

Liaison RD901 - RD52

Contournement Sud de Samer

**DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA
DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

NOTICE EXPLICATIVE

Liaison RD 901 – RD 52
Contournement Sud de SAMER

Sur le territoire de la commune :

de SAMER

**ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE
PUBLIQUE en vue d'expropriation**

NOTICE EXPLICATIVE

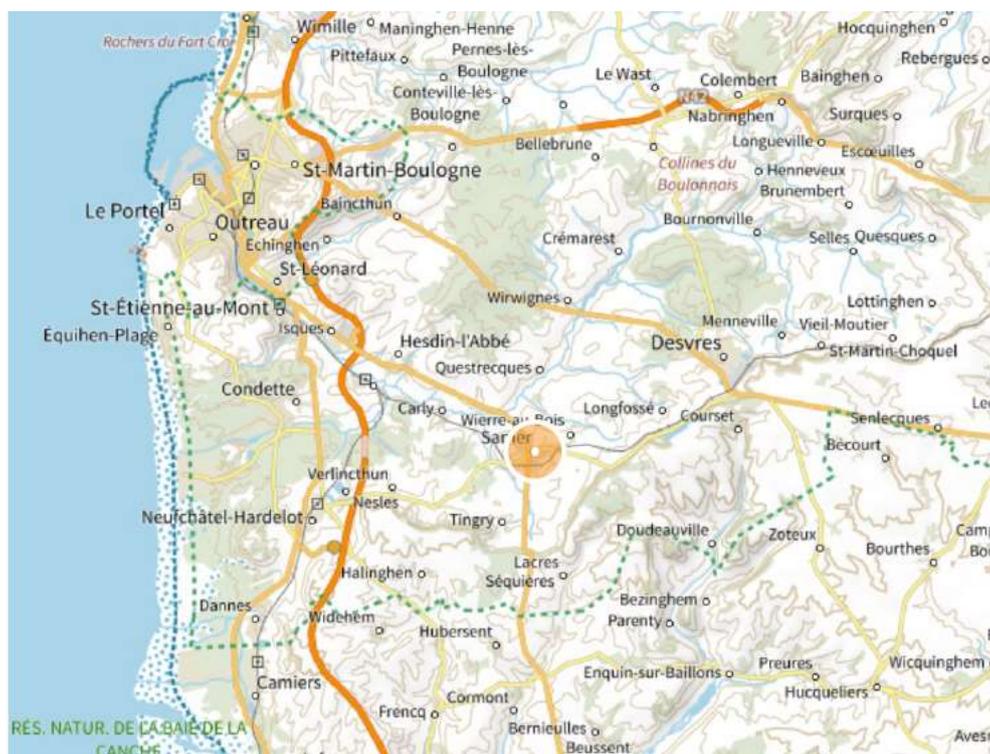
1) Objet de la présente notice

Cette notice explicative fait partie des documents établis pour permettre une bonne compréhension du projet dans le cadre du dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique en vue d'expropriation concernant le projet de création d'un nouvel axe routier entre la RD901 et la RD 52 sur la commune de SAMER.

1.1) Identité du demandeur

Le Département du Pas-de-Calais est maître d'ouvrage. Le maître d'ouvrage est la personne morale pour qui est réalisé le projet. Elle est l'entité porteuse d'un besoin, définissant l'objectif d'un projet, son calendrier et le budget consacré à ce projet.

1.2) Plan de situation



2) Contexte du projet

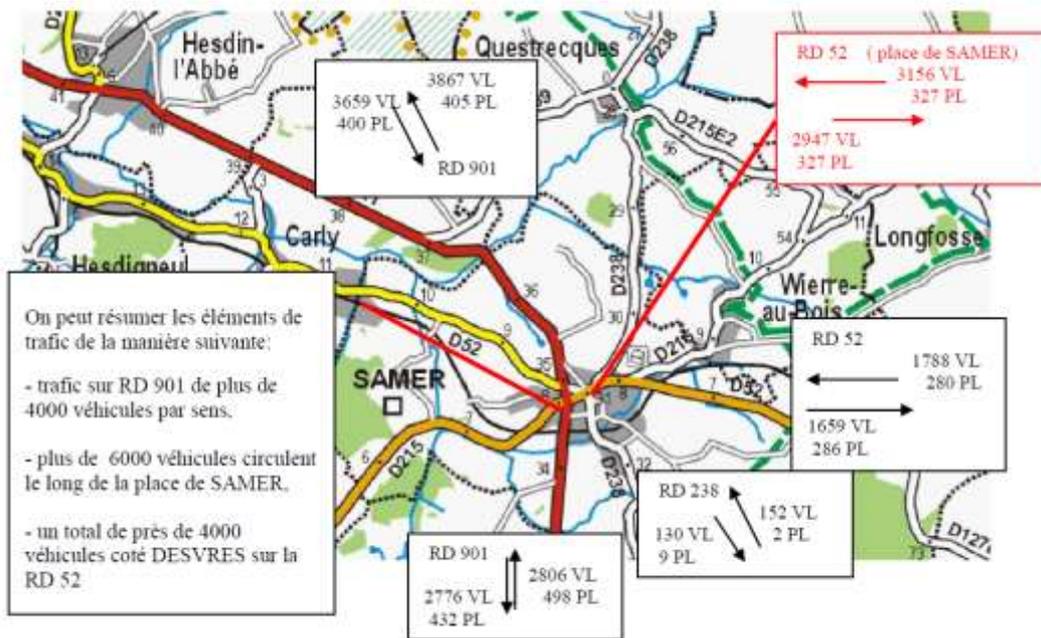
La ville de SAMER est une commune de 4757 habitants, située à 15 Km au sud de BOULOGNE-SUR-MER et à 10 Km d'HARDELLOT. A vocation rurale, des entreprises y sont également implantées car elles profitent de la desserte assurée par la RD 901 (ex RN1). On trouve notamment les entreprises industrielles BIC, SPECITUB, et SAMEC ainsi que différentes entreprises artisanales.

La commune profite de la desserte routière optimale permise par la RD 901 mais également de la RD 52 qui s'oriente vers l'Est et assure la jonction avec le secteur de DESVRES et l'EST du territoire.

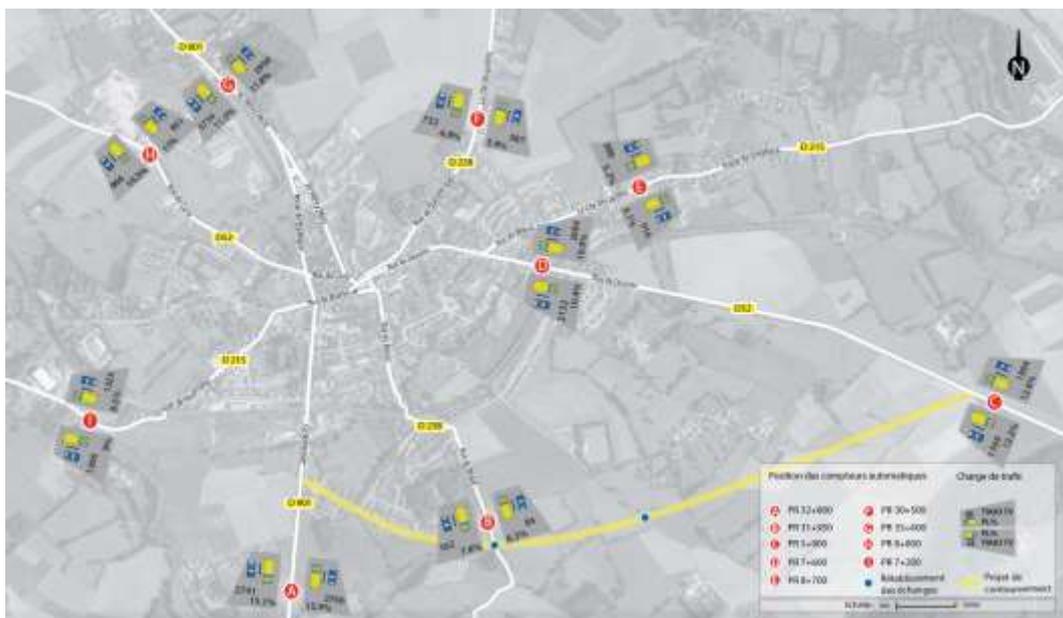
Les RD 901 et 52 sont des routes classées Liaison Départementale (ancienne 1ère catégorie) au titre de la hiérarchisation du réseau routier départemental.

En terme de circulation l'axe routier principal est la RD 901 en terme de circulation Poids Lourds (PL) avec 805 Poids lourds par jour au Nord de Samer et 930 Poids Lourds par jour au Sud de Samer puis vient la RD 52 sur laquelle 4 000 véhicules cheminent chaque jour dont 654 Poids Lourds.

Les comptages repris sur la cartographie ci-dessous datent de 2006 .



Ces éléments constatés ont été confirmés par une nouvelle campagne de comptages routiers en 2012 reprise sur la cartographie ci-dessous :



Ainsi, on peut constater le fait que la RD 901 soit un axe structurant de cheminement NORD – SUD. L'intersection avec la RD 52 à SAMER est un nœud d'échange pour la desserte de l'EST de la zone. En effet la majoration du trafic au Nord de Samer de 1000 véhicules par voie démontre le caractère stratégique du carrefour RD 901/52 au centre de la Commune.

Les comptages révèlent également un trafic important sur la place de Samer avec plus de 3000 véhicules par sens de circulation.

La RD 52 est donc un axe de circulation qui permet de sortir de la commune et de s'orienter vers l'Est de la zone. Le bâti s'est structuré entre autre autour de cette voie et l'on retrouve différentes ambiances entre la Place de Samer et la sortie de la commune.

*

Sur un linéaire de 650 mètres la circulation des véhicules et notamment des poids lourds comptabilisée à 6000 véhicules sur la place et 4500 véhicules en amont dont 500 poids lourds, est rendue délicate par :

- La largeur de voie de circulation étroite jusqu'à 5,3 m rend impossible le croisement de 2 poids lourds sans que l'un des deux ne monte sur le trottoir
- Les véhicules en stationnement qui empiètent sur la chaussée du fait de l'absence de garage et de la largeur des trottoirs réduite
- La circulation de transit qui croise les riverains ou usagers des commerces sur la place de Samer
- Le revêtement de la voie de circulation en pavés pas réellement adapté à une circulation de transit en cœur de ville

RD 52 rue de Carly - 160 ml de secteur à enjeu de circulation entre la place de Samer et la RD 901 RD

650 ml de secteur à enjeu de sécurité entre la place de Samer et la voie ferrée

Vue sur la RD 52 de largeur 6,00 m avec habitation éloignée de la voie et stationnement sur parcelle privée possible



Vue sur la RD 52 de largeur 6,00m avec stationnement sur trottoirs étroits et empiètement sur la voie de circulation Linéaire concerné 210 m



Vue sur le sens unique de la place de Samer vers la RD 901 Linéaire 100 m



Vue sur la chaussée de largeur 5,30 m avec ses trottoirs étroits Linéaire concerné: 234 m

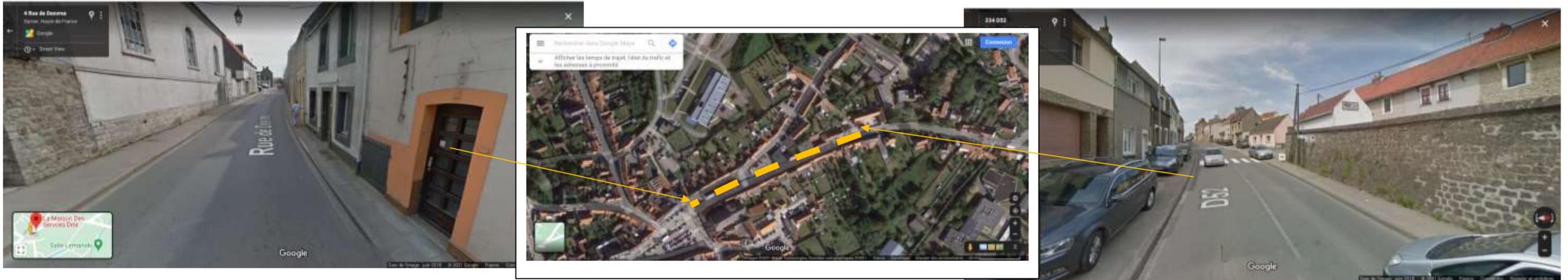


Vue sur la place en pavés anciens de Samer / Linéaire 105 m

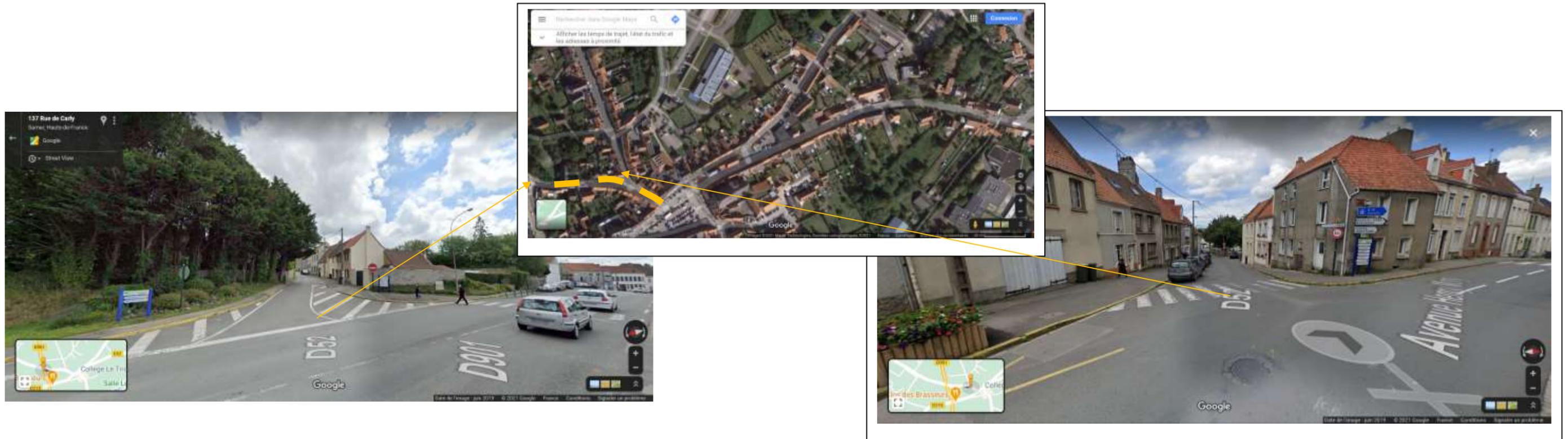


Secteur le plus accidentogène et clairement insécuritaire tant pour les piétons que pour les usagers de la route

Le premier secteur à enjeu se trouve après la place de Samer, lorsque l'on prend la direction de Desvres. On retrouve un bâti ancien, en bordure de voie avec un trottoir de part et d'autre de largeur ne permettant que le passage d'une personne seule. Ce type de voie est fréquente sur la commune dont le bâti est ancien, mais la conjugaison de cette configuration avec un trafic routier de 4 000 véhicules par jour dont 400 poids lourds ne permet pas d'assurer la sécurité des usagers des modes doux ni des véhicules motorisés compte tenu de la largeur de chaussée de 5,30 m. Cet axe a été le théâtre d'accident mortel à 2 reprises ces 10 dernières années.



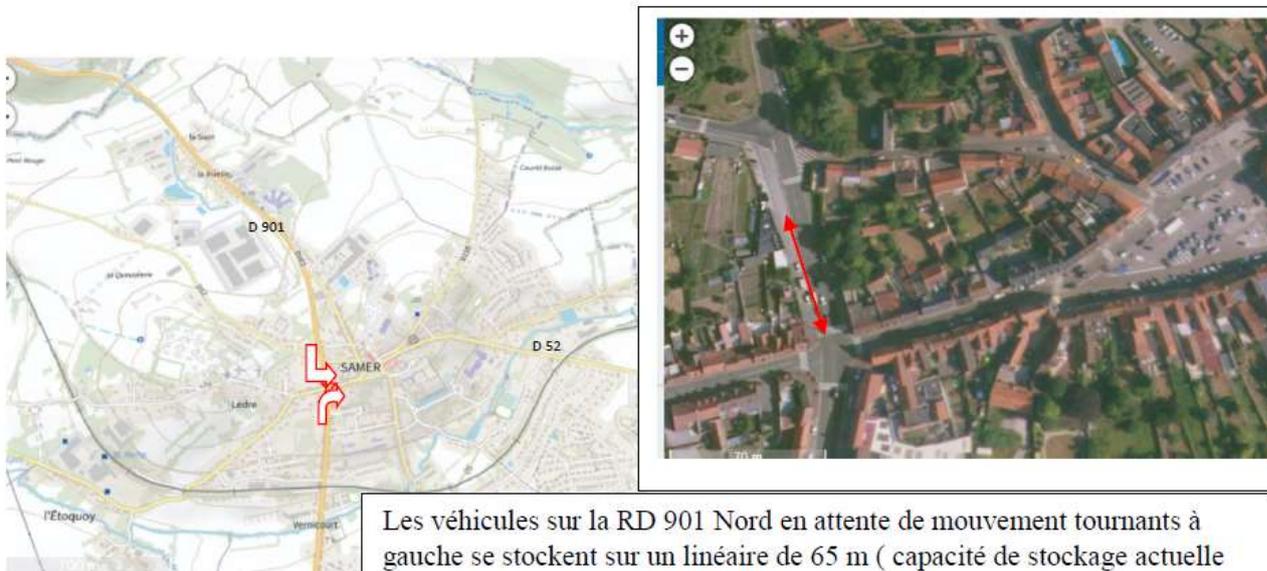
Vue sur les deux extrémités du secteur à enjeu de sécurité pour un linéaire de 230 mètres sur lequel 2 poids lourds ne peuvent pas se croiser sans mettre en danger les piétons sur le trottoir. En raison de la faible largeur de la chaussée et des trottoirs, les piétons doivent se serrer contre les murs des habitations lorsqu'un poids lourd circule sur la chaussée. Cette situation n'est pas propice à la sécurité des usagers de l'espace public, qu'ils soient piétons, cyclistes et automobilistes



Vue sur les deux extrémités du secteur à enjeu de sécurité pour un linéaire de 160 mètres RD 52 rue de Carly entre la place de Samer et la RD 901. Ainsi, les usagers de la RD 52 cheminent sur cette voie en sens unique, interdite aux poids lourds, les PL doivent continuer vers le Nord sur la rue Henry Mory, sur un linéaire de 400 mètres pour ensuite emprunter la RD 901. Les véhicules légers débouchent sur la RD 901, sur un stop. Compte tenu du trafic il est fréquent que le nombre de véhicules en attente de pouvoir s'insérer dans la circulation soit important jusqu'à remonter sur la place de Samer.

Outre les problèmes de sécurité au cheminement des véhicules sur la RD 52 sur la place de Samer et sur sa continuité à l'Est de celle-ci, on observe un point de congestion au carrefour à feux actuel de jonction entre la RD 901 et la RD 52.

En effet, une étude de circulation a été réalisée et il a été constaté que 30 % du trafic de la RD 901 a pour destination la RD 52 à l'Est de la place de Samer.



Les véhicules sur la RD 901 Nord en attente de mouvement tournants à gauche se stockent sur un linéaire de 65 m (capacité de stockage actuelle de 13 véhicules). Lorsque le trafic sur la RD 52 est perturbé par des manœuvres de véhicules qui stationnent, camions de livraison etc sur la place ou sur la portion de RD 52 qui permet d'accéder à la place, les véhicules de la RD 901 sont à l'arrêt sur celle-ci et les remontées de file sont constatées fréquemment sur 400 mètres et parfois beaucoup plus.

Cette situation n'est pas compatible avec l'axe de transit qu'est la RD 901.

L'étude de création d'un nouvel axe routier a été lancée avec pour objectif de supprimer la circulation de transit au travers de la place de Samer et sur la RD 52 au-delà afin de supprimer les problèmes de sécurité pour les piétons et les véhicules compte tenu de la configuration de l'assiette routière et supprimer les mouvements tournants au droit du feu tricolore dans le but de fluidifier le trafic sur la RD 901 afin que le débit ne soit plus dépendant d'une circulation de desserte

En premier lieu, différentes variantes ont été envisagées. Ensuite, des analyses comparatives ont permis de définir une zone de faisabilité sur laquelle les différentes études environnementales ont été réalisées et l'étude du projet technique proprement dit a été engagée .

3) Enjeux et objectifs du projet

Le diagnostic du territoire et les concertations avec la commune et les agriculteurs potentiellement concernés ont permis d'identifier les enjeux auxquels le projet doit répondre :

- Améliorer la sécurité des riverains et des usagers de la RD 52
- Remédier aux problèmes de congestions pendulaires au niveau du carrefour de débouché de la RD 52 sur la RD 901 actuellement géré à l'aide d'un stop.
- Offrir un bon niveau de service sur l'ensemble de l'itinéraire RD 52, ce qui n'est aujourd'hui pas le cas dans la traversée de Samer
- Améliorer les conditions de vie des riverains de la RD52
- Conjuguer mesures compensatoires et activités agricoles extensives
- Maintenir la possibilité de l'activité agricole sur le secteur concerné
- Préserver au mieux les espaces naturels et participer à l'intégration du projet dans l'environnement
- Poursuivre la politique de développement de l'usage des modes doux sur la commune de SAMER, tout en facilitant les cheminements agricoles

4) Les variantes et le cadre environnemental

Avant d'envisager un nouvel axe routier on regarde si une réorganisation des circulations n'est pas possible. Cet examen a par ailleurs été fait par la commune lorsque les modifications de circulation décrites dans le paragraphe précédent ont été décidées. Mais d'une manière plus large, on sait que les usagers proviennent de la RD 901 ou en moindre mesure de la RD 215 (autoroute et RD 940) et veulent s'orienter vers Desvres vers l'Est (et bien sûr inversement pour le sens retour).

A l'échelle du territoire les axes structurants adaptés à la circulation de transit de ce type n'existent pas dans un périmètre proche (moins de 10 km) de la commune de Samer, c'est la raison pour laquelle l'étude d'aménagement d'un nouvel axe routier a été lancée.

Les différents documents produits présentent le cheminement qui a été suivi afin de déterminer le meilleur parti d'aménagement. Dans un premier temps des fuseaux larges Nord et Sud ont été étudiés . les différents enjeux ont orientés les études vers le fuseau Sud puis sur ce secteur Sud différentes variantes ont été étudiées et elles même évaluées en regard de différents critères. La variante retenue se trouve être celle la plus au Sud de la Commune .

Bien que les critères environnementaux aient été importants dans le choix de la variante retenue, le projet impacte malgré tout des périmètres à enjeux environnementaux au chapitre hydraulique et au chapitre faune flore.

Après avoir envisager d'éviter et de réduire comme l'impose la réglementation, le dossier et sa note environnementale présente donc les compensations qui sont proposées au titre des différents chapitres.

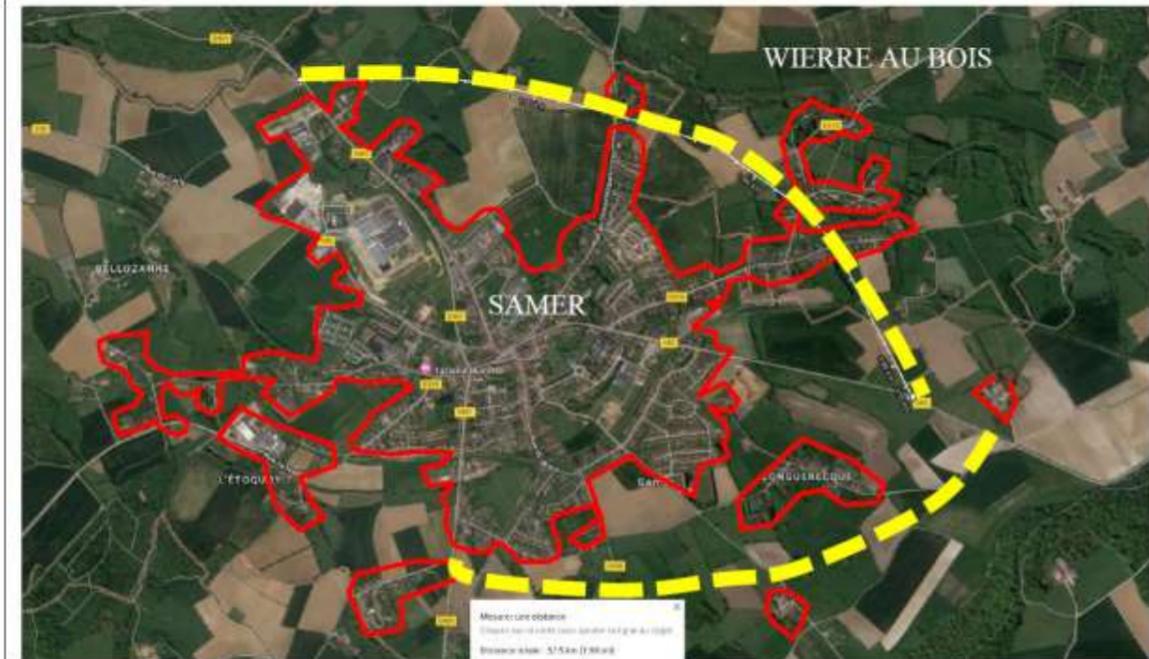
Différentes évolutions règlementaires ont fait évoluer le projet et ses mesures compensatoires. Les éléments relatifs sont repris sur le plan du présent dossier de DUP et plus précisément dans le dossier d'Autorisation Environnementale Unique et le Dossier de Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme.

Les études ont démarré par le choix d'une option variante Nord ou variante Sud au projet de contournement du trafic de transit sur la commune de Samer. Les cartes topographiques et les visites de terrain permettent d'étudier les différentes variantes. Les fuseaux de variantes Nord ou Sud sont comparés et les études sont orientées ensuite vers le meilleur parti d'aménagement.

Fuseau	Bâti existant	Distance entre les 2 axes routiers	Zone naturelle protégée à traverser	Point particulier	Cheminement secteur agricole bocager
Fuseau Nord	Présence de bâti dense en bordure de RD901, RD238 et RD215. Absence de trouée.	3 300m	Cheminement en ZNIEFF de type II	Franchissement de la voie ferrée à prévoir : ligne utilisée en fret (3 trains de marchandises par jour en desserte Arcelor Desvres)	Cheminement au travers de surfaces agricoles de culture et de pâtures ceinturées de haies bocagères et taillis arbustifs
Fuseau Sud	Possibilité de cheminer en bordure de périmètre urbanisé	2 500 m	Borde une ZNIEFF de type I	Néant	Cheminement au travers de surfaces agricoles de culture et de pâtures ceinturées de haies bocagères et taillis arbustifs

Le choix du fuseau sud au détriment du nord s'est dégagé de manière évidente pour plusieurs raisons:

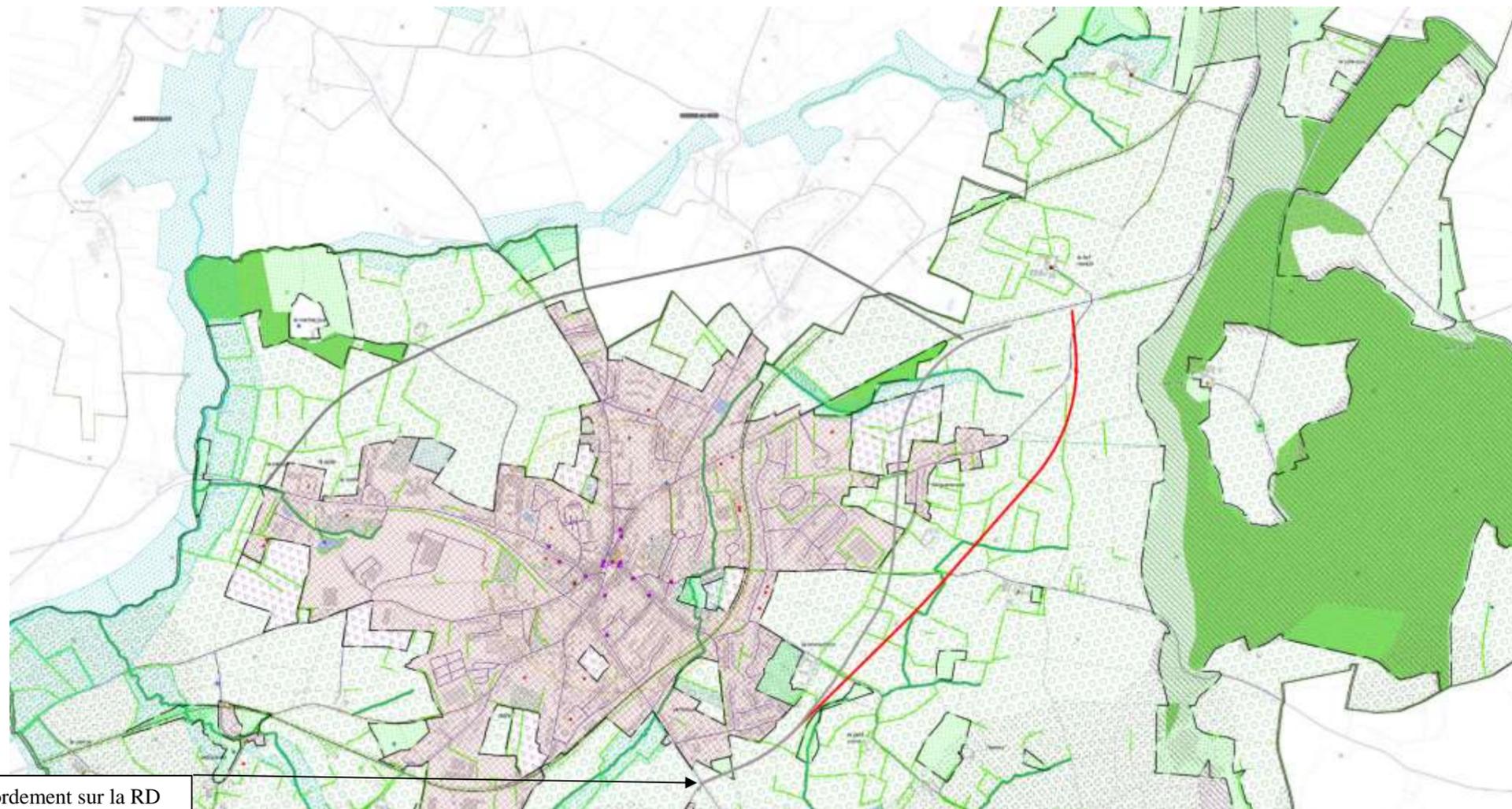
- Le linéaire de voie nouvelle à créer serait plus court au sud de Samer 2500 ml au lieu de 3300 ml en ceinture Nord soit un coût majoré de 30 % pour le fuseau Nord,
- la présence d'un bâti dense au Nord notamment le long des voies routières rend impossible le cheminement sans démolition de construction existante. Pour contourner la zone urbaine, il faudrait cheminer dans le fond de vallée en bordure de ruisseau de Wierre au Bois qui présente une frange boisée d'intérêt écologique important. En considérant comme possible la démolition de bâti, l'effet de coupure en terme de Communication de ce nouvel axe routier aurait été important pour le village de Wierre au Bois
- au chapitre environnemental le fuseau Nord cheminerait au 2/3 dans un environnement classé en ZNIEFF, alors que le fuseau Sud cheminerait en bordure de ZNIEFF,
- au chapitre des potentialités écologiques, les environnements traversés sont similaires pour les 2 fuseaux. On trouve un espace agricole de type bocager avec quelques parcelles cultivées. Les réseaux de haies existants délimitent les parcelles et ont vocation à être maintenus. Dans les 2 cas, les continuités devront être rétablies. Le fuseau Nord étant plus long l'impact sur l'existant serait plus important.
- Le fuseau Nord intercepte la voie ferrée d'intérêt local et son franchissement via un ouvrage dénivelé avec une voirie en remblai s'avérerait très impactant en terme de paysage et majorerait le coût du projet



Dès lors que le fuseau Nord a été jugé inacceptable en terme d'impact notamment en regard du bâti, les études se sont concentrées sur le fuseau Sud. En premier lieu, il s'agissait de fixer un ou plusieurs points de jonction avec la RD 901. Compte tenu de l'urbanisation et de la topographie de celle-ci, le point de raccordement a été fixé au carrefour entre la RD 901 et le chemin au Œuf, et cela afin :

- De ne pas trop s'éloigner de la ceinture urbaine de Samer,
- De permettre un raccordement sécurisé sur la RD 901 avec un aménagement de carrefour compatible avec les trafics prévisionnels soit via un carrefour giratoire
- D'assurer la visibilité pour les usagers de l'axe RD 901 sur le futur carrefour

les études de variantes sud ont été réalisées en utilisant les cartographies existantes et notamment les inventaires et zonages protégés au document d'urbanisme.



Raccordement sur la RD 901 au droit du carrefour chemin aux oeufs

➤ Variante 1 - - - - -

Ce tracé propose de relier les RD 52 et 901 en passant par le nord du hameau de Longuerèques. Ce faisant, il isole celui-ci du centre urbain et il intercepte plusieurs haies remarquables, ainsi qu'un cours d'eau temporaire.

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Coût moindre (pas de giratoire au raccordement sur la RD 52 estimé à 1M€) ➤ Projet plus éloigné de la zone naturelle du bois de l'Eperche 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Borde l'Espace Boisé classé situé en bord sud de la RD 52 ➤ Proche des habitations de Longuerèques ➤ Effet de coupure pour les habitations et nuisance relative pour les habitants de Longuerèques <ul style="list-style-type: none"> ➤ Proche du terrain de sport ➤ Interception de haies bocagères ➤ Intercepte le réseau hydrographique temporaire ➤ Intercepte la zone à dominante humide identifiée au SDAGE

Cette variante présente comme principal avantage le fait d'être éloignée du Bois de l'Eperche, secteur écologiquement sensible et classé ZNIEFF. On pourra cependant regretter l'isolement provoqué, en plus de la gêne notamment phonique pour les habitants, du hameau de Longuerèques vis-à-vis du centre de Samer. De plus, cette variante n'évite pas bon nombre de haies bocagères ainsi que la zone humide. De plus, le raccordement de cette variante à la RD 52 en direction du centre de Samer s'inscrit en bordure de l'Espace Boisé Classé.

➤ Variante 2 - - - - -

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Peu de haies remarquables interceptées ➤ N'isole pas le hameau de Longuerèques ➤ Distance et profil en long du projet permettent de réduire les impacts acoustiques du projet sur les habitations riveraines ➤ Carrefour giratoire entre la déviation et la RD permet une bonne gestion des flux. ➤ Impact réduit sur le parcellaire agricole par le cheminement sur les terrains SAFER 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rapprochement du Bois de l'Eperche ➤ Raccordement à la RD 52 en ZNIEFF (impact minoré par l'expertise Faune Flore) ➤ Intercepte des haies bocagères ➤ Intercepte le réseau hydrographique temporaire

Ce tracé a l'avantage de passer plus au sud et prévoit la création d'un giratoire avec la RD 52. Cela permet de moins empiéter sur la ZNIEFF, et d'assurer une meilleure circulation ainsi qu'une meilleure sécurité au carrefour avec la RD 52.

Légende

Monument historique(inscrit et classé) et périmètre de protection

Eléments à protéger du patrimoine bâti (art. L151-19 du CU)

- Maison de ville
- Bâtiment d'origine agricole
- Manoir et Maison forte
- Moulin, Patrimoine lié à l'eau, Bâtiment industriel
- Patrimoine républicain
- Patrimoine religieux
- Petit patrimoine

Eléments à protéger du patrimoine naturel (art. L151-23 du CU et L151-19 du CU)

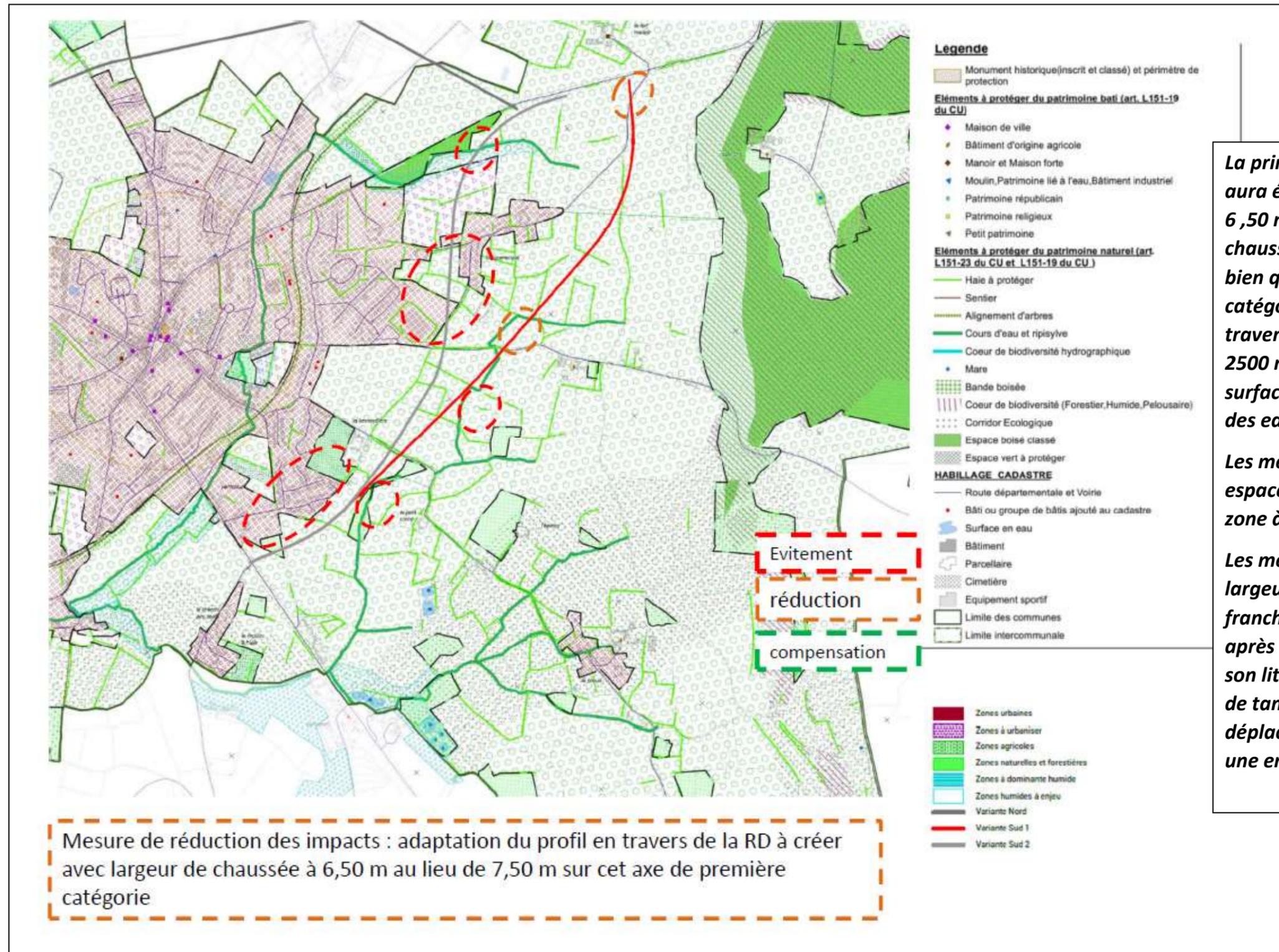
- Haie à protéger, à maintenir, à créer ou à recréer
- Sentier
- Alignement d'arbres
- Cours d'eau et ripisylve
- Coeur de biodiversité hydrographique
- Mare
- Bande boisée
- Coeur de biodiversité (Forestier, Humide, Pelousaire)
- Corridor Ecologique
- Espace boisé classé
- Espace vert à protéger

HABILLAGE CADASTRE / FOND DE PLAN

- Route départementale et Voirie
- Bâti ou groupe de bâtis ajouté au cadastre
- Surface en eau
- Bâtiment
- Parcellaire
- Cimetière
- Equipement sportif
- OAP Cadre de Vie
- Limite des communes
- Limite intercommunale

Echelle de référence : 1/5 500
0 100 200 Mètres

La variante 2 a été retenue dans la mesure où celle-ci impactait de manière moins importante l'environnement traversé, suivant les différentes thématiques . Conscient de la nécessité d'éviter et réduire les impacts avant de les compenser, des solutions ont été recherchées afin de permettre une intégration du projet optimale. Ainsi, différentes mesures ont été prises :



La principale mesure de réduction des impacts aura été le recalibrage de la chaussée projetées à 6,50 m, tenant compte ainsi de la largeur de chaussée de la RD 52 entre le barreau et Desvres bien que cet axe soit classé en première catégorie. Cette modification de profils en travers induit une réduction d'emprise de plus de 2500 m² à laquelle il faut ajouter la réduction des surfaces de bassin nécessaires au tamponnement des eaux de voirie .

Les mesures d'évitement concernent le bâti, les espaces naturels de bordure de ruisseau et la zone à dominante humide du SDAGE.

Les mesures de réduction concernent outre la largeur de chaussée, la gestion du franchissement du ruisseau de la bernardière qui après concertation sera dévié pour retrouver son lit naturel, ainsi que le position d'un bassin de tamponnement des eaux de voirie qui sera déplacé d'une emprise classée zone humide vers une emprise non humide.

Après définition technique tenant compte des différentes mesures prises, le projet se caractérise par la création d'une voie nouvelle de 2 390 mètres linéaires et de 2 giratoires à 4 branches aux deux extrémités sur la RD 901 et sur la RD 52. Ce nouvel axe routier, entre la RD901 et la RD52, permettra de dévier la circulation qui transite par la rue de Desvres vers un nouvel axe non urbanisé.

Au carrefour entre la rue du Breuil et la route de la blache jument, les voies sont raccordées à niveau avec l'aménagement de carrefours avec îlots de protection des mouvements tournants sur la déviation .



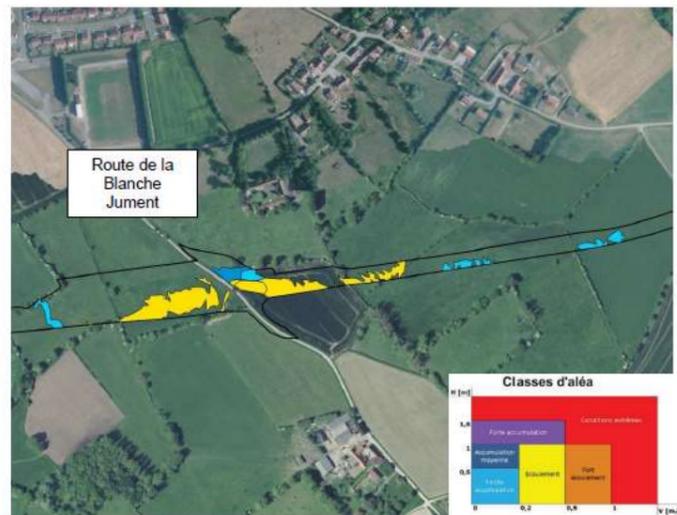
5) Les impacts du projet sur l'environnement et les mesures prises

Les différents chapitres synthétisés ci-dessous sont présentés en détail dans les différentes pièces du dossier et notamment le dossier d'Autorisation Environnementale Unique. Les différentes thématiques ci-dessous sont traitées et les mesures prises afin de compenser lorsque nécessaire sont détaillées :

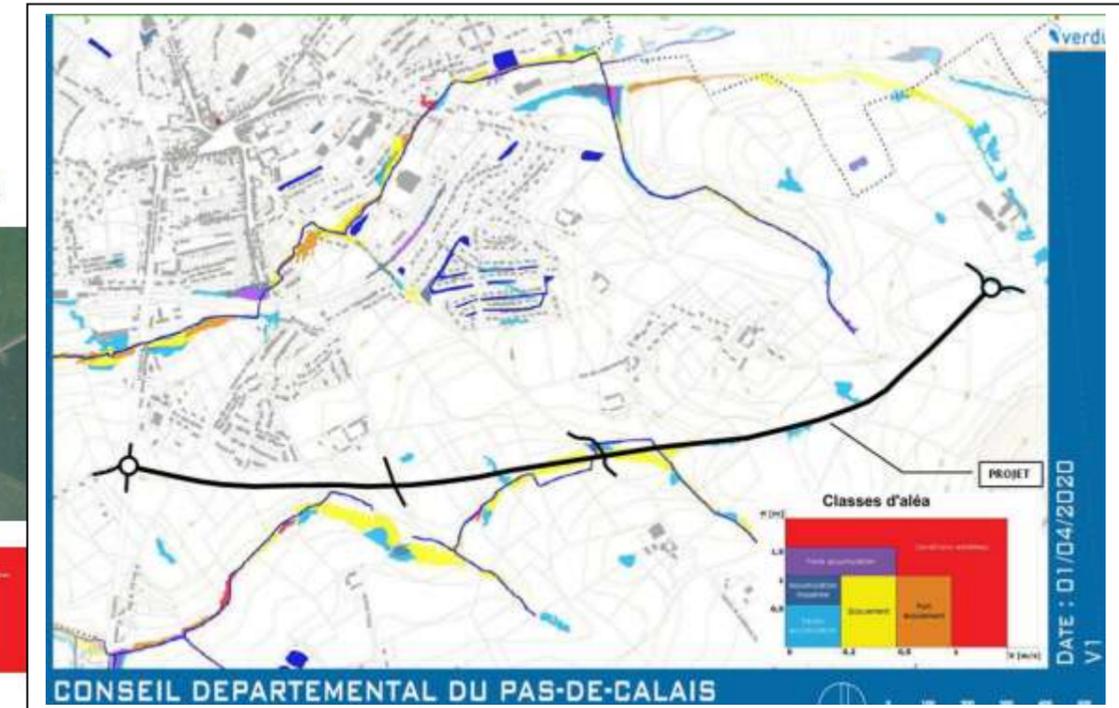
5-1 Zonage du PPRI

Le PPRI du bassin versant de la Liane est actuellement en cours d'élaboration.

Projet en zone inondable de part et d'autre de la route de la Blanche Jument (selon le PPRI)



Projet en zone inondable au droit du raccordement avec la RD52 (selon le PPRI)



Même si le PPRI n'est pas actuellement opposable, nous avons pris le parti d'apprécier l'impact du projet. Pour cela, il a été décidé de modéliser le projet sur le terrain naturel ayant servi à la définition des différents périmètres. Cet exercice a été fait par le bureau d'études PROLOG, qui avait travaillé sur les modèles simulations hydrauliques du PPRI, afin de vérifier si les 10388 m² de projet en zone inondable occasionnait un impact sur le périmètre de zone inondable et si des mesures compensatoires étaient à prévoir.

Il apparaît que le projet de déviation est conforme au projet de règlement du PPRI bassin-versant de la Liane. Les ouvrages hydrauliques, de gestion des eaux pluviales et de rétablissement de l'écoulement sont dimensionnés pour une pluie centennale.

De plus, en situation projetée, les surfaces inondées sont situées soit dans l'emprise du Conseil Départemental et les fossés de bassins-versants naturels qui seront créés en limite d'emprise, soit dans des zones inondées en situation actuelle.

Les dispositions prévues par le projet et l'étude d'incidence réalisée par PROLOG montrent que le projet ne présente pas d'impact sur les zones inondables, aussi aucune compensation n'est nécessaire.

5-2 Rejet des eaux de voirie dans le milieu naturel

Le projet intercepte plusieurs sous-bassins versants naturels dont les écoulements seront rétablis par différents rétablissements hydrauliques :

- OH1 canalisation de diamètre 500 mm à proximité du giratoire RD 901
- OH2 canalisation de diamètre 1500 mm à 160 ml à l'Ouest de la route du Breuil. Cet ouvrage servira au cheminement de la faune ainsi qu'au rétablissement hydraulique des eaux de bassin versant naturel
- OH3 canalisation de diamètre 500 mm doublée d'un dalot béton de 500x500 mm pour le passage de la petite faune
- OH4 canalisation de diamètre 500 mm qui sera doublée d'une canalisation de même diamètre pour le franchissement de la petite faune
- OH5 canalisation de diamètre 500 mm qui sera doublée d'une canalisation de même diamètre pour le franchissement de la petite faune

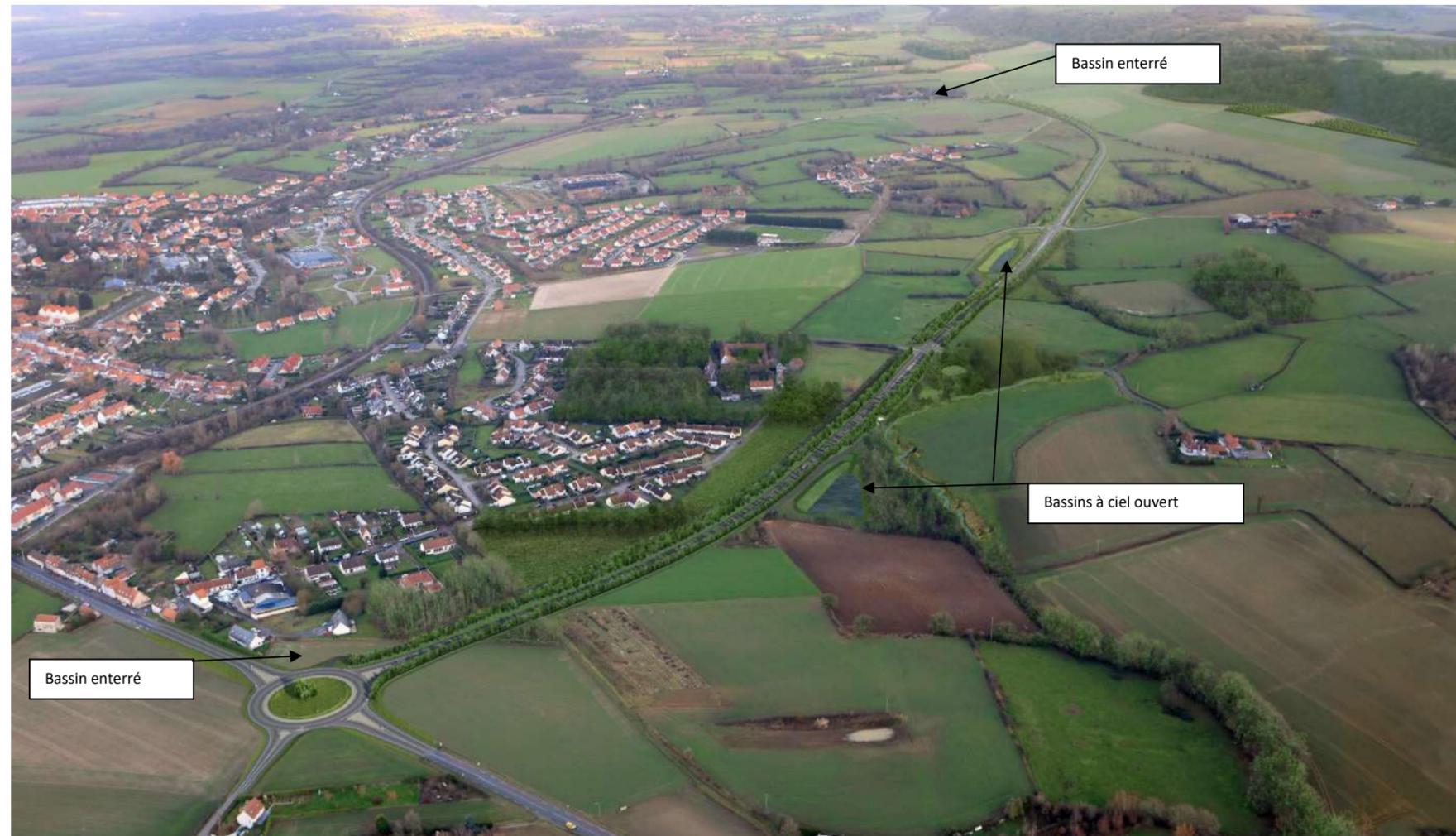


- OH6 Dalot de 2m x 1,5 m de hauteur, qui assurera le rétablissement du ruisseau de la Bernardière. Afin de permettre le cheminement de la petite faune, il sera équipé de 2 banquettes latérales hors d'eau.

Les eaux de ruissellement de la chaussée seront rejetées au milieu naturel après tamponnement régulation et décantation :

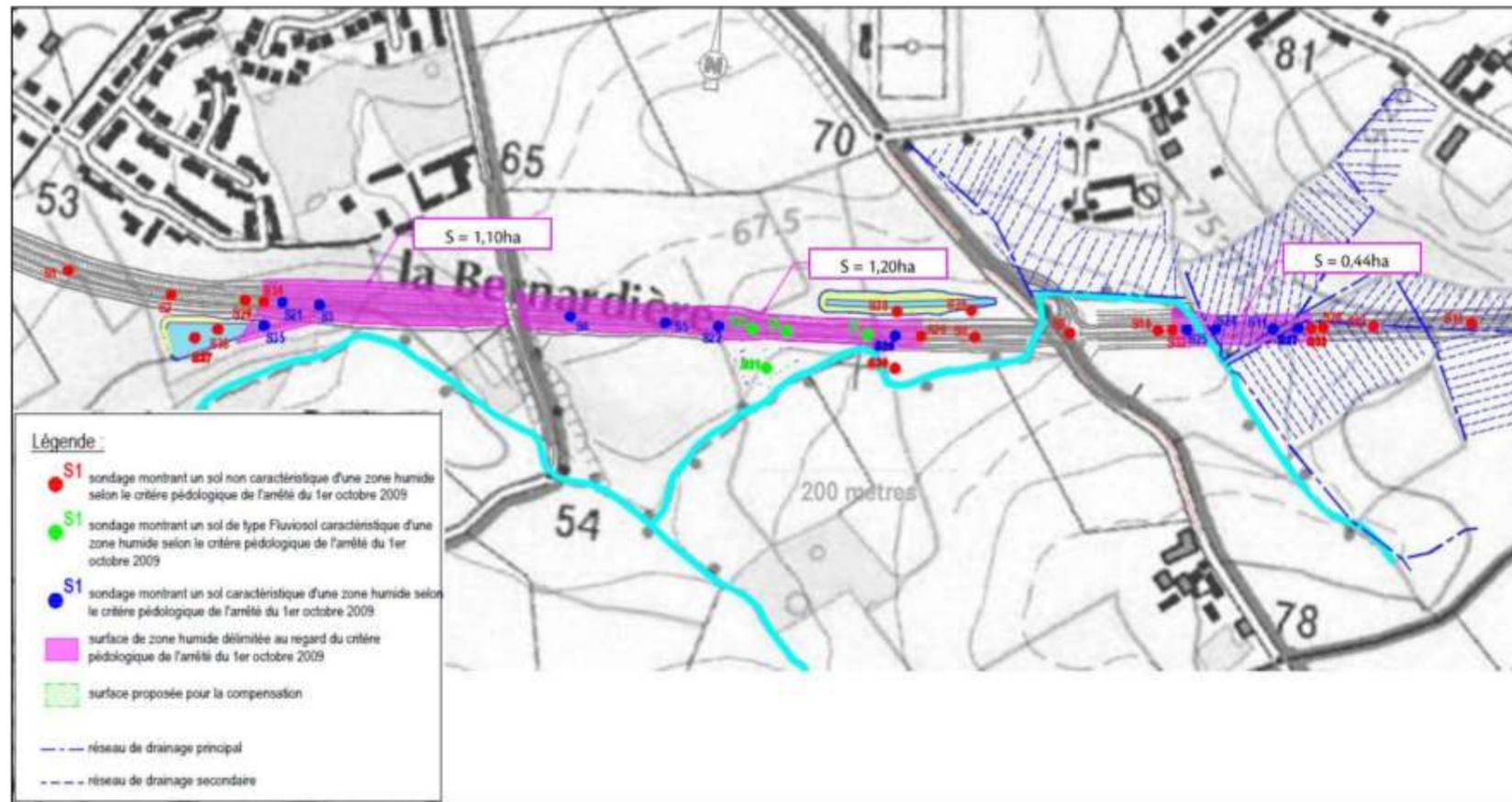
Le tamponnement des eaux de voirie se fera par le biais de 4 ouvrages en partant de la RD 901:

- Bassin enterré d'un volume de tamponnement pour pluie centennale de 134 m³ avec débit de fuite de 0,57 l/s
- Bassin à ciel ouvert d'un volume de tamponnement pour pluie centennale de 722 m³ avec débit de fuite de 3,58 l/s
- Bassin à ciel ouvert d'un volume de tamponnement pour pluie centennale de 1347 m³ avec débit de fuite de 5,76 l/s
- Bassin enterré d'un volume de tamponnement pour pluie centennale de 143 m³ avec débit de fuite de 0,64 l/s



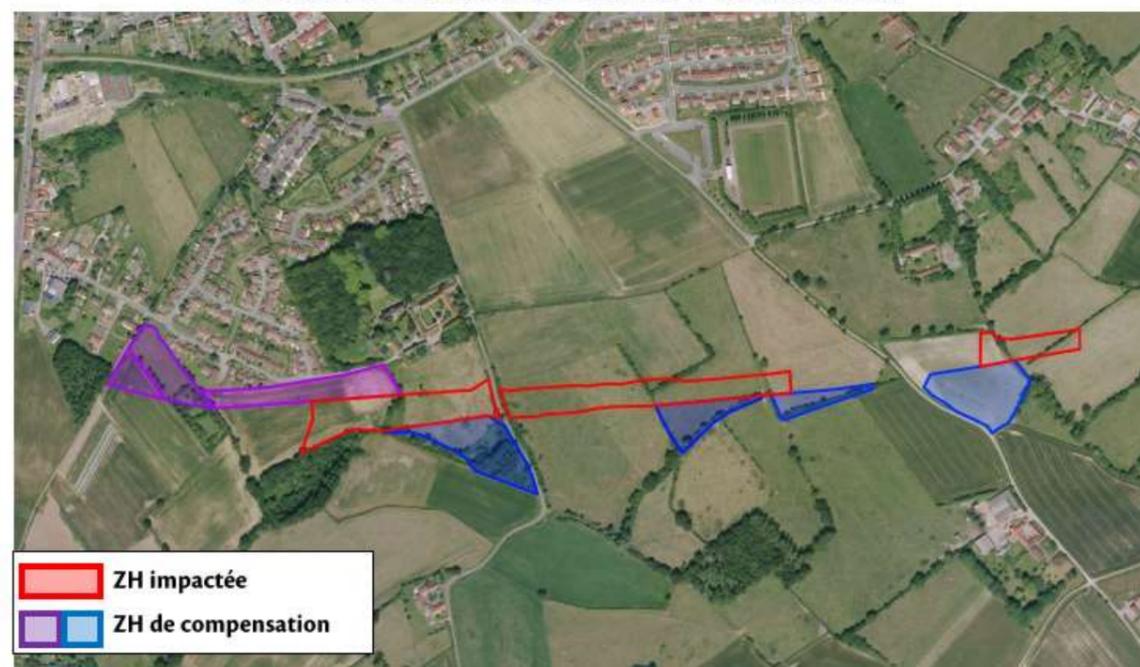
5-3 Zones humides

Le diagnostic de terrain a identifié la présence de zones humides, pour une surface totale de 2,74 hectares.



Après avoir mis en œuvre une mesure de réduction par le déplacement d'un bassin de tamponnement précédemment en zone humide, il est proposé de procéder à la compensation de Zones humides pour une surface totale de 5,231 hectares avec la restauration de 32 781 m² de zones humides actuelles et la création de 19 542 m² de zone humide, en regard des 2,74 hectares de zone humide impactée par le projet. Les actions portent sur la conversion en prairie humide fauchée avec haie de bordures ou boisement humide, des parcelles identifiées après décapage de 30 à 40 cm d'épaisseur.

Localisation des parcelles retenues pour la compensation



Parcelle de compensation située au Nord de Samer

5-4 Patrimoine naturel et écologique

Le diagnostic de terrain a identifié un patrimoine écologique riche. Les inventaires sont détaillés dans les différentes pièces du dossier et notamment le dossier d'Autorisation environnementale Unique. Les différentes mesures sont listées ci-dessous et sont reprises dans le plan des mesures ERC du DAEU :

- Dévoisement du ruisseau de la Bernardière, à la demande notamment de la CLE du SAGE du Boulonnais, afin que la Bernardière retrouve son lit en cheminant au travers d'une parcelle objet d'une réhabilitation en prairie humide.
- Balisage strict de l'emprise du projet
- Bannir l'utilisation de produits phytosanitaires
- Prise en compte des périodes sensibles pour les travaux de débroussaillage, abattage et fauche
- Gestion rigoureuse des installations de chantier et de l'organisation environnementale du chantier
- Absence d'éclairage des carrefours et de la section courante
- Plantations des talus de déblais et de remblais
- Mise en place de dispositif d'occultation pour une durée de 10 ans, le temps nécessaire pour la végétation de bordure de croître et de faire son effet (emploi envisagé de tilleuls palissés)
- Mise en place de grillage à faune et de dispositif de fuite pour les animaux bloqués sur l'axe routier
- Mise en place de rampes échappatoires pour permettre à la faune de sortir des bassins
- Mise en place d'ouvrages de rétablissement hydraulique avec banquettes latérales pour faciliter le cheminement de la faune à sec
- Mise en place d'ouvrages de franchissement sous l'axe routier pour la faune
- Transplantation des haies interceptées par le projet
- Suppression du spot de renouée du Japon trouvé sur la zone d'étude
- Création de prairies humides, plantations humides et îlots de vieux bois dans le but de rétablir les habitats naturels impactés par le projet
- Création de dépressions humides
- Mise en place d'un pré-verger
- Mise en place de nichoirs à chevêches d'Athéna et à faucon crécerelle

6) Comptabilité du projet avec les documents d'urbanisme existant

1) Le Schéma de Cohérence Territoriale

La commune de SAMER est intégrée au SCOT du Boulonnais qui a été approuvé en septembre 2018.

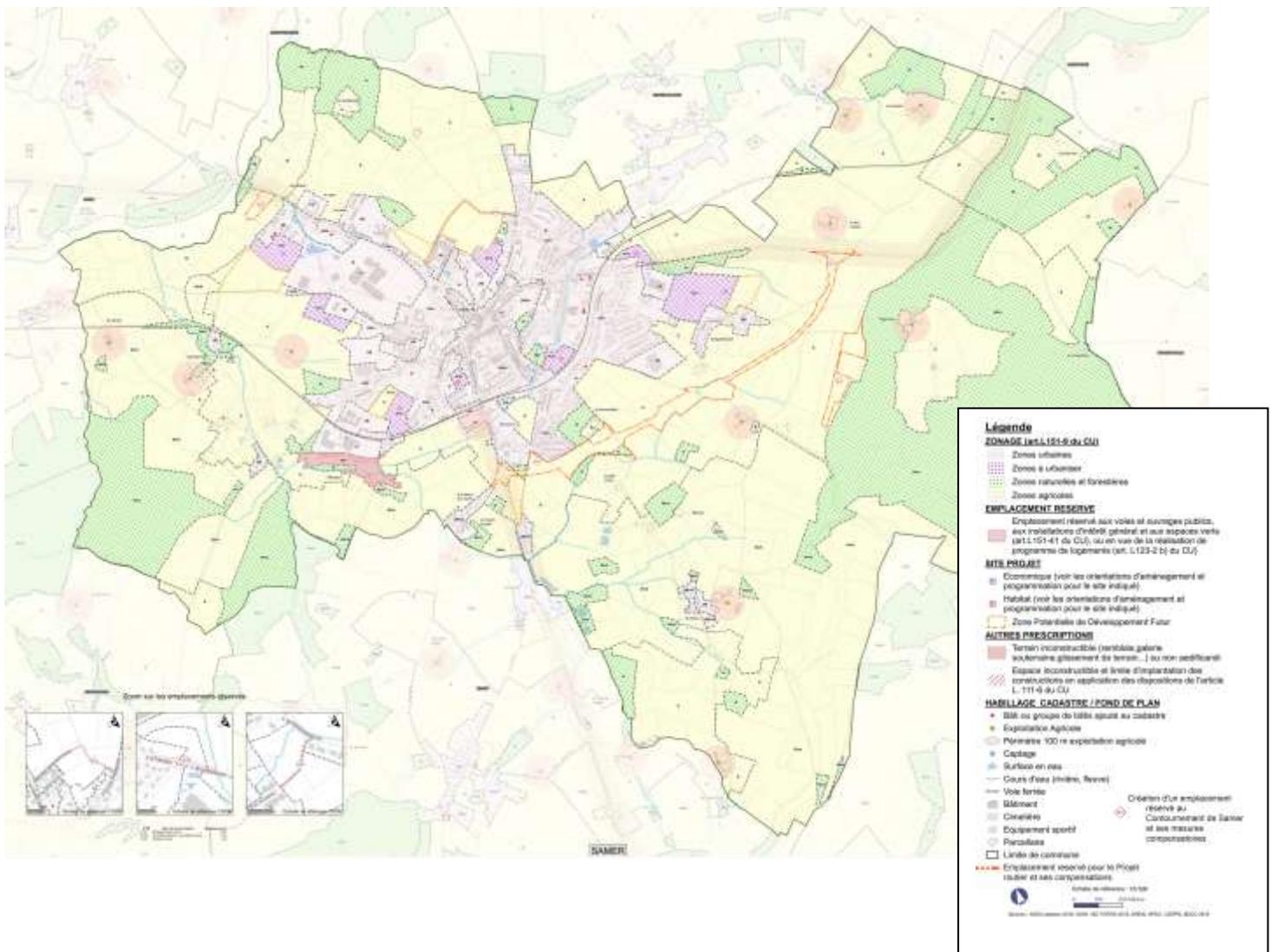
Le SCOT rappelle les enjeux du périmètre avec notamment la restauration des continuités écologiques et la densification des zones urbaines existantes

2) Le Plan Local d'Urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme a été approuvé le 14 novembre 2019.

Suite à une erreur matérielle lors de la définition des emplacements réservés sur le PLUI initial, aucun emplacement réservé n'est inscrit au profit du Département dans la perspective d'aménagement de la déviation, toutefois l'emprise de la déviation figure à titre informatif sur les cartographies relatives à la commune de Samer.

L'enquête Unique porte donc également sur l'inscription d'un emplacement réservé au profit du Département dans la perspective de l'aménagement du projet en objet pour une surface totale de 19 hectares 77 ares et 35 centiares.



7) Conclusion

La commune de SAMER est aujourd'hui traversée par différents axes routiers structurants départementaux que sont la RD 901, la RD 52 et la RD 215. Ces différents axes routiers cheminent dans un environnement plus ou moins adapté à une circulation routière. En terme de circulation, la concentration des trafics au carrefour entre la RD 52 et la RD 901, via un carrefour à feux qui subit les effets de problématiques de circulation intra-muros, génère des périodes de circulation difficiles sur ces axes principaux.

De plus, les cheminements intra muros se font pour la RD 52, sur des axes bordés d'habitations avec des profils en travers variés dont certains clairement inadaptés à une circulation de transit des poids lourds notamment. Plusieurs accidents mortels se sont par ailleurs produits sur ces portions et la commune alerte régulièrement les services du département sur le sujet, relayant ainsi les inquiétudes de la population.

Le Conseil Départemental du PAS-DE-CALAIS assurant la maîtrise d'ouvrage du projet, a concerté avec la commune, le monde agricole et les différents services de l'Etat en charge des problématiques environnementales afin de proposer le meilleur parti d'aménagement.

Compte tenu, des enjeux environnementaux présents sur la zone concernée, des mesures ont été prises partageant ainsi les évitements, réductions et compensations sur les différents périmètres et proposant ainsi le meilleur projet afin qu'il soit mis en œuvre et que les problématiques de sécurité de traversée de SAMER soient à terme résolues.