

La France a détruit l'équivalent de sept départements en trente ans

Par Michel Feltin-Palas, publié le 15/04/2015 à 10:49 , mis à jour le 29/04/2015 à 08:08 dans l'express

La France détruit son territoire à vitesse grand V. C'est ce que l'on apprend à la lecture d'une enquête consacrée à l'évolution des villes depuis 30 ans publiée aujourd'hui par l'Insee.

« Biodiversité : 58% des vertébrés ont disparu en quarante ans » titrait en une le journal *Le Monde* ; le 27 octobre 2016

Dans un contexte qui constate à l'échelon mondial et national une dégradation rapide des milieux naturels et en conséquence la disparition de très nombreuses espèces animales et végétales, le PLUI du Boulonnais arrêté le 30 juin 2016 reprend intégralement le projet de ZAC d'Auvringhen présenté lors du premier arrêt de projet du 9 avril 2015 qui avait fait l'objet d'un avis défavorable de l'Autorité Environnementale en date du 19 août 2015. Seul le corridor écologique du SRCE-TVB a été reporté en page 357 de l'OAP de la ZAC d'Auvringhen ainsi que les zonages du PLUI environnants. Le projet de ZAC avait fait l'objet de plusieurs études d'impact suivies de recommandations de l'autorité environnementale en date du 22 octobre 2010, du 14 février 2012 et du 17 septembre 2015 .

Plusieurs remarques antérieures de l'autorité environnementale restent directement applicables au projet de ZAC présenté ici :

1) « Les zones à urbaniser (Au) définies dans le zonage sont localisées quasiment exclusivement sur d'anciennes zones agricoles et/ou naturelles »

Cette observation reste d'actualité et l'étalement urbain proposé dans le premier arrêt de projet a été intégralement maintenu en surface

2) ... « L'ouverture des zones à l'urbanisation ayant un impact négatif sur l'environnement aurait du faire l'objet de scénarii alternatifs... »

En page 15 de l'avis de l'autorité environnementale du 19 août, il est cité des exemples d'ouverture à l'urbanisation sur des zones à enjeux environnementaux dont la « ZAC d'Auvringhen à Wimille, (corridor écologique du SRCE-TVB et proximité immédiate d'une zone à dominante humide du SDAGE).

Il y a lieu de remarquer également la présence d'une importante mare variable au nord dans la ZAC soit pendant plus de 6 mois selon la pluviosité des hivers ainsi qu'une zone humide dans la prairie le long de la voie ferrée. L'intérêt patrimonial a été signalé. Pourtant, aucune étude détaillée sur la faune et la flore de cette zone n'a été effectuée. Le projet d'aménagement n'en prévoit pas la protection ni son maintien ce qui ne peut être admis.

Outre, la zone humide rappelée ci-dessus, il y a à proximité la mare du ruisseau d'Auvringhen et les 150 orchidées recensées.

La présence de la ZNIEFF de type 1 : Bocage au sud de Wimereux avec la libellule agrion de mercure est signalée. Située sur la commune voisine de Wimereux, de l'autre côté de la voie ferrée elle a été ignorée dans l'étude d'impact de la ZAC.

Les conséquences en cas de surverse du bassin de rétention situé à proximité de la voie ferrée dans la ZAC dont la moitié ouest se trouve sur le bassin versant du ruisseau du Honvault n'ont pas été examinées

De fait les parcelles cadastrales N° 78,163, 164, 166 de la section NA de la rue de Verdun à Wimereux, proches du ruisseau du Honvault et dont les terrains ont été inondés en septembre 1999 et lors de l'hiver 2015-2016 sont susceptibles de recevoir une surcote liée à l'imperméabilisation des sols de la future ZAC.

Le volet écologique de l'étude d'impact de la ZAC a montré la richesse des habitats naturels : prairies humides, mares, murets, haies qui hébergent une flore et une faune particulièrement riche.

Le plan présenté en page 359 de l'OAP de la ZAC d'Auvringhen montre les zonages des territoires immédiatement contigus à la moitié sud de la ZAC soit NI coté Wimereux et A, AI coté Wimille. **La voie ferrée est une limite artificielle, la nature des sols et les paysages sont identiques ce qui justifie un zonage NI ou AI de part et d'autre de la voie.**

De plus le plan de l'OAP Espaces naturels sur le site de la Crèche en page 23 montre bien que la zone agricole aujourd'hui proposée à l'urbanisation constituera un éperon urbain au milieu d'une zone naturelle. Le corridor écologique situé au milieu de la future zone urbaine apparaît incongru ! (des chevreuils empruntent actuellement le corridor)

La limite entre la future zone 1 AU –II et les zones voisines NI, A et AI a été fixée arbitrairement sans réelle justification ainsi que le précise l'Autorité Environnementale dans son premier avis

Malgré les remarques successives de l'Autorité Environnementale et des services de l'Etat qui avaient proposé de situer la coupure d'urbanisation en limite des extrémités des secteurs urbains actuels et des études d'impact incomplètes avec un impact négatif sur l'environnement, aucun scénarii alternatif n'a été étudié ni présenté.

Pourtant, l'association a relevé à proximité immédiate de la gare la présence de deux zones urbanisables à vocation d'habitat qui auraient dû être intégrées dans le périmètre de la ZAC et faire l'objet de zones en renouvellement urbain (UR):

- friche de la gare qui permettrait la construction de plus de 100 logements en fonction d'une augmentation de la densité à l'hectare recommandée par l'autorité environnementale dans son courrier du 17 septembre 2015 .

- zone UEd du futur PLUI dont la vocation habitat dans les anciens POS et PLU a été modifiée en vocation industrielle (**sans justification au PLUI qui par ailleurs n'a pas présenté les anciens plans de zonage des PLU communaux**). Cette zone est située au milieu d'un secteur d'habitations du quartier Gazemetz permettant la construction de plusieurs centaines de logements.

L'association demande également l'intégration de cette zone dans la ZAC en vue d'une urbanisation future afin de limiter la consommation d'espaces naturels sensibles. Nous remarquons que le déménagement de l'activité industrielle existante du site actuel, prévue de longue date vers Marquise à proximité des carrières permettrait également une économie sur le transport des matières premières et éviterait la dégradation des voiries de Wimille et Wimereux.

Bien que située en zone inondable au même titre que les habitations voisines, la disponibilité d'importants remblais issus des chantiers Nausicaa et Les Terrasses de la falaise sur le territoire de l'agglomération (dépôts temporaires effectués à Terlincthun???) permettrait de rendre constructibles ces terrains.

3) Transports, circulation. L'autorité environnementale a rappelé dans ses observations : « Néanmoins, , le trafic sur le secteur du projet est conséquent et a des impacts en terme de qualité de l'air et de bruit ».

L'accès aux moyens de transports en commun : bus, train sur le site de la gare n'est envisageable que pour 1/3 de la ZAC. La présence de la gare signalée dans l'étude n'est d'ailleurs pas un atout, la fréquence des arrêts de trains en gare de Wimille étant très insuffisante pour une utilisation trajet domicile-travail.

Il est mentionné en page 354 de l'OAP de la ZAC d'Auvringhen un accès vers la gare par la rue Regnault et des aménagements envisagés vers La Poterie au sud !

La réalité des difficultés d'accès n'est pas précisée ici. Les insuffisances du réseau routier ont été constatées dans les études d'impact : route de La Poterie -Chemin vert (**dont la largeur est restreinte à 3,80 m dans le hameau et non 4,20 m comme indiqué dans l'étude d'impact**). Malgré cela il a été proposé de faire circuler les 2/3 des véhicules supplémentaires par la route de La Poterie.

Ces deux petites routes de campagne étroites et sinueuses sont empruntées quotidiennement par cinq agriculteurs avec des engins agricoles de plus en plus imposants (certains font plus que la largeur des routes), des randonneurs (circuit de randonnées impérial), des cyclistes, des jeunes cavaliers (présence dans le hameau de la Poterie d'un poney-club).

Or les routes de La Poterie et ses variantes vers le mont Gambier et le Chemin vert sont situées dans un espace naturel remarquable reconnu dans le SCOT, dont l'étude de classement au titre de la loi de 1930 est en cours. La solution de transit des véhicules accompagnée de la mise en place d'îlots refuges est contraire à **l'article R 121-5 du code de l'urbanisme qui n'autorise : que « des cheminements piétonniers et cyclables et des sentes équestres ni cimentées ni bitumées lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces ou milieux... »** De plus, de part la fréquence des déplacements et leurs nuisances sonores, elle met en cause le développement d'un tourisme local qui depuis plusieurs années s'est orienté sur les modes de déplacements doux : pédestre, équestre, cycliste... L'hébergement en gîtes ruraux, dans un site reconnu pour ses qualités paysagères en sera affecté.

L'intérêt de l'autorisation de la circulation des véhicules supplémentaires issus de la ZAC et des aménagements consécutifs de la route de La Poterie étant bien externes à la gestion ou à l'ouverture au public, l'association demande l'interdiction du transit des véhicules issus de la ZAC par la route de la Poterie ainsi que cela a été retenu pour le hameau voisin d'Auvringhen, la route de La Poterie étant dès à présent intégrée par le public dans une boucle de cheminements doux : piétons cyclistes et équestres...

Le flux de véhicules vers Wimereux a été sous évalué dans les études d'impact et les conséquences sur la circulation en particulier aux intersections avec la rue Carnot n'ont pas été étudiées. Aucune étude sur les conditions de création d'un nouveau croisement rue Carnot et sur l'augmentation du flux des véhicules au passage à niveau n'a été formulée ni obtenu de la part de Réseau ferré de France.

Le transit des véhicules vers le centre ville de Wimille n'est pas analysé ainsi que son impact sur la circulation.

Aucune analyse de transit vers les groupes scolaires maternelle et primaire du centre ville n'est présentée. Le trajet à pied est supérieur à **30 mn** pour les 2/3 de la ZAC les plus éloignés, ce qui est évidemment incompatible 2 à 4 fois par jour pour des enfants. Un second véhicule sera donc nécessaire pour les futurs occupants de la ZAC

L'association constate de nombreuses insuffisances dans le PLUI qui a repris une étude ancienne de la ZAC d'Auvringhen et qui a été contestée depuis 2001. L'absence de présentation de scénarii alternatifs conformément à la demande initiale de l'autorité environnementale et dans un contexte général qui demande de réduire la consommation de terres agricoles ne pourra que renforcer l'illégalité du PLUI.

4) Paysage et coupure d'urbanisation

L'analyse du paysage vu depuis le Grand Site des deux Caps a conduit l'aménageur à constater la réalité de l'impact de la ZAC en covisibilité avec un site en cours de classement et à proposer au sud et à l'ouest une ceinture verte ce qui impliquera un surcoût pour la ZAC telle qu'elle est actuellement prévue.

Pourtant les plantations envisagées le long du talus de la voie ferrée et qui seront soumises aux vents marins chargés d'embruns ne pourront « masquer » les constructions prévues au-delà d'une hauteur de 9 m à l'égout + toiture (la hauteur des immeubles n'est pas mentionnée dans l'étude d'impact)

L'association demande :

- **l'interdiction de la circulation vers le hameau de La Poterie**
- **la présentation d'un nouveau scénarii conformément à la demande initiale de l'autorité environnementale prenant en compte la friche de la gare et la zone UEd**
- **la limitation de l'emprise de la ZAC à la première tranche prenant en compte une coupure d'urbanisation s'appuyant sur les pointes urbaines actuelles de Wimereux et Auvringhen ainsi que les caractéristiques écologiques et paysagères du site.**

Le président de l'association « Vivre au pays de Wimille »

Jean Michel Honoré



COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BOULONNAIS

PLAN LOCAL D'URBANISME

P.L.U.

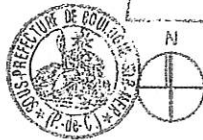


**RAPPORT
DE
PRESENTATION**

**DÉPOSÉ A LA
SOUS-PREFECTURE**

LE

30 OCT. 2007



pour être annexé
à la délibération
du 11 OCT. 2007

Le Président de la Communauté
d'Agglomération du Boulonnais



4 ^{ème} REVISION	PRESCRITE LE : 28.06.2002	ARRET DE PROJET : 15.12.2005	APPROUVEE LE : 11.10.2007
3 ^{ème} REVISION	PRESCRITE LE : 16.12.1999	ARRET DE PROJET : 26.06.2000	APPROUVEE LE : 18.10.2001
2 ^{ème} REVISION	PRESCRITE LE : 23.10.1990	ARRET DE PROJET : 10.07.1992	APPROUVEE LE : 30.03.1993
1 ^{ère} REVISION	PRESCRITE LE : 29.03.1985	ARRET DE PROJET : 24.06.1986	APPROUVEE LE : 26.10.1987
ELABORATION	PRESCRITE LE : 18.01.1974	ARRET DE PROJET : 09.11.1976	APPROUVEE LE : 26.10.1978



Boulogne-sur-Mer
Développement
Côte d'Opale

WIMILLE

PIECE

1.1

- ⇒ La rive gauche du Wimereux, vers le littoral, essentiellement pour l'habitat,
- ⇒ Les abords de Boulogne-sur-Mer et le quartier *Bon secours*,
- ⇒ La *Trésorerie*, lieu-dit sur les hauteurs de Wimille destinés aux activités économiques.

L'urbanisation de Wimille est donc éclatée entre un centre s'étendant jusque Wimereux dans la vallée, une zone d'activités sur les hauteurs au nord et une multitude de hameaux et de fermes sur le reste du territoire.

1.2.3. Les axes structurants de la commune

Les axes d'échelle régionale

Wimille est traversé par deux voies d'importance régionale : l'autoroute A 16 dite *l'europeenne* et la voie ferrée reliant notamment Boulogne-sur-Mer à Calais et à la connexion avec le TGV. Ces axes sont donc orientés approximativement nord/sud et tendent à borner l'urbanisation du centre de la commune.

L'autoroute dessert la commune par deux échangeurs. L'un dessert le nord de Boulogne-sur-Mer et les communes de Wimereux et de Wimille par le sud. L'autre offre un accès rapide à la zone d'activités de la *Trésorerie*, et au nord des communes de Wimereux et de Wimille. Cette autoroute est essentielle pour le développement économique de l'ensemble du littoral. Gratuite depuis Boulogne-sur-Mer jusqu'à Lille, via Dunkerque, elle est notamment utilisée quotidiennement par les habitants de communes périurbaines telles que Marquise pour rejoindre Boulogne-sur-Mer. Les automobilistes de Wimille peuvent l'empreinter pour rejoindre le sud de Boulogne-sur-Mer ou la N 42, vers Saint-Omer, où s'étendent les zones commerciales et d'activités de l'agglomération.

La gare, implantée sur Wimille, dessert également Wimereux. En effet, la ligne de chemin de fer marque la limite entre les deux communes. Elle fut la liaison principale entre Paris et Calais jusqu'à la réalisation de la ligne à grande vitesse nord. Aujourd'hui, elle permet notamment une desserte régionale de la côte d'Opale. Depuis Boulogne-sur-Mer, des TGV l'empreintent et permettent d'accéder rapidement aux métropoles lilloise, parisienne et bruxelloise. Via la gare TGV de Frethun, la région du Kent et Londres sont également très accessibles.

Les axes d'échelle locale

La commune est structurée par des axes secondaires, rejoignant Boulogne-sur-Mer (D 96), longeant la vallée du Wimereux (D 233) et traversant la commune du nord au sud (D 237).

Depuis Boulogne-sur-Mer, la D 96 rejoint le centre de Wimille en passant par le rond-point de l'échangeur autoroutier au sud de la commune. Un terre-plein central sur une partie de la route sépare les voies de circulation.

Une petite route double la D 96 en permettant de relier Boulogne-sur-Mer à Wimille par la colonne de la Grande Armée et la hameau de la *Poterie*. Elle prend ensuite deux directions : le quartier de la gare de Wimereux et le centre de Wimille. Cette voie est plus adaptée aux modes de circulation douce, notamment à la bicyclette.

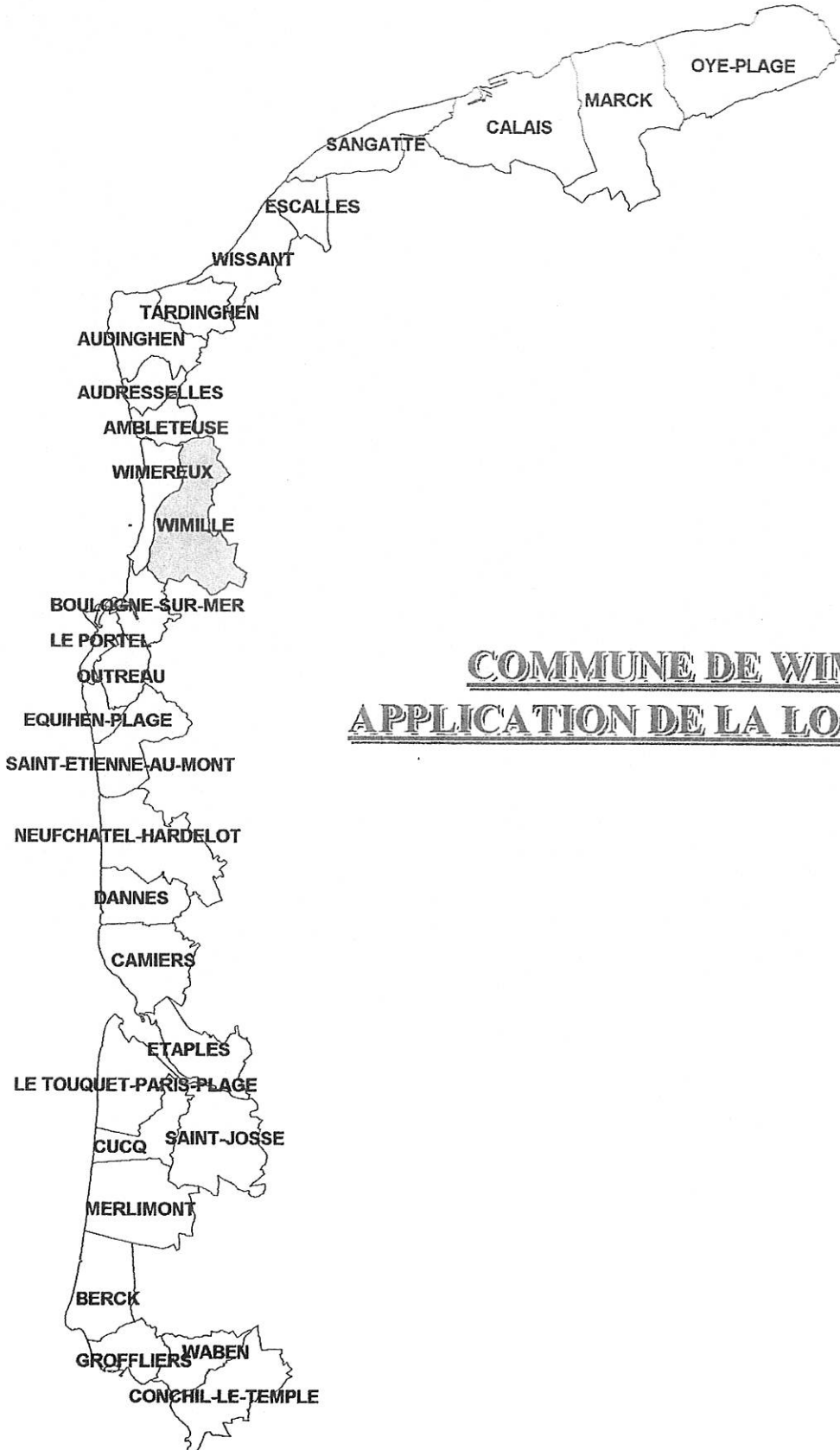
Passant par Pittefaux et longeant le Wimereux, la D 233 structure le centre de Wimille d'est en ouest et permet d'accéder à Wimereux. Cet axe lie le centre aux quartiers plus récents de la commune. Il a été dévié de façon à offrir un accès plus direct au littoral en évitant la traversée du quartier de *Gazemetz*.



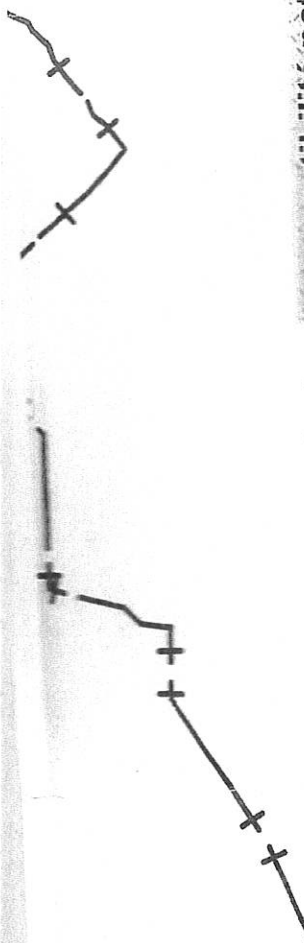
Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction départementale
de l'Équipement
des Hauts-de-France



COMMUNE DE WIMILLE
APPLICATION DE LA LOI LITTORAL



Zonage PLU espaces agricoles (incompatibilité potentielle - vigilance ponctuelle)
 voir la doctrine "bâtiments agricoles" validée en PADD du 26 mai 2009

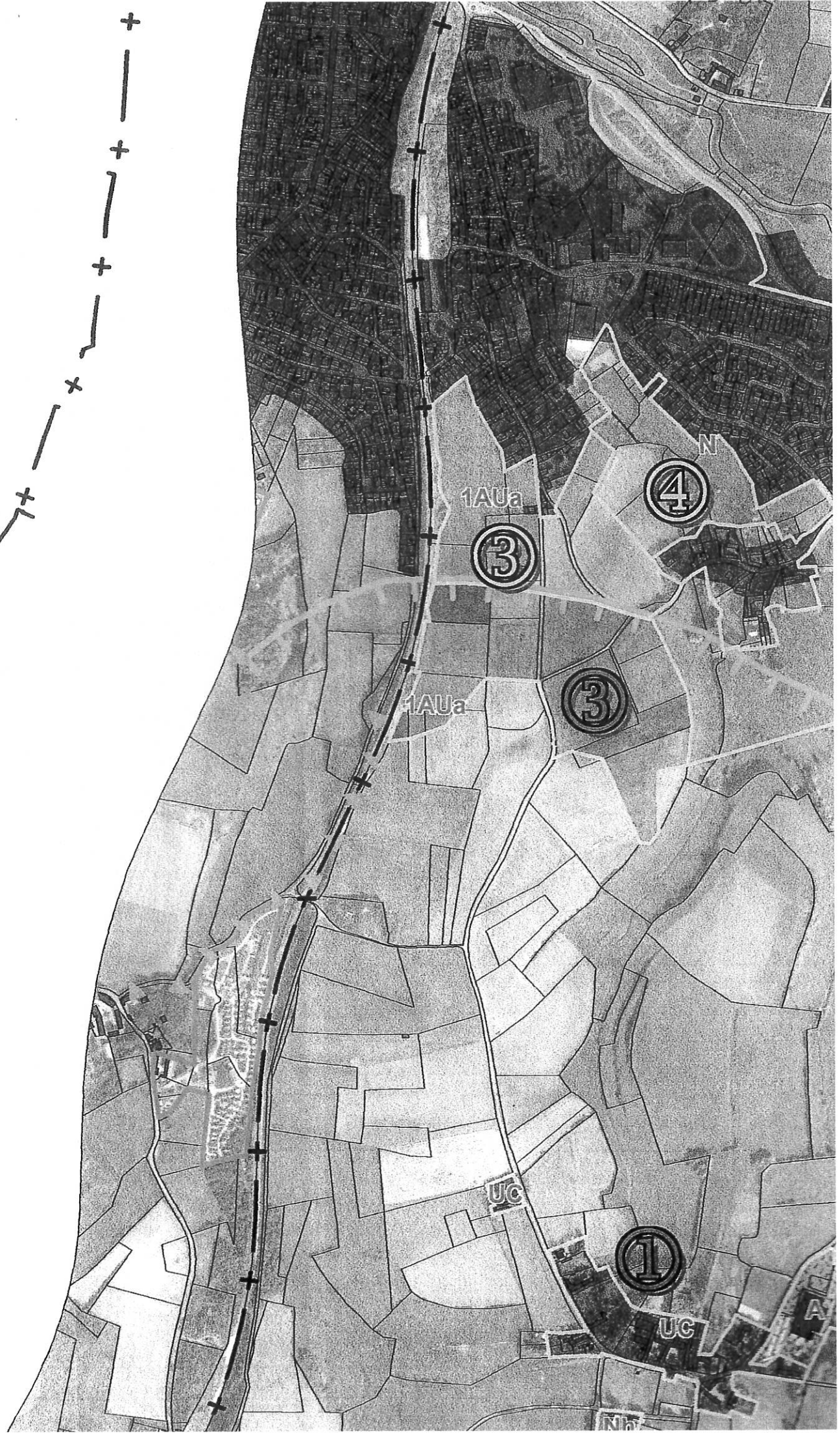
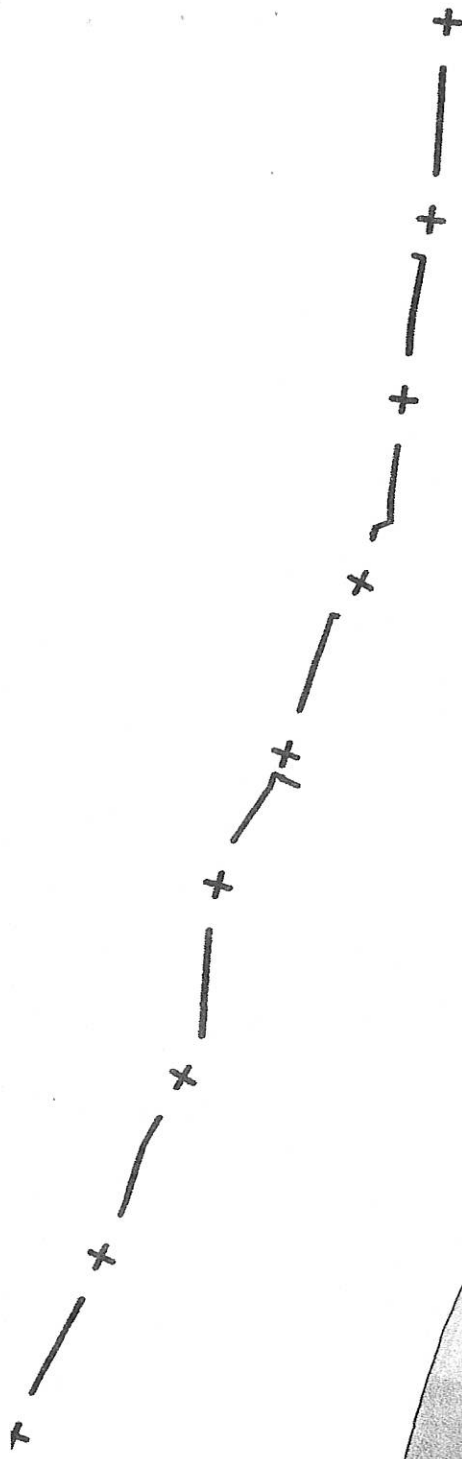
Zonage PLU (incompatibilité - vigilance)

voir détail dans l'encart

PLU approuvé le 14/10/2007

Libellé zone(s)	Classement	L146-4-3 (bande des 100m)	L146-6 (espaces remarquables)	L146-2 (coupures d'urbanisation)	L146-4-2 (espaces proches du rivage / extension limitée)	L146 (extension et des agglomérations)
1 UC, UCa			en partie concernée	en partie concernée		discor
2 UE			en partie concernée	en partie concernée		discor
3 1AUa, 1AUB				en partie concernée		risque de d discon
4 N, Nh			en partie concernée	en partie concernée		discon
5 A			en partie concernée	en partie concernée		discon

Le découpage des zones A induits par l'inscription au titre de l'article L. 146-6 (incompatibilité ou vigilance) est reporté sur la cartographie d'ensemble à titre indicatif, les données de bases de définition de ces zones relevant d'une échelle originale de l'ordre du 1/25000.



Analyse des différentes zones identifiées sur la carte

Zone 1 (zones UC et UCa) : les zones ont pour destination les constructions à usage d'habitation et leur annexes ainsi que la transformation et l'extension de bâtiments pour l'activité hôtelière.

Les secteurs, qui ont le caractère de hameaux, prévoient des constructions en dehors d'une agglomération ou d'un village existant. Une part importante de ces secteurs se situe en coupure d'urbanisation. Elle est donc contraire aux articles L. 146-4 I et L. 146-2. Il n'est donc pas possible d'y prévoir des constructions nouvelles.

En outre les hameaux à l'est sont en espace remarquable. La destination des sols prévue n'est pas compatible avec celles prévues à l'article R146-2.

Aussi, à l'exception de ces derniers secteurs qui ne peuvent autoriser d'autres destinations des sols, seules y sont donc admises les extensions limitées de constructions et les aménagements légers.

Classement proposé : rouge

Zone 2 (zones UE) : les deux zones autorisent les constructions à destination d'activités et celles qui leur sont liées.

Elles sont en discontinuité de l'agglomération existante. Les deux secteurs paraissent donc contraires à articles L. 146-4 I. Le secteur au nord se situe en coupure d'urbanisation. En sus, le secteur sud semble contraire avec l'article L. 146-2. Les constructions nouvelles y sont donc interdites.

La zone sud est en espace remarquable. La destination des sols prévue n'est pas compatible avec celles prévues à l'article R146-2. Seules y sont donc admises les extensions limitées de constructions et les aménagements légers.

Classement proposé : rouge

Zone 3 (zones 1AUa et 1AUb) : la zone admet des constructions et installations légères à destination de logements et d'extension de la résidence touristique (1AUb).

Les secteurs sont en continuité de l'agglomération existante. Toutefois, ils sont trop larges pour garantir une continuité avec le bâti existant. En outre, les extrémités des zones se situent en coupure d'urbanisation. Les constructions doivent donc être en continuité de l'agglomération, en application de l'article L. 146-4 I et L. 146-2.

Classement proposé : jaune et rouge

Zone 4 (zones N et Nh) : les secteurs autorisent notamment l'extension des constructions existantes, le changement de destination et la création de gîtes ruraux, de chambres d'hôtes et de restaurants sans extension de bâtiments.

Les zones repérées sont en coupure, en discontinuité des agglomérations, et en espaces remarquables. La destination des zones n'est pas entièrement compatible avec celle de l'article R. 146-2.

Classement proposé : jaune

Zone 5 (zone A) : les zones autorisent notamment les constructions nécessaires aux exploitations agricoles, le changement de destination et le camping à la ferme.

Elles se situent à l'écart des villages et agglomérations existants et en coupure d'urbanisation. En application des articles L. 146-4 I et L. 146-2, seules y sont donc admises les extensions limitées de constructions. Par ailleurs, la création de nouveaux bâtiments agricoles dans l'enceinte du corps de ferme reste néanmoins admise.

Les parties nord des deux principales zones A sont concernées par des sites remarquables. La destination des sols prévue sur les secteurs n'est pas compatible avec l'article R. 146-2. Aussi, aucune construction agricole n'y est possible.

Classement proposé : rouge clair en espace remarquable et jaune clair pour le reste

Annexe à la lettre de remarques sur le projet de DUP de la ZAC des Mûriers Etude d'impact

Etude de mobilité :

En page 11 du rapport il est précisé au sujet de la ZAC : « Les voies qui le desservent – routes d'Auvringhen et de la Poterie – sont des voies locales relativement confidentielles, souvent étroites, que se partagent l'ensemble des usagers des différents modes de transport (automobilistes, piétons, cyclistes, conducteurs de véhicules agricoles, cavaliers...). En 2007 le Rapport de présentation du PLU de Wimille précisait en page 6 : « Une petite route double la D 96 en permettant de relier Boulogne sur mer à Wimille par la Colonne de la Grande Armée et le hameau de La Poterie... **Cette voie est plus adaptée aux modes de circulation douce, notamment la bicyclette.** » (PJ 7.1 et 2) .

De fait si la largeur de la voirie de La Poterie est de l'ordre de 4 m , les croisements ne s'effectuent qu'en passant sur le bas coté occasionnant des ornières (dans un site protégé par la loi littoral NI) et dans la traversée du hameau de La Poterie, la chaussée se rétrécit à 3,60 m entre deux talus ce qui rend impossible tout croisement de véhicules (non signalé dans l'étude d'impact)

Or le projet prévoit une desserte sud de la ZAC par la route de La Poterie avec une augmentation du trafic de **200 %** ce qui est contraire à l'affirmation de maintenir le caractère « apaisé » non seulement du hameau d'Auvringhen mais aussi du hameau de la Poterie.

Il est prévu pour la route de La Poterie : « *Nous proposons donc de maintenir la configuration actuelle de la voie. La topographie et son étroitesse participeront naturellement à réduire les vitesses de circulation. En complément on préconisera juste la mise en place d'îlots-refuges, tous les 200 mètres environ, de sorte à faciliter le croisement de véhicules plus encombrants* ».

La solution de transit des véhicules accompagnée de la mise en place d'îlots refuges est contraire aux articles L 121-24 et R.121-5 du code de l'urbanisme qui n'autorise que des aménagements « nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public... »

Article L121-24 « *Des aménagements légers, dont la liste limitative et les caractéristiques sont définies par décret en Conseil d'Etat, peuvent être implantés dans ces espaces et milieux lorsqu'ils sont nécessaires à leur gestion, à leur mise en valeur notamment économique ou, le cas échéant, à leur ouverture au public, et qu'ils ne portent pas atteinte au caractère remarquable du site. Ces projets d'aménagement sont soumis, préalablement à leur autorisation, à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement dans les cas visés au 1° du I de l'article L. 123-2 du code de l'environnement et à l'avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites... »*

Les conditions de mise en place d'îlots refuges ayant pour objet de transformer une route communale à caractère rural de desserte des riverains dont principalement des propriétés agricoles inscrits au PLUI en zone NI et AI, en route de transit n'ayant pas vocation à assurer la gestion , la mise en valeur et à l'ouverture au public n'étant pas remplies, l'on ne pourra que refuser la DUP qui dans ses conditions d'application prévoit des dispositions contraires à la loi. L'on notera de plus une absence d'équité dans le traitement des hameaux d'Auvringhen et La Poterie l'un étant conforté dans son caractère apaisé, l'autre subissant des nuisances qui ne seront pas maîtrisées dans le futur.

L'étude prévoit un transit de l'ordre de 5 % coté nord par le passage à niveau coté Wimereux, outre le fait que l'étude n'est pas étayée sur le comportement des futurs habitants par rapport à l'attractivité de la rue commerçante Carnot et surtout de la plage dont l'accès à pied sera impossible pour les enfants, ce qui nécessitera l'usage d'un véhicule, aucune étude de l'impact de la circulation interne à Wimereux n'a été effectuée. En particulier l'on remarquera que l'aménagement récent en sens unique de la rue Carnot interdit l'accès direct vers Boulogne et

oblige le transit des véhicules vers le centre ville, mairie, quai Giard et rue Napoléon avec une augmentation sensible des nuisances , sonores, pollution... signalée dans l'étude récente de mise en place du SPR de Wimereux.

L'on signalera également que le premier avis de la DREAL de 2010 mentionnait un accès possible pour les piétons à la gare pour les transports en commun bus et train pour un tiers de la ZAC ce qui correspond sensiblement à la première tranche et qu'au delà l'usage d'un véhicule était nécessaire.

Les écoles primaires publiques et privées étant situées en centre ville à environ 30 mn à pied pour des enfants nécessiteront l'usage d'un second véhicule le plus souvent.

L'absence de transports en commun vers la zone industrielle de La Trésorerie (45 mn à pied) nécessite également l'usage d'un véhicule...

Loi littoral :

En pages 106 et 107 de l'étude d'impact il est évoqué la compatibilité du projet de ZAC avec la loi littoral.

Continuité de l'extension de l'urbanisation et coupure d'urbanisation. L'extension de l'urbanisation va très au delà des zones urbanisées voisines d'Auvringhen et la rue du Transval coté Wimereux soit 300 M au lieu des 400 m signalés p 109 de l'étude d'impact et 600 m constatées le long de la voie ferrée. Le projet se situe au sud au delà de la coupure d'urbanisation définie par les services de l'état et présentée à la commune en sous Préfecture de Boulogne le 21 avril 2010 . (PJ 8, 1,2,3,4)

Préservation du patrimoine naturel et culturel p 107

Contrairement) ce qui est indiqué sur l'absence d'atteinte à la coupure d'urbanisation précisée par les services de l'état ci dessus, il n'y a pas de différence quant à la nature des sols situés en zonage NI ou AI avec ceux de la ZAC coté Boulogne ainsi que pour les paysages visibles depuis La Crèche et le chemin côtier . Ceci est d'autant plus vrai que l'aménageur prévoit une bande de plantations denses au sud et le long de la voie ferrée pour « masquer » les constructions de la ZAC , sans garantie de développement des arbres en bord de mer...

Nous avons signalé à plusieurs reprises la richesse en biodiversité du site proche du ruisseau d'Auvringhen confirmé par l'étude d'impact du cabinet Alfa ainsi que la présence du lézard des murailles observé par l'association sur les murets du site. Nous nous interrogeons par ailleurs sur les techniques de reconstruction des murets qui ne sont pas détaillés et qui risquent de supprimer des « abris » et interstices qui hébergent les lézards..

Réalisation de nouvelles routes...

Voir ci dessus l'aménagement de la route de La Poterie non conforme aux articles L 121-24 et R.121-5 du code de l'urbanisme

On ne peut que conclure au non respect de la loi littoral contrairement à l'affirmation de la page 107 de l'étude d'impact et donc à l'impossibilité d'accorder la DUP au dossier de ZAC ici présenté

Zone inondable temporaire :

Des compléments tardifs (annexe 1 de février 2017, complément à la gestion des eaux de la voie ferrée de février 2016, lettre du maire de Wimille du 23 avril 2018 sur la mise à disposition de zones pour les mesures compensatoires au titre de la loi sur l'eau...) sur les études d'impact initiales ont été apportées sur d'une part l'existence du bassin versant à l'ouest de la route de La Poterie signalé par l'association Vivre au Pays de Wimille, où se situe une importante zone humide ainsi qu'une mare temporaire d'au moins 6 mois en fonction de la pluviométrie.(PJ photo N°1 mare ZAC nord)

Nous remarquons toutefois que l'absence d'étude d'impact coté Wimereux d'une part sur le ruisseau d'Honvault inondable sur les parcelles arrières des habitations de la rue de Verdun (PJ photo N° 2 rue de Verdun) ainsi que sur la ZNIEFF « bocage sud de Wimereux » ou se situe outre de nombreuses espèces protégées dont la libellule Agrion de mercure, et d'autre part sur la plage où se déverse le ruisseau d'Honvault près du club de voile.

Avis de la commission locale de l'eau du Boulonnais :

Si un avis favorable a finalement été délivré **sous réserves...** le 16 octobre 2017 la réponse

montre bien les multiples difficultés provoquées par le dossier de ZAC présenté et les clarifications qui restent à apporter. Le rejet des eaux pluviales sous la voie ferrée dans une canalisation bouchée ... **sans soulever les impacts au delà, coté Wimereux montre bien les faiblesses du dossier par ailleurs également liées au choix du site...**

Avis de l'autorité environnementale.

Il est à noter dans le dossier présenté l'absence de l'avis de l'autorité environnementale remplacé par un simple courrier du Sous Préfet de Boulogne sur mer daté du 19 octobre 2017, qui mentionne « que les modifications projetées sur votre dossier sont minimales et donc sans incidence sur l'environnement ».

Evaluation des surcoûts liés aux mesures compensatoires :

L'étude d'impact de mars 2016 évalue en page 223 à 1 126 840 € HT le coût des mesures de suppression, réduction et compensation des impacts du projet. Il n'est pas repris le coût des travaux compensatoires liés à l'application de la loi sur l'eau d'avril 2017 soit 18 596 € soit un total de 1 145 436 € sur un montant total de travaux évalué à 6 873 000 € soit **16,7 % de surcoûts**

Ne sont pas compris dans l'évaluation des surcoûts ceux qui seraient nécessaires pour réduire et compenser les impacts sur le ruisseau d'Honvault à Wimereux ainsi que sur la circulation à Wimeureux mais aussi à Wimille en ville, et à l'intersection de la D96 et la route de La Poterie qui sera rendue accidentogène avec l'augmentation de la circulation.

Le dossier étant manifestement incomplet et faisant apparaître des surcoûts très élevés, la décision de déclaration d'utilité publique ne pourra être retenue

Notice explicative pièce A juin 2017 et Scénarios alternatifs.

En page 22 sont présentés 6 variantes du projet de ZAC, les variantes 2 et 3 étant non conformes à l'avis de la DREAL de 2010. La variante retenue N° 6 de 205 logements est proche des variantes 1, 4 et 5. Toutefois le nombre de logements finalement retenu reste incertain soit 217 logements selon l'étude d'impact.

La présentation de plusieurs scénarios sur un même site présentant de nombreuses contraintes environnementales que l'aménageur tente de compenser et contourner ... ne peut être acceptée dans un dossier de déclaration d'utilité publique qui se doit de présenter des variantes crédibles et au moindre coût. Nous avons proposé tout au long des procédures d'autres emplacements accessibles par des routes de 6 m minimum : Waterzelle, fiche de la gare qui pourrait être développée qui sont plus proches du centre ville et des transports en communs ainsi que des écoles sans être étudiés en comparaison du présent dossier.

L'on ne pourra que refuser un avis favorable au dossier de DUP.