Direction générale adjointe
en charge de l'Aménagement Durable

Direction de la Voirie

Tél : 03 59 73 58 74
Daniel.calvos@lenord.fr
Réf : AD/DV/PPPR/EL/VL/DC
D19-0161-I
VS
Affaire suivie par : Daniel CALVOS

Nord
le Département

Monsieur Christian ROCK
Sous-Préfet de Valenciennes
Sous-Préfecture de Valenciennes
6 avenue des Dentellières
59300 VALENCIENNES

Pour Mr Heuriau
à prendre
C

Lille, le 18 FEV. 2019

Monsieur le Sous-Préfet,

Je vous prie de trouver ci-joint, le mémoire en réponse du Département du Nord, à l'avis formulé par l'autorité environnementale et relatif au projet de doublement de la RD 70 sur le territoire des communes de Raismes et de Petite Forêt.

Conformément à l'article L 122-1 du Code de l'environnement, l'avis de l'autorité environnementale ainsi que le mémoire en réponse seront joints au dossier d'enquête publique.

Restant à votre disposition pour toute précision complémentaire, je vous prie de croire, Monsieur le Sous-Préfet, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Pour le Président du Département du Nord
et par délégation,

Le Directeur Général Adjoint en charge de
l'Aménagement Durable,

Pierre ARDILLER

3

Doublement de la RD 70

Avis de l'AE en date du 19 décembre 2018

Mémoire en réponse

Dans son avis en date du 19 décembre 2018, l'Autorité Environnementale (AE) émet un certain nombre de recommandations.

Elle constate en particulier que l'étude d'impact qui a été élaborée ne porte que sur le projet de doublement de la RD 70 et ne traite pas :

- **du projet d'extension de la zone commerciale,**
- **du contournement Nord de Valenciennes,**
- **de la modification de l'échangeur n°7 de l'autoroute A23 (maîtrise d'ouvrage CAVM).**

Reprendre l'étude d'impact pour la faire porter sur l'ensemble de ces projets, n'apparaît pas nécessaire étant donné que :

- la modification de l'échangeur n°7 de l'autoroute A 23, mis en service en 2017 , a été intégrée dans l'état initial,
- le Contournement Nord de Valenciennes a déjà fait l'objet d'une enquête publique et son étude d'impact intégrait, à l'époque, le projet de doublement de la RD 70 (cf. document joint),
- le projet d'extension du centre commercial ne fait que se raccorder au projet de doublement de la RD 70. Les interactions entre les deux projets concernent essentiellement le volet circulation et trafic induit ainsi que les volets liés au trafic (qualité de l'air et acoustique). Le projet d'extension du centre commercial a bien été considéré pour l'établissement de l'ensemble de ces volets du dossier d'étude d'impact réalisé pour le doublement de la RD 70.

Le doublement de la RD 70 constitue un aménagement linéaire pour lequel tous les projets connus, susceptibles de s'y raccorder ont été pris en compte dans les études trafics. Ainsi, sur ce volet et les volets liés, ces projets et la génération de trafic associée sont pris en compte dans l'étude d'impact de la RD 70.

L'étude acoustique et l'étude air réalisées à partir des résultats ainsi obtenus intègrent par conséquent les effets cumulés de ces différents projets. Elles aboutissent à des résultats aujourd'hui majorants pour la RD 70 compte tenu de la remise en cause du projet d'extension du centre commercial.

L'étude d'impact réalisée dans le cadre du dossier d'enquête publique du Contournement Nord de Valenciennes intégrait pour sa part le doublement de la RD 70. Elle date toutefois désormais de plus de six ans et n'intégrait pas la modification de l'échangeur n°7 de l'autoroute A 23, ainsi que le projet d'extension de la zone commerciale.

Une actualisation de l'étude acoustique sera réalisée sur le Contournement Nord de Valenciennes afin d'examiner si ces nouveaux éléments ont une incidence sur le dimensionnement des protections acoustiques.

Dans le cas d'une infrastructure existante comme la RD 70, les habitations à protéger sont celles pour lesquelles l'aménagement à un effet significatif, c'est-à-dire occasionne une augmentation du niveau de bruit supérieur ou égal à 2 dB(A).

Cet écart se calcule normalement entre la situation avec projet et un scénario de référence sans projet. C'est ce qui a été fait dans le présent dossier d'étude d'impact et soumis à l'avis de L'AE. Cette dernière recommande toutefois de considérer un scénario de référence n'incluant aucun des projets (Contournement Nord de Valenciennes et extension du centre commercial) de manière à déterminer l'augmentation du niveau de bruit occasionné par l'ensemble de ces projets.

Cette recommandation sera prise en compte lors des études acoustiques qui seront réalisées dans le cadre des études projet. Les habitations à protéger, c'est-à-dire susceptibles d'être soumises à une augmentation du niveau de bruit supérieure à 2 dB(a), à la suite de la réalisation des différents projets considérés, seront alors identifiées. Les protections à la source (écrans acoustiques et merlon) prévues dans le dossier d'étude d'impact resteront a priori inchangées, en revanche la mise en œuvre de protections de façade complémentaires n'est pas exclue. Comme le recommande également l'AE, ces protections seront définies et mises en place par tronçon d'infrastructure.

Il convient par ailleurs de souligner que la révision du projet d'extension et de requalification de la zone commerciale de Petite-Forêt, n'a pas d'incidence sur les caractéristiques de l'aménagement projeté dont les principaux objectifs sont :

- assurer la connexion du contournement Nord de Valenciennes à l'autoroute A 23,
- aménager cette partie de la RD 70 en boulevard urbain, et favoriser le développement des modes doux,
- améliorer la desserte du parc d'activités Lavoisier,
- supprimer les mouvements de tourne à gauche aux entrées et sorties de l'échangeur de Petite-Forêt.

Ceci montre encore une fois l'indépendance entre le projet de doublement de la RD 70 et le projet d'extension du centre commercial.

En outre, il importe en terme de calendrier, que le doublement de la RD 70 soit réalisé à la date de mise en service de l'ensemble du Contournement Nord de Valenciennes, c'est-à-dire à l'horizon 2024.

L'AE recommande par ailleurs :

- **de rappeler dans l'étude d'impact les prescriptions associées aux périmètres de protection des captages traversés par le projet.**
    - Les travaux associés à l'aménagement de l'échangeur de l'A 23 s'inscrivent pour partie dans le périmètre de protection éloigné des captages de Aubry-du-Hainaut, du Bois Lecat et de la Dreve du Plantis,
    - Ce périmètre est repris dans le plan des servitudes d'Utilité Publique du Plan Local d'Urbanisme de Petite-Forêt (servitude AS1). Les dispositions associées à ce périmètre sont définies dans l'arrêté en date du 28 juillet 2003. Elles concernent plus particulièrement les conditions d'excavations ou de dépôts de matériaux,

- Ces dispositions ont été prises en compte dans les études et seront également intégrées au cahier des charges de réalisation des travaux.

- **De compléter les prospections écologiques par des inventaires spécifiques aux chiroptères**
  - Un tel recensement s'avère nécessaire dans le cas de la construction d'une infrastructure nouvelle. La présence d'une infrastructure nouvelle est en effet synonyme de risque de collisions et l'éclairage public peut perturber le comportement des chiroptères,

    Nous sommes toutefois ici dans le cas de l'élargissement d'une voie existante, supportant un trafic important et déjà équipée d'un éclairage public. L'aménagement ne va pas induire d'impact supplémentaire vis-à-vis de ces populations, s'il s'avérait qu'elles étaient effectivement présentes,

    En outre aucun habitat favorable à l'accueil des chiroptères n'est susceptible d'être concerné par le projet.

- **De compléter l'inventaire des zones humides sur l'ensemble de l'emprise du projet**
  - Des investigations ont été réalisées au droit des terrains agricoles concernés par l'emprise du projet de manière à s'assurer qu'ils ne recélaient pas de zone humide,
  - De telles investigations n'ont pas, en revanche, été réalisées au droit des délaissés de l'autoroute A 23 dans lesquels vont s'inscrire une partie des travaux d'aménagement de l'échangeur.
    En effet, il s'agit de zones remaniées (les sondages de perméabilité ont mis en évidence la présence de matériaux de remblai en surface), enclavées et ne présentant aucune fonctionnalité écologique potentielle.

- **De justifier les différences observées entre le modèle et les mesures de qualité de l'air.**
  - Mesures :

    Les mesures in situ de qualité de l'air sont réalisées sur une période de 15 jours. Elles sont représentatives d'une position spécifique et d'une météo qui peut être très variable (force et orientation du vent, précipitations, inversion thermique, etc.). Elles sont également liées à des conditions locales qui peuvent varier (présence d'usines, de travaux, etc.).

  - Modélisation :

    Le calcul effectué dans le modèle utilise un maillage de points (placés tous les 25m x 25m). Le positionnement des points modélisés et des points mesurés n'est donc pas le même, ce qui explique en partie la différence observée. Par ailleurs, la météo considérée dans le modèle est une météo moyenne sur l'année et peut donc être très différente de celle observée pendant les 15 jours de mesures.

- Hypothèses de calcul :

Certaines hypothèses de calcul peuvent également expliquer les différences parfois constatées :

  - la pollution de fond a été considérée constante dans les calculs de modélisation (moyenne annuelle). En réalité, elle est susceptible de connaître des variations au cours de l'année (exemple : pollution de fond plus importante avec chauffage et conditions défavorables à la dispersion des polluants),
  - les résultats sont représentatifs des trafics introduits dans le modèle. Ils sont considérés comme constants tout au long de l'année. Les conditions de trafic pendant les mesures n'ont pas été relevées. Elles ont pu être différentes des conditions moyennes,
  - le parc automobile utilisé dans le modèle est lui aussi un parc moyen. Il peut différer du parc automobile réel local.

- **De justifier la fiabilité du modèle acoustique réalisé.**

  - Différences observées entre mesures et modèle :

Les deux points cités présentant des écarts de plus de 2dB(A) entre mesure et modèle ont bien été écartés pour le calage du modèle.

Les différences s'expliquent ici par :

  - La présence d'une haie végétale épaisse entre la route et le micro pour le PF1, haie non intégrée dans le modèle (valeur modèle > valeur mesurée),
  - Des données trafic incomplètes sur le giratoire RD70-RD169 aboutissant à une minoration de la valeur au PF5 (valeur modèle < valeur mesurée).

  - Absence de mesures dans la partie centrale de la RD 70 :

Aucun point de mesure n'a effectivement été réalisé sur la partie centrale du tracé puisqu'elle est exempte d'habitations. Cela ne modifie en rien la représentativité du modèle sur cette section.

Le Département réalisera des mesures de bruit complémentaires avant et après mise en œuvre des protections acoustiques et après mise en service des infrastructures.

- **De compléter l'analyse des variantes par une indication des principales raisons du choix effectué, notamment sur la base d'une comparaison des incidences des différentes variantes étudiées sur l'environnement et la santé humaine.**

  - Compte tenu qu'il s'agit de l'élargissement d'une voirie déjà existante, les incidences des différentes variantes sur l'environnement et la santé humaine sont sensiblement identiques et non déterminantes quant au choix de la solution. Ce choix a été exposé lors de la concertation et découle essentiellement des objectifs fonctionnels assignés à l'aménagement (cf. tableau de comparaison).

- **De préciser la localisation envisagée des bases travaux et sites de stockage des matériaux.**
    - Cette localisation sera proposée par les entreprises qui seront chargées de la réalisation des travaux. Elles devront à cet effet se conformer au « Schéma Directeur de Développement Durable » qui sera élaboré par le maître d'ouvrage.

- **De compléter l'analyse des impacts sur l'eau :**
    - Un dossier spécifique a été élaboré à l'attention de la DDTM.

- **De détailler l'analyse des impacts du projet sur les milieux naturels et les continuités écologiques locales**
    - De par le caractère très artificialisé de l'aire d'étude et puisque la route est déjà pré-existante, le projet n'entraînera pas d'impact supplémentaire sur les milieux naturels et les continuités écologiques locales.

- **De reprendre les études de trafic sur la base d'un scénario de référence n'incluant aucune des opérations de ce projet d'ensemble.**
    - Le scénario de référence, n'incluant aucune des opérations, a déjà été pris en compte et correspond à l'état actuel des études de trafic. Il a toutefois été considéré, que l'aménagement de l'échangeur n°7 faisait partie de ce scénario « actuel » puisqu'il a déjà été mis en service (les données de trafic ont été recalées après sa mise en service).

- **De renforcer la présentation faite dans le dossier en matière de circulation des piétons et cyclistes**
    - Les cheminements piétons et cyclistes sont repérés par une couleur différente sur le plan de définition général des travaux (rouge pour les piétons, jaune pour les cyclistes) en outre leurs dimensions sont précisées sur les différentes coupes transversales.

- **De reprendre les estimations de polluants atmosphériques sur la base d'un modèle validé.**
    - Pour toutes les raisons exposées précédemment nous considérons que le modèle réalisé correspond à un modèle validé. Aucune nouvelle estimation ne sera réalisée,
    - De nouvelles mesures de polluants pourront être programmées par le Département après la mise en service des infrastructures.

- **De s'inscrire dans une réflexion à l'échelle du secteur ayant comme objectif d'y réduire les risques sanitaires**
    - Il s'agit d'une réflexion qui dépasse le cadre de cette opération et concerne l'aménagement du territoire dans sa globalité. A noter toutefois qu'en « créant les conditions favorables à l'intermodalité et à un développement ambitieux de la marche à pied et du vélo » l'aménagement répond aux objectifs du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE).

- **De traiter la question des émissions des gaz à effet de serre, y compris en phase chantier**
    - Il s'agit d'un impact qu'il est difficile de quantifier à ce stade des études et qui sera plus particulièrement à examiner avec les entreprises qui seront chargées de la réalisation des travaux. Cette question sera également abordée dans le « Schéma Directeur de Développement Durable » qui sera élaboré par le maître d'ouvrage.

- **D'évaluer le caractère significatif ou non de la modification acoustique à l'échelle de chaque tronçon.**
    - Cette recommandation sera adoptée, toutes les habitations d'un même tronçon bénéficieront du même traitement.

- **De présenter les mesures de suivi de la qualité des eaux souterraines qui seront mises en œuvre**
    - Aucun rejet ne sera effectué dans le milieux naturel, ce qui justifie l'absence de demande d'autorisation et ne rend pas nécessaire de suivi de la qualité des eaux souterraines.

- **De préciser les mesures à mettre en place si le suivi révélait que les objectifs environnementaux fixés n'étaient pas atteints**
    - Les objectifs environnementaux associés à l'opération concernent essentiellement le respect des seuils de bruit. Si des mesures révélaient un dépassement de ces seuils, attribuable au trafic empruntant la RD 70, la mise en œuvre d'un complément de protection acoustique serait étudiée.

- **De prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis**
    - Le résumé non technique n'a pas été modifié étant donné que pour les raisons évoquées précédemment, l'aire d'étude est restée limitée à l'environnement direct de la RD 70. Une étude d'impact unique consolidant les différents projets pris en compte n'a pas été réalisée.

CONTOURNEMENT NORD VALENCIENNES

DOSSIER DE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Présentation des aménagements du programme