroutière dévolue à Sanef (à date : le 31 décembre 2031), des mesures de suivi de long terme peuvent être prescrites par arrêté et s'appliqueront à tout gestionnaire des ouvrages concernés par le présent projet. Une fréquence quinquennale au-delà de N+10 pourrait répondre de manière adaptée à la recommandation d'un suivi s'inscrivant sur une période globale de 30 années. Une synthèse de ces suivis sera transmise à l'administration aux échéances fixées, sous forme de comptes-rendus comprenant :

- un tableau de synthèse et un décompte de l'ensemble des surfaces d'habitats d'espèces au sein de la zone d'étude et des sites compensatoires / surfaces présentes au stade de l'état initial ;
- les effectifs des espèces concernées par la demande de dérogation (flore et faune) au sein de ces habitats et leur évolution afin de juger de l'absence d'impact significatif sur les populations d'espèces protégées à

- l'échelle locale et plus largement de l'obtention de l'équivalence écologique, voire des gains ;
- le détail des modalités de gestion de ces habitats et les résultats obtenus (espèces protégées et/ou menacées), afin si nécessaire de les compléter ou de les adapter ;
 - un bilan sur l'équivalence fonctionnelle et les résultats des mesures mises en œuvre, afin de s'assurer de la transparence écologique de l'ouvrage.
 - une mise en perspective permettant de poursuivre les suivis au-delà du terme de la concession dévolue à Sanef (à l'occasion du dernier compte-rendu communiqué.

Dans ce contexte le CSRPN « émet un avis favorable sous réserve de la prise en compte de l'ensemble des recommandations émises supra, il demande à ce que la DREAL et le CSRPN soient destinataires des comptes-rendus des suivis des mesures compensatoires (pour les années N+1, N+3, N+5, N+8 et N+10).

En 2002, dans chaque région de France, un conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) a été créé comme instance consultative à compétence scientifique en matière de patrimoine naturel (loi n° 2002-276 du 27 février 2002 article 109). S'il travaille en concertation avec le conseil scientifique national, sa vocation est d'être un conseil de proximité pour les collectivités territoriales.

Ce Conseil couvre toutes les disciplines des sciences de la vie et de la terre pour les milieux terrestres, fluviaux et marins. Il contribue aux orientations régionales de gestion de la faune sauvage et des habitats et participe à la délivrance d'autorisations portant sur des espèces protégées, en application des articles L411-1 et L411-2 du Code de l'Environnement, les orientations régionales de gestion de la faune sauvage et d'amélioration de la qualité de ses habitats prévues à l'article L421-7 du Code de l'Environnement et à toute question relative au réseau Natura 2000 défini à l'article L414-1 du Code de l'Environnement.

La dérogation (elle doit rester exceptionnelle et peut être refusée (régime de dérogation et non d'autorisation)) est un élément du dossier relatif à l'autorisation environnementale et ne figure pas dans les documents exigés pour la DUP. La raison pour laquelle j'ai tenu à l'intégrer dans cette conclusion tient aux conditions dans lesquelles la dérogation peut être accordée à savoir qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante (notamment d'évitement) en faisant la démonstration de la bonne application du principe général de l'évitement/suppression des impacts sur les espèces protégées dès les étapes initiales de conception du projet, que les opérations projetées ne portent pas atteinte à l'état de conservation des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle mais également et surtout que la demande entre dans l'un des motifs dérogatoires définis dans l'article L411-2 du Code de l'Environnement qu'il existe des « raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique ».

Les raisons impératives d'intérêt public majeur visent des situations où les plans ou projets envisagés se révèlent indispensables notamment dans le cadre de la réalisation d'activités de nature économique ou sociale visant à accomplir des obligations spécifiques de service public.

Concernant cette troisième condition, le Conseil d'État (3 juin 2020) précise, dans un premier temps, que l'intérêt de nature à justifier la réalisation d'un projet « *doit être d'une importance telle qu'il puisse être mis en balance avec l'objectif de conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvages, poursuivi par la législation, justifiant qu'il y soit dérogé* ». Ce n'est qu'en présence d'un tel intérêt, affirme-t-il ensuite, que « *les atteintes portées par le projet en cause aux espèces protégées [doivent être] prises en considération, en tenant compte des mesures de réduction et de compensation prévues, afin de vérifier s'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et si la dérogation demandée ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle* ».

D'où l'importance de faire figurer cette information.

2.3.6. - Avis concernant le permis d'aménager :

- le maire de la commune de Setques a donné un avis favorable le 19 novembre 2020 à la demande de permis d'aménager concernant le projet d'extension du parking de covoiturage (capacité actuelle de 83 places) de la Communauté de Communes du Pays de Lumbres à proximité de la RD942 et de l'A26 (en complément des 49 places créées, modification de 7 places existantes).
- le groupement Ouest du Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) du Pas-de-Calais rappelle les prescriptions concernant l'accessibilité des secours et recommande que les « *services de secours puissent disposer d'une défense extérieure contre l'incendie (DECI) de 30 m³ à minima pendant une heure à moins de 200 mètres du point le plus éloigné de l'aire* ».
- la Communauté de Communes du Pays de Lumbres consultée le 18 novembre 2020 sur la gestion des eaux pluviales n'ayant pas répondu, l'avis est réputé favorable.
- le Pôle Aménagement et Développement Territorial de l'Audomarois et la Direction Départementale des routes Nord, Arrondissement Gestion de la Route Ouest, le 23 avril 2021, ont émis un avis favorable.
- la Direction régionale des affaires culturelles - Service régional de l'archéologie, précise dans sa réponse du 2 juin 2020 qu'il « *n'y aura pas de prescription de diagnostic d'archéologie concernant l'extension du parking de covoiturage* ».
- en ce qui concerne l'avis de l'Autorité Environnementale, il est indiqué dans la réponse que le Commissariat Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) ayant rendu un avis (n° 2020-40) au titre de l'autorité environnementale sur le projet d'ensemble le 4 novembre 2020 (liaison routière + aire de covoiturage – Cf. ci-dessus), « *si le projet et l'étude d'impact n'ont pas évolué significativement, cet avis peut être joint au dossier d'enquête publique* ».

Je prends acte de ces avis en soulignant la demande du SDIS

2.3.7. - Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint :

Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, le procès-verbal de la réunion a été joint au dossier d'enquête publique qui porte sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de la Communauté de communes du Pays de Lumbres.

Suite à la réunion ayant pour objet l'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées, la mise en compatibilité du projet d'aménagement de la liaison RN42 - A26 soumis à déclaration d'utilité publique avec le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de la Communauté de communes du Pays de Lumbres nécessite :

- la modification du règlement du PLUi pour permettre la réalisation d'infrastructures en zones A et N en précisant la nature et l'importance des travaux et pour permettre également de déroger à l'article L151-23 du code de l'urbanisme qui protège les éléments naturels et paysagers tels que haies bocagères, mares, alignement d'arbres en appliquant le principe d'éviter, réduire, compenser ;
- la modification de la zone UPLb en zone UH pour permettre l'extension de l'aire de covoiturage.

Il est précisé que la procédure d'instruction du permis d'aménager est alignée sur la procédure de déclaration d'utilité publique. Tant que la déclaration d'utilité publique n'aura pas été prononcée, emportant la mise en compatibilité du PLUi, la demande de permis ne pourra être accordée.

La modification de la zone UH au document graphique afin de permettre l'extension de l'aire de covoiturage ne soulève aucune observation.

Modification de l'article A1 de la zone A : afin d'éviter tout amalgame avec les sous-destinations le retrait des termes « Infrastructures routières » est acté.

Modification de l'article A5 de la zone A : cet article relatif au traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions est complété par une dérogation permettant l'arrachage ou la destruction d'éléments naturels dans le cadre de l'aménagement de la liaison RN42 - A26 à la condition de compenser en replantant pour une distance équivalente un linéaire de haies d'essences locales rétablissant le maillage bocager. L'article est repris comme tel.

Modification de l'article N1 de la zone N : afin d'éviter tout amalgame avec les sous-destinations le retrait des termes « Infrastructures routières » est acté.

Modification de l'article N5 de la zone N : même logique que pour l'article A5 de la zone A, inutile de modifier la rédaction de cet article.

2.4.- Sur la contribution publique :

Les 5 thèmes recensés, développés dans le procès-verbal de synthèse des observations et le mémoire en réponse du pétitionnaire sont les suivants :

- Thème 1 : DUP,
- Thème 2 : nuisances et risques (bruit, pollution visuelle, inondation),
- Thème 3 : environnement (prise en compte),
- Thème 4 : expropriation (accès aux propriétés, échange de parcelles pour compensation de reboisement, modification d'implantation des ouvrages),
- Thème 5 : divers (avis favorables et oppositions au projet, propositions).

Chaque observation et proposition a été analysée et traitée et a fait l'objet d'une réponse du maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse au procès-verbal des observations. On constate plusieurs catégories de déposants :

- les usagers ou bénéficiaires qui n'expriment qu'assez rarement leur adhésion au projet ;
- les riverains ou les victimes d'un préjudice engendré par le projet qui subissent les inconvénients et les nuisances du projet et qui souvent s'expriment nombreux ;
- les « doctrinaires » au sens large qui s'expriment d'une manière générale sur le principe et peu ou prou sur le projet proprement dit.

Un déposant peut appartenir à l'une des catégories ou à plusieurs.

Le dossier comprend plusieurs composantes qui s'imbriquent :

- 1- les bretelles complémentaires au demi-diffuseur actuel de Lumbres ;
- 2- la mise aux normes autoroutières de la RN42 notamment en ce qui concerne les aménagements prévus relatifs à l'amélioration de l'assainissement et aux dispositifs de traitement et de régulation des débits, ainsi qu'à la mise aux normes des dispositifs de retenue qui permet de pérenniser et d'améliorer le niveau de services de l'équipement préexistant ;
- 3- le nouveau barreau de liaison entre RN42 et l'A26 ;
- 4- l'agrandissement de l'aire de covoiturage.

Si les composantes 1 et 4 emportent apparemment l'adhésion des déposants, avec quelques réserves pour la composante 1 qui reprochent aux ouvrages projetés de ne servir que des intérêts privés, et la composante 4 pour laquelle d'autres localisations pourraient être envisagées mais sans en justifier les avantages et analyser les inconvénients, en ce qui concerne la composante 3 on peut noter une opposition de proximité qui concerne le bruit, le paysage. Les observations relatives aux composantes 1, 2 et 3, sont quant à elles exprimées par notamment les propriétaires et exploitants des parcelles expropriées pour créer les ouvrages d'assainissement, les dispositifs de traitement et de régulation des débits, et les dispositifs de retenue et celles pour compenser les défrichements nécessaires à la réalisation du projet. A noter qu'ils sont rejoints, pour la composante 3, par les opposants impliqués par l'impact du

nouvel échangeur et qui subissent actuellement les effets d'un mauvais entretien des installations existantes (inondations).

Le parking de covoiturage du Pays de Lumbres constitue une aire structurante qui fait partie intégrante du Schéma interdépartemental de covoiturage du Nord et du Pas de Calais. Il a vocation à accompagner les pratiques de covoiturage à l'échelle des deux départements. La fréquentation de cette aire de covoiturage est aujourd'hui assez importante. Le nombre de places libres est très souvent limité.

Je n'ai relevé aucune observation ou proposition du public s'opposant formellement au permis d'aménager concernant l'extension du parking.

2.6.- Sur le fond de cette enquête :

Après une étude attentive des pièces constitutives du projet, des documents complémentaires qui m'ont été transmis et des observations et propositions déposées sur les registres, et sur le site informatique dédié, après avoir tenu 5 permanences, rencontré les maires des communes concernées et reçu les délibérations de leurs conseils municipaux, après avoir effectué des visites des lieux, après avoir rédigé, remis et commenté un procès-verbal des observations au pétitionnaire, avoir reçu son mémoire en réponse apportant des réponses détaillées et utiles, donné mon avis, convaincu que l'enquête s'est parfaitement déroulée conformément à la réglementation, que la publicité collective a été parfaitement réalisée et que chacun a pu librement consulter le dossier mis à sa disposition dans chacune des mairies d'Acquin-Westbécourt, Esquerdes, Leulinghem, Lumbres, Setques et Wisques et s'exprimer sans crainte, que le dossier a été établi conformément à la réglementation, **j'estime que, constatant la régularité de l'examen conjoint des personnes associées prévu dans le code de l'urbanisme, les travaux nécessaires n'affectant pas les projets d'aménagement et de développement durable pas plus que les orientations d'aménagement et de programmation des documents d'urbanisme concernés par la présente mise en compatibilité, les modifications apportées aux règlements écrits et graphiques et au zonage des documents d'urbanisme susvisés sont nécessaires à la réalisation du projet ayant pour objet l'aménagement de la liaison RN42 -A26, celui-ci apparaissant complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts.**

J'estime que :

- le projet présenté répond parfaitement aux enjeux et aux objectifs annoncés parfaitement identifiés et justifiés ;
- le pétitionnaire a répondu à toutes les questions posées et a fourni les éléments de réponse pertinents et objectifs au ressenti exprimé par le public.

Je souligne que :

- le projet, inscrit au plan de relance autoroutier arrêté entre l'État et Sanef par décret 2015-1046 du 21 août 2015, est une priorité pour le maître d'ouvrage qui considère que les investissements objets de l'enquête sont utiles au secteur et que ce projet d'aménagement confié par l'État à Sanef forme un programme indivisible tant au niveau des différentes zones de travaux qui se complètent

que dans le cadre de son instruction réglementaire, le projet comportant plusieurs volets dont la liaison par le barreau constitue la composante principale et indispensable à la réalisation de l'ensemble du programme, qu'il faut également considérer la réhabilitation de la RN42 jusque Lumbres, notamment sur le volet assainissement en vue de réduire les risques d'inondations connus sur le secteur, le complément intégral du diffuseur de Lumbres et les aménagements annexes rendus possibles par la mise en service du barreau, Sanef étant légitime à réaliser des travaux ou aménagement qui relèvent du domaine autoroutier concédé ;

- le financement de ce projet est assuré intégralement par les fonds propres de Sanef, sans concours de fonds publics ;

- qu'en ce qui concerne les bassins routiers, leur dimensionnement répond aux exigences du SDAGE et SAGE Audomarois en vigueur demandant le tamponnement d'une pluie cinquantennale et d'un débit régulé en sortie vers le milieu naturel. Ceci induit une augmentation significative des volumes des bassins comparativement à ce qui prévalait lors de leur construction. A contrario, en permettant de stocker l'eau lors des intempéries importantes, ceci amène une réelle plus-value permettant de limiter les effets de type « crues » et ravinement en aval, qui sont fréquemment constatés et critiqués sur ce territoire ;

- le projet laisse l'axe RN42 Boulogne / St Omer libre de péage ;

- la concertation, utile et efficace, a été correctement menée ce qui a permis d'affiner le projet ;

- sur l'ensemble des composantes du projet la démarche « éviter, réduire, compenser » a été pleinement appliquée et a significativement réduit les impacts du projet sur les sensibilités écologiques du territoire ;

- le maître d'ouvrage a répondu exhaustivement aux inquiétudes soulevées par les maires et le monde agricole concernant notamment concernant l'accessibilité à leurs activités ;

- le projet devrait s'intégrer à terme dans le paysage, offrir une mobilité apaisée et s'inscrire dans une démarche de développement durable ;

- l'arrêté de distraction d'une partie de la forêt sectionale d'Acquin, soumise actuellement au régime forestier, devra être obtenu préalablement à tous travaux de défrichement. La demande de distraction sera faite auprès du préfet après déclaration d'utilité publique du projet, dans un calendrier compatible avec les interventions de défrichement nécessaires ;

- l'intérêt général que dégage l'opération ne peut aucunement se résumer à un gain économique ou de temps ramené à l'utilisateur, ou à chercher à déterminer le seuil de rentabilité d'une opération remaniant substantiellement des infrastructures qui sont déjà à entretenir, le traitement prévisionnel de la congestion n'étant évidemment pas le motif premier justifiant l'opération ;

- la Sanef a prévu une compensation économique collective estimée à environ 240 000 euros en compensation de l'impact agricole, permettant d'aider à la réactivation de l'économie agricole qui aurait été altérée du fait des acquisitions foncières et signé un protocole d'accord avec la SAFER afin de mettre en réserve des terrains disponibles en vue de leur redistribution à terme aux exploitants agricoles selon les règles d'attribution propre de cette dernière. A ce jour 7,5 hectares ont été mis en réserve sur les communes limitrophes du projet.

Je déplore que :

- l'autorité organisatrice de l'enquête n'ait pas jugé opportun de répondre favorablement à ma demande concernant la mise en place d'un registre dématérialisé.

Je regrette que :

- la compensation collective agricole n'ait pas fait l'objet d'une publicité locale auprès des acteurs de la filière et d'une traduction des projets dans une convention.

Je recommande au pétitionnaire : (en soulignant notamment ses engagements) :

- afin de s'assurer du succès des transferts de sauvegarde, de mettre en œuvre le suivi environnemental, pendant les travaux, mais également à travers des campagnes pendant plusieurs années après la fin des travaux, qui, compte-tenu de la spécificité de ce type de mission et des compétences requises, sera réalisé par un ingénieur écologue ;

- de joindre au Plan d'Assurance Environnement de l'entreprise le plan de localisation des installations de chantier et des zones de stockage de matériaux validé ;

- d'assurer l'entretien régulier des bassins et de leurs abords et de mettre en place un suivi des mesures d'entretien réalisées, de le communiquer périodiquement aux communes concernées sous une forme à définir (réunion, bulletin, etc.) et de désigner un interlocuteur privilégié susceptible d'apporter les réponses aux questions que se posent les riverains et leurs élus sur cette thématique. ;

- de concrétiser rapidement un accord matérialisé par une convention entre la Sanef et le Conseil Départemental du Pas-de-Calais concernant la gestion du giratoire d'extrémité de la RN42 qui assure les échanges avec les bretelles ouest de l'A26, la RD 942 et la RD342, actuellement dans le domaine public de l'Etat que le dossier propose de transférer dans le domaine public routier départemental ;

- de s'assurer du succès des transferts de sauvegarde, en mettant en œuvre, pendant les travaux, mais également à travers des campagnes pendant plusieurs années après la fin des travaux, un suivi environnemental, la spécificité de ce type de mission et les compétences requises justifiant que la mission soit réalisée par un ingénieur écologue ;

- dans le cadre des occupations temporaires qui seraient nécessaires dans le cadre de l'aménagement objet de cette enquête, de respecter son engagement à remettre en état les terrains pour un usage conforme à leur destination initiale ;

- de mettre en place, en amont du démarrage des travaux et pendant toute sa durée, une instance de coordination spécifique avec des interlocuteurs identifiés (maires, services du département, représentants des entreprises locales, etc.), une périodicité et une communication ad hoc (en y associant éventuellement la presse locale) afin de réduire l'insécurité qui en résultera, le contexte local

(notamment le report du trafic sur différentes sections de routes départementales étroites et très sinueuses, souvent impactées par les pluies, non conçues pour le supporter) nécessitant une attention toute particulière ;

- concernant les zones déterminées pour les boisements compensatoires qui ont fait l'objet de validation de la part des services instructeurs, la Sanef ne souhaite pas modifier le parcellaire requis pour mener à bien l'opération telle qu'elle a été jusqu'à présent instruite et mise à l'enquête, car il garantit la faisabilité et la conformité réglementaire du programme que Sanef désire mettre en œuvre. Bien que d'accord sur le principe, et conscient de la complexité de la problématique posée et de ses incidences, que leur modification nécessitera à minima, à l'appui d'un complément d'études, une nouvelle instruction pour en démontrer l'équivalence écologique de la part des services instructeurs, je regrette que ces propositions ne se soient pas concrétisées et je recommanderai à la Sanef, et ceci afin d'éviter des expropriations, d'étudier avec attention les propositions d'échanges de terrains proposés afin d'aboutir à des accords amiables ;
- pour les parcelles qui deviendraient inutilisables et incultivables du fait de leur forme, de leur superficie ou de leurs accès, le maître d'ouvrage se rapproche des propriétaires et exploitants afin d'acquiescer les surplus, en fonction de la configuration de l'îlot cultural, dans le respect du protocole agricole signé avec la profession agricole.
- la prise en compte des prescriptions du groupement Ouest du Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) du Pas-de-Calais concernant l'accessibilité des secours et de disposer d'une défense extérieure contre l'incendie (DECI) de 30 m³ à minima pendant une heure à moins de 200 mètres du point le plus éloigné de l'aire de covoiturage.

Je rappelle que :

- la déclaration d'utilité publique emportera mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Pays de Lumbres. Conformément aux dispositions des articles L151-2 et L158-58 du Code de l'urbanisme, les pièces de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal du Pays de Lumbres seront jointes à l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique.
- la procédure d'instruction du permis d'aménager est alignée sur la procédure de déclaration d'utilité publique. Tant que la déclaration d'utilité publique n'aura pas été prononcée, emportant la mise en compatibilité du PLUi, la demande de permis ne pourra être accordée.

En conclusion

J'émet un AVIS FAVORABLE

**au permis d'aménager concernant l'extension du
parking dans le cadre du projet d'aménagement de
la liaison RN42 -A26**

Seclin le, 9 janvier 2022

Le commissaire enquêteur



André LE MORVAN