



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction Régionale de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement

Lille, le 27 JUIL. 2012

Avis de l'autorité environnementale

Objet : Avis de l'autorité environnementale concernant la déclaration d'utilité publique relative au projet de contournement routier Nord de Valenciennes

Réf : TA 2012-05-29-196 (DAT 12-0357)

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet de contournement Nord de Valenciennes est soumis à l'avis de l'autorité environnementale. L'avis porte sur la version de mai 2012 de l'étude d'impact, ayant fait l'objet d'un accusé de réception en date du 29 mai 2012.

1 Présentation du projet

Le projet de contournement routier Nord de Valenciennes porté par le Conseil général du Nord, situé sur les communes de St-Saulve, Bruay-sur-Escaut, Beuvrages et Raismes, consiste en la construction d'une route de 5,2 km à 2x1 voie de 15 m de large.

Le dossier indique en page 8/38 de la notice explicative que cette infrastructure créée et l'estimation des trafics sur l'itinéraire concerné (supérieurs à 20 000 véhicules/jour), rendraient possible l'élargissement de cette voirie par mise à 2x2 voies de la route ou par réalisation d'un transport en commun en site propre (TCSP) sur le nouvel itinéraire. Cette solution n'est pas envisagée pour le moment mais il est indiqué que ce projet a été conçu pour faciliter cette éventuelle évolution.

Le dossier précise que le projet soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique porte sur un contournement de Valenciennes à 2x1 voies et ses mesures compensatoires (acquisition et gestion des marais Foucart et Cavenne), mais que l'analyse des impacts réalisée dans le cadre de cette étude porte sur les emprises nécessaires à la réalisation d'une route à 2x2 voies (emprise de 38,5ha).

Le projet comprend en outre :

- la réalisation d'un passage en souterrain de 600 m au niveau de la commune de Raismes (trémie ouverte) pour le rétablissement de la rue Bostsarron, du chemin des Alliés et le passage sous la ligne de chemin de fer Douai-Valenciennes ;
- la réalisation d'un pont-route pour le passage du chemin de fer Lille-Valenciennes ;
- la réalisation de trois giratoires ;
- la réalisation de franchissement de cours d'eau (le Jard) par des cadres en béton ;
- la réalisation d'un passage en déblais (trémie ouvrée) sur 450 m au niveau de Bruay-sur-Escaut ;
- la réalisation d'un viaduc métallique de 30 m de long pour le franchissement de l'Escaut ;
- la réalisation d'un giratoire dénivelé pour le raccordement sur les RD935n et RD75 ;
- l'acquisition, le réaménagement (défrichage et création de plan d'eau) et la gestion des marais Foucart et Cavenne.

Ce projet répond aux objectifs suivants :

- structurer le réseau routier départemental dans la partie nord de l'agglomération ;
- privilégier la mixité modale sur les axes de liaisons et les voies de desserte interquartier ;
- contribuer au développement économique du territoire (desserte des pôles d'activité) ;
- améliorer le cadre de vie des habitants des communes traversées et alentours ;
- intégrer et valoriser les milieux naturels et physiques.

- **Qualité de l'étude d'impact**

Pour renforcer la compréhension du dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) vis-à-vis du grand public, il aurait été souhaitable de disposer d'un sommaire global avec une pagination unique ou de dissocier les différentes parties du dossier.

2.1. Notion de programme

Le dossier présente en page 72 les éléments considérés comme constitutifs d'un programme, au sens de l'article R.122-3 du code de l'environnement, dans lequel s'intègre le projet de contournement Nord de Valenciennes, qui comprend :

- la création de la nouvelle voirie ;
- l'adaptation du réseau départemental et local permettant de répondre aux conséquences du bouclage du réseau routier départemental et plus spécifiquement l'aménagement de la RD70 ;
- la requalification des voiries départementales (RD375 et RD75) qui seront délestées du trafic de transit afin d'améliorer les déplacements des piétons, des cyclistes et plus globalement le cadre de vie.

D'autres projets pourraient à plus ou moins long terme s'intégrer également à ce programme. Ainsi, l'importance du trafic actuel observé sur le territoire valenciennois et le trafic attendu à moyen terme sur le contournement (25 000 véhicules par jour évoqué page 370) sembleraient justifier, d'après le porteur du projet, la réalisation à moyen terme d'une 2x2 voies à l'emplacement du futur contournement, non retenue à ce stade pour des raisons financières et techniques. Celle-ci semble néanmoins anticipée, sur le plan technique avec une analyse des impacts sur les emprises nécessaires à la réalisation d'une route à 2x2 voies.

Compte tenu de ce qui précède, il aurait été souhaitable que le dossier présente d'emblée une appréciation plus précise des incidences du programme global.

En outre, les opérations de défrichement et de reboisement réglementaire constituent des composantes intrinsèques du projet qui doivent être intégrées au dossier d'étude d'impact.

2.2. Résumé non technique

Le résumé non technique, prévu à l'article R.122-3 du code de l'environnement pour faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, est complet. Il aurait peut-être mérité de faire ressortir et de hiérarchiser les enjeux pour permettre au public d'apprécier les enjeux environnementaux majeurs du territoire (biodiversité, déplacements, paysage) et les enjeux plus locaux (bruit, cadre de vie).

○ **État initial, analyse des effets et mesures envisagées**

2.3.1 Biodiversité

a) Contexte écologique

Située en limite d'urbanisation, le projet de contournement Nord de Valenciennes s'inscrit dans un contexte écologique composé d'une mosaïque de milieux boisés, de peupleraies et zones humides comportant mares, fossés, végétations palustres.

Le projet est contigu des ZNIEFF de type 1 "massif forestier de Saint-Amand et ses lisières" et de type II "plaine alluviale de la Scarpe entre Flines-les-Râches et la confluence avec l'Escaut". La ZNIEFF de type II "basse vallée de l'Escaut entre Ornaing, Mortagne-du-Nord et la frontière belge" est proche. Les marais Foucard et de l'Épaix sont les zones humides les plus étendues. Leur potentiel pour la flore et la faune est élevé, mais pâtit actuellement d'une situation dégradée du fait de l'implantation de peupleraies, d'un réseau hydraulique réduisant la présence de l'eau, de la pollution

des eaux et d'activités de loisirs. Sept habitats d'intérêt communautaire caractéristiques de zones humides sont également notés.

Le projet est localisé dans le territoire du Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut et son emprise concerne également les zones Natura 2000 "Vallée de la Scarpe et de l'Escaut" et "Forêts de Raismes Saint-Amand Wallers et Marchiennes et plaine alluviale de la Scarpe".

Le dossier s'appuie sur une consultation large des experts naturalistes locaux et les prospections relatives aux habitats et espèces ont couvert un cycle biologique annuel complet, ce qui permet une bonne connaissance des enjeux.

b) Enjeux floristiques et impacts potentiels

La flore comporte 254 espèces au sein de l'aire d'étude. 84 espèces ont une localisation proche de l'emprise du projet parmi lesquelles l'hottonie des marais, l'oenanthe aquatique, le pigamon jaune sont protégées, au titre de l'art L411-1 du code de l'environnement, répertoriées par l'étude d'impact. Pour une part limitée de leur population, les deux premières sont susceptibles d'être affectées par le projet.

De ce fait, l'étude d'impact envisage de procéder à leur déplacement dans le cadre d'une procédure de demande de dérogation exceptionnelle au titre de l'art L411-2 du code de l'environnement qui reste à engager.

5 espèces patrimoniales méritent également attention.

Pour faciliter la visualisation des enjeux de conservation, il aurait été utile que la carte de localisation de la flore remarquable (page 116) soit superposée à l'emprise des aménagements.

c) Enjeux faunistiques et impacts potentiels

En matière de faune, le dossier évoque quelques groupes d'insectes caractéristiques, de poissons, d'amphibiens et reptiles, des oiseaux, des mammifères terrestres et des chiroptères.

Pour atténuer les impacts directs par destruction ou perturbation de spécimens en phase vulnérable de reproduction, le dossier envisage un phasage saisonnier des travaux, qui gagnerait à être précisé en fonction des cycles des espèces concernées (migration vers les points d'eau et reproduction des amphibiens de février à juillet, nidification de l'avifaune de mars à juillet, hibernation et reproduction des Chiroptères).

La perte et l'altération des habitats représentent les impacts potentiels les plus significatifs sur la faune. Le dossier quantifie ces disparitions d'habitat pour les principaux groupes et espèces concernés. Elles paraissent le plus souvent modérées au regard des surfaces d'habitats équivalents disponibles alentour, et peuvent justifier d'une stratégie de compensation.

Des spécimens d'**amphibiens** sont présents (tritons alpestre et ponctué, crapaud commun, grenouilles vertes et rousses) dans le réseau de fossés et de mares et des spécimens peuvent se trouver mis en danger par les travaux et la transformation de leurs habitats. Le dossier prévoit à cet égard des opérations de déplacements de spécimens pour sauvetage ainsi que la création de mares (4 dans le marais Foucard, 7 dans le marais de l'Épaix).

Des **reptiles** sont également présents (lézard des murailles et couleuvre à collier). Seule la seconde paraît exposée à la perte d'habitats, voire à la destruction de spécimens en phase de travaux.

L'**avifaune** profite des habitats variés comme les milieux boisés, semi-ouverts et les zones humides. 74 espèces sont notées en nidification et 58 en hivernage et en migration. 61 de ces espèces sont protégées et 27 y sont patrimoniales. La gorgebleue à miroir, le martin-pêcheur et le balbuzard pêcheur sont soulignés comme espèces remarquables. Ce dernier est observé en halte migratoire. Au niveau des marais Foucart et de l'Épaix, la restauration de l'hydraulique naturelle des plans d'eau, la limitation des dérangements et des loisirs, la restauration des végétations palustres devraient favoriser le cortège des zones humides.

Les **chiroptères** représentent ici l'enjeu faunistique le plus remarquable avec 12 espèces recensées, dont 6 patrimoniales. Le murin des marais d'une grande rareté qui ne subsiste plus qu'en Nord-Pas-de-Calais, en tous petits effectifs pour toute la France, a été observé en phase d'alimentation au-dessus de l'Escaut. Le Murin à oreilles échancrées est également très localisé en Nord-Pas-de-

Calais.

S'agissant des espèces comme la noctule commune, la noctule de Leisler, ou le pipistrelle de Nathusius, espèces déterminantes de ZNIEFF, le dossier ne met pas en évidence d'impact sur des gîtes, mais les espèces sont exposées à l'altération des habitats (perte et fragmentation d'habitats, risque de coupe d'arbres creux servant de gîtes) ou des collisions avec les ouvrages et véhicules.

Le projet prévoit un aménagement des structures de franchissement de l'Escaut et du Vieil-Escaut limitant les risques de collision avec les véhicules et la diffusion de lumière pour amoindrir le risque pour les espèces s'alimentant au-dessus des eaux. La pose de structures gîtes au niveau du pont est aussi prévue. Sur la base de la déclinaison régionale du plan national d'actions en faveur des chiroptères, des mesures compensatoires spécifiques plus élaborées mériteraient d'être déclinées dans ce cadre ainsi qu'un suivi particulier pour mieux évaluer les impacts effectifs du projet.

d) Mesures envisagées

Des aménagements en faveur des déplacements des espèces sont proposés : aménagement des ouvrages, passages à petite faune. L'efficacité de ces dispositifs devra être évaluée par un suivi spécifique pour les améliorer le cas échéant.

L'acquisition, la restauration écologique et la gestion conservatoire des marais Foucart et Cavenne au titre des Espaces Naturels Sensibles du département du Nord constituent une mesure compensatoire globale face à la perte et la dégradation de zones humides. Les principes de restauration sont exposés et sont susceptibles de bénéficier aux cortèges de flore et de faune impactés par le projet.

e) Analyse des effets et des mesures proposées

Le dossier n'aborde pas les effets des défrichements pourtant envisagés notamment au niveau des marais Foucart et Cavenne, pour lesquels une demande d'autorisation doit être réalisée.

La mise en eau (creusement de plans d'eau) dans le marais Foucart et les aménagements hydrauliques du Jarel et des marais gagneraient à être mieux précisés dans le dossier.

La restauration écologique des marais Foucart et Cavenne doit s'effectuer en veillant aux risques suivants :

- que le défrichement entraîne la création de milieux neufs dépourvus de végétation et donc très vulnérables à une colonisation accélérée par les espèces invasives présentes sur le site et nuisibles au développement attendu de la biodiversité ;
- que les remaniements de terres, la circulation des engins ne constituent pas des facteurs de dispersion des plantes invasives.

Enfin, l'ouverture au public des marais Foucart et Cavenne peut être de nature à engendrer un dérangement de la faune qui devra être évalué de manière précise.

f) Dérogation exceptionnelle de destruction d'espèces et d'habitats protégés

Compte tenu des enjeux biodiversitaires du territoire traversé par le projet, le maître d'ouvrage envisage de solliciter une dérogation exceptionnelle de destruction d'espèces protégées. Si les éléments du dossier semblent indiquer que cette dernière sera sollicitée pour la transplantation d'espèces végétales, il apparaît nécessaire de préciser l'ensemble des espèces et des habitats protégés susceptibles d'être concernés par cette dérogation exceptionnelle, dans le respect des critères déterminés par les textes (art L 411-2 du code de l'environnement).

g) Préservation des continuités écologiques

Le projet est à envisager dans le cadre de la continuité de la voie verte existante entre Somain et Pérulwez (ancien cavalier minier).

Le dossier précise que le projet, via les mesures d'accompagnement et compensatoires, permettra de recréer des continuités écologiques. Il conviendrait de préciser les caractéristiques techniques et la fonctionnalité écologique de la voie verte nord-sud proposée. En outre, pour que ce corridor écologique soit pleinement fonctionnel, une intégration des marais de Beuvrages puisque ces différents milieux appartiennent à une seule et même entité écologique aurait mérité un examen.

h) Préservation des sites Natura 2000

Une évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000, prévue à l'article R414-19 du code de l'environnement, est intégrée à l'étude d'impact. Elle révèle qu'aucun impact à distance sur les habitats naturels de ce site n'est à prévoir.

La ZPS "Vallée de la Scarpe et de l'Escaut", désignée au titre de la directive "Oiseaux", en lisière de la forêt de Saint Amand est contigue de l'aire d'étude. Deux espèces d'intérêt communautaire ont été inventoriées sur le site : la Gorge bleue à miroir et le Martin pêcheur. Le projet est susceptible d'avoir un impact indirect sur ces espèces par destruction ou altération d'habitats nécessaires au cycle vital de ces espèces. Toutefois, la proportion d'habitats favorables à la Gorge bleue à miroir est faible, et à l'échelle de la ZPS la part de population impactée est estimée entre 0,25 % et 0,3 %, ce qui ne conduit pas à une incidence significative.

Concernant le Martin pêcheur, son habitat de nidification ne sera pas touché, ce qui évite un impact direct. Les travaux seront réalisés hors période de nidification, sans dérangement pour l'avifaune nicheuse. Des mesures sont prévues pour limiter l'impact de la route en phase exploitation en assurant la "transparence écologique de la route" (maintien des continuités des cours d'eau, plan lumière adapté).

En conclusion, le projet n'apparaît pas de nature à avoir d'incidence significative sur les sites Natura 2000 concernés.

2.3.2 Espaces agricoles

Le volet agricole de l'étude d'impact est globalement bien traité. Il présente le nombre et la nature des activités agricoles et leur surface totale. Toutefois, le dossier ne précise pas exactement le type d'exploitations potentiellement impactées et leur vulnérabilité.

L'analyse de l'impact du projet sur l'activité agricole montre que celui-ci sera en terme de surfaces pour la plupart des agriculteurs, peu significatif (moins de 5 % de leur surface). Il convient toutefois d'être attentif, dans un contexte déjà très urbanisé, à l'augmentation indirecte de la pression d'urbanisation que la réalisation de ce contournement routier pourrait entraîner.

2.3.3 Paysage et patrimoine

Les volets « paysage » et « patrimoine » sont abordés de façon un peu brève dans le dossier d'étude d'impact, alors qu'ils constituent un enjeu du site.

Or, l'impact paysager de la voie peut être significatif, car réalisée en remblais hors zone urbaine et équipée d'écran acoustique en zone urbaine (dont les hauteurs respectives ne sont pas spécifiées). Concernant l'impact visuel de la route, il aurait été souhaitable de joindre des reportages photographiques des vues les plus représentatives des séquences paysagères ainsi que des photomontages du projet au niveau de ces séquences.

Le dossier ne précise pas si le tracé est concerné par des protections architecturales et/ou paysagères. Seule la carte page 139 indique que le tracé envisagé est concerné par la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager de Valenciennes (ZPPAUP) et qu'un monument historique se situe à proximité. Il devrait donc être complété sur cet aspect.

L'analyse des effets du projet (avec notamment ses ouvrages d'art) est sommaire et les mesures envisagées se limitent à de simples considérations générales (cf. page 381 : le projet se conformera au règlement de la ZPPAUP).

2.3.4 Déplacements

Le projet s'intègre dans un territoire où les infrastructures routières sont déjà très denses avec des trafics importants observés sur ces axes.

Le dossier indique que ces axes connaissent régulièrement des problèmes de saturation aux heures de pointe notamment des problèmes d'accès vers le centre-ville de Valenciennes depuis l'est du territoire (franchissement de l'Escaut). Le dossier précise également que la zone d'étude est un secteur de transit important pour les poids lourds entre la France et la Belgique (12 000 poids lourds empruntent chaque jour le tronçon commun A2-A23).

En ce qui concerne les effets du projet sur les axes existants, le dossier indique que sur certains axes une diminution de trafic, jusqu'à 50 %, est attendue. A contrario, d'autres axes routiers (voies d'accès au contournement) sont, selon les modélisations, susceptibles d'enregistrer une augmentation du trafic, c'est en particulier le cas de la RD70 (plus 4 000 véhicules par jour soient une augmentation de 25 %), la RD935 (augmentation de 50 %), la RD75 (augmentation de 50 %). Les modélisations indiquent que le contournement permettra d'améliorer l'accessibilité du centre-ville de Valenciennes depuis l'est du territoire (diminution de la saturation des carrefours).

Il semble qu'un certain nombre de projets importants n'aient peut-être pas été suffisamment pris en compte dans le calcul des estimations du trafic (terminal à conteneurs de St Saulve, contournement d'Aubry, doublement de la RD70, Parc des rives de l'Escaut, zone commerciale de Marly, développement urbain induit par le projet). Il conviendrait qu'il le soit pour disposer d'une estimation la plus précise possible.

2.3.5 Eau

a) Contexte

Le contexte hydrogéologique de la zone d'étude est évoqué dans un chapitre (page 85 et suivantes) présentant les nappes aquifères du Valenciennois et qui souligne l'importance de ces nappes pour l'adduction en eau potable. Les éléments du dossier semblent indiquer que la nappe de la craie exploitée pour la production d'eau potable est fragile et vulnérable puisque seule la partie est du périmètre d'étude présente des couches d'argile imperméables.

Le périmètre d'étude recoupe trois captages d'eau potable situés sur la commune de Raismes. Le dossier précise en page 271 que le projet se situe en amont hydraulique du captage de la fosse Sabatier.

Le réseau hydrographique composé de l'Escaut et du canal du Jard ainsi que quelques fossés concernent directement le projet. La qualité de ces cours d'eau est médiocre et n'atteint pas leurs objectifs de bon état global (bon état attendu en 2027, en dérogation par rapport à l'objectif de droit commun qui est 2015). Le dossier intègre une présentation hydrologique et une présentation du fonctionnement hydraulique de ces cours d'eau.

Le projet prévoit enfin la collecte et le tamponnement des eaux de ruissellement en bassin avant rejet à débit limité vers le milieu naturel.

b) Analyse des impacts

Les éléments du chapitre 3.2 ne présentent pas de manière suffisante les effets du projet sur les eaux de surface, les eaux souterraines, particulièrement vulnérables dans ce secteur et les milieux aquatiques. Le dossier décrit les effets généraux probables et les mesures envisagées sans apprécier leur impact.

La réalisation d'un système d'assainissement type tamponnement/traitement avant rejet à débit limité au milieu naturel n'est pas suffisante pour démontrer l'absence d'impact sur les ressources en eau. De surcroît, le dossier ne précise pas l'exutoire de ces eaux de ruissellement (cours d'eau, nappes souterraines, réseau d'assainissement).

Dans la mesure où l'aire d'alimentation des captages de Raismes est plus large que les périmètres administratifs de protection des captages, il serait souhaitable que le dossier présente l'ensemble des mesures en matière de protection de la ressource en eau contre les pollutions diffuses et accidentelles anthropiques (éléments peu développés dans l'étude d'impact).

c) Cohérence avec les documents stratégiques

Concernant la cohérence du projet avec le SDAGE, le SAGE Scarpe aval et le SAGE de l'Escaut, et plus particulièrement en matière de prévention de l'imperméabilisation et d'infiltration des eaux pluviales, il est difficile de l'évaluer dans la mesure où l'exutoire final des eaux de ruissellement n'est pas précisé. Le dossier n'indique pas si la possibilité d'infiltrer les eaux de ruissellement a été étudiée ou même retenue.

L'impact du projet mérite d'être précisé en matière de qualité des eaux rejetées vers les exutoires naturels. En particulier, mériterait d'être précisée la compatibilité avec les principes de non-

dégradation et de reconquête de la qualité des eaux prévus par la directive-cadre sur l'eau et le SDAGE Artois-Picardie.

2.3.6 Santé et cadre de vie

a) Sites et sols pollués

L'étude d'impact fait état de la traversée par le projet de l'ancienne décharge SITA de Bruay sur Escaut.

Le dossier ne précise pas les opérations réalisées dans le cadre du projet ainsi que les dispositions prises lors de leur exécution pour prévenir toute atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L511.1 du Code de l'Environnement. L'étude ne permet pas d'estimer de manière suffisante l'impact du projet sur le site de la décharge SITA et plus particulièrement les zones de stockage des déchets (préservation de l'intégrité des confinements).

L'étude d'impact pourrait utilement décrire les travaux de traversée de la décharge SITA, tant sur le plan technique qu'organisationnel, justifiant avec certitude de la préservation des intérêts protégés par l'article L.511.1 du Code de l'Environnement. En particulier, les moyens mis en oeuvre dans le cadre des forages et des déblais pour assurer l'intégrité des différentes couches géologiques traversées ou modifiées, aussi bien pendant le chantier qu'à l'issue des travaux, sont à présenter.

Les mesures prévues pour garantir tout au long du processus l'absence de mise en liaison des sources de pollution que représentent les déchets, les lixiviats et le biogaz avec les éléments naturels sains comme les sols et les eaux souterraines devraient être précisées. A cet égard, des informations sur la façon dont les carottes seront prélevées ainsi que l'enlèvement et la destination finale des déchets doivent être apportées, en indiquant, le cas échéant, les filières retenues pour cette élimination.

b) Volet Air

Etat initial :

Le porteur du projet a fait réaliser deux campagnes de mesures de 15 jours sur 4 points, afin de caractériser l'état initial au niveau de la zone d'étude du projet. L'étude présente uniquement les concentrations relevées au niveau du point de mesure 1. Les concentrations de NO₂ et de benzène respectent les objectifs de qualité pour cet emplacement. Il aurait été intéressant d'avoir les données pour les deux campagnes de mesure au niveau des points 2, 3 et 4 afin d'avoir une bonne caractérisation de l'état initial au niveau de la zone d'étude.

Concernant la pollution particulaire, l'étude signale que depuis 2008, la concentration moyenne annuelle des poussières PM₁₀ répond à l'objectif de qualité (30 µg/m³ en moyenne annuelle). Il aurait été utile d'avoir une représentation temporelle des concentrations en poussières PM₁₀ depuis 2008 afin d'avoir une vue d'ensemble concernant ce polluant atmosphérique et de comparer les concentrations relevées à la valeur guide de l'OMS qui est de 20 µg/m³. L'étude précise toutefois qu'en 2010 les concentrations journalières en poussières PM₁₀ ont dépassé environ 20 fois la valeur limite pour la protection de la santé humaine (50 µg/m³).

Enfin, il est regrettable que l'étude n'aborde pas la problématique des particules très fines (PM_{2,5}) problématique mentionnée par l'Autorité Environnementale, qui mettait l'accent, dans sa note de cadrage du 3 août 2011, sur l'importance de ce paramètre sur le plan sanitaire.

Analyse de l'impact :

Le bureau d'études a effectué une évaluation des émissions totales journalières de plusieurs polluants atmosphériques à l'aide du logiciel IMPACT de l'ADEME sur les tronçons routier au niveau de la zone d'étude (page 346). L'évaluation montre une augmentation des émissions journalières d'environ 12 % de plusieurs polluants : le mercure, l'arsenic, le nickel, le chrome et le cadmium. Ces augmentations proviendraient d'un accroissement de 8 % du trafic dans la zone d'étude.

Il aurait été intéressant que l'étude précise les données trafics utilisées (le nombre de véhicules légers, le nombre de poids lourd, le nombre d'autocars, vitesse retenue, distance moyenne parcourue...) et les hypothèses météorologiques sur 3 ans afin d'avoir une meilleure information sur les données prises en compte par le modèle numérique. De plus, il aurait été également intéressant d'avoir une vue rapprochée sur la zone d'étude afin de voir les variations de pollution au plus proche du projet.

L'évaluation de l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé humaine rappelle les effets de certains polluants. Le bureau d'études a effectué une évaluation de l'indice pollution population (IPP) pour trois scénarii : le scénario actuel à l'horizon 2015, le scénario futur sans projet à l'horizon 2025 et le scénario futur avec projet à l'horizon 2025. Cette évaluation de l'IPP montre une baisse de ce dernier avec le projet, justifiée par le fait de l'augmentation du trafic routier dans des zones moins denses en population et par la diminution du trafic au centre de Valenciennes. L'étude signale que le bilan est globalement positif à part pour quelques secteurs comme la rue Victor Hugo à Beuvrages. L'IPP est soumis également à des incertitudes provenant de la modélisation de l'impact des tronçons routier au niveau de la zone d'étude. Ce calcul ne tient pas compte d'un éventuel regain d'intérêt pour le centre-ville de Valenciennes du fait de la diminution des trafics, ni de l'urbanisation générée par l'infrastructure.

Pour l'évaluation quantitative des risques sanitaires, l'étude évoque trois voies d'exposition : par inhalation, par ingestion de sol contaminé par les retombées atmosphériques et par ingestion de végétaux. L'évaluation indique, sans le justifier, que ces risques sont non significatifs. Il aurait été pertinent de présenter des cartes de risques sur les zones les plus impactées par le projet afin d'avoir une meilleure information des risques sur ces zones.

L'étude indique à la page 349 qu'en l'absence d'impact significatif du projet sur la qualité de l'air et de l'exposition des populations aux pollutions, aucune mesure spécifique n'est cependant prise en compte.

c) Volet Bruit

Etat initial :

Le dossier présente les cartes de classement des infrastructures bruyantes réalisées par les communautés d'agglomération des Portes du Hainaut et de Valenciennes Métropole de la zone du projet, ainsi que la campagne de mesures de bruit qui a été réalisée entre le 21 janvier 2008 et le 23 janvier 2008 sur 8 emplacements de mesures. L'étude indique que les mesures ont été exécutées sur une période d'au moins 24 heures. Cependant, plusieurs éléments importants devraient être ajoutés pour compléter la campagne de mesures :

L'analyse de cette campagne mériterait donc d'être complétée pour s'assurer de la représentativité complète des mesures. L'existence d'incertitudes sur les hypothèses retenues par le bureau d'études peut avoir des conséquences non négligeables sur les niveaux de protection des habitations.

Analyse des impacts :

Les cartes de modélisation présentées apparaissent insuffisamment claires.

La stratégie de protection contre le bruit consiste à la disposition de 15 murs de 3 m et le renforcement des isolations de 20 bâtiments. L'objectif a été pris à un niveau de 65 dB (A) pendant la période 6h-22 h et de 60 dB (A) sur les secteurs de la RD 169 à Raismes, de la RD 935 à Bruay-sur-l'Escaut et à Saint – Saulve. Le reste de la zone d'étude est considéré comme étant en zone modérée. Cette stratégie montre des zones avec des niveaux supérieurs à 60 dB (A) pour la période diurne.

L'étude indique que 110 tronçons connaîtront une amélioration de 8.8 dB (A) et 55 tronçons subiront une dégradation de l'ordre de 5 dB (A). Cependant, la notion de tronçon n'est pas définie et ils ne sont pas positionnés sur les cartes de modélisation. Cette précision pourrait être apportée.

De plus, pour certains capteurs (habitations), on peut observer une augmentation des niveaux sonores, entre l'état initial et le projet, de l'ordre de 10 à 15 dB(A). Le dossier ne propose aucun moyen compensatoire autre que le mur prévu ou le renforcement de façade. Il aurait été nécessaire que l'étude d'impact évalue les mesures à prendre pour ces zones indépendamment des seuils imposés par la réglementation sur les infrastructures routières.

2.4 Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement

Le dossier contient un chapitre relatif à la présentation des variantes étudiées, des raisons et des critères qui ont conduit à retenir le projet faisant l'objet de la présente étude d'impact.

La variante 3, retenue, permet de répondre pleinement aux objectifs attendus pour ce projet de contournement, tout en évitant les impacts environnementaux attendus, sensibles, par la mise en oeuvre de mesures de compensations conséquentes.

On peut regretter néanmoins que les critères ne fassent pas l'objet de pondération les uns par rapport aux autres. Il est donc difficile d'appréhender la méthode utilisée dans la démarche, et d'apprécier le bilan coûts/avantages de la variante retenue et de comparer le bilan de chaque variante.

2.5 Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits

Ce chapitre estime le coût et les gains du projet en matière de pollution de l'air, de gaz à effet de serre, de gains pour les usagers et d'entretien.

Le chapitre 6 contient en page 419 un tableau présentant le bilan global du projet. Dans la mesure où ce document n'est accompagné d'aucun commentaire, cette information apparaît néanmoins peu compréhensible. Elle gagnerait en clarté et serait positive dans le débat si son contenu technique faisait l'objet d'explicitation dans une démarche de vulgarisation.

2.6 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet

La note méthodologique contenue dans le dossier est détaillée pour la plupart des thèmes (biodiversité, déplacement, bruit, air). Il n'en est pas de même pour le volet « eau » pour lequel, l'absence d'une méthodologie spécifique explique peut-être l'approche sommaire de l'analyse des impacts.

L'étude d'impact contient une estimation assez précise du coût des mesures envisagées en faveur de l'environnement, qui représente environ 13 % du coût total du projet (16,8 M€ sur 126 M€).

3. Prise en compte effective de l'environnement

3.1 Aménagement du territoire

Le projet de réalisation du contournement nord de Valenciennes prévoit la réutilisation de plusieurs voies au niveau des extrémités du projet, mais est principalement envisagé sur des terres agricoles et naturelles (38,5ha) pour le reste du parcours.

La réalisation de cette nouvelle voirie, qui, au delà de sa fonction de contournement, semble répondre aussi à des objectifs de desserte locale, ainsi que la réalisation probable à terme d'une 2x2 voies sur cet itinéraire.

Comme le souligne le dossier en page 327, cette nouvelle voirie est donc susceptible d'induire une urbanisation en étalement urbain à ses abords. La consommation d'espaces agricoles et naturels induite par cette urbanisation pourrait être significative.

Des mesures d'achat ou neutralisation urbanistique de parcelles sont donc particulièrement nécessaires.

3.2 Transports et déplacements

Le projet serait conçu pour permettre le développement ultérieur d'une ligne de transport en site propre le long du contournement. Compte tenu de l'existence d'un trafic local est-ouest, il aurait été pertinent que la réalisation de cet itinéraire bus en site propre puisse être examinée pour être intégrée au projet, et pas présentée uniquement comme une alternative à la mise en 2X2 voies.

Cependant, le projet est susceptible de générer un phénomène d'attraction, engendrant une augmentation du trafic résultant de l'amélioration des conditions de circulation. Cet effet induit, qui n'est pas évalué dans l'étude d'impact, pourrait remettre en cause les effets positifs du projet, voire aggraver les conditions de circulation sur les grands axes.

3.3 Biodiversité

Des mesures ponctuelles d'évitement et de réduction d'impact sont prévues.

Les mesures envisagées sont pertinentes et fonctionnelles. Toutefois, les incidences globales et cumulées du projet et des aménagements connexes (aménagement du marais Foucart et du marais Cavenne, reboisement suite au défrichement) manquent de précisions. Il est donc difficile d'apprécier le caractère proportionné des mesures envisagées qu'il aurait été en outre pertinent d'appréhender au regard du programme global (dont la mise à 2x2 voies).

3.4 Émissions de gaz à effet de serre

Le contournement est de nature à engendrer dans un premier temps une diminution locale des émissions de gaz à effet de serre par le délestage de certains axes. Cependant, la création d'un tel contournement, en raison de l'amélioration de la fluidité du trafic qu'il engendre, est probablement de nature à induire une augmentation à terme des émissions de gaz à effet de serre notamment par celle du trafic. La limitation de vitesse prévue à 70 km/h, liée à la configuration de la voirie, permettrait toutefois d'atténuer les rejets atmosphériques (gaz à effet de serre et gaz polluant) comparativement à une voirie limitée à 90 km/h.

3.5 Environnement et Santé

Le projet permettrait d'améliorer sensiblement le cadre de vie des riverains situés de part et d'autre des RD 75 et RD375 qui subissent à l'heure actuelle des nuisances sonores et une qualité de l'air médiocre. Néanmoins, le trafic automobile restera très important sur ces axes urbains et les bénéfices resteront probablement assez limités.

De surcroît, ces améliorations locales pourraient se faire au détriment de secteurs dont le cadre de vie est encore préservé, notamment du fait des nuisances sonores. Les mesures de réduction d'impact sont conformes aux dispositions réglementaires.

3.6 Gestion de l'eau

La gestion de l'eau proposée par tamponnement et rejet à débit limité au milieu naturel (a priori en eaux superficielles) devrait contribuer à limiter les effets de l'imperméabilisation induite par le projet. Toutefois, les éléments du dossier présentant les modalités de gestion des eaux ne rendent pas compte des réflexions menées pour limiter l'imperméabilisation des sols, pour privilégier la gestion à la parcelle par infiltration ou pour mettre en oeuvre des techniques de tamponnement et de traitement innovantes. Un tel ouvrage reste potentiellement très impactant pour les ressources en eau.

4. Conclusion

Le résumé non technique permet une bonne prise de connaissance du projet par le public. L'étude des impacts est globalement bien conduite et les mesures de réduction ou de compensation apparaissent adaptées pour limiter les effets du projet.

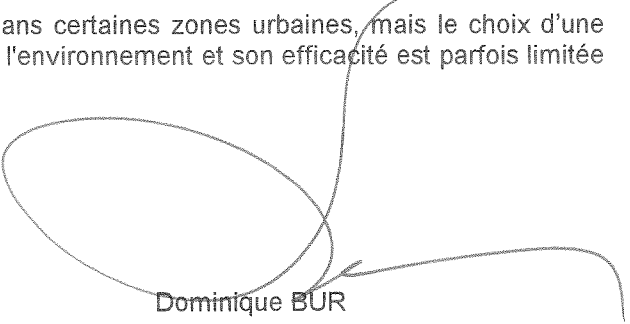
Le dossier fait apparaître que la variante retenue a des impacts sensibles du point de vue de l'environnement. Ce choix, qui protège certains secteurs sensibles, gagnerait à être plus solidement étayé alors que d'autres secteurs traversés présentent un intérêt qui justifiait en eux-même un évitement global. Les incidences indirectes du projet (impact des défrichements/reboisement et des aménagements des zones humides) doivent également être prises en compte.

Concernant les déplacements, l'étude semble démontrer le report du trafic des centres urbains vers la nouvelle voirie et l'amélioration de la desserte des pôles économiques, ce qui est bénéfique pour ces centres urbains. Les effets positifs attendus à court terme du projet pourraient être limités et la mise à 2x2 voies du contournement à court terme ou la mise en place d'une ligne de transport en commun en site propre apparaissent rapidement inévitables.

Le volet « eau » est sommaire et l'analyse des impacts du projet imprécise dans la mesure où les exutoires naturels ne sont pas indiqués et la gestion des eaux de ruissellement envisagée classique.

Concernant l'impact acoustique du projet, plusieurs éléments de l'état initial sont manquants et la représentativité des niveaux sonores présentés discutable.

Le projet permettra d'améliorer le cadre de vie dans certaines zones urbaines, mais le choix d'une solution routière reste, en général, impactant pour l'environnement et son efficacité est parfois limitée dans le temps.



Dominique BUR