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

Autorisation environnementale du projet

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.- LES ACTEURS DU PROJET : 4
1.5.- DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET : 5
1.6.- ENVIRONNEMENT JURIDIQUE ET ADMINISTRATIF : 7
1.7.- LE PROJET PRESENTE : 8
1.7.1.- Ses enjeux fondamentaux et ses objectifs essentiels : 8
1.7.2.- Ses principales caractéristiques : 9
1.8.- LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE : 10
1.8.1.- Concernant la période, le lieu et les dates et horaires de permanences : 10
1.8.2.- Concernant la composition des dossiers, l'information du commissaire enquêteur : 11
1.8.3.- Concernant la participation du public : 12
1.8.4.- Concernant la clôture de l'enquête : 13
1.9.- SUR L'APPRECIATION DU PROJET PRESENTE A L'ENQUETE : 13
1.9.1.- Composition du dossier : 13
1.9.2.- Contenu du dossier : 14

2.- CONCLUSION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR : 15

2.1.- SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE : 15
2.2.- SUR LE DOSSIER D'ENQUETE : 15
2.2.1.- Le choix de la procédure : 15
2.2.2.- La composition du dossier : 16
2.2.3.- Le contenu du dossier : 16
2.2.4.- La compatibilité avec les contraintes supérieures SCoT, SDAGE, SAGE et PLUI : 18
2.2.5.- La concertation : 18
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 : 20
2.3.3. - Avis exprimés sur le dossier d'enquête dans le cadre de la concertation interservices et réponse de la Sanef : 25
2.3.4. - Avis exprimés par la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) du Pas-de-Calais : 26
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 : 29
2.3.7. - Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint : 29
2.3.8. - Délibérations des conseils municipaux des communes impactées par le projet et de la communauté de communes du Pays de Lumbres (avis sur la demande d'autorisation) : 29
2.4.- SUR LA CONTRIBUTION PUBLIQUE : 30
2.5.- SUR LES DELIBERATIONS DES CONSEILS MUNICIPAUX DES COMMUNES IMPACTEES PAR LE PROJET ET DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE LUMBRES (AVIS SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION) : 40
2.6.- LE BILAN : 41
2.6.1- concernant la justification et la finalité de l'opération proposée à l'enquête : 41
2.6.2- concernant les mesures environnementales envisagées : 45
2.6.3- concernant le bilan global : 47
2.6.7- La compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme : 50
2.7.- SUR LE FOND DE CETTE ENQUETE : 51

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).

La présente conclusion ne porte que sur la partie de l'enquête relative à l'autorisation environnementale.

1.4.- 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).

1.5.- 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.

1.6.- 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 1er 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 201arrêté 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.

1.7.- Le projet présenté :

1.7.1.- 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 compliquées 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).

1.7.2.- 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).

1.8.- 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.

1.8.1.- 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,

− 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 de14 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.

1.8.2.- 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.

1.8.3.- 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.

1.9.- 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).

1.9.1.- Composition du dossier :

Au titre de l'autorisation environnementale, 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 : l'étude d'impact valant évaluation des incidences Natura 2000 objet de ce tome présente un résumé non technique séparé.

Tome D : Dossier de demande d'autorisation environnementale comprenant trois pièces :

- Pièce D-1 : Éléments communs au dossier de demande d'autorisation environnementale / Volet eau et milieux aquatiques ;
- Pièce D-2 : Demande de dérogation exceptionnelle à l'interdiction de destruction et/ou de déplacement d'espèces protégées au titre des articles L.411-1 et L.411-2 du Code de l'Environnement ;
- Pièce D-3 : Demande d'autorisation de défrichement ;

Tome H : ce dossier relatif aux concertations et avis émis sur le projet préalablement à l'ouverture de l'enquête publique est composé de dix pièces dont huit concernent la DUP :

- 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-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.

1.9.2.- 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 précisons 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.

La demande d'autorisation environnementale est réalisée au titre de l'article L181-1 du Code de l'Environnement.

L'objet du dossier est spécifiquement de soumettre à autorisation au titre de la législation sur l'eau (articles L214-1 et suivants du Code de l'Environnement) les Installations, Ouvrages, Travaux ou Activités (IOTA) prévus pour l'aménagement de la liaison RN42 - A26.

Le volet relatif à la législation sur l'eau, porte sur les ouvrages et travaux liés aux aménagements suivants :

- la modification de l'assainissement des eaux pluviales recueillies au droit de la RN42 sur la section comprise entre le carrefour avec la RD225 à l'Ouest et le carrefour giratoire RD342/RD942/RN42/sortie d'A26 au Nord-Est ;
- l'assainissement routier du nouveau barreau de liaison entre l'A26 et la RN42 ;
- l'assainissement de l'extension du parking de covoiturage du Pays de Lumbres sur la commune de Setques.

Le dossier traite des ouvrages définitifs de traitement des eaux et des rejets d'eaux pluviales issus des chaussées. Il comprend également la prise en compte de la phase chantier.

Il constitue également :

- la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées de flore, d'amphibien, de reptile, d'oiseaux, de mammifères et de chiroptères ;
- et la demande d'autorisation de défrichement.

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

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.

Au titre de l'autorisation environnementale les pièces du dossier ont été présentées plus avant.

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 renouvèle 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.

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 maitre 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 apparait 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 Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (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.

- la 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 éludé, 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 bermes 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 basins 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 expliqué 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 doit rester exceptionnelle et peut être refusée (régime de dérogation et non d'autorisation).

Les conditions dans lesquelles la dérogation peut être accordée, à savoir qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante (notamment d'évitement), démontre 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. L'avis favorable émis pour la dérogation sous-tend 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* ».

2.3.6. - Avis concernant le permis d'aménager :

Cet avis ne concerne que la conclusion relative au permis d'aménager.

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

Cet avis ne concerne que la conclusion relative à la mise en conformité du Plan Local d'Urbanisme du Pays de Lumbres.

2.3.8. - Délibérations des conseils municipaux des communes impactées par le projet et de la communauté de communes du Pays de Lumbres (avis sur la demande d'autorisation) :

La commune de Wisques et la communauté de communes du Pays de Lumbres n'ont pas délibéré.

Le conseil municipal de la commune d'Acquin-Westbécourt du 2 décembre 2021, « *à l'unanimité **accepte ce projet*** ».

Le conseil municipal de la commune d'Esquerdes du 13 décembre 2021, « *à l'unanimité des membres présents émet un avis défavorable sur le projet d'échangeur A26/RN42* ». Monsieur le Maire évoque l'imperméabilisation des sols, l'enlaidissement des paysages, l'impact sur les terres agricoles et sur la pérennité des exploitations et l'impact sur la biodiversité. Il s'interroge sur l'utilité d'un tel projet.

Le conseil municipal de la commune de Leulinghem du 17 novembre 2021, « *se **prononce contre le projet** d'aménagement de l'A26/RN42. Toutefois **pour la sortante et pénétrante situées sur Acquin et Lumbres, il est favorable*** ».

Le conseil municipal de la commune de Lumbres du 13 décembre 2021, « ***émet à l'unanimité un avis favorable au projet qui sera réalisé sur la commune de Lumbres** et pour la **partie située sur Wisques, Leulinghem et Setques de s'abstenir par 17 voix et contre par 8 voix*** ».

Le conseil municipal de la commune de Setques du 15 novembre 2021 « ***émet par 13 voix contre et 1 abstention un avis défavorable à la construction de cet échangeur**. Il charge le Maire de rédiger un courrier expliquant la position du Conseil Municipal auprès du commissaire enquêteur et du Préfet. ».* Une observation déposée par le Maire de la commune sur le registre explicite ce vote.

Je constate que les avis se répartissent en quatre groupes d'égale importance à savoir :

- les pour (commune d'Acquin-Westbécourt) ;
- les abstentionnistes (commune de Wisques et communauté de communes du Pays de Lumbres) ;
- les contre l'ensemble du projet (communes d'Esquerdes et de Setques)
- les pour partiellement, (communes de Lumbres et Leulinghem), en limitant leur accord à la réalisation de l'échangeur desservant les communes d'Acquin-Westbécourt et Lumbres.

Je prends acte de ces avis et de leurs points de vue divergents. Si des modifications du projet, à la marge, sont toujours possibles (c'est une des finalités de l'enquête), il convient néanmoins de respecter l'économie générale du projet afin d'atteindre les objectifs fixés en cohérence avec les enjeux identifiés.

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).

Le thème 4, compte tenu de sa spécificité, sera examiné uniquement dans l'avis sur l'enquête parcellaire.

Chaque observation et proposition a été analysée et traitée et a fait l'objet d'une réponse du maitre 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 d'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).

Ce constat rejoint celui qui a été réalisé précédemment pour les avis des conseils municipaux.

Si les parcelles expropriées pour créer les ouvrages d'assainissement, les dispositifs de traitement et de régulation des débits, et les dispositifs de retenue nécessaires à la réalisation du projet sont dépendantes géographiquement de l'implantation du projet,

la localisation de celles destinées à compenser les défrichements nécessaires à la réalisation du projet ne répondent pas à la même logique quant à leurs localisations.

Afin de compenser l'impact du projet lié au déboisement, des reboisements sont proposés sur des parcelles situées à proximité immédiate des secteurs impactés. Deux parcelles sont pré-identifiées pour accueillir ces replantations. Elles se localisent en continuité des boisements d'Acquin et de Wisques et sont inscrites dans les emprises classées en tant qu'emplacement réservé au Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Pays de Lumbres en vigueur. Le projet propose que ces parcelles soient maîtrisées au moyen des procédures foncières.

THEME 1, DUP :

52 occurrences ont été recensées sur ce thème.

On note quelques avis positifs globaux, assez rares il est vrai, ou partiels, un peu plus souvent exprimés. Nombre d'observations évoquent leur opposition à l'utilité publique sans véritablement justifier leur position sinon qu'à résumer le projet en comparant un gain de temps de quelques minutes à un investissement de 65 millions d'euros HT ou qu'à invoquer le contexte routier et l'impact sur les terres agricoles. Certaines observations développent néanmoins des argumentations plus structurées en exprimant formellement des questionnements

Je souligne les remarques détaillées du pétitionnaire, que je partage, qui précise, dans son mémoire en réponse en abordant l'ensemble des sujets que :

- le projet est inscrit au plan de relance autoroutier arrêté entre l'État et Sanef par décret 2015-1046 du 21 août 2015, cette opération étant une priorité pour le maître d'ouvrage, qui considère que les investissements objets de l'enquête sont utiles au secteur ;
- 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 règlementaire. Sanef est légitime à réaliser des travaux ou aménagement qui relèvent du domaine autoroutier concédé, et qui sont donc ici en interface directe avec l'A26. La création de nouveaux accès locaux et facilités de covoiturage, la pérennisation et modernisation d'une infrastructure existante et l'aménagement d'installations autoroutières plus directes participent d'un aménagement vertueux dont les avantages excédent une approche basée sur un calcul marginal de gain de temps. Il développe et argument longuement ce point de vue notamment sous l'angle des accès adaptés au Pays de Lumbres, des flux autoroutiers canalisés, du développement des possibilités de covoiturage et de transport collectif et de la plus-value environnementale induite par la refonte de l'assainissement routier de la RN42 ;
- le traitement prévisionnel de la congestion n'est évidemment pas le motif premier justifiant l'opération ;

- le projet comporte plusieurs volets dont la liaison par le barreau constitue la composante principale et indispensable à la réalisation de l'ensemble du programme.
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 ;
- il faut y 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 n'est saisie sur le secteur que sur l'aménagement objet de la présente enquête. Les enjeux de sécurité et priorités d'aménagement sur l'axe Boulogne / Lille relèvent des compétences de l'État ou des départements ;
- le financement de ce projet est assuré intégralement par les fonds propres de Sanef, sans concours de fonds publics ;
- l'étude d'impact menée ne démontre pas l'apparition de nuisances notables, qui semblent essentiellement relever d'approches personnelles et subjectives, bien que compréhensibles face à une situation de changement ;
- la conception revue en 2018 a permis d'améliorer nettement la compacité de l'aménagement, basé sur une proximité accrue avec les infrastructures existantes permettant d'éviter les effets de coupure tant des ilots culturaux que pour la circulation de la faune. Le dossier d'enquête montre également l'ensemble des mesures d'évitement, réduction et compensation mises en œuvre sur les différentes thématiques ;
- en ce qui concerne spécifiquement la monétarisation des coûts collectifs liés à la pollution atmosphérique, nous rappelons ici que la méthodologie appliquée dans le cadre des études air et santé est édictée par la note technique du 27 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport, aux fiches outils associées (version du 1er octobre 2014) et le rapport d'Alain Quinet de février 2019 – La valeur de l'action pour le climat. Ces documents de référence ont été rédigés par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer du Ministère de l'Écologie et par France Stratégie ;
- 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 ;

- comme indiqué dans le dossier soumis à l'enquête, le projet laisse l'axe RN42 Boulogne / St Omer libre de péage, comme aujourd'hui. L'emplacement prévu de la nouvelle gare de péage en amont de la RN42 garantit bien une liaison entre Boulogne et St Omer sans avoir à passer par une installation de péage. Le trajet Boulogne / St Omer se fait via la RN42 qui n'est pas une infrastructure concédée et n'est pas soumise à péage ;
- Sanef a établi une étude préalable, de manière volontaire et conforme au cadre défini par la loi d'avenir pour l'agriculture du 13 octobre 2014. Une instruction par la commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) a été menée en juillet 2020, dont l'avis est inclus en pièce H7 au dossier. Sanef a ainsi 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. Sanef ajoute avoir 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.

THEME 2 : nuisances et risques (bruit, pollution visuelle, inondation) :

Ce thème concerne 27 occurrences sur l'ensemble des observations du public, ce qui en soi n'est pas négligeable sans être très important. Ce thème traite des items liés au bruit et à l'air (7 occurrences), à la pollution visuelle (5 occurrences), à l'inondation (13 occurrences) et à la phase travaux (4 occurrences).

L'item 1 porte sur la crainte d'un surplus de pollution et de bruit. Dans son mémoire, la Sanef mentionne à nouveau (Cf. étude d'impact, avis de l'Autorité environnementale sur ces thématiques, et mémoire en réponse du maître d'ouvrage) l'étude acoustique réalisée par un bureau d'étude spécialisé et indépendant : Conseil Ingénierie Acoustique, l'étude air et santé réalisée par le bureau d'étude Egis et rappelle les résultats de ces études à savoir :

- pour le bruit : l'aménagement (barreau de liaison entre la RN42 et l'A26) n'engendre aucun dépassement des seuils réglementaires sur la section en voie nouvelle (LAeq 6h-22h ≤ 60.0 dB(A)). On reste à des niveaux bien inférieur à ce seuil de 60 dB(A), car les habitations sont affectées au maximum par un niveau de bruit de 57,5 dB(A) avec une augmentation maximale de 2 dB(A), pour une seule habitation. Sur les sections des voies modifiées (A26 et RN42), aucune modification significative du bruit en façade des habitations riveraines n'est constatée. Sur les autres sections (hors zone de travaux), une baisse du niveau de bruit au niveau de la RD942 d'environ 1 dB(A) dû à la modification des voies de circulation et qui induit une baisse du trafic est constaté. Il aura un effet légèrement positif pour le confort des riverains des infrastructures préexistantes (RD932 en particulier) ;

- pour l'air : la réalisation du projet n'aurait donc pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude et ne devrait pas entraîner de dépassement des normes de qualité de l'air en vigueur ;
- pour les émissions lumineuses : une réflexion a été menée afin d'éviter les points lumineux dans ou à proximité des espaces boisés longés ou traversés par les infrastructures.

J'estime satisfaisante la réponse du pétitionnaire sur ces points.

Concernant la pollution visuelle, la Sanef rappelle que le projet présenté, revu à la suite à la concertation publique, se rapproche au maximum des infrastructures existantes de façon à limiter les impacts agricoles et paysagers. Une attention particulière à l'intégration des nouveaux ouvrages et voiries a été portée en intégrant par exemple un écran visuel sur l'ouvrage sur giratoire ou en travaillant sur l'intégration des talus sur le paysage. Un aménagement paysager global le long du barreau sera également mis en œuvre. L'ensemble des mesures de conception et de traitement du paysage mises en œuvre dans le cadre du projet permettra un niveau d'impact résiduel faible sur le plan paysager.

Je partage cette analyse.et j'estime satisfaisante la réponse du pétitionnaire sur ce point.

Les risques liés à l'inondation exacerbés par les défaillances constatées des ouvrages actuellement en service représentent la moitié des occurrences de ce thème.

La réponse détaillée de la Sanef apporte les éléments de prise en compte de ces risques, souligne l'effet bénéfique que va apporter le projet et aborde la problématique de l'entretien des ouvrages et les dispositions prises.

Considérant la réponse du pétitionnaire satisfaisante sur ce point, sensible à l'acuité de cette problématique, je recommanderai néanmoins à la Sanef, de mettre en place un suivi des mesures d'entretien réalisées et de la 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.

Concernant plus particulièrement la phase travaux, si la Sanef répond exhaustivement et de manière satisfaisante aux questions posées, je considère néanmoins que 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, afin de réduire l'insécurité qui pourrait en résulter, nécessite une attention toute particulière et une coordination avec les acteurs locaux (maires, services du département, représentants des entreprises locales, etc.). A cet effet, je recommande de mettre en place une d'instance de coordination spécifique avec des interlocuteurs identifiés, une périodicité et une communication (en y associant éventuellement la presse locale) ad hoc, en amont du démarrage des travaux et pendant toute sa durée.

THEME 3 : environnement (prise en compte) :

Ce thème a été abordé à 14 reprises par le public.

Une des observations avance le sujet des surfaces agricoles perdues, et l'impact significatif du projet sur des habitats à fort intérêt écologique qu'il parait illusoire de compenser (hêtraies calcicoles d'intérêt communautaire par exemple) et des espèces, soit par destruction d'habitats soit par l'ajout d'un obstacle supplémentaire à leurs déplacements. Des exemples sont listés. Il est fait mention « *des mesures compensatoires qui apparaissent ainsi dérisoires : 6500 m² de pelouses et 1,4 ha de boisements … C'est totalement aberrant puisque ces 6500 m² de pelouses seront créés de toute manières (talus autoroutier) et gérés. L'entretien courant des talus autoroutiers est déguisé en mesures compensatoires …De plus, il est fait mention de compensation de 1,4 ha de boisements mais dans combien d'années le boisement compensatoire aura-t-il les mêmes fonctionnalités pour la faune et la flore que les boisements détruits. D'ici 30, 40 ans ? Et en attendant ?* » Il est fait référence aux impacts résiduels qui restent à à un niveau significatif si on tient compte des mesures d'évitement et de réduction (hors mesures de compensation qui sont présentées a posteriori) et à l'absence d'engagement de résultat, ni même de suivi.

La Sanef décrit de façon très détaillée la doctrine relative à la séquence « Éviter, Réduire, Compenser (ERC) » (doctrine relative à la séquence ERC du 6 mars 2012), la démarche étant de proposer des mesures en faveur de l'environnement qui privilégient en premier lieu un évitement de l'impact, puis sa réduction, et enfin en dernier recours, sa compensation, cette séquence ERC s'appliquant à toutes les composantes de l'environnement et de la santé, et pas seulement aux milieux naturels et à la biodiversité. Elle rappelle qu'un tableau d'analyse des impacts résiduels du projet est présenté dans le chapitre 5.3 de la partie 6 de l'étude d'impact en précisant que la création d'habitats sur les portions de talus en bord d'infrastructure est considérée comme une mesure de réduction et non de compensation. En effet, les milieux naturels et semi-naturels impactés, qui correspondent à des milieux prairiaux et qui peuvent facilement être réhabilités sont concernés par ces mesures de réduction. À l'inverse les milieux forestiers impactés ne peuvent être réhabilités car le temps de croissance pour arriver à maturité est de plusieurs dizaines d'années. Pour l'essentiel des stations d'espèces végétales impactées se sont développées sur les accotements de la RN42. Ces accotements sont des habitats artificiels qui ont évolué spontanément depuis la création de la RN. Les travaux envisagés sont réalisés dans les mêmes conditions, à terme, il est donc attendu le même type de colonisation, d'autant que pour ces espèces, la population globale n'est pas impactée.

Elle souligne que les mesures d'accompagnement ne sont de fait pas des mesures de compensation, ce sont des mesures additionnelles qui visent à accélérer la recolonisation ou à réduire le risque de mortalité directe. Ce type de mesure n'entraîne pas une obligation de résultat aussi marquée compte tenu de son caractère plus expérimental ou potentiellement à résultat limité. Ceci justifie d'autant la mise en œuvre de la mesure de compensation « Restauration de 0,65 ha de pelouses naturelles » et la mesure de réduction « MR14 – Remise en état des terrains à vocation

paysagère ou environnementale » (5.5ha de talus gérés en milieux ouverts essentiellement avec des plantations arborescentes et arbustives ponctuelles).

Grâce à la bonne application de la séquence éviter réduire, dans le cadre de ce projet, les impacts résiduels engendrés par les travaux nécessitant des besoins de compensation sont peu nombreux et compte tenu de l'état de conservation des espèces concernées par ces milieux naturels, l'état de conservation des milieux naturels concernés, la perte relative des milieux naturels concernés, et l'efficacité des mesures de réduction mises en œuvre, se limitent 0,65 ha à restaurer (MC01) et minimum 1,18 ha, 1,4 ha à créer (MC02).

L'impact surfacique sur l'habitat boisé (0,39 ha pour la Hétraie et 0,37 ha pour la chênaie), reste limité et la plupart des espèces auront toujours un habitat de suffisamment vaste surface pour persister localement. Les plantations de 1.4 ha de boisements permettront à terme d'être des habitats ayant la même fonctionnalité que celle observée aujourd'hui, mais d'ici cette période, ils joueront un rôle pour d'autres espèces inféodées aux boisements jeunes (Fauvette des jardins, Pouillot fitis…). L'intérêt de ces nouveaux espaces de transition n'est donc pas à négliger d'autant qu'une part importante des espèces des boisements âgés pourra aussi ponctuellement s'alimenter dans les boisements plus jeunes même s'ils installent leur nid dans la partie de boisement ancien.

La Sanef note que l'obstacle au déplacement de la faune créé par l'infrastructure ne peut être qualifié de « supplémentaire » puisque cette infrastructure existe déjà et donc qu'elle ne crée pas de nouveaux obstacles de franchissement pour la faune. Le seul élément nouveau à franchir est constitué du barreau de liaison entre l'A26 et la RN42, celui-ci étant toutefois adossé à l'A26 existante. En revanche, dans le cadre de ce projet, des dispositions sont prises pour améliorer certains passages existants. Ainsi, 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 permettant également de sécuriser les trajets en incitant la faune à utiliser ces passages et éviter des passages actuels jugés dangereux.

Concernant les garanties de pérennité, la Sanef déclare qu'elles ne peuvent pas porter sur des individus à la durée de vie nécessairement limitée, elles portent sur les emprises d'habitats dévolues aux espèces concernées en soulignant que les mesures ERC « doivent se traduire par une obligation de résultats et être effectives pendant toute la durée des atteintes ». C'est pourquoi, entre autres, des mesures de suivi qui concernent la flore et la faune (MS02 – Suivi écologique des mesures et de leur efficacité en phase d'exploitation par un ingénieur écologue) seront mises en œuvre et en cas de non-respect de la pérennité ou de l'efficacité des mesures correctives seront mises en œuvre.

Enfin, 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.

La réponse évoque également la mise à niveau par rapport à l'infrastructure existante et à son rapprochement de cette dernière afin de limiter les délaissés et éviter des stations d'espèces protégées, l'échangeur sur la RN42 est prévu d'être aménagé dans un écrin de boisements, afin de limiter l'impact des bretelles et de les intégrer dans un nouveau couvert végétal. La plantation dense des délaissés permettra également d'avoir un entretien limité dans les délaissés.

Concernant le pont de gibier, la Sanef souligne que projet comprend pour l'essentiel l'aménagement d'infrastructures existantes et ne crée 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.

Il est fait état que le projet s'inscrit 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 rappelée ci-avant.

Le maitre d'ouvrage complémente son argumentaire par un rappel sur les boisements compensateurs et souligne que la compensation au titre des espèces protégées doit privilégier la recréation d'habitats forestiers dans un rayon à proximité du projet pour maintenir une résilience des espèces impactées, les espèces inféodées au milieu forestier ne pouvant pas se reporter sur des parcelles de milieux ouverts (agricoles, pelouses). La compensation de l'impact sur les milieux forestiers doit répondre à la reconstitution des milieux et fonctionnalités détruits par le projet, indépendamment de la performance en stockage de carbone que la mesure peut entrainer.

Rappel est indiqué que c'est l'État qui est responsable, dans le cadre des directives européennes, de la définition et du suivi de la mise en œuvre de la politique nationale en matière d'évaluation environnementale des projets et que de ce fait 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 constituant des pièces versées au dossier d'enquête publique, auxquels il est rappelé que le pétitionnaire a apporté des réponses et compléments circonstanciés.

Sanef a souhaité également souligner l'indépendance, la crédibilité et l'intégrité des prestataires qui mobilisent leur savoir-faire sur ses études. Le bureau d'étude EGIS s'est d'ailleurs engagé en signant la charte d'engagement des bureaux d'études (cf. site du Ministère de la transition écologique). Cette charte d'engagement des bureaux d'études dans le domaine de l'évaluation environnementale est une démarche portée par le ministère et qui s'inscrit dans la continuité des travaux relatifs à la séquence

éviter, réduire, compenser, découlant d'une obligation légale faite aux maîtres d'ouvrage d'éviter, limiter et compenser les impacts négatifs de leurs projets, plans ou programmes sur l'environnement.

La Sanef répond exhaustivement et précisément au questionnement du public relatif à l'environnement autant sur le plan général que sur les points spécifiques exprimés. Les réponses apportent des compléments au dossier présenté et un éclairage complémentaire que je partage en tout point, l'aspect environnemental du projet répondant de manière satisfaisante aux prescriptions réglementaires dans ce domaine.

THEME 4 : expropriation :

Compte tenu de sa spécificité, ce thème est examiné uniquement dans l'avis sur l'enquête parcellaire.

THEME 5 : divers (avis favorables et oppositions au projet, propositions) :

Ce thème recueille la moitié des occurrences exprimées (132 sur 264).

Ce thème traite des items liés à l'expression directe du public et le résultat de sa réflexion en exprimant des propositions. La quantité importante des occurrences démontre, si besoin était, que ce projet ne laisse pas indifférent le public. Les occurrences de ce thème abordent donc les avis favorables, les oppositions argumentées au projet ou les doutes, l'utilisation des infrastructures existantes et les propositions.

Les avis formellement exprimés par le public, son intérêt en faveur du projet (2), partiellement (5), son opposition (38), sont au nombre de 45.

L'item 1 aborde des questionnements, parfois évoqués par ailleurs, qui s'expriment de manière récurrente :

- sur la pérennité de la gratuité de l'ouvrage (3 occurrences),
- sur l'entretien des ouvrages actuels (5 occurrences),
- la dépréciation des biens (3 occurrences),
- la régularité de la procédure (1 occurrence).

La Sanef apporte les précisions suivantes :

- le projet ne s'accompagne pas d'autre perspectives que celles énoncées dans le dossier mis à l'enquête. Toute autre évolution des infrastructures locales relèverait d'autres lois ou de projets ultérieurs non connus à ce jour ;
- pour l'entretien et la viabilité des autoroutes, Sanef possède, par section d'autoroute de 75 km en moyenne, des centres d'exploitation qui disposent de moyens d'entretien, de surveillance et d'exploitation. Un programme de suivi et d'entretien est mis en place sur l'ensemble des centres d'exploitation. Les différentes composantes relatives aux opérations d'entretien sont explicitées ;

- la construction de nouveaux aménagements à proximité des ceux déjà en place n'est pas de nature à déprécier les valeurs mobilières, notamment compte tenu de l'éloignement et des impacts très limités mis en exergue dans les études. Au contraire, de meilleurs accès et un traitement hydraulique de qualité constituent des facteurs de valorisation du secteur et des apports qualitatifs au cadre de vie ;
- les concertations, consultations règlementaires à réaliser dans le cadre des instructions des différentes autorisations sollicitées en lien avec le projet d'aménagement de la liaison A26/RN42 ont toutes été réalisées dans les temps et formes prévus par les textes. Sanef rappelle par ailleurs l'effort conséquent de concertation, formelle ou informelle, à laquelle le maître d'ouvrage s'est livré au cours des années de mise au point de l'opération.

L'item 2 recense les demandes exprimées explicitement et parfois non traités par ailleurs.

Les indications fournies par la Sanef confirment que les caractéristiques de certains ouvrages demeureront inchangées répondant ainsi aux interrogations spécifiques du public. Dans le cadre des occupations temporaires qui seraient nécessaires dans le cadre de l'aménagement objet de cette enquête, Sanef s'engage à remettre en état les terrains pour un usage conforme à leur destination initiale mais précise ne pas légitime à répondre sur des sujets dépassant son périmètre.

L'item 3 énonce les propositions exprimées explicitement et parfois non traités par ailleurs. A l'exception de celles qui confirment des dispositions prises par ailleurs relatives aux hauteurs maintenues et aux accès conservés, la Sanef les rejette toutes, en formulant, pour chacune spécifiquement, ses objections qui relèvent, soit de domaines hors de son champ de compétence (hors de la concession autoroutière), soit de finalités différentes de celles du projet, soit de propositions incompatibles techniquement ou réglementairement (SDAGE, SAGE).

J'estime satisfaisantes les réponses du pétitionnaire qui s'est attaché à répondre individuellement et précisément à chacune des interrogations du public en développant une argumentation adaptée.

Dans le cadre des occupations temporaires qui seraient nécessaires dans le cadre de l'aménagement objet de cette enquête, je note, l'engagement de la Sanef à remettre en état les terrains pour un usage conforme à leur destination initiale.

2.5.- Sur les délibérations des conseils municipaux des communes impactées par le projet et de la communauté de communes du Pays de Lumbres (avis sur la demande d'autorisation) :

L'avis relatif aux délibérations des conseils municipaux des communes impactées par le projet et de la communauté de communes du Pays de Lumbres (avis sur la demande d'autorisation) a été traité dans le paragraphe 2.3.8. développé plus avant.

2.6.- Le bilan :

2.6.1- concernant la justification et la finalité de l'opération proposée à l'enquête :

Le parti d'aménagement, répondant aux normes de l'instruction sur les conditions d'aménagement des autoroutes de liaison, intègre les enjeux liés au développement économique et à l'aménagement du territoire, à la satisfaction des besoins sociétaux en matière de déplacements et à la prise en compte des préoccupations environnementales.

Les seules variantes possibles seraient la création d'un nouveau tracé, ou la non réalisation du projet.

Les possibilités de tracé sont limitées dans l'espace et se sont imposées du fait de la configuration actuelle de ces infrastructures. Lors de sa conception, le projet a fait l'objet d'optimisations permettant de retenir la solution de développement à moindre impact. En effet, alors qu'initialement plusieurs variantes ont été envisagées, le projet retenu est celui qui permet de diminuer l'impact définitif du projet.

Le maître d'ouvrage utilise toutes les emprises du Domaine Public Autoroutier. Les emprises supplémentaires dont il a besoin lui sont indispensables pour la bonne réalisation du projet, et sont relativement peu importantes en superficie sur l'ensemble du linéaire du tracé. Certaines atteintes à la propriété privée concernent également les emprises nécessaires à la construction du réseau hydraulique et l'amélioration des dispositions environnementales.

L'intérêt du projet est double :

- **il évitera la congestion du trafic en apportant une meilleure fluidité, une amélioration des mobilités et de la dynamique économique locales et par là-même une meilleure sécurité ;**
- **il améliorera la protection des milieux naturel et humain.**

En l'absence d'aménagement, il en résulterait une dégradation des conditions de circulation en période de saturation, au détriment de la sécurité des usagers de la route, de l'attractivité économique et touristique de la région.

Je considère donc que les itérations d'études et les choix techniques ont ainsi permis d'aboutir à une solution intégrant pleinement les enjeux environnementaux, les impératifs techniques et les incidences économiques.

- au regard du renforcement de l'attractivité et de l'accessibilité du territoire :

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.

L'aménagement proposé devrait permettre des échanges plus fluides, rapides et directs entre ces deux infrastructures d'importance, la nouvelle bretelle de liaison entre la RN42 et l'A26 permettant de simplifier la lisibilité des itinéraires, en scindant les flux locaux des flux autoroutiers longue distance.

La dénivellation de la liaison RN42 - A26 Sud permettra des échanges directs entre ces deux infrastructures sans besoin d'emprunter de carrefour giratoire. Dès sa mise en service, le barreau de liaison entre la RN42 et l'A26, pour les mouvements de l'A26 vers Boulogne-sur-Mer, devrait absorber plus de 3 800 véhicules par jour dont près de 700 poids lourds. Ce volume de trafic atteindra les 4 500 véhicules par jour en 2045 (date de mise en service plus 20 ans) et 4 850 véhicules par jour en 2055 (date de mise en service plus 30 ans).

- au regard de l'amélioration des ouvrages routiers : pérennisation, services accrus et meilleure intégration environnementale :

Le projet d'aménagement de la liaison RN42 - A26 contribue à améliorer la pérennité et la sécurisation d'une infrastructure vieillissante, la RN42, en 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.

- au regard de l'amélioration des fluidités, des mobilités et de la dynamique économique locales :

Le projet d'aménagement de la liaison RN42 - A26 est conçu pour en améliorer l'efficacité en proposant des accès adaptés au Pays de Lumbres ainsi que l'adéquation aux différents 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.

Le double objectif fixé est de résoudre un problème récurrent de sécurité en raison de la traversée du centre d'exploitation Sanef par des bus de voyage ou tourisme et de pouvoir proposer à terme une solution de transports en commun ou de transport à la demande.

Il est conforme 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).

- au regard de la mise aux normes autoroutières de la RN42 :

En ce qui concerne la RN42, les aménagements prévus sont 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. Le dimensionnement des fossés

et bassins répond à des normes techniques liées à la surface de l'impluvium, à la pluviométrie et à leur fonction :

- une fonction visant à assurer un temps de transfert utile en cas de pollution naturelle (lavage des chaussées lors d'un orage) ;
- une fonction mixte anti-pollution et de compensation ;
- une fonction d'écrêtement des débits.

Leur positionnement ne peut se faire qu'en pied de talus, ou aux points bas des terrains, et à proximité d'un exutoire naturel. Ainsi, il n'y a pas d'alternative sur le positionnement des bassins le long du tracé.

Après vérification notamment que le maître d'ouvrage ne pouvait éviter l'expropriation notamment en utilisant des biens équivalents de son patrimoine, j'estime qu'il n'existe évidemment pas d'alternative à ce volet de l'opération qui permet de pérenniser et d'améliorer le niveau de services de l'équipement préexistant.

- au regard de la prise en compte des avis exprimés :

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.

Il en est de même concernant les réponses apportées au remarques formulées par les avis des collectivités et de leurs groupements, et autres avis sollicités et dans les avis exprimés sur le dossier d'enquête dans le cadre de la concertation interservices notamment l'avis exprimé par la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) du Pas-de-Calais et l'avis exprimé par le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) de la région Hauts-de-France qui ont fait l'objet d'un mémoire en réponse du maître d'ouvrage.

De façon à ce que le projet soit compatible avec les actions inscrites dans le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) visant à renforcer la préservation des espaces naturels et de la biodiversité, le maître d'ouvrage met en œuvre des mesures appropriées ayant vocation à ne pas impacter de façon significative les habitats naturels traversés et les populations d'espèces de la faune et de la flore qui s'y développent. Ainsi, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation d'impacts prévues permettent de ne pas affecter de manière durable les habitats naturels et les espèces de flore et de faune.

Un minimum de 1,18 ha de forêts naturelles (frênaie, chênaie, hêtraie…) seront restaurées. Ces espaces boisés seront recréés en continuité des boisements d'Acquin et de Wisques. Cette compensation liée au milieu boisé vise à restituer des habitats boisés sur un espace en continuité d'un boisement existant et sur une surface d'un seul tenant, correspondant à la surface de boisement « naturel » perdue. Les localisations ont été choisies en s'appuyant sur la proximité de la zone de travaux, la

connectivité potentielle avec des milieux forestiers proches, la plus-value en termes de restauration des échanges de la faune et la possibilité de s'appuyer sur des passages plus sécurisés pour la faune. Cette mesure excède donc le strict besoin surfacique évalué. Chaque parcelle fera l'objet d'un plan de plantations adapté à sa localisation et ses caractéristiques stationnelles.

Ces parcelles seront maîtrisées par acquisition et incluses à l'enquête parcellaire.

Afin d'en assurer la pérennité et l'efficacité, les mesures d'accompagnement et de suivi proposées sont précisées, cartographiées et planifiées.

Concernant l'autorisation de défrichement, la localisation et la caractérisation des boisements au sens du Code Forestier ont été réalisées lors des expertises dédiées aux habitats naturels en 2017. À l'issue de ces expertises, les surfaces de défrichement à prendre en compte pour la réalisation du projet et les autorisations sollicitées sont les suivantes :

- forêt d'Acquin à Acquin-Westbécourt et Lumbres, forêt sectionale (soumise au régime forestier) de 4 200 m²,
- bois de Wisques à Esquerdes, forêt privée de 3 300 m².

La surface totale de défrichement nécessitée par le projet est donc de 0,75 ha. Dans le cadre du projet, le ratio de compensation à considérer étant de 4 pour 1 pour la forêt d'Acquin et3 pour 1 pour le bois de Wisques, la surface de compensation à considérer au titre des modalités retenues dans le Nord et le Pas-de-Calais concernant une autorisation de défrichement est de 2,67 ha.

Les reboisements sont proposés sur des parcelles situées à proximité immédiate des secteurs impactés.

Deux parcelles sont pré-identifiées pour accueillir ces replantations qui se localisent en continuité des boisements d'Acquin et de Wisques et sont inscrites dans les emprises classées en tant qu'emplacement réservé au Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Pays de Lumbres en vigueur. Ces parcelles seront maîtrisées au moyen des procédures foncières.

Je considère suffisant les dispositions prises concernant l'adaptation des ouvrages au passage de la faune répondant à la transparence écologique notamment au droit des corridors écologiques en particulier ceux concernant les corridors identifiés par le SRCE, les ouvrages hydrauliques ou les ouvrages d'art qui permettent globalement la circulation de la petite ou grande faune sauvage, le projet s'inscrivant 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, le projet visant tout à fait cette obligation « d'absence de perte nette » de biodiversité au moyen de l'ensemble des mesures ERC mises en œuvre.

2.6.2- concernant les mesures environnementales envisagées :

Le projet donne l'opportunité de mettre l'infrastructure au niveau des standards les plus récents en matière de protection du milieu naturel et du milieu humain, il comprend :

- le remplacement du réseau d'assainissement actuel très sommaire par un système d'assainissement moderne permettant la gestion des eaux pluviales l'ensemble de la plateforme autoroutière ;
- la mise en œuvre de zones de dépression pour compenser à l'identique les capacités de stockage des crues qui ont pu être réduites par la réalisation des nouveaux remblais à construire en zone inondable ;
- la mise en œuvre de mesures de compensation pour la destruction de zones humides ;
- la mise en œuvre de mesures de compensation pour la destruction d'habitats naturels (mesures de plantations) ;
- l'amélioration de la transparence et de la continuité écologique actuelle de l'autoroute.

- sur le volet eau :

Le projet s'inscrit dans le bassin hydrographique de l'Aa, et donc dans le périmètre du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Artois-Picardie 2016-2021, approuvé par le préfet Coordonnateur de bassin le 23 novembre 2015.

La gestion des eaux de ruissellement de la voirie projetée, les masses d'eau concernées par le projet sont :

- la masse d'eau souterraine de la « Craie de l'Audomarois » de code FRAG001 ;
- la masse d'eau superficielle de l'Aa. En effet, le rejet des bassins de rétention projetés se fait dans des fossés, qui rejoignent le ruisseau de la Lecque ou la Petite Becque, puis l'Aa à l'aval.

Les bassins actuels n'assurent pas réellement de fonction de traitement, le projet consistant plus à mettre à niveau l'assainissement existant que de prendre en compte des nouvelles surfaces imperméabilisées peu significatives.

Considérant que les dispositions nécessaires en matière d'assainissement intègrent les enjeux relatifs au milieu naturel traversé en fonction de la détermination du niveau de vulnérabilité établie à partir de la réglementation en vigueur, qu'à terme l'ensemble de l'ouvrage projeté bénéficiera d'un assainissement de collecte des eaux.

- sur le volet acoustique :

Je constate que, le projet d'aménagement ne nécessitant pas au plan réglementaire de protections acoustiques, la Sanef ayant néanmoins procédé à des études acoustiques, les investigations menées montrent que l'ensemble des

habitations riveraines se situent dans une ambiance sonore préexistante de type modérée.

- sur le volet qualité de l'air :

La méthodologie appliquée dans le cadre des études air et santé est édictée par la note technique du 27 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport, aux fiches outils associées (version du 1er octobre 2014) et le rapport d'Alain Quinet de février 2019 – La valeur de l'action pour le climat. Ces documents de référence ont été rédigés par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer du Ministère de l'Écologie et par France Stratégie.

Je constate que la réalisation du projet d'aménagement de la liaison RN42-A26, aux horizons 2025 et 2045, n'aurait pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude et ne devrait pas entraîner de dépassement des normes de qualité de l'air en vigueur.

- sur le volet gaz à effet de serre (GES) :

Je constate qu'en phase construction, les émissions globales du projet d'aménagement de la liaison entre la RN42 et l'A26 seront de l'ordre de 25 600 tonnes eqCO2 et qu'en phase d'exploitation qui suivra la mise en service des travaux les émissions sera source d'on constatera une diminution de 6 475 tonnes eqCO2 par rapport à une situation sans projet en 2045.

- sur le volet pollution visuelle :

J'estime que le projet n'aura pas d'impact sur les émissions lumineuses réduites sur l'aire d'étude et limitées aux zones urbanisées, ainsi qu'à la gare de péage de Setques sur l'A26. Je constate que l'ensemble des mesures de conception et de traitement du paysage mises en œuvre dans le cadre du projet permettra un niveau d'impact résiduel faible sur le plan paysager.

- sur le volet inondation :

Les bassins actuels sont, pour des pluies d'occurrence supérieure à la pluie décennale, sous-dimensionnés et ne permettent pas d'assurer la fonction de rétention. Ils n'assurent pas réellement de fonction de traitement, le projet consistant plus à mettre à niveau l'assainissement existant que de prendre en compte des nouvelles surfaces imperméabilisées peu significatives.

Je considère que les modifications réalisées sur notamment la RN42, sont de nature à diminuer les débits rejetés par l'infrastructure (plateforme routière), donc à réduire les risques d'inondation et pollution en aval.

- sur le volet phase travaux :

J'estime que toutes les dispositions ont été prises par la Sanef pour qu'en phase travaux les accès soient préservés.

- sur l'étude d'impact proposée à l'enquête :

En m'appuyant les considérations de l'autorité environnementale j'estime que le mémoire en réponse rédigé par le maître d'ouvrage répond point par point, de façon claire, détaillée et justifiée à ses recommandations 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.

- au regard de la prise en compte des avis exprimés :

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.

Il en est de même concernant les réponses apportées au remarques formulées par les avis des collectivités et de leurs groupements, et autres avis sollicités et dans les avis exprimés sur le dossier d'enquête dans le cadre de la concertation interservices notamment l'avis exprimé par la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) du Pas-de-Calais et l'avis exprimé par le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) de la région Hauts-de-France qui ont fait l'objet d'un mémoire en réponse du maître d'ouvrage.

En ce qui concerne la RN42, les aménagements prévus sont 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. Le dimensionnement des fossés et bassins répond à des normes techniques liées à la surface de l'impluvium, à la pluviométrie et à leur fonction :

- une fonction visant à assurer un temps de transfert utile en cas de pollution naturelle (lavage des chaussées lors d'un orage) ;
- une fonction mixte anti-pollution et de compensation ;
- une fonction d'écrêtement des débits.

2.6.3- concernant le bilan global :

Le projet présenté est porteur de progrès en répondant à plusieurs considérations qui participent aux enjeux identifiés plus particulièrement 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 ;

Le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement intègre la séquence Eviter Réduire Compenser (article L110-1 du Code de l'Environnement). Dès lors, lorsque les incidences environnementales du projet le justifient, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues par la décision autorisant la réalisation du projet, prise par l'autorité compétente doit tenir compte de l'étude d'impact, de l'avis de l'autorité environnementale et du résultat de la consultation du public.

Outre qu'il résulte des dispositions législatives et constitutionnelles, ce contrôle précoce permet de passer au tamis du principe de précaution les projets dont l'autorisation effective serait rendue impossible en raison de leur incidence sur l'environnement. Ce raisonnement justifie également un examen anticipé des critères de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées.

Cette dérogation peut être octroyée notamment dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques. Elle peut également être fondée sur d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et sur des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement. Lorsqu'elle s'appuie sur de telles raisons impératives d'intérêt public majeur, la dérogation ne peut être délivrée que s'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et si elle ne nuit pas au maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

Concernant le projet présenté, 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)* » ce qui, à mon avis, contribue favorablement à la démonstration que le principe de prévention a bien été appréhendé.

S'agissant plus spécifiquement des atteintes à la propriété privée, j'estime que les expropriations des parcelles de propriétés privées sont justifiées et nécessaires à sa réalisation sont limitées au regard du projet présenté.

Le résultat de la monétarisation des coûts collectifs indique notamment que pour le projet, les calculs ne prenant en compte que le réseau routier retenu :

- participera à la baisse des émissions de gaz à effet de serre et des émissions polluantes globalement ;
- n'induira aucune dépréciation en ce qui concerne le bruit ;
- n'aura pas d'incidences sur le développement éventuel de l'urbanisation.

Outre la finalité de l'opération projetée en faveur des bénéficiaires et de l'environnement, c'est un investissement qui va générer des activités importantes, pour les entreprises de travaux publics et leurs sous-traitants, le financement de l'opération étant intégralement assuré par la Sanef au titre du plan de relance autoroutier dont l'objet premier reste, il faut le souligner, la relance économique.

Néanmoins la phase travaux aura des incidences dans la gêne générée aux usagers et aux riverains.

Je considère donc que :

- les études menées ont permis d'identifier de caractériser et de hiérarchiser, les enjeux traversés par le projet (milieux physique et naturel, agriculture, cadre de vie et patrimoine) et d'évaluer ses incidences sur les composantes de l'environnement ;
- les objectifs d'évitement ont présidé à l'évaluation environnementale élaborée par le maître d'ouvrage en lien avec les acteurs de la concertation ;
- sur l'ensemble 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, à terme celui-ci devrait s'intégrer dans le paysage, offrir une mobilité apaisée et s'inscrire dans une démarche de développement durable. Le projet s'inscrit 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. Le projet vise tout à fait cette obligation « d'absence de perte nette » de biodiversité au moyen de l'ensemble des mesures ERC rappelée ci-avant ;
- les mesures retenues pour réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement, le cadre de vie et la santé humaine, ainsi que celles relatives aux modalités de suivi associées répondent de manière satisfaisante aux critères de recevabilité appréciés dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale prévue aux articles L122-1 et suivants du Code de l'Environnement ;
- les mesures afférentes à la préservation de la ressource en eau, des espèces et habitats, d'espèces protégées et du patrimoine pourront, dans le même respect des objectifs d'évitement, de réduction et de compensation, être adaptées par les prescriptions des autorisations environnementales à délivrer par ailleurs ;
- si le projet prévoit la réduction d'espaces forestier, une compensation est entérinée au titre du défrichement (Code Forestier) et au titre des espèces protégées (Code de l'Environnement) ;
- la dérogation à la destruction d'espèces protégées a reçu un avis favorable du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel ;
- la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers valide que les mesures de compensation collective agricole proposées vont dans le bon sens et que le montant de la compensation collective agricole (240 971 euros) présenté est rationnel ;

- sur le tracé envisagé les besoins en acquisitions foncières, de l'ordre de 15 ha concernant 28 propriétaires, sont faibles au regard de l'ampleur du projet d'aménagement ;
- qu'est démontrée l'absence d'incidences significatives sur les sites Natura 2000 ou tout autre espace protégé ou inventorié ;
- la conformité du projet avec les documents de planification stratégique et environnementale (SCoT, SDAGE, SAGE et PLUI) a été établie ;
- si les plus vives interrogations du public et des élus reposent sur les dispositions prise concernant les inondations, je considère que les réponses de la Sanef devraient s'avérer rassurantes. Je formulerai des recommandations dans ce domaine qui devraient y contribuer.

J'estime donc que le bilan est globalement positif.

2.6.7- La compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme :

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Pays de Lumbres, encourage des solutions de mobilité sobre et partagée, une mobilité qui renouvèle 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.

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.

J'estime donc que l'extension de l'aire de covoiturage répond pleinement aux attentes locales.

En conclusion, je considère que,

- la gouvernance du projet a été partagée et structurée avec l'ensemble des partenaires et acteurs locaux, au sein d'un dispositif de concertation administrative qui, a permis à deux reprises de valider collégialement le projet et d'amender successivement son parti d'aménagement comme le contenu de l'évaluation environnementale ;
- l'enquête, par une adaptation des moyens déployés à la nature et à la consistance du projet, a assuré l'information et la participation du public ;
- ayant relaté le déroulement de l'enquête, examiné les observations et propositions recueillies, pris en compte le mémoire en réponse du maître d'ouvrage et énuméré les motifs et considérations qui motivent le sens favorable de ses conclusions, je me suis conformé aux prescriptions de l'article R123-19 du Code de l'Environnement ;

- dans son ensemble, la consultation du public a confirmé la nécessité de la mise en œuvre, parfois partielle, du projet.

2.7.- 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, **je considère que le dossier concernant le projet ayant pour objet l'aménagement de la liaison RN42 -A26 apparaît 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 tracé présenté est le meilleur tracé, la conception revue en 2018 a permis d'améliorer nettement la compacité de l'aménagement, basé sur une proximité accrue avec les infrastructures existantes permettant d'éviter les effets de coupure tant des ilots culturaux que pour la circulation de la faune ;
- 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 règlementaire, 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 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 maitre d'ouvrage se rapproche des propriétaires et exploitants afin d'acquérir les surplus, en fonction de la configuration de l'îlot cultural, dans le respect du protocole agricole signé avec la profession agricole.

En conclusion

J'émets un AVIS FAVORABLE

à la délivrance de l'autorisation environnementale du projet d'aménagement de la liaison RN42 -A26 intégrant notamment la demande de dérogation exceptionnelle à l'interdiction de destruction et/ou de déplacement d'espèces protégées et la demande d'autorisation de défrichement

Seclin le, 9 janvier 2022

Le commissaire enquêteur

André LE MORVAN