

Arrondissement
Grands Travaux

dossier de présentation



RN 42

Aménagement à 2x2 voies entre Saint-Omer et l'A25



Sommaire

Avant-propos	1
1 Des fonctions essentiellement locales et régionales.....	3
2 L'approche multimodale de l'offre de transport, des besoins routiers spécifiques.....	7
2.1 Caractéristiques et fonctions de la RN42 entre l'autoroute A25 et St-Omer	7
2.1.1 Caractéristiques des déplacements Véhicules Légers (VL).....	7
2.1.2 Caractéristiques des déplacements Poids Lourds (PL).....	8
2.1.3 Une augmentation soutenue du trafic routier.....	8
2.2 Le trafic voyageurs.....	10
2.3 le trafic marchandises	12
3 Un itinéraire vraisemblablement saturé à l'horizon 2015	14
4 Des conditions de circulation médiocres et un sentiment d'insécurité.....	17
4.1 La sécurité routière	17
4.2 Un itinéraire aux caractéristiques hétérogènes.....	19
4.3 Les transports exceptionnels.....	19
4.4 Le transport des matières dangereuses	19
5 Les nuisances auxquelles contribue la circulation routière.....	20
5.1 Le bruit, une nuisance importante.....	20
5.2 La pollution de l'air, très faiblement ressentie.....	20
5.3 La pollution de l'eau et les risques d'inondation : des enjeux de prévention à intégrer	21
6 Les enjeux significatifs pour l'environnement.....	23
6.1 Présentation du territoire	23
6.2 Un milieu naturel à préserver.....	23
6.3 Hydrographie et hydrogéologie :	24
6.4 Patrimoine	26
6.5 Paysage	27
7 Un contexte territorial et socio-économique en mutation.....	31
7.1 Une population en augmentation	31
7.2 Des pôles d'activités répartis sur l'ensemble du territoire qu'il convient de desservir.....	33
7.3 Une nécessaire diversification du secteur industriel.....	35
7.4 La stabilité du secteur du commerce, le dynamisme du secteur des services.....	38
7.5 Une Activité agricole importante	40
7.6 Un potentiel touristique à exploiter.....	40
8 Les enjeux et les objectifs de l'aménagement	43
9 Les caractéristiques techniques du projet	45
9.1 Tronçon Est entre l'A25 et Hazebrouck.....	45
9.1.1 Contexte.....	45
9.1.2 Aménagement	45
9.2 Tronçon central: déviation d'Hazebrouck	46
9.2.1 Contexte.....	46
9.2.2 Aménagement	46
9.3 Tronçon Ouest entre la déviation de Saint-Omer (au niveau de l'intersection entre RN42 et RN43) et la déviation d'Hazebrouck.....	46
9.3.1 Contexte.....	46
9.3.2 Aménagement	46
9.4 Aménagement à 15 ans	47
9.5 Aménagement à long terme	47
9.6 Coût des aménagements	47
10 Mesures visant à limiter l'impact du projet sur l'environnement	48
11 La vie du projet.....	53
11.1 Rappel des principales décisions et réalisations antérieures.....	53
11.2 Depuis 1996, des concertations qui ont accompagné l'évolution du projet.....	54
11.2.1 Dans le cadre de l'APSI 1 ^{ère} phase (itinéraire St-Omer – A25).....	54
11.2.2 Dans le cadre de l'APSI 2 ^{ème} phase (section Hazebrouck – A25).....	54
11.3 Les étapes à venir.....	55
Glossaire.....	56

Avant-propos

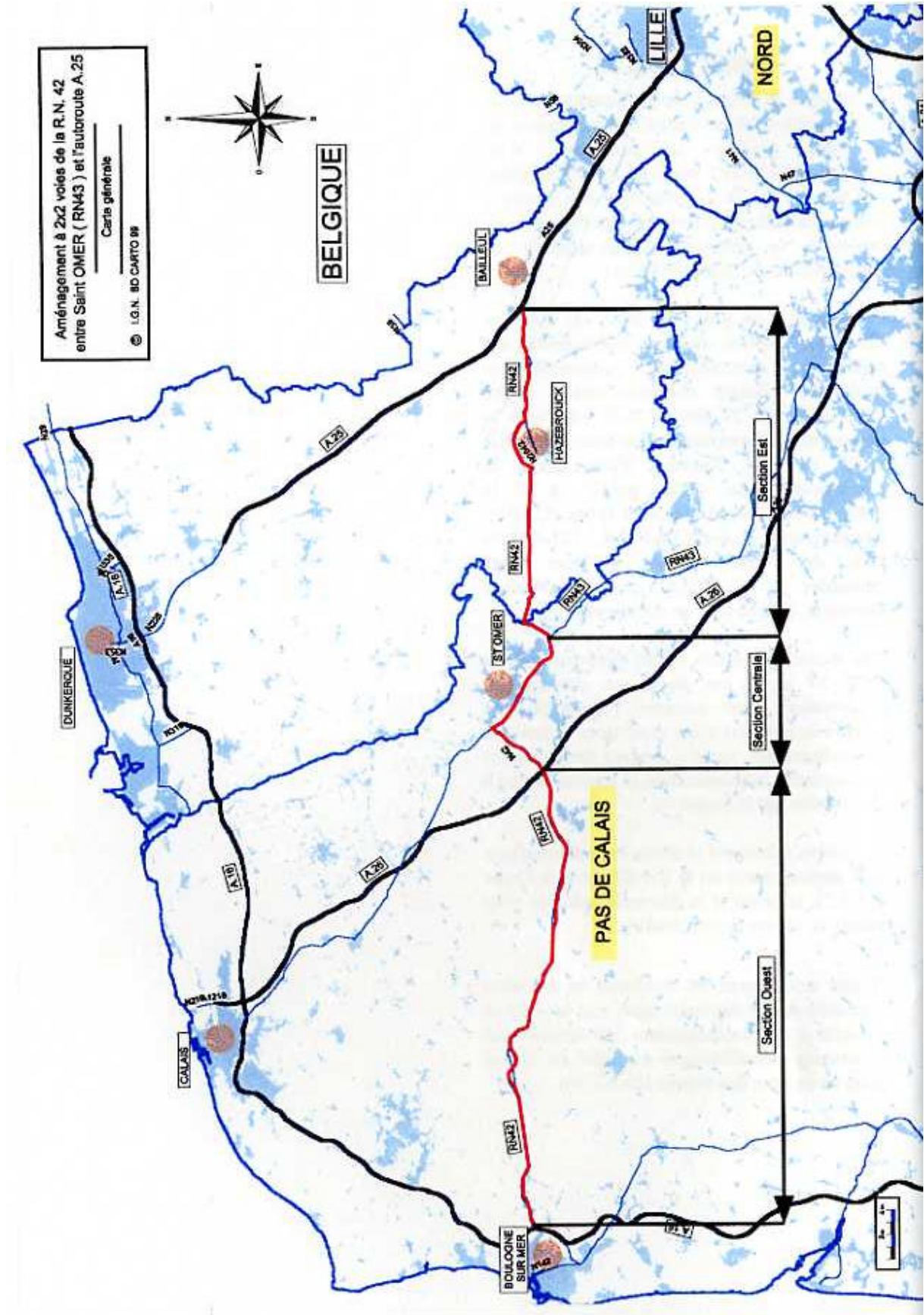
L'article 18-II de la loi relatif aux responsabilités et libertés locales fixe la consistance du domaine public routier national, « *constitué d'un réseau cohérent d'autoroutes et de routes d'intérêt national ou européen* ». Le décret fixant la liste des itinéraires nationaux sera publié lorsque le processus de recueil de l'avis des départements sera achevé, soit dans le délai de trois mois à compter de la saisine du conseil général par le représentant de l'Etat dans le département. Cette disposition se traduira par le transfert dans le domaine public des départements, des infrastructures de transports qui ne sont pas d'intérêt national. Le projet transmis par le préfet du Nord au président du conseil général le 27 décembre 2004, prévoit que la section de la RN 42 comprise entre Saint-Omer et l'A25 soit transférée dans le domaine public routier départemental.

Afin de ne pas retarder inutilement l'avancement du dossier d'aménagement à 2x2 voies de la RN 42 sur cette section, il a été décidé de poursuivre, sous maîtrise d'ouvrage Etat, l'ensemble des procédures administratives préalables à l'engagement des travaux. L'importance du projet en terme de longueur (29 km) justifie ainsi qu'une publication des objectifs et caractéristiques essentiels du projet soit réalisée conformément à la loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité et au décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la commission nationale du débat public (CNDP). Les personnes visées à l'article L.121-8-II du code de l'environnement pourront alors demander à la CNDP qui en décidera librement, d'organiser un débat public.

Dès le démarrage des études, la direction départementale de l'Équipement du Nord a mis en place une stratégie de concertation pour associer l'ensemble des acteurs du territoire (élus et services techniques des collectivités locales, acteurs économiques et associatifs, administration et société civile) à la réflexion sur le projet.

Le présent document présente la problématique de l'aménagement de la RN 42 entre Saint-Omer et l'A25, le projet et la démarche adoptée pour mettre en œuvre la concertation.

Il met notamment en évidence la vocation locale de cet itinéraire ainsi que les enjeux associés à son aménagement : développement économique, amélioration du cadre de vie, et prise en compte des enjeux liés à l'eau.



1 Des fonctions essentiellement locales et régionales

Les différentes voies de communication étaient classées dans le schéma directeur routier national approuvé par décret du 1^{er} avril 1992. On y distingue :

- les autoroutes
- les liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier (L.A.C.R.A)
- les routes nationales ordinaires



Schéma Directeur Routier National (01.04.92)

Au sein de ce réseau, la RN42 traverse les départements du Nord et du Pas de Calais. Elle relie l'autoroute A25 à hauteur de Bailleul à l'autoroute A16.

Elle dessert notamment les villes d'Hazebrouck et de Saint-Omer et croise l'autoroute A26 (Calais-Reims) au Sud-Ouest de l'agglomération de Arques-Saint-Omer.

Elle se décompose en 3 sections :

- la section Ouest, qui était classée en « Liaison Assurant la Continuité du Réseau Autoroutier » (LACRA) au SDRN du 1^{er} avril 1992, a été déclarée d'utilité publique et classée dans la catégorie des autoroutes par décret du 29 octobre 1999 (autoroute A260) pris après avis favorable

du conseil d'Etat. Cette section longue de 39 km relie l'autoroute A26 à l'autoroute A16, et est déjà aménagée à 2x2 voies sur la majeure partie de son parcours.

Elle supportait en 2001 un trafic moyen d'environ 9 000 veh/jour dont 8% de poids lourds.

La mise aux normes autoroutières de cette section n'a pas été retenue au présent Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006.

Les deux autres sections étaient classées **route nationale ordinaire** :

- la section centrale, comprise entre St-Omer et l'autoroute A26, constituée par :
 - la rocade de St-Omer, longue d'environ 12 km, déjà aménagée à 2x2 voies avec carrefours dénivelés (absence de carrefour à niveau, tous les croisements et échanges sont traités par des ouvrages).
 - La liaison comprise entre cette rocade et l'A26. Longue d'environ 6 km, cette section qui doit être aménagée en artère interurbaine, c'est à dire à 2x2 voies avec terre-plein central et carrefours à niveau de type giratoires (cette opération a été déclarée d'utilité publique le 30 octobre 2003).







Elle supportait en 2001 un trafic d'environ 10 800 véh/jour dont 25% de poids lourds.

Le contrat de Plan 2000-2006 a retenu l'inscription de 38,1 M € pour la réalisation de cet aménagement

- la section Est, entre l'autoroute A25 et St-Omer (intersection entre RN42 et RN43), dont l'aménagement, envisagé à 2x2 voies, fait l'objet du présent dossier.

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES EN 2025



-  **Autoroutes ou voies assimilées en service, en travaux ou concédées**
-  **Autoroutes en projet**
-  **Contournements urbains**
-  **Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire (GLAT) en cours d'aménagement (*)**
-  **Projets à définir**
-  **Problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien**

Les schémas multimodaux de services collectifs de transport, de voyageurs et de transport de marchandises, arrêtés par le décret du 18 avril 2002 sont destinés à mettre en œuvre les choix stratégiques de la politique d'aménagement et de développement durable du territoire, en matière d'infrastructures de transport.

Pour le territoire Nord, les enjeux stratégiques sont liés à son ouverture sur l'Europe du Nord et notamment à :

- l'écoulement des flux internationaux sur les grands axes de transit Nord-Sud
- l'amélioration des liaisons Est-Ouest desservant les ports de la mer du Nord et de la Manche
- le fonctionnement du pôle d'échange économique de Lille

L'aménagement de la RN42, y compris dans la section A26-A16 n'est pas explicitement cité dans ces schémas. L'accent est par contre, plus particulièrement mis sur le prolongement vers la Belgique de l'autoroute A34 Reims-Charleville, la réalisation d'une autoroute entre Amiens et la Belgique, la desserte du port de Dunkerque, l'achèvement de l'autoroute A25 et l'adaptation des grandes infrastructures d'échanges du pôle lillois.

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a repris ces objectifs en souhaitant notamment engager les études de la liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique (LAALB).

La carte de la page précédente, présentée lors de ce comité, définit les infrastructures routières structurantes à l'horizon 2025. Elle confirme la vocation autoroutière de la section de la RN42 comprise entre l'A16 et l'A26 (future A260) et la vocation plus locale de la section A25-A26 qui inclut le projet d'aménagement, objet du présent dossier.

En effet, cette portion de l'itinéraire de la RN42 a essentiellement des fonctions régionales. Elle assure :

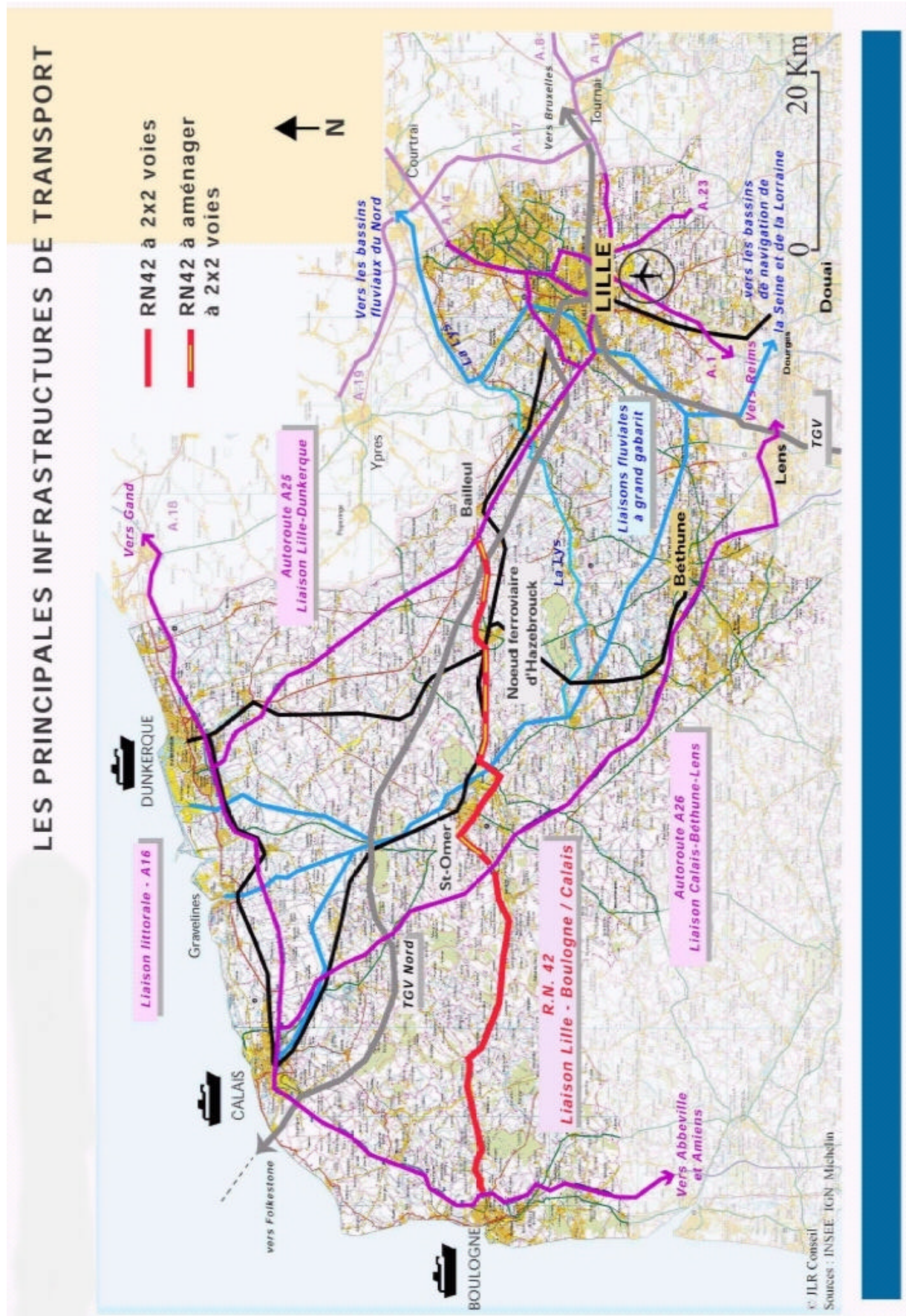
- d'une part les relations internes aux deux zones d'emploi de Saint-Omer et de la Flandre-Lys
- et d'autre part, via l'autoroute A25, les échanges entre La Flandre Intérieure, l'Audomarois, la côte d'Opale et la métropole Lilloise.

Dès 1985, des études ont été engagées afin de proposer un parti d'aménagement de cet itinéraire. Elles ont débouché en 1989 sur l'adoption d'un dossier de prise en considération proposant un aménagement en tracé neuf. Sur la base du tracé préconisé dans ce dossier, les déviations d'Hazebrouck et de Strazeele ont été étudiées, réalisées et mises respectivement en service en 1994 et 1996.

En 1994, en fonction de l'évolution de la politique d'aménagement du réseau routier national, la Direction des Routes a confié à la Direction Régionale de l'Équipement, la maîtrise d'ouvrage d'une étude d'Avant Projet Sommaire d'Itinéraire destinée à arrêter le parti d'aménagement de l'itinéraire.

Dans ce cadre, une première phase de concertation a été engagée en 1996 avec les élus locaux, les partenaires économiques et les services de l'État. L'étude elle-même a débouché en 1999 sur de premiers résultats présentés aux partenaires de la concertation, qui ont permis de confirmer le parti d'aménagement retenu dans le dossier de prise en considération.

Suite à ces concertations, l'aménagement de la section comprise entre l'autoroute A25 et Hazebrouck a été retenu au XII^{ème} contrat de plan Etat-Région afin de poursuivre l'aménagement de cet itinéraire et d'offrir aux usagers une circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de confort.



2 L'approche multimodale de l'offre de transport, des besoins routiers spécifiques.

La RN42 constitue le maillon routier Est-Ouest des infrastructures de transport desservant les territoires de la Flandre-Lys et de l'Audomarois.

D'autres infrastructures ferroviaires et fluviales desservent également ces territoires.

Il y a lieu de s'assurer de la pertinence de la réalisation d'un aménagement routier au regard de l'offre de transport susceptible d'être mobilisée et développée à partir de ces autres modes de transport.

A cet effet, le présent chapitre analyse les caractéristiques et les fonctions de la section de la RN42 ainsi que l'offre de transport voyageurs et marchandises susceptible d'être développée par les autres modes de transport.

2.1 Caractéristiques et fonctions de la RN42 entre l'autoroute A25 et St-Omer

Une enquête de circulation réalisée en 2002 sur cet itinéraire de part et d'autre de la commune

d'Hazebrouck a permis de connaître la nature du trafic qui l'emprunte.

2.1.1 Caractéristiques des déplacements Véhicules Légers (VL)

L'enquête de circulation a concerné plus de 2200 automobilistes. Son analyse a permis de mettre en évidence les principales composantes du trafic de la section à aménager. On constate ainsi qu'elle assure :

- Les déplacements locaux entre les zones d'emplois d'Hazebrouck et de St-Omer et au sein de ces zones d'emploi ;
- Les déplacements d'échanges entre cette zone d'influence et la métropole Lilloise,
- Dans une moindre mesure, les déplacements de transit à moyenne ou plus grande distance, notamment le trafic de tourisme entre le littoral, la métropole lilloise, la Belgique et l'Est de la France.

On constate que la section Hazebrouck – St-Omer (RN43) a une vocation majoritairement locale (55% du trafic) alors que la section A25-Hazebrouck a davantage une vocation d'échange (50% du trafic).

Répartition des principaux flux VL sur la zone d'étude élargie – en JMO¹ pour 2002

	Hazebrouck – St Omer		A25 – Hazebrouck	
	Trafic	en %	Trafic	en %
Trafic local	5 410	55%	5 430	42%
Trafic d'échange	3 420	35%	6 360	50%
Trafic de transit	990	10%	990	8%
Total	9 820	100%	12 780	100%

Source : CETE Nord-Picardie – Enquête OD juin 2002

¹ JMO: jour moyen ouvrable (c'est à dire les jours du lundi au vendredi)

Concernant les motifs de déplacements, le motif Domicile-Travail représente près du tiers du trafic (35% pour les deux sections). Un autre tiers concerne les déplacements Domicile –Affaires personnelles.

A noter également la vocation touristique et de loisir de cet itinéraires qui se traduit par des niveaux de trafic sensiblement équivalents, en heures de pointe en semaine, et en fin d'après midi le dimanche lors des retours du weekend.

Ce dernier motif de déplacement est par nature difficilement transférable sur d'autres modes.



Motif de déplacements des VL – en Jour Moyen Ouvrable (JMO) pour 2002

	Hazebrouck – St-Omer		A25 – Hazebrouck	
	Trafic	en %	Trafic	en %
Domicile – Travail	3 480	35%	4 530	35%
Domicile – Affaires personnelles	3 200	33%	3 950	31%
Domicile – Affaires professionnelles.	660	7%	700	5%
Autre (sans relation au domicile)	2 485	26%	3 600	28%
Total	9 825	100%	12 780	100%

Source : CETE Nord-Picardie – Enquête Origine/Destination juin 2002

2.1.2 Caractéristiques des déplacements Poids Lourds (PL)

Près de 500 Poids Lourds ont été interrogés au cours de l'enquête de circulation.

Les réponses obtenues montrent que la part de trafic de transit, de l'ordre de 20%, y est relativement faible.

Il s'agit pour près des deux tiers d'un trafic d'échange entre la zone d'influence de la RN42 et la métropole lilloise (64% du trafic sur la section Hazebrouck-St Omer et 62% pour la section A25-Hazebrouck).

Ce type de trafic, de courte distance est le moins sensible à une augmentation des offres de transports alternatives à la route (fer, canaux).

Cette constatation souligne l'importance économique particulière de la RN42 pour le tissu industriel local.



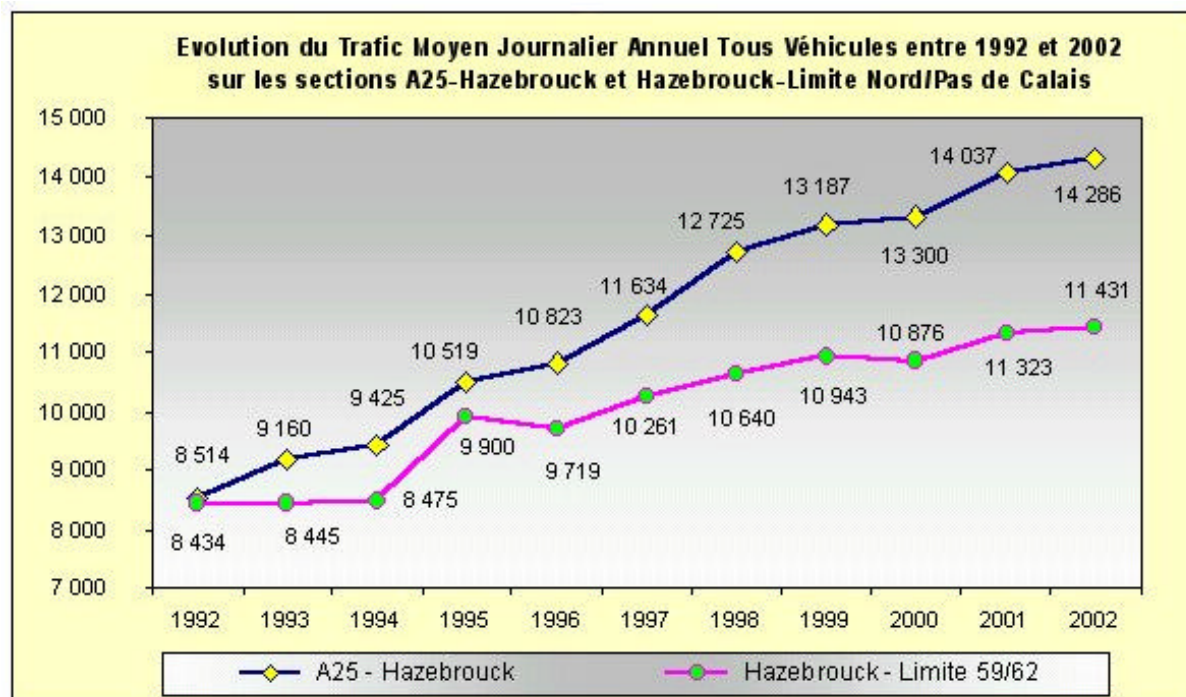
2.1.3 Une augmentation soutenue du trafic routier

En 2001, le trafic moyen journalier annuel (TMJA) était de 14 040 véh/jour sur la section A25-Hazebrouck et de 11 320 véh/jour sur la section Hazebrouck- St-Omer (RN43).

Entre 1992 et 2001, le trafic de la RN42 entre l'A25 et Hazebrouck a enregistré une croissance moyenne annuelle de l'ordre de 6,5%. Entre Hazebrouck et Saint-Omer, la croissance moyenne annuelle a été de l'ordre de 3,4 %.

La forte augmentation du trafic entre 1994 et 1995 (+11,6% entre A25 et Hazebrouck, et +16,8% entre Hazebrouck et St-Omer) est liée à l'ouverture de la déviation d'Hazebrouck qui

a entraîné un report sur la RN42, du trafic qui empruntait la RD933 pour rejoindre Saint-Omer.

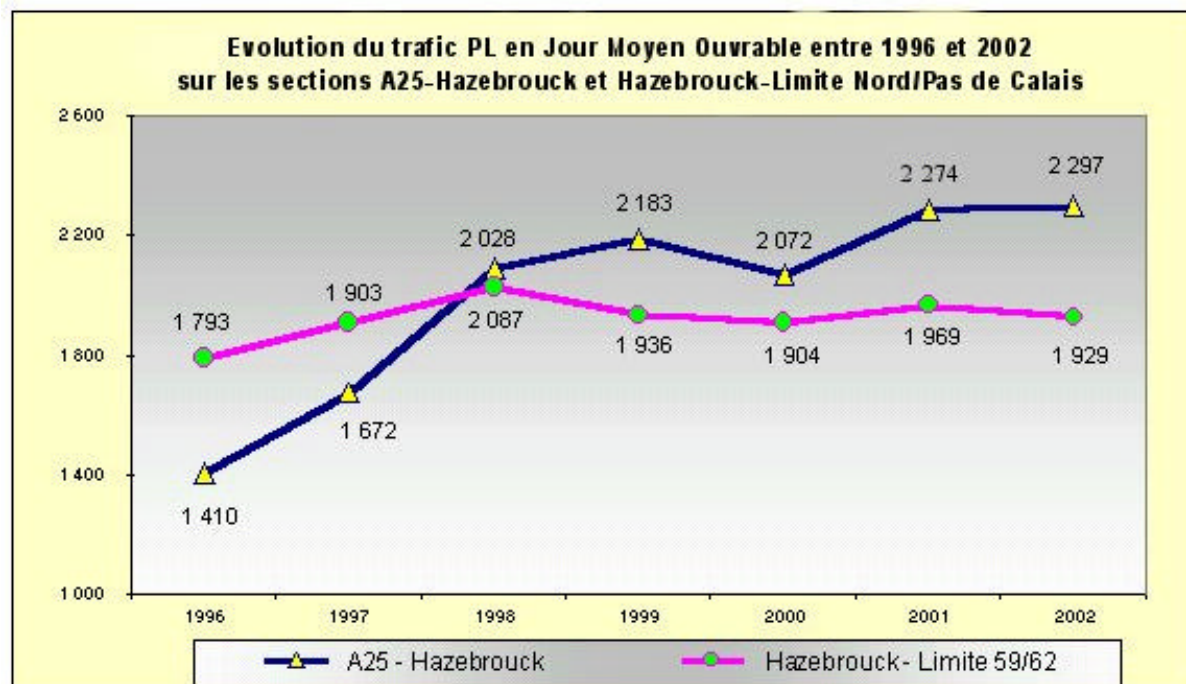


Source : compteurs permanents de Strazeele et Wallon-Cappel

On constate que le trafic Poids Lourds est relativement stable sur la section Hazebrouck St-Omer depuis 1997.

Sur la section Hazebrouck – A25 le trafic Poids Lourds s’est fortement accru entre 1996

et 1998 (cette période coïncide avec la mise en service de la déviation de Strazeele) pour dépasser celui de la section précédente, et a ensuite continué à progresser à un rythme modéré.



Source : compteurs permanents de Strazeele et Wallon-Cappel

2.2 Le trafic voyageurs

En terme de liaison ferroviaire, la région Nord - Pas de Calais compte 18 lignes TER rayonnant pour l'essentiel à partir de la gare de Lille et desservant les principales villes de la région ainsi que quelques destinations en Belgique (Liège et Ostende).

Une offre originale dite « TER-GV » (train Express Régional à Grande Vitesse), a été mise en place et a permis de réduire les temps de trajet entre Lille et Arras, Boulogne, Calais ou Dunkerque. Par rapport à un TER « classique », le gain de temps est ainsi par exemple, de 35mn entre Lille et Dunkerque, et de 1h05 entre Lille et Boulogne.

Les lignes intéressant la zone d'influence de la RN42 sont : Arras-Dunkerque, Arras-Calais, Lille-Dunkerque, Lille-Calais-Boulogne.

En vingt ans, la fréquentation sur les deux dernières lignes a suivi l'évolution de l'offre TER et a plus que doublé.

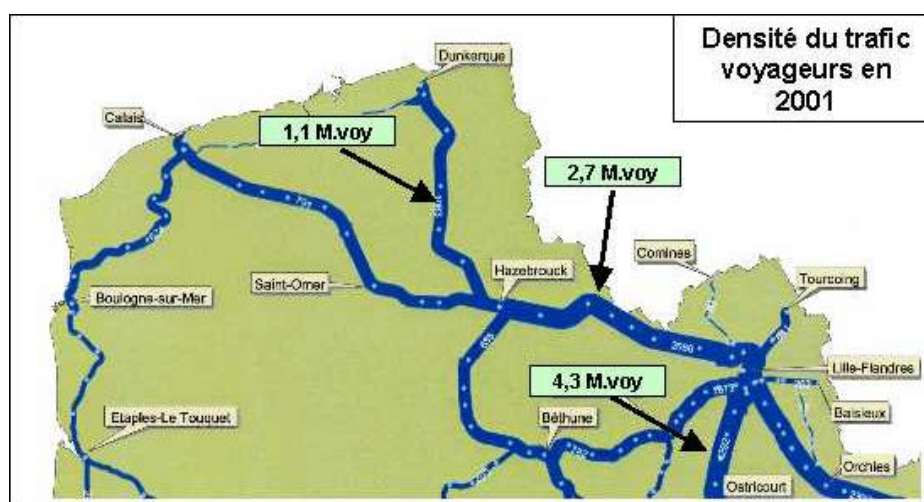
L'évolution de la fréquentation des différentes gares de la zone d'influence de la RN42 s'est toutefois dégradée entre 1996 et 2002, elle est passée à un chiffre de 8 700 montées-descentes journalières en 1996 à un chiffre de 7 920 en 2002.



Evolution de la fréquentation des gares

Total des montées et descentes	1996	2002	Destinations principales (par ordre d'importance)	Origines principales (par ordre d'importance)
Strazeele	120	100	Armentières – Lille	<i>Non significatif</i>
Hazebrouck	6 300	6 000	Lille – Armentières – Dunkerque – Bailleul	Bailleul – Lille – Dunkerque St Omer – Renescure
Ebblinghem	130	90	Hazebrouck	<i>Non significatif</i>
Renescure	240	160	Hazebrouck	<i>Non significatif</i>
Saint-Omer	1 910	1 570	Lille – Calais – Hazebrouck	Lille – Hazebrouck – Calais
Total	8 700	7 920		

Source : SNCF, comptages 1996 – 2002



Pour les déplacements internes à la zone d'influence de la RN42, l'usage de la route est prépondérant, la part du train se situant entre 5 et 10 %, surtout pour les scolaires et les étudiants.

Pour les liaisons avec la métropole lilloise, la part du mode ferroviaire est par contre plus élevée et représente environ 35 % des déplacements, essentiellement pour les motifs Domicile-Travail et Domicile-Etudes.

Il s'agit là d'une proportion de voyageurs transportés par le train tout à fait significative et dans ces conditions, le développement du TER peut contribuer à réduire l'accroissement du trafic prévisible sur la RN42 entre Hazebrouck et l'autoroute A25, en particulier pour les liaisons vers Lille.

L'offre de services TER classique vient d'être récemment renforcée (en juin 2003), en particulier entre Lille et St Omer, avec 33% de trains supplémentaires, et sur l'axe

Hazebrouck-Arras avec 17% de trains supplémentaires.

Ainsi, la gare de St-Omer est désormais desservie par 50 liaisons TER au lieu de 33, et celle d'Hazebrouck par 76 TER au lieu de 56.

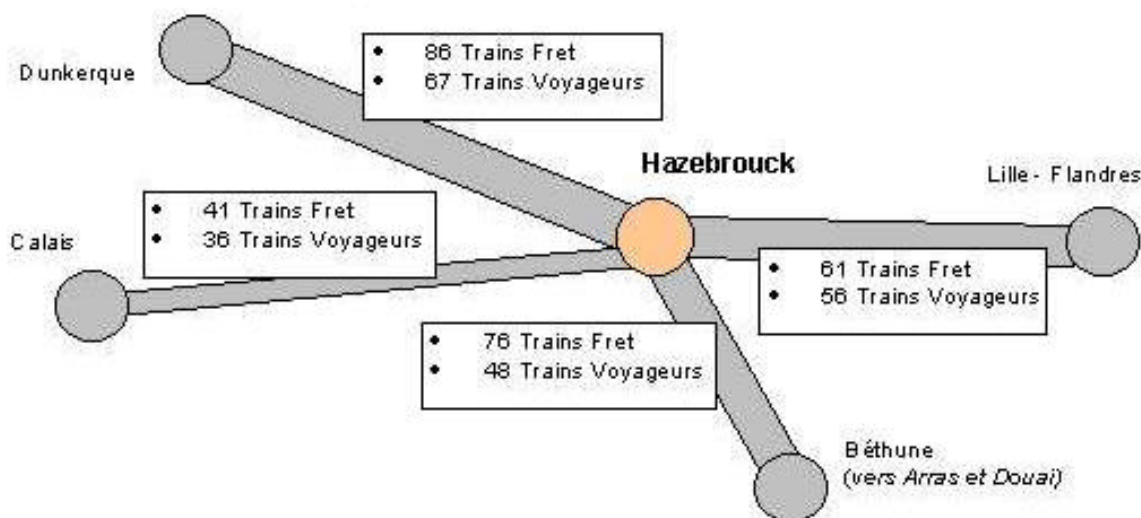
Il est encore difficile de mesurer l'impact de cette augmentation de l'offre qui pour être véritablement efficace dans le temps devra s'accompagner d'un renforcement de l'attractivité de pôles d'échanges multimodaux en facilitant l'accès des gares aux usagers utilisant la voiture ou les transports en commun.

A supposer toutefois qu'elle se répercute intégralement sur une augmentation de la fréquentation du TER entre St-Omer et Hazebrouck, cette augmentation de l'offre ferroviaire ne déchargerait au mieux la RN 42 que de 500 à 700 véhicules, ce qui correspond à moins de 2 ans de l'augmentation du trafic constatée

2.3 le trafic marchandises

La charge de trains du réseau ferré régional au niveau du nœud d'Hazebrouck

(en nombre de trains par jour en 2002)



Sur la période 1993-1999 (source SITRAM), la répartition du trafic régional de marchandise

entre les différents modes de transport est la suivante:

Acheminements de marchandises (hors transit)

	Volume (million de tonnes)	Part modale
• Route	166,4	78,7 %
• Rail	24,2	11,5 %
• Voie d'eau	4,6	2,2 %
• Autre (mer, air)	16,0	7,6 %

Source : CETE Nord Picardie – SITRAM

On constate que le route y occupe une place prépondérante.

Localement les lignes ferroviaires sont empruntées à la fois par le fret et le T.E.R, elles permettent de relier les 3 principaux ports de la région (Boulogne, Calais et Dunkerque) aux grandes zones économiques nationales et européennes.

Elles se croisent à Hazebrouck qui constitue un important nœud ferroviaire, et dont les capacités actuelles sont limitées du fait de la densité de trains sur ces lignes.

C'est le cas en particulier de l'axe de fret dit « artère Nord-Est » reliant les ports de Calais et Dunkerque à l'Est de la France.

L'aménagement du nœud ferroviaire d'Hazebrouck est inscrit au contrat de plan (l'échéance de sa réalisation n'est pas connue à ce jour). Il vise à faciliter la circulation du trafic fret en supprimant les attentes générées par la présence de TER en gare d'Hazebrouck (suppression des cisaillements). Il devrait en résulter la libération de nouvelles capacités.

La part importante de trafic d'échange supportée par la RN42 (plus de 60 % du trafic PL) correspond toutefois à des parcours d'assez faibles distances difficilement reportables sur le fer.

Le transport fluvial et maritime est également développé dans la région Nord- Pas de Calais, la zone littorale comprend 3 ports maritimes

importants, ouverts au trafic voyageurs et marchandises : Boulogne-sur-Mer, Calais et Dunkerque.

Trafic 2000	Boulogne	Calais	Dunkerque
Marchandises (millions de tonnes)	2,9	31,9	45,3
Voyeurs (millions de passagers)	0,4	15,0	0,1

Les ports de Dunkerque et de Calais sont reliés par la voie d'eau qui constitue une des composantes des infrastructures régionales de transport. Le port de Dunkerque est desservi par un axe à grand gabarit ce qui n'est pas le cas du port de Calais. Le canal de desserte de ce dernier port devrait être requalifié dans le cadre du schéma de développement des voies navigables.

Le canal de Neufossé qui dessert le port fluvial d'Arques fait partie de la liaison à grand gabarit permettant de rejoindre les bassins fluviaux du Nord de l'Europe et de la Lorraine. Toutefois cet axe ne présente pas de continuité de gabarits ce qui limite ses capacités de transport.



Canal de Neufossé

Le Schéma de Développement des voies navigables prévoit le réhaussement des ouvrages de cette liaison fluviale, afin de dégager un tirant d'air de 5,50 mètres et ainsi permettre le passage d'une flotte moderne et compétitive (péniches à double niveau de conteneurs). Cette opération de réhaussement

est inscrite au contrat de Plan Etat-Région 2000-2006. Le projet de liaison Seine –Nord vise par ailleurs à améliorer les liaisons de ce bassin régional de navigation avec le bassin fluvial de la Seine et donc la région Parisienne.

En relation avec les ports fluviaux de Dunkerque et de Lille, la future zone multimodale d'Arques-Porte de Flandre (canal-route-fer) est directement desservie par la RN42. Elle est destinée à faire partie d'un réseau de zones multimodales en développement avec Dourges et Douai.

Comme pour le rail, la voie d'eau se prête mal au report d'un trafic routier local ou d'échange courte distance. De plus, le développement d'une plate-forme multimodale telle que Arques-Porte de Flandre génèrera des trajets terminaux qui devront s'opérer par la route. Ce trafic poids lourds risque de se disperser sur le réseau secondaire si le niveau de service de la RN42 n'est pas amélioré.

Enfin les trois ports de Dunkerque-Calais et Boulogne sont soumis à la concurrence très active des ports du « Range » nord européen. Dunkerque est très bien relié à la métropole régionale par l'autoroute A25. L'aménagement complet de la RN42 permettra d'améliorer les relations de Boulogne et Calais avec la métropole lilloise.

3 Un itinéraire vraisemblablement saturé à l'horizon 2015

S'agissant de prévisions de croissance à long terme du trafic sur le réseau routier, les travaux du ministère de l'équipement permettent à partir de scénarios macro économiques et de politiques de transports de décrire l'évolution de la mobilité et des échanges.

Le scénario central d'évolution, retenu dans le cadre de ce dossier combine une hypothèse d'évolution du PIB de 1,9 % conforme aux prévisions macro économiques les plus récentes et une politique des transports poursuivant les efforts actuels en faveur d'un rééquilibrage modal, notamment en améliorant l'internalisation des coûts externes sans limiter la mobilité des voyageurs.

Cette politique de rééquilibrage modal en faveur du train et de la, voie d'eau est concrétisée par le contenu du contrat de plan Etat-Région qui prévoit notamment :

- **pour les ports :**
 - le développement du trafic conteneurs du port de Dunkerque, l'amélioration des infrastructures terminales ferroviaire et fluviale, l'équipement complémentaire du terminal aux aciers.
 - La confirmation de la filière pêche du port de Boulogne-sur-Mer, la restructuration du terminal voyageurs transmanche.
 - La réhabilitation et la modernisation des infrastructures principales du port de Calais, l'amélioration des relations

économiques et fonctionnelles ville-port.

- **pour le transport ferroviaire :**
 - l'augmentation de la capacité, et le désenclavement des infrastructures existantes (Nord d'Hazebrouck, artère Nord-Est en particulier)
 - l'électrification des infrastructures ferroviaires du littoral
 - l'amélioration de la qualité de service du TER
- **pour la voie d'eau**
 - l'amélioration de l'accessibilité du réseau à une flotte moderne et compétitive par le relèvement à 5,50 mètres de tirant d'air les ponts du réseau à grand gabarit Dunkerque-ly-escout
 - l'aménagement des « chaînons » manquants pour connecter les réseaux fluviaux français, belge et nord européen (Deûle, Lys, Bas Escaut, Condé-Pommeroeul).
 - L'étude des conditions d'aménagement du canal de Calais.
- **pour le réseau routier**
 - l'achèvement ou la poursuite des opérations engagées au contrat de plan précédent qui favorisent l'émergence d'une aire urbaine centrale permettant le désenclavement des territoires régionaux défavorisés et améliorant la desserte du littoral et de ses 3 ports.

Les taux de croissance linéaire associés à ce scénario central sont définis en fonction des distances pour les VL et en fonction des natures de trafic pour les PL.

Taux d'évolution annuel	VL <20km	VL 20 à 100km	VL >100km	PL intérieur	PL échange	PL transit
P.I.B à 1,9%	1,5%	2,5%	3,5%	0,5%	4,5%	5,5%

L'application de ces taux à la structure régionale du trafic aboutit à l'horizon 2015 aux prévisions suivantes:

- **11 650 véh/jour entre Renescure et Hazebrouck**

- **et de 18 330 véh/jour entre Hazebrouck et l'A25**

Un tel niveau de trafic dépasse très largement le seuil du trafic de 10 900 véh/jour, au delà duquel, pour un pourcentage PL de 15%, le

pourcentage du temps de gêne dépasse 20% sur une route bidirectionnelle à 2 voies. C'est à dire que pendant 20% de leur temps les conducteurs devront réduire leur vitesse, seront gênés dans leur possibilité de dépassement et devront apporter une attention particulièrement soutenue à leur conduite.

L'absence d'aménagement de la RN42 entraînerait :

- un plus large étalement du trafic sur la journée avec des périodes de pointes de trafic et de saturation de la voie beaucoup plus longues, rendant toute manœuvre de dépassement quasiment impossible.
- un report du trafic sur le réseau routier secondaire, avec toutes les nuisances que cela peut entraîner pour les communes traversées.

Bien que le développement de la voie d'eau et du transport ferroviaire, en particulier du TER, soit activement engagé, la nature essentiellement locale et régionale du trafic de la RN 42 ne permet pas à ces deux modes de transport d'influer fortement sur l'accroissement du trafic qu'elle supporte. Une augmentation de capacité de cet itinéraire est nécessaire afin de garantir aux usagers des conditions de circulation satisfaisantes à la fois en terme de sécurité et de confort.

4 Des conditions de circulation médiocres et un sentiment d'insécurité

4.1 La sécurité routière

Une analyse des accidents corporels survenus sur la RN42, entre Méteren (à l'intersection avec l'A25) et Renescure à l'est de Saint-Omer (à l'intersection avec la RD 406) a été réalisée dans le cadre de l'élaboration du Programme Régional d'Aménagements de Sécurité (PRAS) sur la période 1993-97. Le décompte des accidents a été mis régulièrement à jour depuis.

Cette analyse n'a pas fait apparaître cet axe comme étant un itinéraire particulièrement dangereux dans son ensemble. Le taux d'accidents de la section était de 5,8, inférieur donc à la moyenne nationale des routes nationales qui était de 12,3. Seule la section A 25 – déviation de Strazeele se rapprochait de ce taux avec 12,1.

Aucune zone d'accumulation d'accident ne se dégage sur l'itinéraire.

La RN 42 présentait néanmoins un indice de gravité (tués + blessés graves) de 79, supérieur à la moyenne nationale qui était de 47 en 1998.

Les sections suivantes :

- déviation de Strazeele ;
- déviation de Strazeele - déviation d'Hazebrouck;
- déviation d'Hazebrouck - limite des départements du Nord et du Pas-de-Calais;

avaient des indices de gravités (tués + blessés graves) de respectivement 100, 125 et 86, supérieurs à la moyenne de l'axe égale à 79.

C'est ce qui a conduit à inscrire cet itinéraire au titre du PRAS. Il a notamment été proposé de procéder à l'isolement des obstacles.

On constate actuellement qu'après s'être réduit sur les périodes intermédiaires passant de 35 accidents entre 1993 et 1997 à 28 accidents entre 1995 et 2000, la tendance actuelle est de nouveau à la hausse avec 40 accidents recensés entre 1998 et 2002.

Toutes les catégories d'usagers de la route sont concernées. On relève notamment durant cette dernière période 5 accidents impliquant une moto, 4 accidents impliquant une bicyclette et un accident impliquant un piéton.

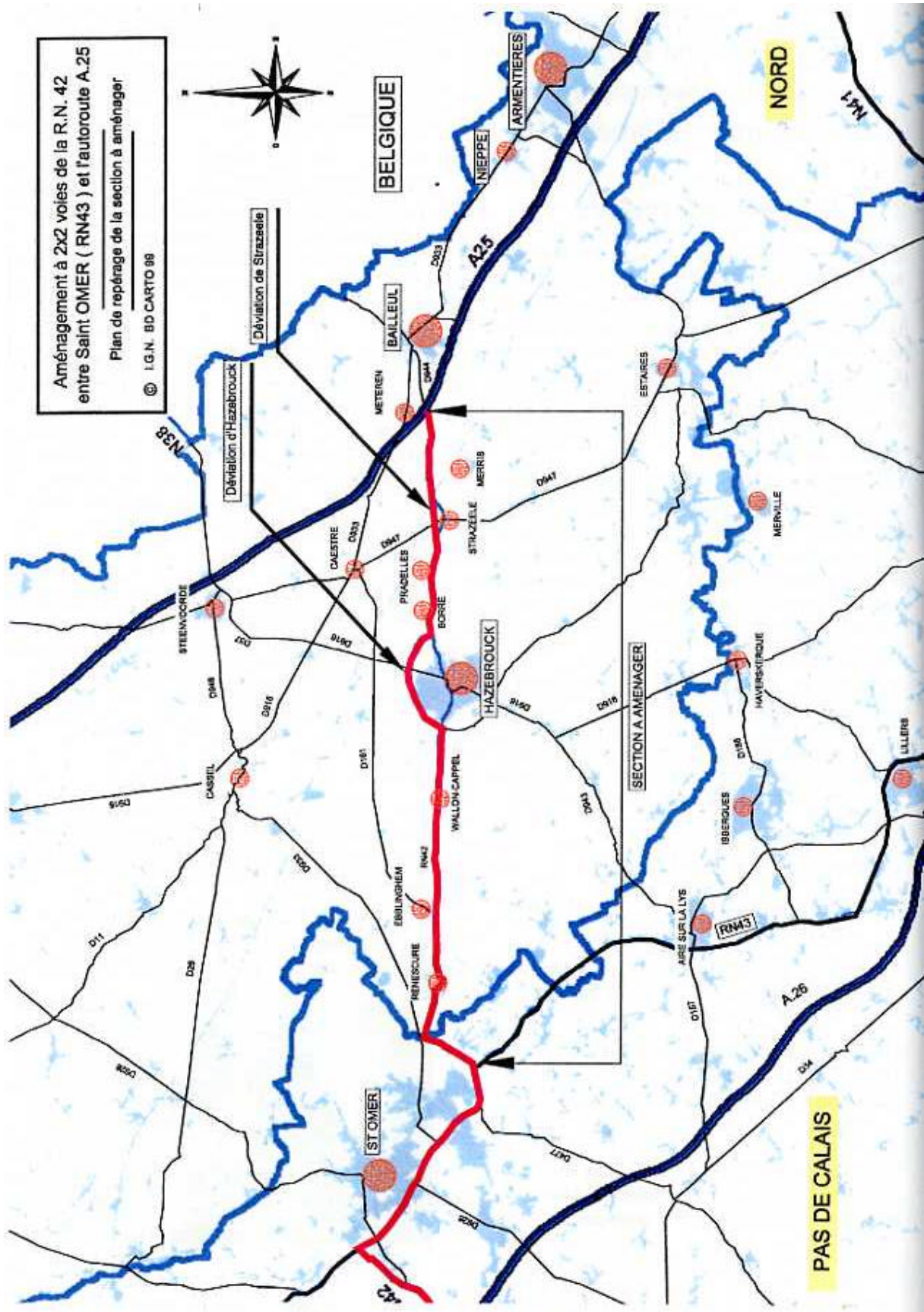
L'accroissement du trafic, le nombre important de poids lourds que supporte cet itinéraire, créent un sentiment d'insécurité, notamment dans les traverses d'agglomération. La commune de Pradelle dont l'entrée de l'école communale se trouve en bordure de la route nationale est particulièrement sensible à cette situation.

L'importance du trafic que supporte la RN42 rend parfois difficiles, voire dangereuses, les manœuvres de véhicules au droit des habitations riveraines à la voie, que ce soit en agglomération ou hors agglomération, car un important habitat diffus existe entre chaque agglomération.

Cette situation est particulièrement ressentie par les exploitants agricoles, dont les engins ont de plus en plus de difficulté à traverser ou à emprunter la RN42.

D'autant que l'intensité de l'activité agricole et agro-alimentaire de cette zone génère à certaines périodes de l'année de nombreux mouvements d'engins agricoles.





4.2 Un itinéraire aux caractéristiques hétérogènes

Hormis la déviation de Strazeele, réalisée à 2x2 voies sur une longueur d'environ 2 kilomètres, et celle d'Hazebrouck, réalisée à 2 voies, mais dont les emprises sont prévues pour un doublement de chaque chaussée, la RN42, entre l'A25 et St-Omer, n'a pas fait l'objet d'aménagement géométrique notable et ses caractéristiques sont celles d'une route ordinaire à deux voies sur l'ensemble de son parcours.

Elle traverse au total cinq agglomérations (au sens du code de la route) dont la commune de Renescure au travers de laquelle son tracé est relativement sinueux.

Toutes ces traversées sont limitées à 50 kilomètres/heure. Elles représentent au total, un linéaire de 3,6km, ce qui correspond à plus de 10% de la section comprise entre Saint-Omer et l'A25.

Hors agglomération, la vitesse autorisée est fixée à 90 kilomètres/heure, mais peut rarement être pratiquée sur l'ensemble de l'itinéraire.

En effet, de par la configuration de la voie, les manœuvres de dépassement sont très difficiles à entreprendre. L'automobiliste doit généralement se résoudre, sous peine de prendre des risques, à suivre un poids-lourd ou un engin agricole sur une partie de son trajet.

L'itinéraire ne répond plus aux exigences de confort, de sécurité, de durée et de régularité de temps de parcours que les usagers de la voie sont en droit d'attendre au vu des fonctions qu'il assure.

Cette situation conduit certains automobilistes qui souhaitent rejoindre Boulogne depuis Lille, ou vice et versa, à emprunter l'Autoroute A25 entre Lille et Dunkerque puis l'Autoroute A16 jusque Boulogne, plutôt que la RN42. Cela correspond pour eux un allongement de parcours d'environ 40 kilomètres mais présente l'avantage d'être plus rapide.

4.3 Les transports exceptionnels

Quatre itinéraires sont empruntés par les transports exceptionnels :

- La RN42 entre l'A25 et St-Omer via Hazebrouck et Strazeele,
- Les RD 916 et RD 37 entre Haverskerque et Steenvoorde via Hazebrouck,
- Les RD 947, RD 933 et RD 916 entre Estaires et Cassel via Strazeele,
- Les RD 933, RD 944 et RN42 entre Nieppe et Estaires.

Les communes de Strazeele et Hazebrouck représentent deux nœuds importants de ces itinéraires.

Ce type de transport est relativement fréquent, il représente pour la RN42, en moyenne, près de deux transports par jour ouvrable (en 2000 par exemple, 475 autorisations de transports exceptionnels transitant par Strazeele ont été délivrées).

4.4 Le transport des matières dangereuses

Il existe au sein du trafic poids lourds que supporte la RN42 un certain nombre de véhicules de transport de matières dangereuses.

Aucun recensement spécifique n'a été effectué sur la RN42, mais on estime au niveau national, à environ 5% la part de véhicules transportant des matières dangereuses, dans le trafic poids lourds.

Cette proportion correspondrait à environ 100 véhicules de transport de matières dangereuses empruntant chaque jour cet itinéraire.

Ces derniers traversent les communes concernées par le projet d'aménagement. Elles figurent à ce titre dans le Dossier Départemental des Risques Majeurs approuvé en 2004.

5 Les nuisances auxquelles contribue la circulation routière

5.1 Le bruit, une nuisance importante

Le bruit, ou plus précisément l'excès de bruit, constitue un préjudice considérable à la qualité de vie et à la santé. Il figure de manière constante en tête des nuisances citées par les Français.

Pour pouvoir traduire de manière significative ce que notre oreille perçoit, la mesure de l'intensité des sons s'effectue en décibel pondéré : c'est le décibel (A)

L'oreille distingue des sons variant de 0, seuil d'audibilité, à 120 dB(A), seuil de la douleur.

Si l'audition est en danger à partir de 85 dB(A) d'exposition quotidienne, des niveaux sonores inférieurs peuvent constituer une nuisance.

On distingue en outre, le niveau bruit enregistré de jour entre 6 heures du matin et 22 heures, du niveau enregistré de nuit entre 22 heures et 6 heures du matin.

Par définition on considère que le bruit ambiant est modéré si le niveau sonore enregistré de jour est inférieur à 65 dB(A) et si le niveau sonore enregistré de nuit est inférieur à 60 dB(A).

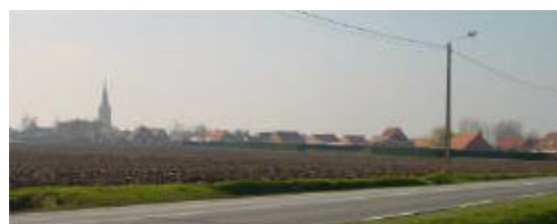
Il convient de préciser que ces niveaux de bruit correspondent à la mesure d'un phénomène acoustique, mais pas nécessairement à la sensation que peuvent en avoir les individus. Cette sensation varie en effet selon le moment de la journée, le lieu, l'activité de l'individu, son âge, son état de santé.

Cette approche physique du phénomène permet toutefois de développer une approche rationnelle des nuisances émises par une infrastructure et de dimensionner les dispositifs de protection visant à réduire ces nuisances.

Plusieurs campagnes de mesures de bruit ont été réalisées au droit d'habitations situées en bordure de la RN42.

- en 2001, sur 22 points de mesure, 10 se situaient en ambiance sonore non modérée (niveaux sonore de jour supérieur à 65 dB(A) et de nuit à 60 dB(A)), notamment dans les communes de Borre, Pradelles et Renescure.
- en 2003, 2 mesures complémentaires effectuées au droit des communes de Renescure et de Wallon-Cappel mettent en évidence un niveau de 72 dB(A) de jour au droit de la commune de Wallon Cappel.

En termes de bruit, la RN42 constitue donc une véritable gêne pour les riverains les plus proches et notamment dans les traversées d'agglomération (Borre, Pradelles, Renescure, Wallon-Cappel). L'augmentation du trafic constatée au cours des dernières années accroît progressivement cette gêne.



5.2 La pollution de l'air, très faiblement ressentie

Si l'on fait abstraction de la pollution par les sources naturelles (forêts, volcans, etc.) qui pour certains polluants s'avère prédominante à l'échelle mondiale, la pollution atmosphérique a longtemps été imputable, dans sa grande majorité, aux installations industrielles et domestiques. Sauf dans quelques cas bien particuliers, ce constat a perdu de sa pertinence en raison du développement des transports automobiles. Concernant les sources anthropiques (liées aux activités humaines), il est reconnu que le transport, et plus particulièrement le trafic routier, est aujourd'hui le responsable majeur de la pollution atmosphérique dans notre pays.

Cette pollution est plus particulièrement perceptible dans les zones urbaines où la circulation routière est très dense et le milieu plus confiné.

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie n°96-1236 du 30 décembre 1996 vise à garantir la qualité de l'air que nous respirons.

Elle fixe des objectifs de qualité de l'air, des valeurs limites et des seuils d'alerte.

Ainsi pour le dioxyde d'azote NO₂, l'un des composés caractéristiques d'une pollution atmosphérique d'origine routière, le décret n°2002-213 du 15 février 2002, fixe les objectifs et seuils suivants :

Objectif de qualité de l'air	56 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2002	Calculé sur une moyenne annuelle
	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2010	
Valeur limite	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Moyenne horaire à ne pas dépasser plus de 175 heures/an
Seuil d'alerte	400 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Moyenne horaire

Une campagne de mesures par « tubes passifs » a été réalisée en avril 2001 par le Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées de Lille (LRPC), en différents points répartis le long de la RN42 (28 au total).

Les résultats de cette campagne ont été confrontés aux résultats d'une campagne de mesures réalisée au cours de l'année 2002, par l'association Opal'Air, en charge d'un programme plus vaste d'étude de la pollution par le NO₂ sur le secteur de la Flandre Intérieure.

On constate que les résultats de ces deux séries de mesures se recoupent et indiquent une qualité de l'air satisfaisante autour de la RN42.

Les valeurs moyennes obtenues soit : 25,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en été et 21,34 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en hiver pour Opal'Air, et 26,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour le LRPC, sont nettement inférieures au seuils réglementaires de 56 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ imposé en 2002, et de 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ à terme (2010).

A noter néanmoins que parmi l'ensemble des mesures réalisées, un point de mesure d'Opal-Air, positionné à l'intérieur de l'agglomération d'Hazebrouck, a enregistré un taux de NO₂ de 46,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en été.

Ceci tend à montrer que l'importance du caractère ouvert et bien ventilé du territoire traversé par la RN42, contribue pour partie aux bons résultats enregistrés, en permettant une bonne dilution des concentrations de polluants

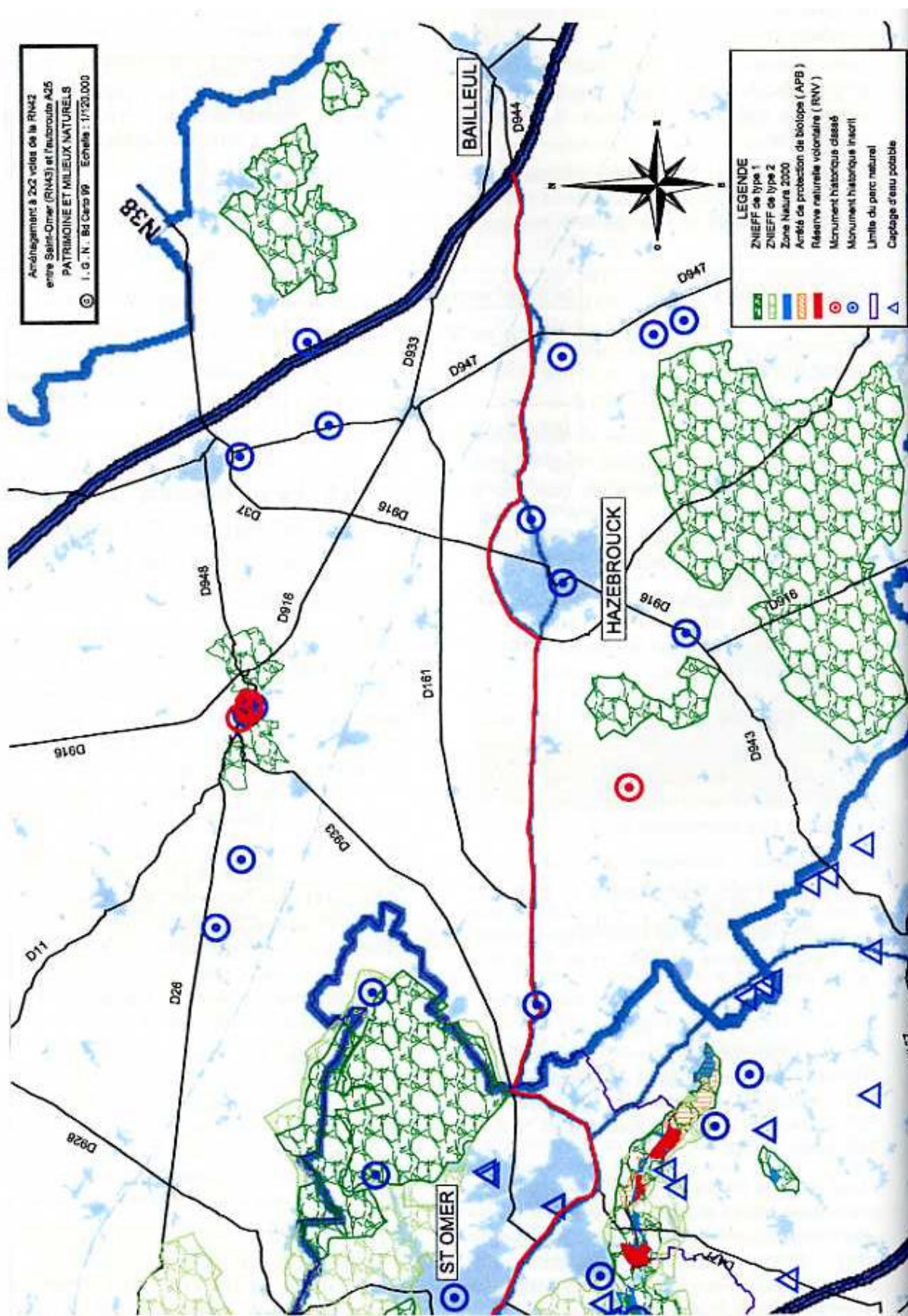
5.3 La pollution de l'eau et les risques d'inondation : des enjeux de prévention à intégrer

Hormis au droit des déviations d'HAZEBROUCK et de STRAZEELE, la RN42 ne bénéficie d'aucun aménagement hydraulique spécifique au titre de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992. Les eaux de ruissellement de la chaussée sont rejetées directement dans le milieu naturel sans traitement ou dispositif de rétention particulier.

Il en résulte en cas d'accident un risque potentiel de pollution des nombreuses Becques interceptées par l'itinéraire, qui pourrait avoir des conséquences importantes sur la faune et la flore qui se développe dans ou à proximité de ces cours d'eau. Cependant, aucune zone de captage d'eau potable n'est susceptible d'être concernée par une telle pollution.

Par ailleurs, en l'absence de bassin de rétention, les eaux de ruissellement en provenance de la chaussée de la RN42 sont susceptibles de provoquer en cas de fortes précipitations, des apports d'eau importants et rapides dans les Becques et d'aggraver les phénomènes d'inondation observés par endroit.

Ces problématiques seront examinées soigneusement dans le cadre des études du projet. Il sera en particulier tenu compte des projets de plans de protection contre les risques d'inondation (PPRI) en cours d'élaboration.



6 Les enjeux significatifs pour l'environnement

6.1 Présentation du territoire

La section de la RN42 à aménager, entre l'autoroute A25 et St-Omer (intersection entre RN42 et RN43), s'inscrit principalement dans la partie occidentale de la plaine de la Flandre intérieure. Elle empiète d'une part sur l'Audomarois à l'Ouest et d'autre part, sur la plaine de la Lys au Sud-Est.

Cette plaine de la Flandre intérieure, s'étend d'Ouest en Est, en forme de croissant, depuis la plaine maritime, jusqu'aux agglomérations de Lille Roubaix et Tourcoing.

Appelée aussi « Houtland », nom donné autrefois aux terres boisées, elle correspond à une plaine d'argile tertiaire couverte de limons, donnant des sols lourds et légèrement ondulés dont les côtes culminent entre 25 et 65 mètres de hauteur.

Cette plaine est dominée au Nord, par les buttes sableuses des Monts des Flandres: Mont Cassel (173m), Monts des cats, Mont Kemmel.

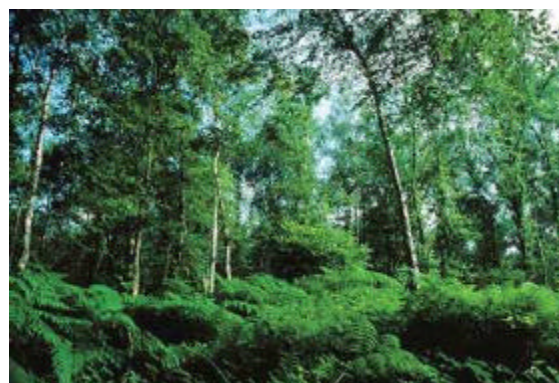
Elle est entaillée, au Sud-Ouest, par le canal de Neufossé qui rejoint en aval l'Audomarois et ses marais, et au Sud-Est par de nombreux ruisseaux appelés localement « becques » et qui se jettent dans la Lys.

La formation géologique sur laquelle repose cette plaine est constitué par l'argile des Flandres. On se trouve par contre, en présence de formations alluvionnaires modernes et à l'amorce des collines de l'Artois (extrémité Nord du Haut Ternois), lorsqu'on atteint l'Audomarois.



6.2 Un milieu naturel à préserver

La RN42 traverse un territoire à forte dominante agricole. Les espaces naturels y sont rares et représentés pour la plupart par des bois disséminés et de petite taille. Ils occupent souvent des buttes ou des pans inclinés du sol comme le Mont d'Hiver au sud de Renescure, le bois d'Ebblinghem, le bois de la Serre ainsi que les bois du canton des Huit rues, de la Franque et de Cruisabel qui ont été rattachés par l'office national des forêts (ONF) à la forêt de Nieppe.



Forêt de Nieppe

Des zones naturelles plus importantes et d'intérêt remarquable se trouvent par contre en limite de ce territoire en particulier :

- la forêt domaniale de Rihoult-Clairmarais au Nord-Ouest et le marais audomarois à l'Ouest qui sont intégrés au vaste ensemble écologique couvert par le Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale.
- le plateau d'Helfaut au Sud-Ouest,
- la forêt domaniale de Nieppe au Sud,
- les Monts de Flandres au Nord.

Ces zones naturelles abritent une faune et une flore riche et variée dont plusieurs espèces sont protégées sur le plan national, ou en région Nord-Pas de Calais. Des corridors biologiques relient certaines d'entre elles, et utilisent les espaces naturels situés dans le territoire intéressé par la RN42. On relève notamment des passages de grands mammifères à l'Est de Renescure, au droit du bois d'Ebblinghem, à l'Est de Wallon-Cappel et à l'Est de Strazeele. A noter cependant, que la présence de grandes infrastructures, telles que la ligne TGV et l'autoroute A25, limitent toutefois par endroit les échanges entre ces espaces naturels.

Par ailleurs, la richesse écologique de ce territoire ne se limite pas à ses espaces boisés, les haies et cours d'eau (becques) ou mares, constituent autant d'habitats susceptibles d'abriter une faune riche et diversifiée.

C'est ainsi qu'un inventaire faunistique et floristique réalisé au cours de l'année 2002 sur l'aire d'étude associée à l'aménagement de la RN42 entre l'autoroute A25 et Hazebrouck a mis en évidence la présence de plusieurs espèces d'amphibiens protégées (notamment le *triton alpestre*) et plusieurs stations de *Achillea Ptarmica*, espèce végétale protégée à l'échelon régional.

6.3 Hydrographie et hydrogéologie :

Entre l'autoroute A25 et St-Omer, la RN42 intercepte 2 bassins versants :

- le bassin versant de la Lys à l'Est (jusque Wallon-Cappel).
- le bassin versant de l'Audomarois à l'Ouest.

Le bassin versant de l'Audomarois s'étend sur une superficie d'environ 400 km². Il est drainé par la rivière l'Aa qui prend sa source à Bourthes à 121 m d'altitude (dans l'arrondissement de Montreuil-sur-Mer) et se jette dans la mer du Nord à Gravelines.

Au niveau d'Arques, l'Aa prend le nom de « basse Meldyck » et de « Haute Meldyck ». Elle connaît une brusque rupture de pente et

draine une zone de marais de plus de 3 400 ha avant d'être canalisée.

La section précitée de la RN42 se situe dans la partie Est de ce bassin hydrographique et concerne en particulier le sous-bassin versant de la « Longue Becque ». Ce dernier est drainé par un réseau de petites becques et se rejette dans le canal de Neufossé qui assure la liaison entre le canal de l'Aa et le canal d'Aire.

Le bassin versant de la Lys est plus vaste. Il s'étend sur une superficie de près de 1 700 km². Il est drainé par la rivière la Lys qui prend sa source à Lisbourg, à 115 m d'altitude, dans les collines de l'Artois et se jette dans l'Escaut à Gand. Elle parcourt ainsi près de 85 km en France et 25 km en mitoyenneté avec la Belgique.

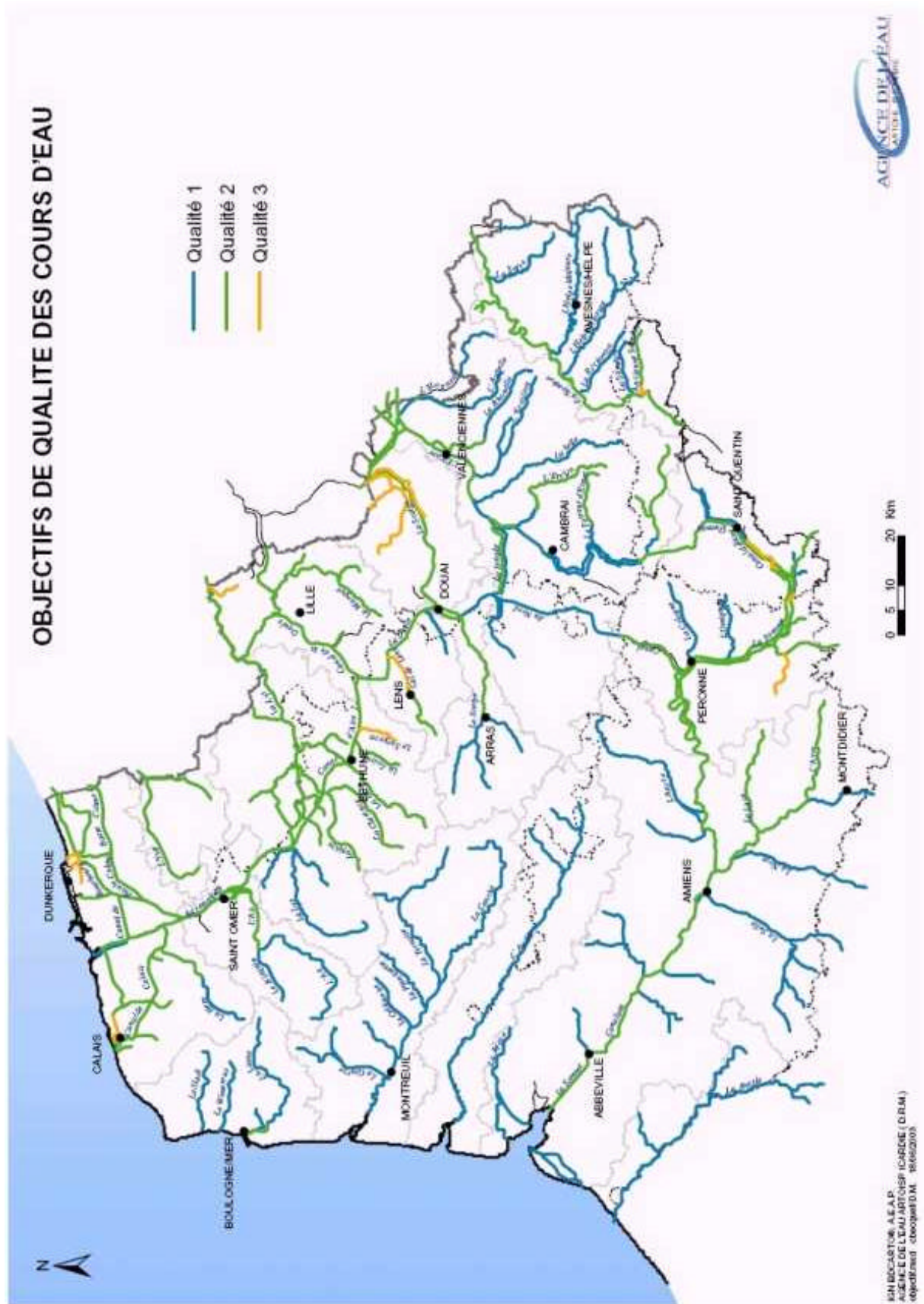
Elle possède de nombreux affluents constitués par les becques. La section de la RN42 qui doit être aménagée intercepte notamment les sous bassins versants de la Borrebecque, la Grande Steenbecque, la Morbecque, la Bourre, et la Becque de Méteren.



La Longue Becque

La nappe souterraine participe en grande partie à son débit. La rivière joue un véritable rôle de drainage de la nappe, notamment en hiver lorsque les précipitations sont les plus importantes, ce qui provoque parfois des inondations. De par sa faible pente et son bassin versant assez vaste, la Lys est sujette aux crues. Son débit moyen au niveau d'Erquinghem est de 9 m³/s avec un débit d'étiage de 2 m³/s et un débit de crue de 41 m³/s.

Etant donné la faible pente de la plaine de la Lys, ces crues se propagent en amont et affectent les becques qui l'alimentent en provoquant parfois leur débordement.



Il arrive également parfois, qu'en cas de précipitations fortes et violentes, certaines becques n'arrivent pas à évacuer suffisamment vite les eaux de ruissellement qu'elles recueillent et inondent les parcelles agricoles situées à proximité. C'est particulièrement le cas de la Becque de Méteren.

Ces phénomènes ont conduit l'Etat à prescrire l'élaboration d'un Plan de Prévention des Risques d'Inondation sur les différents bassins versants concernés et plus particulièrement sur chacune des communes actuellement traversées par la RN42.

En ce qui concerne la préservation de la ressource en eau, le territoire traversé par la RN42 est couvert par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Lys et de l'Audomarois.

Créés par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992, ces schémas ont pour objectifs la mise en valeur et la protection quantitative et qualitative des ressources en eau superficielle et souterraine ainsi que la préservation des écosystèmes aquatiques et des zones humides.

Quatre niveaux de qualité des cours d'eau ont ainsi été définis.

- la qualité 1 : bonne ou très bonne qui correspond à une eau apte à la vie et à la reproduction piscicole normale.
- la qualité 2 : acceptable ou passable qui correspond à une eau apte à la fabrication d'eau potable, à une vie piscicole normale mais qui peut perturber la reproduction.
- la qualité 3 : mauvaise ou médiocre qui entraîne des perturbations de la vie piscicole.
- la qualité 4 : Mauvaise ou très mauvaise qui ne permet aucun usage de l'eau.

Aucun captage d'eau potable destiné à l'alimentation humaine ne se trouve dans les communes traversées par la RN42. L'alimentation en eau de l'ensemble de ce

secteur est assurée par l'unité de distribution installée sur la commune d'Ebblinghem.

Cette dernière est alimentée par des conduites de transport d'eau potable provenant des captages de Blendecques (au Sud d'Arques), d'Euringhem, et de la Gorgue.



Château d'eau d'Ebblinghem

Cette absence de captages ne signifie pas pour autant absence de précaution. La Lys présente en effet la particularité de constituer une ressource d'eau potable pour la métropole lilloise. La qualité de son eau constitue par conséquent un enjeu majeur.

C'est pour cette raison que la Lys aval, canalisée depuis la commune d'Aire, et ses affluents (becques) sont classés en objectif de qualité 2 (qui correspond à une qualité d'eau acceptable ou passable), et que la Lys amont, non canalisée jusqu'à la commune d'Aire est prévue en catégorie 1.

Bien que l'Aa ne remplisse pas les mêmes fonctions d'alimentation en eau potable, l'objectif de qualité sur l'ensemble de cette rivière et de ses affluents est également fixé à 2, et même à 1 par endroit, en particulier, pour le Bléquin et la partie amont de l'Aa, jusqu'à leur confluence.

6.4 Patrimoine

Du point de vue de l'archéologie et du patrimoine culturel, la région traversée par la RN42 est très riche, on relève notamment :

- la présence de nombreux sites archéologiques
- le site classé du Mont des Cats

- le château de Zuthove et le château dit de « Philippe de Comines » à Renescure.
- le domaine dit Ryck-Hout-Casteel à Wallon-Cappel (inscrit)
- l'ascenseur à bateaux des Fontinettes à Arques (classé)



Mairie de Renescure

La ville d'Hazebrouck abrite également un patrimoine historique et de qualité avec notamment l'Hôtel de Ville à l'architecture classique et monumentale, son musée à l'architecture baroque, et le tribunal de grande instance.

6.5 Paysage

A l'échelle régionale, la section de la RN42 comprise entre l'A25 et Saint-Omer peut n'apparaître que comme une transition dans les liaisons entre les métropoles littorales (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer) et les métropoles de l'intérieur (Lille/Roubaix/Tourcoing et Lens/Arras). Pourtant, l'originalité du territoire qu'elle traverse est bien réelle. Il marque en effet, en particulier entre l'autoroute A25 et Hazebrouck, la rencontre entre deux grands paysages régionaux :

- **la vaste plaine de la Lys**, qui forme un bassin complètement aplani au sud, ouvert vers l'est et la Belgique ;

- **les monts de la Flandre intérieure** au nord, qui sont issus de la ligne de reliefs étonnamment isolée entre les plaines littorales (Flandre littorale) et de la Lys et dont les trois « sommets » sont les monts de Cassel, des Récollets et des Cats. Cette concentration de reliefs marquants, dans un contexte régional par ailleurs largement aplani, augmente la valeur des paysages des monts de Flandre en offrant de vastes panoramas qui se découvrent depuis les sommets et des ambiances différentes grâce aux paysages des pentes. Elle bénéficie ainsi d'une bonne attractivité touristique.

Plus à l'Ouest ensuite, à l'approche de St Omer, la RN42 aborde les limites Nord du Haut Ternois.

Le territoire traversé par la RN42 est essentiellement agricole, ouvert et aplani mais très densément occupé par le bâti, notamment le bâti agricole, qui ponctue partout de ses masses compactes l'espace cultivé, et qui marque de façon frappante le paysage.

La faible topographie du terrain laisse par ailleurs échapper des vues lointaines sur les reliefs ou pans inclinés du sol boisés comme le Mont d'Hiver au sud de Renescure, ou sur les buttes tertiaires des Monts de Flandre et notamment le Mont Cassel et le Mont des Cats, ou sur les lisières des bois comme le bois d'Ebblinghem, le bois de la Serre au nord de Renescure, les bois du Canton des Huit Rues, de la Franque et de Cruisabel au sud-ouest d'Hazebrouck, ou encore sur la forêt domaniale de Rihoult-Clairmarais au nord-est de la commune d'Arques.

Au semi des bâtiments agricoles et des habitations isolées s'ajoutent les villages et les bourgs qui se développent généralement de part et d'autre des axes routiers existants les plus importants, et notamment la RN42.

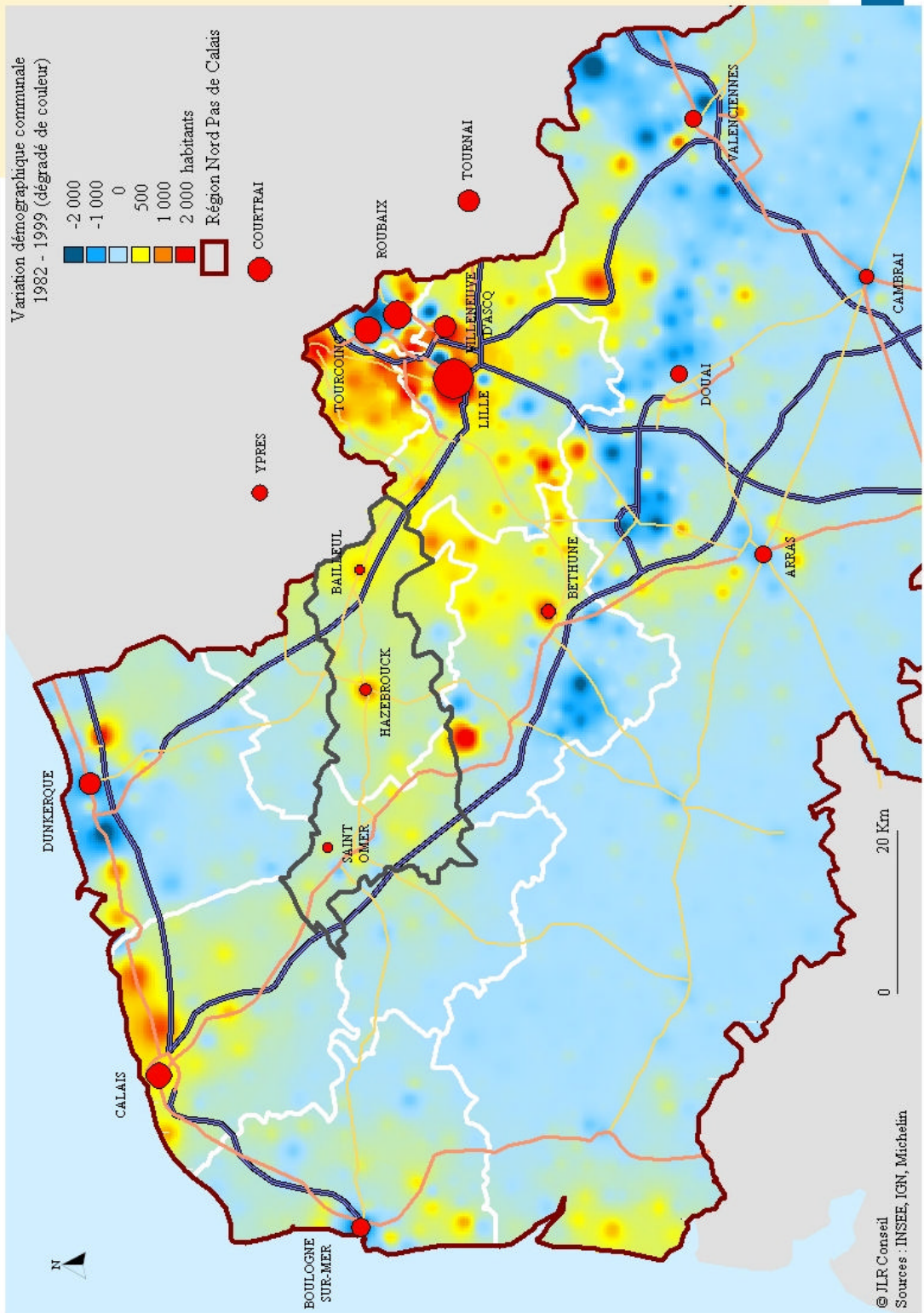
La tendance de ces territoires, est au développement de l'urbanisation résidentielle attirée par la bonne accessibilité à la métropole Lilloise et la proximité des Monts des Flandre.

Ce développement de l'habitat résidentiel mais également l'évolution des techniques et des matériaux de construction utilisés dans la construction des bâtiments agricole et industriels s'écartent du mode d'organisation et de l'aspect du bâti traditionnel.

Ils risquent de compromettre l'harmonie de ces paysages façonnés par l'homme au fil de l'histoire.



EVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE



7 Un contexte territorial et socio-économique en mutation

7.1 Une population en augmentation

En 1999, les deux zones d'emploi de Flandre-lys et de St-Omer comptaient près de 230 000 habitants soit 5,7 % de la population régionale. Avec respectivement 116 680 et 112 850 habitants, ces deux zones d'emploi ont une importance comparable.

Les deux zones sont moins densément peuplées que la moyenne régionale. En moyenne, la densité de population de la région Nord – Pas-de-Calais est de 319 habitants au km². Elle n'est que de 166 et 158 habitants au km², respectivement pour les zones d'emplois de Flandre – Lys et de Saint-Omer.

Ces deux zones d'emplois forment un espace intermédiaire dynamique qui bénéficie de la proximité de deux grandes zones économiques : à l'ouest la frange littorale articulée autour des villes de Calais, Boulogne s/Mer et Dunkerque regroupées (avec Saint-Omer) au sein du Syndicat Mixte de la Côte d'Opale, à l'Est la conurbation Lille – Roubaix-Tourcoing.

Population (SDC)	Population en 1999	Poids régional	Evolution 1990-1999	Evolution 1975-1999
ZE Roubaix Tourcoing	417 780	10,5%	1,1%	1,5%
ZE Lille	764 250	19,2%	3,3%	8,8%
ZE Dunkerque	263 020	6,6%	0,1%	6,5%
ZE Flandre - Lys	116 680	2,9%	3,8%	11,8%
ZE Béthune - Bruay	277 890	7,0%	0,5%	- 0,6%
ZE Saint-Omer	112 850	2,8%	2,9%	12,2%
ZE Calaisis	158 990	4,0%	3,7%	13,6%
ZE Boulonnais	163 160	4,1%	2,8%	3,5%
Nord – Pas-de-Calais	3 987 210	100,0%	0,9%	2,1%

Sources : INSEE – RGP75 à 99. Population sans double compte (SDC)

En terme d'évolution, les deux zones enregistrent des résultats supérieurs à la moyenne régionale et se situent au niveau des moyennes nationales.

Entre 1990 et 1999, avec une croissance démographique de 3,8%, la zone d'emploi de Flandre – Lys a gagné 4 300 habitants. Au sein de cette zone, ce sont les cantons de Bailleul-Sud-Ouest (en liaison avec la RN42 ; +5,8%) et d'Hazebrouck (+ 4%) qui présentent les dynamiques de population les plus affirmées.

Sur une longue période, entre 1975 et 1999, le taux de croissance démographique atteint près de 12% pour l'ensemble de la zone d'emploi Flandre-Lys.

Entre 1990 et 1999, la population de la zone d'emploi de Saint-Omer a cru de 2,9%, avec un gain de 3 200 habitants. C'est le canton de Saint-Omer même qui enregistre le plus fort de taux de progression démographique avec 8,6% de croissance.

Entre 1975 et 1999, le taux de croissance de sa population légèrement supérieur à 12%, situe cette zone juste après le calaisis qui a enregistré une progression de 13,6%.

Ces deux zones d'emploi bénéficient du fait que la population des grands bassins d'habitat (zones d'emplois de Roubaix-Tourcoing et de Béthune-Bruay) stagne, voire diminue, au

profit du développement des zones périurbaines.

Par rapport aux territoires belges de taille comparable les plus proches, les deux zones d'emploi de Flandre-Lys et de Saint-Omer présentent également des dynamismes démographiques plus affirmés.

Population	1999	Evol. 99/90	Evol. 99/82
Belgique		2,5%	3,6%
• West-Vlaanderen	1 127 100	2,0%	4,1%
Arrondis. Ieper - Ypres	104 400	0,4%	0,3%
Arrondis. Kortrijk - Courtrai	278 500	0,9%	2,3%
• Hainaut	1 280 400	0,1%	-1,1%
Arrondissement de Tournai	140 800	0,1%	-0,3%
France		3,4%	7,7%
• Département du Nord	2 558 000	1,1%	1,8%
ZE Flandre - Lys	116 680	3,8%	8,1%
• Départ. du Pas-de-Calais	1 443 000	0,7%	2,6%
ZE Saint-Omer	112 850	2,9%	6,8%

Sources : Eurostat – Databases 2001

7.2 Des pôles d'activités répartis sur l'ensemble du territoire qu'il convient de desservir

Constats lors du recensement de 1999

Les zones d'emploi de Flandre-Lys et de St-Omer comptaient un peu plus de 78 000 emplois totaux au recensement INSEE de 1999 (ensemble des effectifs employés), avec une augmentation de plus de 4220 emplois par rapport au recensement de 1990 (+5,7%), soit un taux de croissance supérieur à celui des zones d'emploi environnantes. Seul le Calaisis et le Dunkerquois enregistraient des taux de croissance supérieurs.

Le profil des emplois des deux zones d'emploi traversées par le projet RN42 est marqué par une présence encore forte des secteurs de l'agriculture et surtout de l'industrie, alors que le commerce et les services y présentent un poids inférieur aux moyennes nationales ou régionales. **Toutefois, par un phénomène de rattrapage, les emplois du tertiaire (commerce et services) ont progressé plus vite que dans les autres zones**, surtout le commerce qui y crée des emplois, alors qu'ils

ont diminué dans les autres zones. Le BTP (Secteur du bâtiment et des travaux publics) y représente un nombre d'emplois du même ordre que dans les territoires environnants, avec une présence un peu plus affirmée en Flandre-Lys.

Au sein de la zone d'emploi de Flandre-Lys, les industries agro-alimentaires permettent le maintien d'un secteur agricole très actif. Fait notable, les emplois industriels y sont stables entre les deux derniers recensements alors qu'ils régressent dans toutes les autres zones d'emploi.

La zone d'emploi de Saint-Omer affiche un profil industriel assez marqué essentiellement du fait de la présence d'un groupe verrier à Arques (produits minéraux).



Structure des emplois en 1999	Agriculture	Industrie	BTP	Commerce	Services	Total des emplois
Flandre-Lys	6,7%	26,9%	6,5%	12,6%	47,3%	34 310
Saint-Omer	4,2%	34,2%	4,3%	13,8%	43,4%	43 720
Roubaix-Tourcoing	0,9%	22,4%	5,1%	19,7%	51,9%	143 160
Lille	1,0%	13,7%	4,5%	13,6%	67,2%	327 420
Dunkerque	2,5%	25,7%	6,1%	10,6%	55,0%	82 170
Bethune-Bruay	2,5%	31,3%	6,6%	12,5%	47,1%	78 510
Calaisis	3,1%	18,0%	5,4%	14,1%	59,5%	50 970
Boulonnais	4,5%	20,2%	5,5%	15,3%	54,4%	51 860
Nord-Pas-De-Calais	2,6%	21,0%	5,5%	13,8%	57,1%	
France Métropolitaine	4,1 %	18,4 %	5,8 %	13,2 %	58,5 %	

Sources : INSEE – RGP99

Parmi l'ensemble des secteurs industriels, 7 filières sont particulièrement présentes dans les deux zones d'emploi traversées par le projet de la RN42 où elles représentent 93% des emplois industriels (voir tableau ci-dessous).

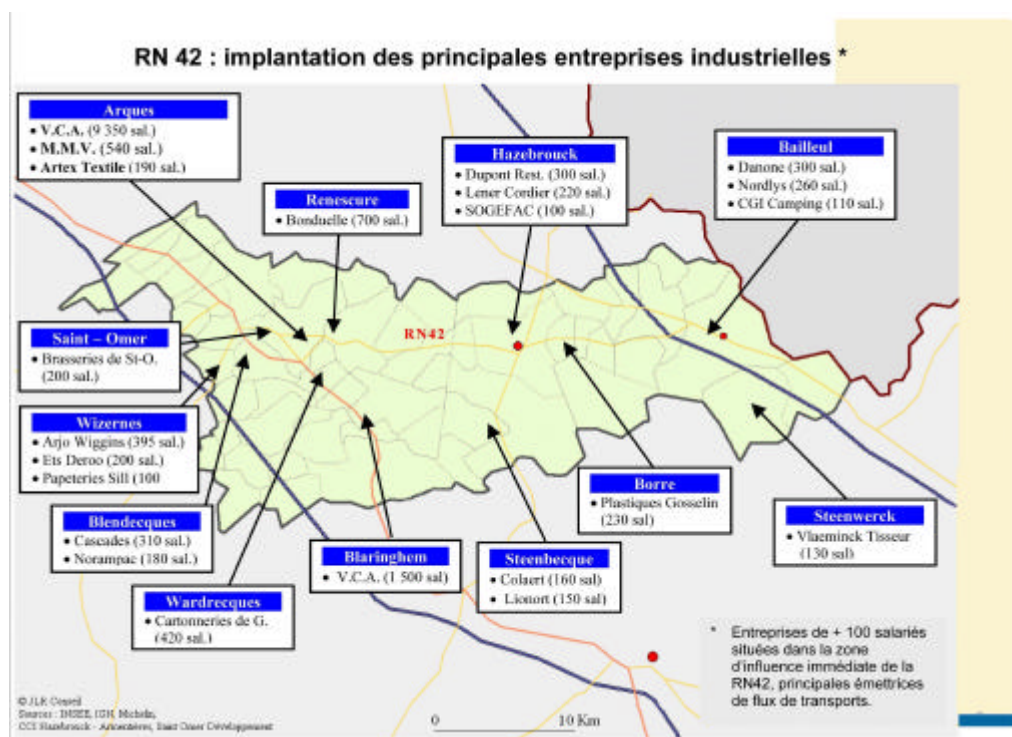
Du fait de la présence d'Arques International (Verreries Cristalleries d'Arques) le secteur des produits minéraux représente 62% des emplois de la zone d'emploi de Saint-Omer.

Principalement situées dans la vallée de l'Aa au sud de Saint-Omer les entreprises du secteur du Papier et de l'Imprimerie représentent le second employeur industriel.

La zone d'emploi de Flandre-Lys présente un profil industriel un peu plus diversifié, avec un important pôle agro-alimentaire et un secteur textile-habillement qui y constitue encore le second employeur industriel.

Les emplois industriels en 1999	Total	Industries Agro-Alim.	Textile Habillement	Papier Imprimerie	Produits Minéraux	Métallurgie Trav. Métaux	Machines & Equipements	Equipements Electroniques
ZE Flandre-Lys	10 530	2 870	2 340	570	1 520	1 530	340	80
<i>Poids dans la Zone d'Emploi</i>		27%	22%	5%	14%	15%	3%	0,8%
ZE Saint-Omer	15 200	750	640	2 340	9 360	510	640	510
<i>Poids dans la Zone d'Emploi</i>		5%	4%	15%	62%	3%	4%	3%
<i>Poids en Région Nord – Pas de Calais</i>		14%	12%	8%	7%	19%	7%	5%

Sources : UNEDIC



² les statistiques de l'INSEE concernant l'emploi au lieu de travail sont issues d'un sondage au ¼. Pour des décompositions fines, les sources UNEDIC pour l'emploi privé, sont plus significatives car exhaustives. De plus, le recensement ne permet pas de répartir géographiquement près de 250 000 emplois. C'est ce qui peut expliquer des différences de volume d'emplois selon les sources utilisées.

Les évolutions récentes

Depuis le recensement de 1999 qui enregistre l'ensemble des effectifs employés, les tendances d'évolution plus récentes de

l'emploi peuvent être cernées à partir des données de l'UNEDIC qui recense l'ensemble des emplois du secteur privé, indicateur représentant 70% de l'emploi total.

Emplois salariés du secteur privé	2001	Variation 2001 / 1999	Taux de variation
ZE Flandre-Lys	24 220	1 040	4,5 %
ZE Saint-Omer	31 260	1 650	5,6 %
ZE Roubaix-Tourcoing	119 130	4 400	3,8 %
ZE Lille	248 530	16 120	6,9 %
ZE Dunkerque	64 600	2 890	4,7 %
ZE Bethune-Bruay	58 680	4 540	8,4 %
ZE Calaisis	36 290	1 150	3,3 %
ZE Boulonnais	34 900	1 880	5,7 %
Nord-Pas-De-Calais	967 780	53 570	5,9 %
France Métropolitaine	16 012 684	880 668	5,8 %

Sources : UNEDIC 1999-2001

On constate que sur la période 1999-2001, les emplois salariés du secteur privé ont globalement augmenté. Les variations sont toutefois différentes en fonction du secteur concerné car si le **secteur du commerce** au sein des deux principales zones étudiées, montre désormais une relative stabilité quant à l'évolution de ses effectifs salariés, par rapport à la période 1990-1999, en revanche **la dynamique du secteur des services reste beaucoup plus marquée. Elle signifie un mouvement de rattrapage de ces deux zones :**

Les taux de croissance y sont très supérieurs aux moyennes nationales (+7,9 %), aussi bien pour la zone d'emploi de Saint-Omer (+ 875 emplois et + 11,2 %) que celle de Flandre-Lys (+ 690 emplois et + 10,3 %) qui compense ainsi ses pertes d'effectifs industriels.

La zone d'emploi de Lille enregistre dans la même période l'affirmation du rôle métropolitain de l'agglomération lilloise qui poursuit le renforcement de ses emplois de services : + 13 500 emplois (+ 10,4 %).

7.3 Une nécessaire diversification du secteur industriel

Sur la même période, pour l'ensemble des secteurs industriels, la zone d'emploi de Flandre-Lys a perdu un peu plus de 200 emplois (-2 %), par contre celle de Saint-Omer a enregistré la création de plus de 500 postes avec un taux de croissance de 3,4 % supérieur aux évolutions nationales (+1,7% en France) ou régionales (+1,8 pour le Nord Pas-de-Calais).

Une analyse plus fine des 7 principaux secteurs industriels des deux zones d'emplois de Saint-Omer et Flandre-Lys (cf. tableau) montre pour cette dernière une situation stable ou dégradée pour 4 filières les plus importantes (agro-alimentaire, textile, verre et métallurgie).

Pour la zone d'emploi de Saint-Omer, les deux filières les plus importantes : verre (produits minéraux) et industries du papier-carton continuent à créer des emplois.

Toutefois le secteur verrier qui a connu un pic en 2000 quant à son effectif salarié va perdre des emplois dans les années qui viennent.

En effet, le groupe ARC International (VCA) a annoncé une réduction de ses effectifs pour les 2 sites d'Arques et de Blaringhem.

De même, les importantes papeteries de la vallée de l'Aa au Sud de St Omer ne devraient pas connaître d'évolution positive de leur effectif dans l'avenir.

Evolution récente des principaux secteurs d'activités : 1999 - 2001

Les emplois industriels en 2001	Total	Industries Agro-Alim.	Textile Habillement	Papier Imprimerie	Produits Minéraux	Métallurgie Trav. Métaux	Machines & Equipements	Equipements Electroniques
ZE Flandre-Lys	10 310	2 860	2 230	450	1 520	1 470	400	70
Evolution 2001 / 1999		- 0,3 %	- 5 %	- 21 %	0 %	- 4 %	+ 18 %	- 13 %
ZE Saint-Omer	15 710	810	560	2 450	9 630	570	570	570
Evolution 2001 / 1999		+ 8 %	- 13 %	+ 5 %	+ 3 %	+ 12 %	- 11 %	+ 12 %
Nord – Pas de Calais : Evol. 2001 / 1999		+ 4 %	- 11 %	- 3 %	0 %	+ 1 %	+ 5 %	+ 5 %

Sources : UNEDIC

Les entreprises qui marquent le paysage économique des deux zones d'emploi traversées par le projet RN42 sont de taille relativement importante. Ce facteur constitue un élément favorable à l'organisation des transports pour les déplacements domicile – travail.

- **Flandre - Lys** : les implantations principales de zones d'activités se situent autour d'Hazebrouck notamment en bordure du canal d'Hazebrouck et le long de la RN42 (ZI de 86 ha et Parc d'activités de la Creule de 14 ha). Du fait de la saturation de la ZI, une extension du parc de la Creule a été engagée pour une quarantaine d'hectares (la Déclaration d'Utilité Publique de cette opération a été obtenue début 2004).

Au sud de la RN42, entre Hazebrouck et Aire-sur-la-Lys, sont localisées les zones de Steenbecque (16 ha) et surtout de Blaringhem desservie par voie d'eau (91 ha et Complexe de traitement des déchets de 57 ha). Au sud-est, longeant la RD947

jusqu'à La Gorgue, plusieurs petites zones d'activités animent le tissu industriel local.

A l'extrémité est du projet, la commune de Bailleul dispose de 43 hectares en zone d'activités, avec un projet d'extension de 25 ha au sud de l'A25 destiné à l'accueil de PME. Au niveau de connexion entre la RN42 et l'A25 la commune de Meteren dispose de deux petites zones d'une dizaine d'hectares représentant une trentaine d'emplois en 2002.

Enfin à l'ouest de l'itinéraire, la commune de Renescure projette la réalisation de la zone du Fort-Rouge d'une capacité d'une dizaine d'hectares.

- **Saint-Omer** : la zone d'emploi offre 300 hectares répartis en 22 zones d'activités (ZA). Mais ces ZA ne correspondent plus à la demande actuelle (services, dimension des lots, ...) et les disponibilités foncières y sont rares.

Sur les 4 ZA dépassant 20 hectares, celle située à Aire-sur-la-Lys dispose encore de foncier. Les 3 autres ZA situées dans

l'agglomération de Saint-Omer sont complètes.

C'est pour proposer de nouvelles surfaces aux entreprises que des projets de zones nouvelles sont actuellement en phase d'étude ou de réalisation sur l'initiative des communautés de communes ou d'agglomération.

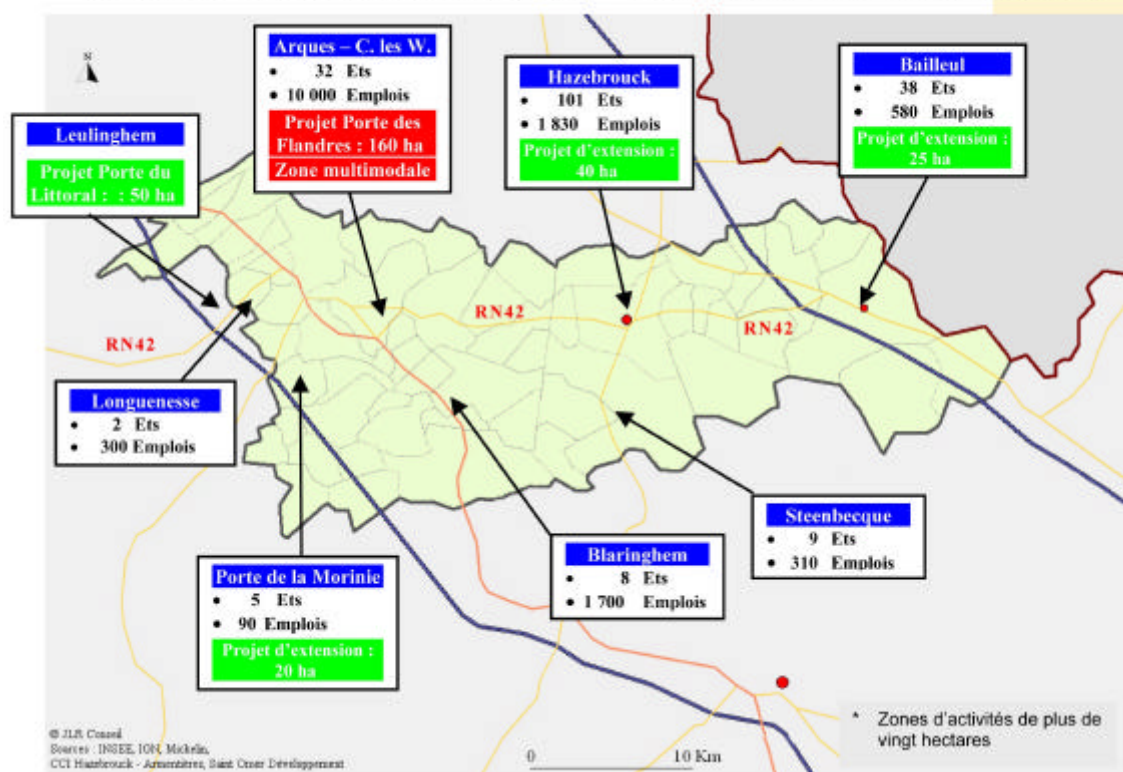
Il s'agit de répondre à la nécessité de diversification du tissu industriel local qui sera confronté à la décroissance des effectifs de la verrerie et de la papeterie, et

ce après la fermeture de Solectron en 2002 (- 520 emplois dans le secteur électronique).

Ces projets de zone d'activités s'articulent autour de Saint-Omer et des grands axes de circulation, notamment l'axe Est-Ouest Littoral-Métropole constitué par la RN42.

- ZA Porte de Morinie (20 hectares) à proximité de l'échangeur de Théroouane (livraison en 2005),

RN 42 : principales zones d'activités * - projets de création et d'extension



- ZA du littoral (50 hectares) à Leulinghem (livraison prévue en 2010),
- ZA Porte des Flandres (120 hectares commercialisables sur 160 ha) à Arques et Campagne-les-Wardrecques (livraison par tranche à partir de 2006).

Cette dernière zone, Porte des Flandres, est particulièrement importante. Située à proximité de la RN42, elle a vocation à créer une vaste zone multimodale, route et voie d'eau dans un premier temps,

ferroviaire ensuite dans la mesure où RFF a été associé aux études de définition.

Cette zone est un des éléments du déploiement territorial du port fluvial de Lille qui développe des « ports avancés » au même titre que les zones multimodales de Dourges désormais en service et de Douai en projet. L'opérateur logistique de la future zone de Porte des Flandres sera le GIE Nord Conteneur Services créé en association avec les ports de Lille et de Dunkerque.

Il est donc essentiel que l'accessibilité par la route d'une telle zone soit au niveau des enjeux de développement initiés par ce projet.

7.4 La stabilité du secteur du commerce, le dynamisme du secteur des services

Le secteur du commerce au sein des deux principales zones étudiées, montre une relative stabilité quant à l'évolution de ses effectifs salariés, en revanche la dynamique du secteur des services est beaucoup plus marquée. Elle signifie un mouvement de rattrapage de ces deux zones.

Les taux de croissance y sont très supérieurs aux moyennes nationales (+7,9 %), aussi bien pour la zone d'emploi de Saint-Omer (+ 875 emplois et + 11,2 %) que celle de Flandre-Lys (+ 690 emplois et + 10,3 %).

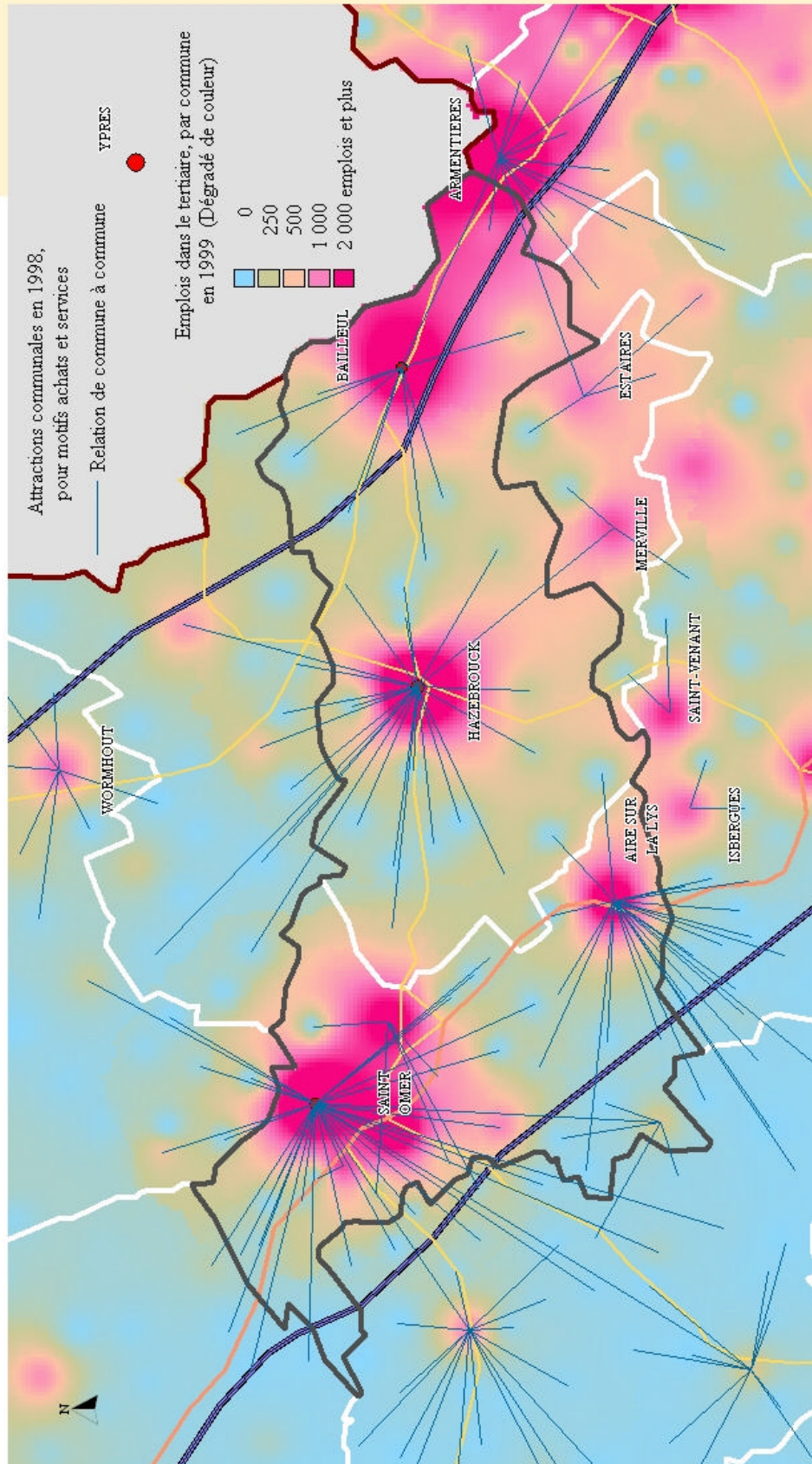
La zone d'emploi de Lille enregistre dans la même période l'affirmation du rôle métropolitain de l'agglomération lilloise qui poursuit le renforcement de ses emplois de services : + 13 500 emplois (+ 10,4 %).

L'agglomération Lilloise offre une très grande diversité de services dits de centralité liés à ses fonctions métropolitaines. Elle constitue le principal pôle exerçant une attraction au sein des deux bassins de vie d'Hazebrouck et de l'Audomarois.

Du fait de la présence d'établissements de santé, d'enseignement et de centres commerciaux importants, les pôles structurants sont constitués par les communes de Bailleul, Hazebrouck, Saint-Omer et Aire sur la Lys.

A l'Ouest de la section à aménager l'attractivité de Saint-Omer est renforcée par le bon niveau d'équipement de 3 communes proches : Arques, Longuenesse et Wizerne, la commune de Théroüanne constituant un pôle secondaire un peu isolé.

BASSINS DE CHALANDISE COMMERCIALE ET DE SERVICES EN 1998



7.5 Une Activité agricole importante

Pour les deux principales zones étudiées, le nombre d'emplois agricoles a fortement diminué entre les deux derniers recensements³, en revanche la population agricole s'est rajeunie. **En effet l'activité agricole s'est maintenue et intensifiée, bénéficiant de l'impact d'une industrie agro-alimentaire régionale très active.** Ce phénomène est notamment sensible au niveau de la zone d'emploi de Flandre-Lys où l'emploi agricole est particulièrement important dans la structure totale des emplois.

L'effet de l'urbanisation et surtout de la péri urbanisation est consommateur d'espaces. Il entraîne une diminution de la surface agricole utile (SAU), de l'ordre de 3,5% en Flandre intérieure (5,5% pour le département du Nord) et de 3,8% dans l'Audomarois (3,8% pour le département du Pas-de-Calais) sur la période 1988-2000.

En ce qui concerne l'élevage, le nombre d'exploitations a fortement diminué. Par contre la taille des exploitations toujours en activité s'est accrue. Globalement, le cheptel est en régression du fait des difficultés rencontrées par les secteurs bovins et porcins. En revanche, l'élevage de volailles est lui, en augmentation. Cette situation difficile de l'élevage se trouve illustrée par la fermeture de l'abattoir de Steenvoorde et la fragilité de l'abattoir d'Hazebrouck.

Hormis les cultures céréalières qui restent dominantes (env. 40% de la Surface Agricole Utilisée pour les deux zones), les surfaces consacrées à la production de pommes de terre restent importantes surtout en Flandre-Lys (env. 18%) bien qu'en légère régression. La production de betterave industrielle qui représentait la troisième culture en termes d'importance de surface, est aujourd'hui supplantée par la production de légumes frais. Celle-ci a plus que doublé ses surfaces entre 1988 et 2000 dans le Pays Cœur de Flandre.

Enfin l'Audomarois reste le dernier marais maraîcher de France où 17% des 3 600 hectares du marais sont consacrés à une large gamme de productions (chou-fleur essentiellement, mais aussi endive, céleri-rave, etc.) faisant vivre une centaine de familles.

La proximité d'importants bassins de population est favorable au développement des cultures biologiques dont les prémises se font sentir localement. Il en est de même pour le domaine de l'agro-tourisme favorable au maintien des exploitations par les revenus complémentaires que ces activités apportent.



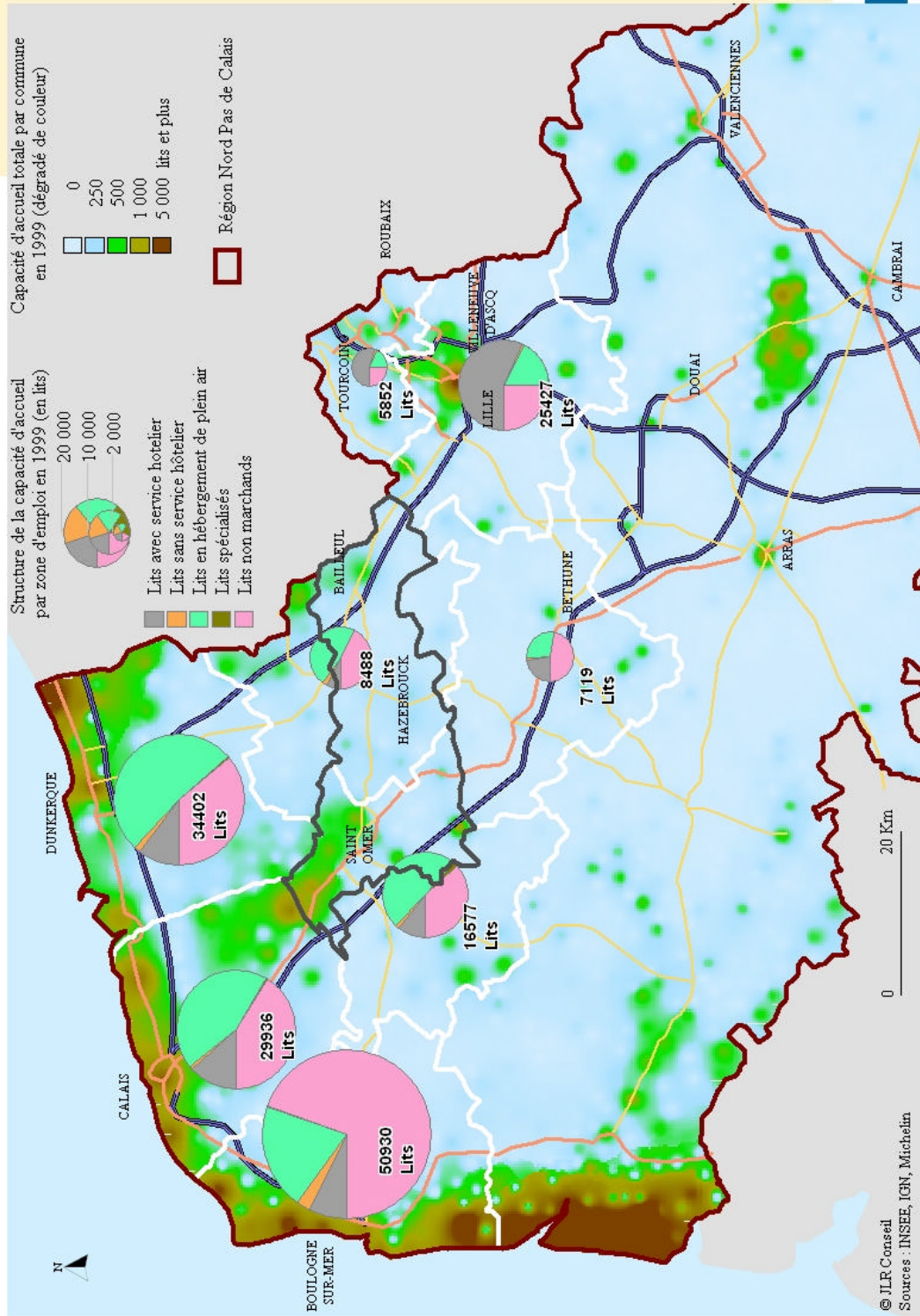
7.6 Un potentiel touristique à exploiter

Au niveau régional, les capacités d'accueil touristiques se concentrent essentiellement dans la zone littorale (Côte d'Opale, Calaisis, Boulonnais) et dans l'agglomération lilloise. Le type d'hébergement dominant est celui des hébergements de plein air, à l'exception de la métropole régionale où les structures de type hôtelier sont bien représentées.

Les sites touristiques les plus importants sont également localisés dans ces deux espaces comme Nausicaa à Boulogne (625 000 visiteurs) ou les musées d'Art de Lille et Roubaix (près de 200 000 visiteurs chacun) ainsi que le Zoo de Lille (1,5 millions d'entrées).

³ La perte des emplois agricoles est de 1 230 actifs en Flandre-Lys et 1 050 actifs pour la zone d'emploi de Saint-Omer, avec des taux de décroissance supérieurs aux moyennes régionales pour ces deux zones.

CAPACITÉ D'ACCUEIL TOURISTIQUE EN 1999



A une échelle différente, deux autres bassins touristiques apparaissent, à proximité de l'itinéraire de la RN42. Il s'agit des marais de l'Audomarois et des monts de Flandres, au nord de Bailleul.

- Le niveau modeste des capacités d'hébergement de la zone d'emploi de Flandre-Lys est caractéristique des espaces de loisirs et d'excursion proches de grandes agglomérations et qui ne fixent pas encore les flux touristiques.

De nombreux sites historiques, culturels ou événements festifs sont disséminés dans l'espace considéré, avec une fréquentation en hausse comme par exemple l'Abbaye du Mont des Cats (60 000 visiteurs). Un effort particulier a été engagé au niveau départemental sur l'activité de randonnée (pédestre, équestre, cycliste) ce qui permet d'animer l'ensemble de l'espace rural. Aujourd'hui le secteur Flandre-Lys compte 60 circuits pédestres (sur les 300 recensés dans le département, notamment dans l'Avesnois) et 12 circuits de randonnées en VTT. Un projet de véloroute – voie verte entre Calais et Douges est actuellement à l'étude. Enfin, deux projets de circuits équestres sont en cours de réalisation autour d'Hazebrouck et dans les Monts de Flandre.

De même l'activité fluviale souffre aujourd'hui du manque de prestataires touristiques alors que le nombre de propriétaires de bateaux est important. Un programme d'aménagement de la Lys est en cours de réalisation autour des points forts de Merville et Saint-Venant – Haverskerque dans le but d'attirer des opérateurs (location de pénichettes, bateaux à passager, bateaux restaurants, activités de réparation, etc.). Néanmoins les aménagements opérés le long des canaux et rivières navigables (ports, haltes, chemins de halage) attirent de nouveaux publics et leur fréquentation est en forte hausse.

- L'Audomarois, avec le marais de Saint-Omer (200 000 visiteurs estimés) dispose de fortes potentialités complémentaires des sites touristiques

du littoral. La fusion du Parc Naturel Régional de l'Audomarois avec celui du Boulonnais pour former le Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale devrait permettre de valoriser le tourisme sportif et de nature qui y sont développés.

Les sites touristiques de Saint-Omer drainent un public relativement important avec notamment la Coupole d'Helfaut (130 000 visiteurs), la cristallerie d'Arques et la cathédrale Notre Dame (50 000 visiteurs chacune). Mais là encore, le manque de diversité des hébergements, surtout de plein air, est un handicap pour le développement du tourisme.

- La Lys et les Monts de Flandre sont des éléments caractéristiques du paysage que l'on retrouve également en Belgique. Ainsi la Lys fait l'objet d'un programme transfrontalier de développement du tourisme fluvial, notamment avec l'association « Lys sans frontières ».



Mont Cassel

Mais si le patrimoine paysager est commun aux deux côtés de la frontière, par contre le parc hôtelier des espaces frontaliers belges présentent une offre bien supérieure à celle des territoires Flandre-Lys. Leur parc hôtelier offre 3,5 fois plus de lits touristiques hôteliers qu'en Flandre-Lys et il compte une plus grande proportion d'hôtels mieux classés (classification en nombre d'étoiles).

8 Les enjeux et les objectifs de l'aménagement

Placés sous l'influence des deux grandes zones économiques que constituent la métropole Lilloise et les ports du littoral, les territoires de Flandre-Lys et de l'Audomarois connaissent de profondes mutations.

Il en résulte en particulier, comparativement à d'autres zones d'emplois de la région : un développement de l'habitat, une croissance démographique positive et un dynamisme du secteur tertiaire.

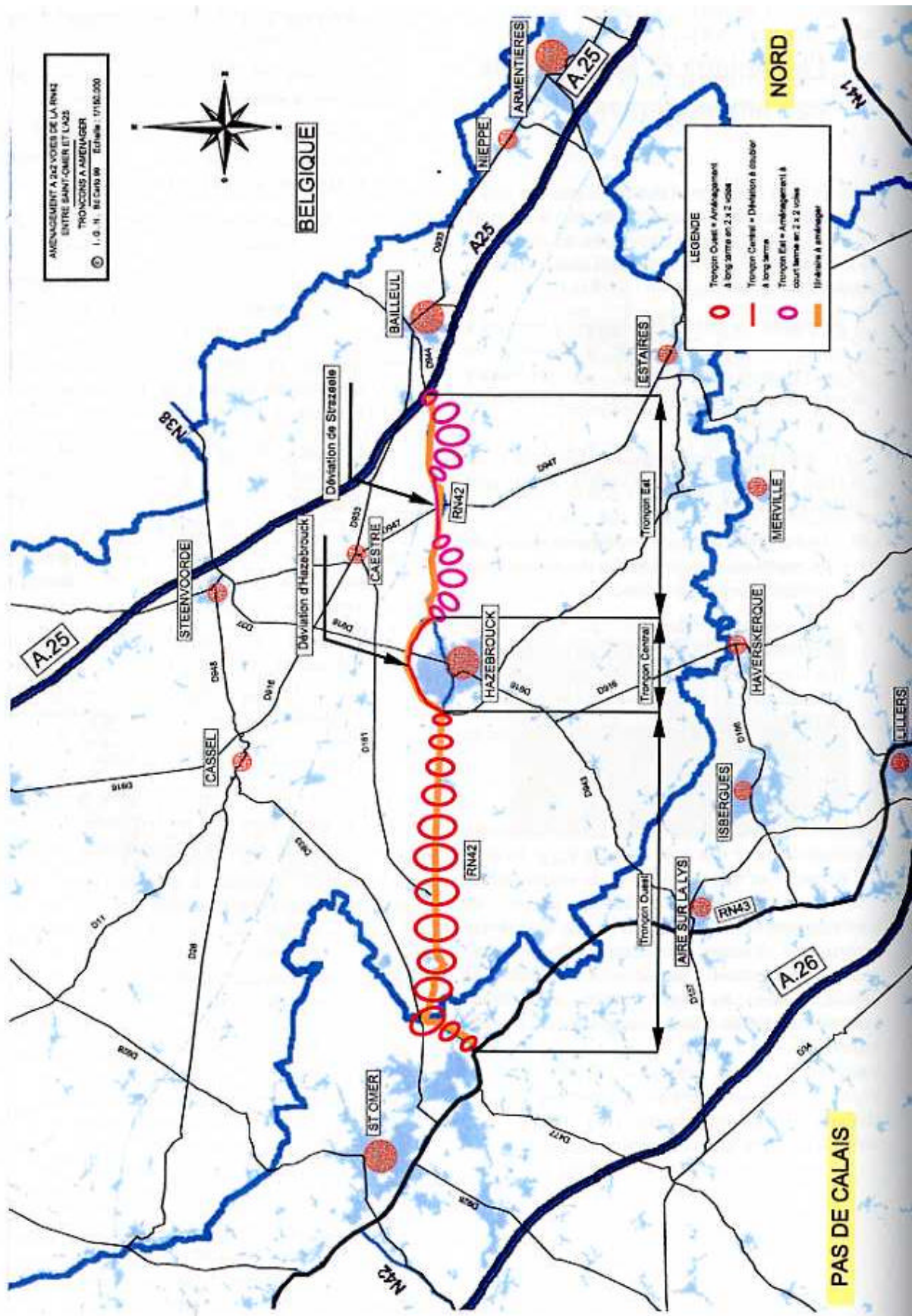
Ces indicateurs économiques favorables ne doivent toutefois pas faire oublier des enjeux importants notamment :

- Une activité agricole importante mais dont les surfaces agricoles utiles diminuent sous l'effet de la pression foncière;
- Un secteur industriel qui génère de nombreux emplois mais qui est appelé à devoir se diversifier pour faire face aux mutations qui s'engagent;
- Un réel potentiel touristique qui a encore besoin d'être mis en valeur et exploité.

Liaison transversale est-ouest, la RN42 assure essentiellement des fonctions de trafic local et d'échange au niveau régional. L'augmentation du trafic attendu nécessite de prévoir un aménagement de cet itinéraire qui devra permettre d'assurer la desserte du territoire dans de bonnes conditions de sécurité de confort, de préserver voire d'améliorer l'environnement naturel, agricole et humain traversés.

Cet aménagement devra donc répondre aux objectifs suivants :

- améliorer l'écoulement du trafic à moyen et long terme;
- améliorer la sécurité des usagers de la route en supprimant les traversées d'agglomération et en renforçant :
 - La perception de la voie par l'utilisateur
 - La qualité des échanges (notamment leur perception, leur fonctionnement)
- affirmer l'intérêt de cet itinéraire en tant que voie de liaison entre la métropole et le littoral;
- aménager le territoire pour favoriser le développement local, l'attractivité régionale tout en veillant à ne pas encourager l'étalement urbain,
- améliorer le cadre de vie des riverains notamment en matière de nuisances sonores;
- préserver l'environnement en limitant les impacts de la route, en particulier sur le réseau hydrographique de surface (qualité et débits des eaux) et en apportant une attention toute particulière aux mesures compensatoires qui seront mises en œuvre,
- intégrer l'aménagement routier de manière optimale dans son environnement naturel et humain avec un aménagement paysager de qualité.



9 Les caractéristiques techniques du projet

Le programme d'aménagement est constitué de 3 tronçons correspondant à 3 opérations autonomes qui feront l'objet d'études d'avant projets sommaires distinctes :

- Le tronçon compris entre la déviation d'Hazebrouck et l'A25 (9,3 km),
- Le tronçon d'Hazebrouck (4,7 km),
- Le tronçon compris entre la déviation de Saint-Omer (au niveau de l'intersection RN42-RN43) et la déviation d'Hazebrouck (15,3 km).

9.1 Tronçon Est entre l'A25 et Hazebrouck

9.1.1 Contexte

Il s'agit du tronçon le plus chargé (+25% par rapport au tronçon Ouest Hazebrouck-St Omer) et dont l'aménagement est prioritaire.

Ce tronçon présente deux sections différentes :

- La section située entre la déviation d'Hazebrouck et la déviation de Strazeele, mise en service à 2x2 voies en 1997. Elle est caractérisée par la traversée des communes de Borre et de Pradelles et par des possibilités d'aménagement sur place extrêmement réduites.
- La section comprise entre la fin de la déviation de Strazeele et l'A25 présente un caractère très différent de rase campagne avec de nombreux accès aux parcelles agricoles. Le tracé, relativement rectiligne, engendre des vitesses élevées. Si la gravité des accidents reste en deçà de la moyenne, le taux d'accidents est un des plus forts de l'itinéraire avec 16 accidents entre 1998 et 2002.

9.1.2 Aménagement

Compte tenu du niveau de trafic attendu à l'horizon 2020 et des contraintes liées aux nombreux accès riverains et agricoles, un aménagement en tracé neuf et en artère interurbaine (2x2voies, 1 seul point d'échange intermédiaire déjà dénivelé dans le cadre de la déviation de Strazeele et rétablissements de communication dénivelés) est préconisé du début de la déviation d'Hazebrouck à l'autoroute A25.

En effet, de par l'existence des traversées d'agglomération de Borre et Pradelle, un aménagement sur place ne peut être envisagé entre Hazebrouck et Strazeele. Il doit être abandonné entre Strazeele et l'A25 au vu des contraintes de rétablissement des accès et de la continuité des cheminements à assurer.

L'aménagement intégrera la déviation de Strazeele déjà réalisée à 2x2 voies. Il se raccordera à l'ouest au giratoire d'extrémité de la déviation d'Hazebrouck et à l'est au demi-échangeur existant (tourné vers Lille) de l'autoroute A25.

Il n'est pas utile de compléter ce demi-échangeur étant donné la présence à proximité de l'échangeur de Météren qui assure les mouvements vers Dunkerque. Il devra par contre être aménagé pour se raccorder à la fois sur l'ancienne et la nouvelle RN42 à l'ouest de l'autoroute A25.

La création d'un giratoire est prévue à cet effet, de même que côté Bailleul à l'Est de l'A25 de manière à améliorer son fonctionnement.

La dénivellation de cet échangeur, afin d'assurer la continuité autoroutière entre la RN42 et l'autoroute A25 en direction de Lille, est envisagée à long terme.

Il n'est cependant pas exclu que cette dénivellation soit réalisée plus rapidement si les études engagées dans le cadre de l'aménagement du tronçon compris entre l'autoroute A25 et Hazebrouck en démontrent la nécessité pour éviter une saturation des giratoires, et un risque de remontée de file sur l'autoroute A25.

9.2 Tronçon central: déviation d'Hazebrouck

9.2.1 Contexte

Ce tronçon de 4,7 km a été mis en service en 1994 dans une 1^{ère} phase à 2 voies, mais avec une emprise et des ouvrages conçus et réalisés pour permettre à terme un doublement. Outre les deux giratoires d'extrémité, il comporte un giratoire intermédiaire avec la RD 916. Il n'y a pas d'accès riverains, les rétablissements de communication transversaux sont dénivelés. Les possibilités de dépassement existantes sont relativement courtes.

9.2.2 Aménagement

L'aménagement prévu à terme est le doublement à 2x2 voies sur place avec carrefours à niveau. Les carrefours giratoires et les ouvrages de rétablissement existants seraient conservés. Ce tronçon est actuellement classé en déviation d'agglomération.

9.3 Tronçon Ouest entre la déviation de Saint-Omer (au niveau de l'intersection entre RN42 et RN43) et la déviation d'Hazebrouck

9.3.1 Contexte

Moins chargé en trafic que le tronçon Est, ce tronçon de 15,3 km de longueur conserve encore à moyen terme des réserves de capacité. Il présente toutefois des problèmes de circulation du fait en particulier de la traversée de Renescure.

Ce tronçon est par ailleurs caractérisé par des taux d'accidents et de gravité un peu

supérieurs à la moyenne de l'axe. L'analyse des possibilités d'aménagement sur place montre des longueurs utilisables le plus souvent inférieures au kilomètre et disposées en « chapelets ».

Au plan de l'environnement, ce tronçon touche deux périmètres de sites classés sur Renescure (château de Zuthove et château dit de Philippe de Comines) et potentiellement un site inscrit sur Wallon-Cappel en fonction des variantes de tracé qui seront étudiées.

9.3.2 Aménagement

Les objectifs généraux de l'aménagement à terme ne peuvent être atteints par un aménagement sur place, compte tenu des contraintes évoquées plus haut. Les courtes sections aménagées sur place et reliées par des déviations courtes, ne résoudraient pas les problèmes de régularité et de sécurité.

C'est pourquoi l'aménagement est préconisé en tracé neuf.

Le niveau de trafic, l'importance du trafic poids lourds qu'elle aura à supporter, ainsi que les multiples fonctions qu'elle aura à assurer (fonction locale mais également d'échange entre la métropole lilloise et le littoral) justifient un aménagement de ce tronçon en « artère interurbaine » c'est à dire à 2x2 voies avec carrefours giratoires.



Ce type d'aménagement permet par ailleurs d'assurer une homogénéité des caractéristiques de l'itinéraire qui devrait à terme être classé en route express.

9.4 Aménagement à 15 ans

Le parti d'aménagement envisagé à l'horizon de 15 ans consiste à aménager la section Hazebrouck – A25 à 2x2 voies avec carrefours à niveaux de type giratoire (y compris au droit de l'échangeur de l'autoroute A25) avec le statut de déviation d'agglomération et à réaliser dans le cadre notamment du PRAS des aménagements qualitatifs entre la déviation de Saint-Omer et la déviation d'Hazebrouck.

La RN42 actuelle, qui pourra être déclassée et reclassée dans le domaine des collectivités locales, deviendrait un itinéraire de substitution et de desserte locale, dans sa section comprise entre l'autoroute A25 et Hazebrouck.

9.5 Aménagement à long terme

Les aménagements à long terme qui feront l'objet d'un classement en route express, consistent à procéder respectivement :

- à la dénivellation de l'échangeur de l'A25 afin d'assurer la continuité autoroutière entre la RN42 et l'A25 vers Lille.

- à la mise à 2x2 voies de la déviation d'Hazebrouck en lui conservant ses carrefours giratoires.

- à l'aménagement à 2x2 voies, avec carrefours giratoires, de la section Hazebrouck – St-Omer (RN43).

La réalisation de cette dernière opération devra s'opérer par phase étant donné la longueur de l'itinéraire à aménager.

La priorité sera donnée au contournement de Renescure. La traversée de cette commune constitue en effet actuellement, le principal point noir de l'itinéraire et limite à la fois sa capacité et son niveau de service.

9.6 Coût des aménagements

Le coût des aménagements a été estimé sur la base de ratios en M € valeur janvier 2000 établis à partir des coûts de réalisation d'aménagements similaires.

	Saint-Omer - Hazebrouck	Doublement déviation d'Hazebrouck	Hazebrouck-A25	Echange RN42-A25
A 15 ans Type d'aménagement	Aménagements de sécurité et qualitatifs		2*2 voies avec carrefours giratoires aux extrémités, complément de l'échangeur dénivélé existant sur la déviation de Strazeele et rétablissements de communication dénivelés	2 giratoires (sous réserve des conclusions des études d' Avant Projet)
Coût estimé	(pour mémoire)		45 à 50 M€	2 à 4 M€
A terme Type d'aménagement	2x2 voies avec giratoires (artère interurbaine)	2x2 voies avec giratoires (artère interurbaine)		Echangeur avec liaison directe dénivelée RN42–A25
Coût estimé	80 à 90 M€	8 à 12 M€		6 à 8 M€

Coût de l'opération à terme 141 à 164 M€.

10 Mesures visant à limiter l'impact du projet sur l'environnement

Compte tenu de son emprise, des aménagements qu'elle nécessitera et du trafic qu'elle sera amenée à supporter, la nouvelle infrastructure aura inévitablement des effets sur l'environnement.

Toutes les mesures seront prises, au stade de la conception du projet, de la réalisation et de l'exploitation de l'infrastructure, afin de limiter, voire compenser ces effets négatifs, et le cas échéant tirer parti de cette infrastructure en terme d'aménagement et de préservation du cadre de vie, en particulier vis à vis des riverains de l'actuelle RN42.

Ces mesures porteront notamment sur les aspects suivants :

- Effets sur le milieu naturel

La nouvelle infrastructure n'affectera pas directement de zone naturelle protégée ni de site remarquable. Un inventaire faunistique et floristique de l'ensemble de la zone susceptible d'être affectée par son tracé sera toutefois réalisé de manière à mettre en évidence la présence éventuelle d'habitat, ou d'espèce végétale ou animale remarquable, et à identifier les espaces naturels les plus sensibles.

L'aménagement sera dans tous les cas consommateur d'espace. Il devra être conçu de manière à minimiser cette consommation, en particulier vis à vis des espaces naturels les plus sensibles.

Il risque par ailleurs de par sa longueur et son emprise de couper un certain nombre de corridors biologiques, constitués notamment par les haies et les becques.

Tout sera mis en œuvre pour affecter le moins possible ces corridors biologiques et si nécessaire les reconstituer.

La réalisation des travaux peut également être source de pollution et de perturbation du milieu naturel en affectant notamment les conditions de reproduction de la faune (les amphibiens en particulier). Toutes les dispositions seront prises pour prévenir les risques de pollution (bassins de rétention, collecte des déchets de chantier) et réduire au maximum ces perturbations (calendrier de réalisation des travaux, terrassements préalables).

Les opérations de remembrement qui accompagnent généralement la réalisation de l'infrastructure peuvent également avoir des effets néfastes sur la faune et la flore en remaniant la configuration du parcellaire agricole et en affectant certains corridors biologiques. Ces opérations financées dans le cadre de l'aménagement de la RN42 seront conduites avec le même souci de préservation du milieu naturel et en cohérence avec les dispositions adoptées pour l'infrastructure.

La réalisation de la voie nouvelle peut par ailleurs offrir l'occasion, par des traitements adaptés : des talus, des bassins de rétention et des éventuels délaissés, de recréer et de pérenniser de nouveaux habitats, favorables au développement de la faune et de la flore locale.

- Effets sur l'eau

En terme d'hydrologie et d'hydrogéologie, la nature argileuse et relativement imperméable des terrains rend difficile l'infiltration des eaux de surface. Comme exposé précédemment, en cas de fortes précipitations, les becques et fossés ont par conséquent des difficultés à évacuer les eaux de précipitation. Il en résulte parfois localement une inondation des parties basses des parcelles bordant ces cours d'eau.

Toutes les dispositions seront prises pour que l'aménagement préserve, voire améliore, les conditions d'écoulement des eaux des bassins versants naturels interceptés par la voie nouvelle. Les becques et fossés, de même que les systèmes de drainage agricoles, qui

pourraient être perturbés par l'aménagement seront rétablis.



La Longue Becque

Les eaux en provenance de la plate-forme routière seront collectées et dirigées vers des bassins de rétention destinés à réguler leur évacuation vers les exutoires naturels. La capacité de ces bassins sera définie de manière à ce qu'ils puissent faire face à des événements pluvieux d'occurrence 10ans, voire 20ans.

La nouvelle infrastructure routière constituera de par la circulation qui l'empruntera, une source de pollution (chronique ou accidentelle) susceptible de dégrader la qualité des eaux superficielles et souterraines.

La zone d'études est dépourvue de captage d'alimentation en eau potable, en outre, de par le caractère argileux et la faible perméabilité des terrains, les eaux de ruissellement de la plate-forme routière seront rejetées en surface dans le réseau hydrographique existant. Une pollution de la nappe en profondeur n'est pas à craindre.

En ce qui concerne les eaux de surface, l'objectif de qualité à atteindre est le niveau 2. Toutes les dispositions seront prises au niveau de l'aménagement pour que les eaux issues de la plate-forme routière et rejetées dans le réseau hydrographique de surface soient compatibles avec cet objectif de qualité.

Durant les travaux un dispositif de recueil et de traitement des eaux de la plate-forme routière sera temporairement mis en place.

En service, le réseau d'assainissement de la plate-forme routière sera séparé du réseau hydrographique de surface.

Les eaux ainsi collectées seront pré-traitées à leur entrée dans les bassins de retenue (décantation, déshuilage, élimination des corps flottants,...) et recevront si nécessaire un traitement complémentaire. Des dispositions spécifiques seront en outre adoptées afin d'être en mesure de confiner tout déversement de pollution accidentelle sur la chaussée.

Les aménagements hydrauliques projetés seront dans tous les cas soumis pour avis à la Mission Inter-Service de l'Eau (MISE). Ils devront faire l'objet, selon le cas et conformément aux dispositions de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992, d'une procédure de déclaration ou d'autorisation.

- Effet sur l'espace agricole et son fonctionnement

La réalisation d'une infrastructure routière affecte nécessairement l'activité agricole, de par son emprise et la coupure du parcellaire et des chemins d'exploitation qu'elle génère.

Le tracé de la voie sera étudié de manière à minimiser, dans la mesure du possible, son impact sur le parcellaire et la structure des exploitations agricoles. Toutes les voies interceptées par le projet ne seront pas nécessairement rétablies mais dans tous les cas des chemins de désenclavement assureront, si nécessaire, la desserte des parcelles qui se trouveraient être enclavées.

Afin d'aller plus loin, et de réduire si possible la consommation et le morcellement du parcellaire agricole consécutif au passage de l'infrastructure, une opération de réaménagement foncier pourra être financée et réalisée dans le cadre de l'aménagement.

Cette décision de procéder à un réaménagement foncier plus ou moins important du parcellaire agricole incombera aux commissions de remembrement communales ou intercommunales qui seront constituées à l'issue de la déclaration d'utilité publique de l'opération. Elles pourront s'appuyer pour ce faire, sur les résultats des

études d'aménagement foncier qui seront conduites par le Conseil Général.

La réalisation d'un remembrement offre notamment la possibilité de réorganiser le parcellaire, d'optimiser les conditions d'accès aux parcelles et ainsi de réduire la longueur des voies de desserte. Il peut le cas échéant permettre, en cas de partage d'emprise, de compenser les emprises prélevées pour la réalisation de l'infrastructure.

- Préservation du patrimoine

En application de la loi du 17 janvier 2001 relative à l'archéologie préventive, modifiée par la loi du 1^{er} août 2003, l'aire d'étude devra faire l'objet d'une opération de diagnostic archéologique. Ce diagnostic permettra d'apprécier l'impact du projet sur le patrimoine archéologique et le cas échéant de déterminer ou non la nécessité de procéder à des fouilles.

La prise en charge financière de ce diagnostic, et des fouilles éventuelles, sera assurée par le Maître d'Ouvrage de l'infrastructure.

L'aménagement devra par ailleurs tenir compte de la présence des différents sites et monuments classés ou inscrits, présents dans l'aire d'études, en s'en écartant suffisamment, et en s'efforçant le cas échéant de les mettre en valeur.



Eglise de Sercus

- Limitation des nuisances liées au bruit :

Les obligations réglementaires relatives au bruit généré par les routes nouvelles ont été profondément modifiées par de nouveaux textes parus en 1995, en 1997 et en 2001⁴. Ces textes définissent notamment les seuils maximums de contribution sonore pouvant être induits par la réalisation d'une infrastructure nouvelle. Ainsi, pour les logements, la contribution sonore d'une route nouvelle ne doit pas dépasser les valeurs suivantes :

⁴ Décret n°95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et des infrastructures de transport terrestre, arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, circulaire du 12 décembre 1997 et circulaire du 12 juin 2001.

Niveau sonore ambiant initial (avant réalisation de la voie nouvelle)	Contribution sonore de la seule route nouvelle (LAeq)	
	6h-22h (diurne)	22h-6h (nocturne)
modéré de jour et de nuit	60 dB(A)	55 dB(A)
non modéré de jour et modéré de nuit	65 dB(A)	55 dB(A)
modéré de jour et non modéré de nuit	65dB(A)	60 dB(A)
non modéré de jour ni de nuit		

Le bruit émis par une infrastructure routière est directement lié à son tracé et à son passage plus ou moins près des habitations. Une nouvelle infrastructure s'éloignant suffisamment des zones habitées, permettra de diminuer sensiblement les nuisances sonores auxquelles sont soumis les riverains de l'actuelle RN42, en réduisant fortement le trafic que supporte cette voie, en particulier poids lourds.

Les habitations pour lesquelles le passage de la voie nouvelle est susceptible d'entraîner un dépassement des seuils réglementaires feront l'objet de mesures de protections acoustiques. L'obtention des niveaux réglementaires sera recherchée en priorité par un traitement à la source. Ainsi, des écrans ou des buttes de protections pourront être réalisés pour absorber le bruit émis par les véhicules. Toutefois, dans les cas où ce type de protection ne pourrait pas être mis en place ou ne suffirait pas à garantir les seuils, les habitations concernées feront alors l'objet d'un traitement de façade.

- Effets sur la qualité de l'air

En matière de qualité de l'air, la zone d'étude se situe en majeure partie dans un secteur rural, largement ouvert et ventilé où la pollution générée par l'infrastructure routière peut rapidement se diluer et n'est pas significative.

Les teneurs relevées en dioxyde d'azote sont satisfaisantes et respectueuses des objectifs de qualité fixés par la réglementation française et les valeurs guides recommandées par L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

Le renouvellement du parc automobile, et notamment l'amélioration des véhicules devrait induire, en dépit de l'accroissement du trafic, une réduction progressive des émissions de polluants liés à la route, excepté en ce qui concerne les émissions de CO₂.

En ce qui concerne par exemple le plomb, l'introduction des pots catalytiques et l'utilisation de l'essence sans plomb depuis déjà plusieurs années a permis de réduire considérablement les rejets de ce polluant.

Seules les émissions de CO₂ pourraient véritablement accuser une augmentation entre la situation actuelle et l'horizon 2020 avec la réalisation de l'aménagement.

Il convient cependant de noter que la réalisation de cette nouvelle infrastructure ne devrait avoir qu'une influence mineure sur l'effet de serre, compte tenu de la taille du projet et du niveau du trafic supporté, alors que la stratégie de limitation des rejets de CO₂ se construit à une échelle nationale et internationale.

Il faut noter par ailleurs que les constructeurs automobiles européens, réunis au sein de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) se sont engagés à abaisser, à l'horizon 2008, les émissions de CO₂ de leurs véhicules à un niveau de 140 grammes par km. La moyenne européenne en 1995 (année de référence) était de 190 g/km, elle est aujourd'hui de 176 g/km. La Commission européenne demandera très certainement un renforcement de cet engagement pour le porter à 120 g/km en 2012.

- Intégration paysagère de l'infrastructure.

La voie nouvelle va constituer un des axes de liaison privilégiés entre la métropole Lilloise et le littoral, ainsi qu'un des axes structurants de la Flandre Intérieure. Il importe que sa perception, tant du point de vue de l'usager que du riverain, soit en accord avec le territoire qu'elle traverse et le mette en valeur.

Parallèlement à cela, la RN42 actuelle, devra être repensée, et aménagée à terme, pour reprendre un usage et des caractéristiques de voirie de desserte locale.

En terme d'aménagement du territoire, les dynamiques d'évolution de l'agriculture, de l'habitat résidentiel auxquelles pourrait s'ajouter un développement du tourisme et des activités économiques peuvent par ailleurs devenir contradictoires si elles ne sont pas maîtrisées dans l'espace et le temps.

Dans ce contexte, le projet d'infrastructure devra être conçu pour aller dans le sens de l'identité et des vocations de ce territoire.

Le traitement des emprises, mais également le projet de préservation et de développement des territoires liés à l'infrastructure devront être pensés et conçus simultanément pour intégrer les valeurs clef des paysages traversés.

Des études et des moyens financiers spécifiques seront mis en œuvre pour prendre en compte cette dimension de l'aménagement.

- Effet sur le développement de l'habitat:

En améliorant son accessibilité, l'aménagement va rendre ce territoire plus attractif pour les habitants de la métropole. Il pourra être un facteur favorisant l'urbanisation des villages ruraux proches de l'infrastructure.

Il convient de veiller à ce que ce développement soit encadré et maîtrisé afin d'éviter un trop fort accroissement de la pression foncière ainsi qu'un développement anarchique et coûteux de l'habitat en terme d'utilisation et de gestion de l'espace.

L'Etat accompagnera les collectivités territoriales concernées dans l'intégration de cette préoccupation, lors de l'élaboration et la gestion de leurs documents d'urbanisme.

11 La vie du projet

11.1 Rappel des principales décisions et réalisations antérieures

En 1989, sur présentation, par la Direction Départementale de l'Équipement du Nord, d'un dossier de prise en considération (DPC), la Direction des Routes envisage de retenir un parti d'aménagement de l'itinéraire en tracé neuf :

- à 2x2 voies dénivelées pour la section Hazebrouck-A25 avec possibilité d'un phasage transversal
- en chaussée de 7,00 mètres bidirectionnelle avec crèneaux de dépassement à 2x2 voies pour la section St-Omer-Hazebrouck.

Certaines communes notamment Pradelles, Hazebrouck et Renescure inscrivent en emplacement réservé la solution de tracé proposée à l'époque.

Sur la base de cette solution de tracé, les déviations d'Hazebrouck et Strazeele seront étudiées et respectivement mises en service en 1994 et 1996.

En 1994, en fonction de l'évolution de la politique d'aménagement du réseau routier national, la Direction des Routes confie à la Direction Régionale de l'Équipement (DRE) Nord/Pas-de-Calais la maîtrise d'ouvrage d'une étude d'Avant Projet Sommaire d'Itinéraire (A.P.S.I) 1^{ère} phase destinée à définir et arrêter le parti d'aménagement de l'itinéraire.

Dans ce cadre, une phase de concertation est mise en œuvre en 1996 entre l'ensemble des services de l'État, les partenaires socio-économiques et les élus locaux.

Les premiers résultats de ces études d'APSI 1^{ère} phase, présentés aux partenaires de la

concertation en 1999, montrent que l'aménagement de la RN42 doit être traité en artère interurbaine, chaussée à 2x2 voies avec carrefours à niveau de type giratoire, pour assurer l'écoulement du trafic, l'amélioration du niveau de service et de la sécurité de l'itinéraire, la réduction des nuisances et afin de prendre en considération les demandes des usagers et des riverains.

En 2000, l'aménagement en artère interurbaine de la RN42 entre l'A25 et Hazebrouck est inscrit au contrat de plan Etat-région Nord/Pas-de-Calais 2000-2006, en étude et travaux, pour un montant total de 38,1 M€ dont 6,1 M€ en part Etat pour le financement d'une première phase travaux.

Conformément à cette inscription, et par anticipation sur l'approbation de l'APSI 1^{ère} phase entre St-Omer (RN43) et l'A25, les études d'APSI 2^{ème} phase portant plus particulièrement sur la section A25-Hazebrouck sont engagées par la DDE du Nord. Ces études d'Avant Projet Sommaire visent à définir le tracé qu'aura l'aménagement sur cette section et à préparer le dossier d'Enquête Publique. Les études correspondantes se sont accompagnées de la mise en place d'un comité local de suivi, sous l'égide du sous préfet de Dunkerque qui associe les principaux partenaires institutionnels et locaux.

Au début de l'été 2003, l'ensemble des études d'APSI 1^{ère} phase aboutit et le dossier correspondant est transmis à la Direction des Routes pour instruction en vue d'une décision ministérielle d'approbation.

Compte tenu des nouvelles dispositions en matière de débat public instaurées par la loi relative à la démocratie de proximité, l'aménagement en artère interurbaine de la RN42 se trouve soumis à l'obligation de publication d'un avis annonçant la mise à disposition du public d'un document précisant les objectifs et les caractéristiques essentielles de l'opération ainsi que son historique.

L'approbation du dossier d'APSI 1^{ère} phase ne pourra intervenir qu'à l'issue de la réalisation de cette nouvelle procédure.

11.2 Depuis 1996, des concertations qui ont accompagné l'évolution du projet.

Deux phases de consultation associant les personnes concernées par le projet, les acteurs socio-économiques, les élus, les associations, les usagers, les riverains et les administrations ont été conduites successivement au stade des études d'avant-projet 1^{ère} phase, lors de la définition des différents scénarios d'aménagement de l'itinéraire, puis au stade des études d'avant-projet 2^{ème} phase, lors de la définition du tracé sur la section A25 – Hazebrouck.

11.2.1 Dans le cadre de l'APSI 1^{ère} phase (itinéraire St-Omer – A25)

En 1996, un groupe de travail, conduit par le maître d'ouvrage (DRE Nord / Pas-de-Calais), regroupant différents partenaires locaux concernés par l'aménagement de la RN42 et notamment les élus, les partenaires économiques (Verrerie Cristallerie d'Arques, et les chambres de commerce et d'industrie de St-Omer/St-Pol, Hazebrouck-Armentière et Boulogne-sur-mer), les partenaires financiers (conseil régional), la sous-préfecture de Dunkerque, les exploitants de la route (DDE du Nord et du Pas-de-Calais), les agences d'urbanisme de Saint-Omer et Dunkerque et le CETE Nord-Picardie, s'est réuni à quatre reprises.

Ces réunions, menées selon la méthode « analyse de la valeur » ont permis fin 1996 de formuler les insatisfactions, de préciser les fonctions à assurer, et de proposer un parti d'aménagement réaliste à une échéance de 15 ans.

Les principales insatisfactions exprimées par le groupe de travail ont notamment porté sur :

- l'hétérogénéité du trafic, qui induit des difficultés de dépassement et des allongements du temps de parcours,

- les exigences modernes de réactivité des transports, auxquelles l'axe ne répond pas (niveau de service de la route inadapté),
- l'évolution des trafics, qui risque d'entraîner à court terme une saturation de certaines autoroutes régionales,
- les enjeux de développement économiques, qui nécessitent de nouvelles infrastructures de transport.

11.2.2 Dans le cadre de l'APSI 2^{ème} phase (section Hazebrouck – A25)

Par anticipation sur l'approbation de l'APSI 1^{ère} phase et afin de préparer la procédure de Déclaration d'Utilité Publique de l'aménagement de la section Hazebrouck – A25 dont le financement est en partie inscrit au contrat de plan Etat-région, les études d'APSI 2^{ème} phase de cette section ont été lancées en novembre 2000 sous maîtrise d'ouvrage de la DDE du Nord. Le lancement de cette seconde phase d'études s'est accompagné de la création d'un comité local de suivi⁵, sous l'égide du sous-préfet de Dunkerque, et associant :

- les élus : M. Foy, sénateur du Nord, M. Delobel, député de la 15^{ème} circonscription du Nord, les conseillers généraux des cantons d'Hazebrouck Nord et de Bailleul, l'ensemble des maires des communes concernées (de Bailleul à Saint-Omer), M. le président du Conseil Régional, M. le président du Conseil Général, les chambres de commerces et d'industries d'Armentières-Hazebrouck et de Saint-Omer, Saint Pol-sur-Terquoise,
- la chambre d'Agriculture,

⁵ Certaines personnes associées faisaient déjà partie du groupe de travail mis en place en 1996 au stade des études d'APSI 1^{ère} phase de l'ensemble de la section St-Omer-A25.

- les services déconcentrés de l'Etat : la direction départementale de l'Agriculture et de la Forêt (DDAF), la direction régionale de l'Environnement (DIREN), la direction régionale de l'Équipement (DRE) ainsi que le CETE Nord-Picardie qui participe à l'élaboration de l'avant-projet 1^{ère} phase de la section St-Omer-A25.

De décembre 2000 à mars 2001, 9 réunions publiques ont été organisées pour informer, écouter et prendre en considération les demandes des riverains et usagers de la voie. Tous les élus se sont prononcés de manière unanime pour la réalisation de cette opération et émettent le souhait que la solution retenue ne remette pas en cause les aménagements réalisés antérieurement (la déviation d'Hazebrouck et la déviation de Strazeele) et soit compatible avec leurs projets de développement (notamment les zones d'habitat et d'activités).

Lors de la réunion du comité local de suivi du 10 avril 2001, le choix d'une variante de tracé passant au sud de l'actuelle RN42 a été retenu. Cette proposition a été confirmée, lors de réunions spécifiques menées tout au long de l'année 2001, par les différentes communes concernées.

Concernant la prise en compte de l'ensemble des enjeux environnementaux liés à l'aménagement routier de la RN42, plusieurs réunions se sont tenues d'octobre 2000 à février 2002 entre les services déconcentrés du ministère de l'Équipement et la DIREN Nord/Pas-de-Calais. Cette concertation entre administrations s'est traduite par un avis favorable de la DIREN sur les dossiers d'APSI 1^{ère} phase et 2^{ème} phase sous réserve des résultats de l'inventaire faunistique et floristique engagé à l'époque.

Depuis cet inventaire, a été finalisé sur l'aire d'études associée au projet d'aménagement de la RN42 dans la section comprise entre l'A25 et Hazebrouck. Il a mis en évidence la

présence d'espèces animales et végétales protégées susceptibles d'être directement concernées par le projet.

Suite à cette découverte, en accord avec la DIREN, une étude environnementale complémentaire spécifique a été engagée.

Elle vise à définir les mesures compensatoires qui pourraient éventuellement être mises en œuvre et proposées au Conseil National de Protection de la Nature.

11.3 Les étapes à venir

A l'issue de la procédure de publication, le dossier d'Avant Projet Sommaire d'Itinéraire 1^{ère} phase définissant le parti d'aménagement à long terme de la RN42 entre l'autoroute A25 et saint Omer (RN43) sera approuvé.

Cette approbation devrait être suivie de celle de l'Avant Projet Sommaire d'Itinéraire 2^{ème} phase de la section A25-Hazebrouck, permettant d'arrêter le choix d'un tracé sur cette partie de l'itinéraire.

C'est sur la base de ce dossier que sera élaboré le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération.

La planning prévisionnel des études prévoit le déroulement de cette enquête au cours de l'année 2005.

Cette procédure qui fait notamment l'objet d'une publication dans la presse, d'un affichage en mairie et de la désignation d'un commissaire enquêteur vise à permettre à toute personne de prendre connaissance du projet et de faire part de ses observations.

A l'issue, de l'enquête, le commissaire enquêteur établit un rapport. C'est sur la base de ce rapport et des éventuelles réponses apportées par la Direction Départementale de l'Équipement, maître d'œuvre des études, que le préfet prendra l'arrêté déclarant l'opération d'utilité publique.

Cet arrêté permettra à l'administration d'entreprendre la phase d'acquisition des terrains nécessaires au démarrage des travaux.

Glossaire

D.D.E.	direction départementale de l'équipement
D.I.R.E.N.	direction régionale de l'environnement
D.R.	direction des routes (ministère de l'équipement des transports, de l'aménagement, du territoire, du tourisme et de la mer)
D.R.E.	direction régionale de l'équipement
C.N.D.P.	commission nationale du débat public, instaurée par la loi sur " <i>la démocratie de proximité</i> " du 27 février 2002

Circulaire du 5 mai 1994 circulaire appliquée par le ministère de l'équipement des transports, de l'aménagement, du territoire, du tourisme et de la mer, et définissant les modalités d'élaboration, d'instruction et d'approbation des opérations d'investissements sur le réseau routier national non concédé.

D.P.C. (dossier de prise en consideration) document d'études qui vise notamment à permettre l'inscription d'un emplacement réservé pour la construction d'une infrastructure dans les plans locaux d'urbanisme (P.L.U.). Conformément à la circulaire du 5 mai 1994, ces dossiers sont désormais intégrés aux dossiers d'avant-projet.

A.P.S.I. 1^{ère} phase
(avant projet sommaire d'itinéraire 1^{ère} phase): ce dossier vise à définir le parti d'aménagement à moyen terme de l'infrastructure, les principes des systèmes d'échanges, le type de route à réaliser, l'enveloppe prévisionnelle et l'analyse économique de la solution envisagée.

A.P.S.I. 2^{ème} phase
(avant projet sommaire d'itinéraire 2^{ème} phase): ce dossier vise à décrire les différentes variantes de tracés envisagées, à justifier de la solution retenue et à définir ses principales caractéristiques. Il sert à apporter les bases à l'élaboration du dossier d'enquête publique.

Enquête publique	Si elle a pour fonction fondamentale d'accorder à l'administration la possibilité d'exproprier les terrains nécessaires à la réalisation d'un projet, cette procédure a également pour objet de vérifier le bien-fondé et la qualité d'un projet, notamment au regard des impacts sur l'environnement humain ou naturel. Elle permet aussi d'apprécier le «degré d'acceptabilité» du projet pour les populations intéressées. L'enquête publique marque la validation technique, juridique et politique d'un projet.
<hr/>	
Maître d'Ouvrage	collectivité qui dirige les études puis la réalisation du projet et qui en sera propriétaire à l'issue de sa réalisation.
P.I.B.	Le produit intérieur brut, est égal à la somme des valeurs ajoutées produites. Il représente la capacité de création de richesse économique dans un territoire donné. Son taux de croissance caractérise le dynamisme économique de ce territoire.
<hr/>	
Artère interurbaine:	route principale à deux chaussées, non isolée de son environnement et dont la majorité des échanges est traité par des carrefours giratoires.
L.A.C.R.A.:	liaison assurant la continuité du réseau autoroutier
Route nationale ordinaire:	route nationale n'ayant pas de fonction structurante à l'échelle de l'aménagement du territoire
Route principale:	route présentant un caractère structurant à l'échelle des réseaux routiers départementaux ou du réseau routier national.
S.D.R.N. (schéma directeur routier national):	traduit les grandes orientations et priorités de la politique de l'Etat en matière d'aménagement du réseau routier national (approuvé le 1 ^{er} avril 1992, modifié par décret du 17 septembre 2001)
C.P.E.R.:	contrat de plan Etat-Région
P.R.A.S.:	programme régional d'aménagements de sécurité inscrit au CPER

T.M.J.A.:	moyenne journalière du trafic calculée sur l'ensemble de l'année (exprimé en véhicules par jour)
T.M.J.O.:	moyenne journalière du trafic calculée sur l'ensemble des jours ouvrables (du lundi au vendredi) de l'année (exprimé en véhicule par jour)
Trafic moyen:	trafic moyen journalier recensé sur l'itinéraire au cours d'une période donnée (exprimé en véhicule par jour)
P.L.	poids lourd
V.L.	véhicule léger
U.V.P. (unité de véhicule particulier):	unité d'équivalence de véhicules, prenant en compte la gêne engendrée par l'encombrement de différentes catégories de véhicules par l'application de coefficients d'équivalence. Un poids lourd est comptabilisé pour 2 véhicules particuliers
Indice de gravité:	nombre de tués et de blessés graves pour 100 accidents, recensés sur l'itinéraire
Taux d'accidents:	nombre d'accidents pour 100 millions de véhicules par kilomètres parcourus