



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

Liberté
Égalité
Fraternité

**Direction Interdépartementale
des Routes Nord**

Communauté d'Agglomération " VALENCIENNES METROPOLE "	
ARRIVÉE N° : 250286	
26 OCT. 2020	
O	F. Vandenberghe
C	H. Renieur
C	
C	

Lille, le 22 octobre 2020

Direction

à l'attention de

Nos réf. :

Vos réf. :

Affaire suivie par : Carmen Gonzalez

carmen.gonzalez@developpement-durable.gouv.fr

Tél. : 03 20 49 61 59

Mél : dirn@developpement-durable.gouv.fr

Monsieur le Président

C.A.V.M

2 Place de l'Hôpital Général – CS 60227
59305 Valenciennes cedex

Bordereau d'envoi

Objet : Courrier Onnaing-Raccordement de l'extension du PAVE II à l'A2

Désignation des pièces :

nombre :

date :

Courrier

1

22/10/2020

Le Secrétariat de Direction



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction interdépartementale
des routes Nord**

Lille, le 22 octobre 2020

La Direction

Le Directeur

à

Monsieur le Président
Communauté d'Agglomération
de Valenciennes Métropole
2 place de l'Hôpital Général - CS 60227
59305 Valenciennes cedex

Objet : Onnaing_Raccordement de l'extension du PAVE II à l'A2

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 23 décembre 2019, vous m'avez transmis un complément au dossier d'opportunité concernant l'aménagement de l'extension du parc d'activités de la vallée de l'Escaut (PAVE II) sur la commune d'Onnaing.

Pour rappel, le projet consiste à créer un raccordement entre l'extension du PAVE II et l'échangeur n°23.1 de l'autoroute A2 sur le territoire de la commune d'Onnaing. Il prévoit la construction d'un giratoire directement connecté sur les bretelles Ouest du diffuseur et sur le barreau franchissant l'A2 (RD350A).

Observations sur le dossier

Le dossier complémentaire répond aux observations formulées sur le premier dossier. Les hypothèses de trafic, de projection à 2025 à 2045 et de répartition entre les échangeurs n'amènent pas de nouvelles remarques.

1) La desserte du PAVE II 1ère phase depuis le giratoire Ouest de l'échangeur N°24 apparaît sans dysfonctionnement et donc sans effet sur le réseau routier national. La montée en charge des trafics sur ce giratoire dans la 2ème phase satureront la RD101 en provenance d'Onnaing à l'heure de pointe du matin et la voie de desserte du PAVE II à l'heure de pointe du soir. Toutefois, cette situation n'engendrera pas de perturbation sur le réseau routier national.

Le porteur de projet après analyse des différentes solutions de desserte du parc d'activités justifie ainsi la solution présentée qui consiste à connecter la voirie interne de PAVE II à l'échangeur 23.1 afin de répartir les trafics aux heures de pointe entre les points d'accès.

Les comptages automatiques sur l'autoroute A2 qui se sont déroulés durant la semaine du 23 au 29 janvier 2018 sont cohérents avec les données enregistrées par notre station de comptage permanente située un peu plus au nord entre l'échangeur 24 et 25 (PR 72+210).

Le volume de trafic annoncé dans le dossier est de l'ordre de 20 000 véhicules par jour avec des taux de poids-lourds dépassant les 20 %.

En effet, notre station de comptage a enregistré en moyenne en 2018 :

- 20 740 véh/j dont 16,7% de PL dans le sens Paris > Belgique
- 21 051 véh/j dont 15,9% de PL dans le sens Belgique > Paris

Des pics à plus de 20% de poids-lourds sont effectivement enregistrés par notre station de comptage permanente, la période choisie n'est cependant pas représentative du trafic annuel et ne peut pas être utilisée pour calculer une évolution, notamment une évolution poids-lourds. En effet, il est annoncé dans le dossier, qu'entre 2015 et 2018, sur la portion comprise entre les échangeurs 23.1 et 24, l'évolution du trafic global sur l'A2 est très basse voir négative et que l'évolution de la part des poids-lourds est de 17 %.

Cette information sur l'évolution poids-lourds n'est donc pas cohérente avec les chiffres de notre station de comptage permanente. D'après nos chiffres, (sur la portion plus au nord, après l'échangeur 24) le TMJA cumulé passe de 39 253 véh/j en 2015 à 39 648 véh/j en 2018, le nombre de poids-lourds quant à lui passe de 4 788 (12,2 %) à 5 193 (13,1 %), soit une évolution 2015 – 2018 de l'ordre de 8,5 % (période utilisée dans le dossier et comparées), bien loin d'une évolution annuelle annoncée de 17 %.

Quoi qu'il en soit, il est ensuite annoncé dans l'étude que le taux d'évolution retenue sera celui calculé sur la RD350A, considéré comme représentatif de l'évolution sur le PAVE II. Après une conversion en UVP, le taux d'évolution du trafic est donc de 0,4 % (taux réellement mesuré sur la zone PAVE).

À l'horizon 2025 et 2045, les vérifications capacitaires réalisées à l'aide du logiciel GIRABASE attestent d'un bon fonctionnement du réseau routier aux droits des accès projetés et notamment au droit des échangeurs 23.1 et 24 aux heures de pointes. Ce point plutôt rassurant doit donc être confirmé avec les hypothèses de trafic recalée.

2) Les données d'accidentologie issues de la plate de forme de diffusion des données de l'Etat recensent un seul accident en aval de l'échangeur 23.1 en direction de Valenciennes. Cet accident se trouve en dehors du secteur étudié.

3) Des éléments de niveau Avant Projet étaient attendus sur la configuration de l'aménagement modifiant l'échangeur n°23.1. Les éléments fournis sont un descriptif succinct et un plan d'aménagement du nouveau giratoire avec la modification des bretelles pour le raccordement à celui-ci.

Observations sur le projet

Le projet prévoit la création d'un giratoire de rayon 25 m et trois branches. Il est implanté dans l'axe du barreau Est Ouest (RD350a) sur la bretelle d'entrée en courbe sur l'A2 vers Valenciennes et sur la bretelle de sortie de l'A2 en venant de la Belgique.

La bretelle de sortie en venant de la Belgique est une bretelle en boucle, ce qui est une configuration tolérée à titre exceptionnel. Cette sortie en boucle s'effectue au droit du passage supérieur de l'échangeur. La fréquentation de cette bretelle devrait selon les estimations fournies dans le dossier passer de 50 uvp à l'heure de pointe du matin à 290 uvp à l'horizon 2025 (310 uvp en 2045). Cela nécessite une attention particulière et en conséquence il conviendra que le dispositif d'approche respecte bien les préconisations du guide sur les échangeurs notamment l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (ICTAAL) en termes de lisibilité et de visibilité. Les plans figurant au dossier sont tronqués.

Manquent le déboîtement de l'A2 et l'amorce de la boucle. Au vu du dossier présenté, ce point ne peut être vérifié.

La boucle présente un rayon de 50 m ce qui est le rayon minima prévu par l'ICTAAL dans une telle configuration. La vitesse y est limitée à 50 km/h. Selon le guide sur la révision des règles de visibilité, il convient notamment de respecter les dispositions suivantes :

- la distance d'arrêt en courbe $D_a = 51$ m avec un niveau B de performance,
- la distance de ralentissement en approche du giratoire $D_r = 90$ m

Le premier point est vérifié mais par vision au dessus du dispositif de retenue présent à l'intérieur de la boucle. Le respect de la visibilité impose le dégagement visuel des abords encombrés de la végétation arbustive. Le 2ème point n'est pas respectée. La distance D_r apparente sur le plan est de l'ordre de 50 m

Conclusion

La première phase du PAVE II de 40 ha est prévue à courte échéance. La desserte interne de la zone sera assurée par une voie reliée sur une 5ème branche du giratoire Ouest de l'échangeur n°24 et suffira dans un premier temps.

L'extension de la 2ème phase nécessitera le raccordement de la voie de desserte du PAVE II à l'échangeur 23.1 pour en faire un échangeur complet.

Cette transformation en échangeur complet est réalisable mais impose de placer le giratoire beaucoup plus à l'intérieur du parc d'activité à une distance respectant la distance de ralentissement en approche du giratoire.

Les études d'avant-projet devront répondre aux points soulevés ci-avant. Elles devront présenter la conception des aménagements routiers en référence aux normes de l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (ICTAAL) pour ce qui concerne les bretelles autoroutières.

Par ailleurs, la Direction des Infrastructures de Transport (DIT) par courrier en date du 05 juin 2020 s'est prononcé favorablement concernant l'opportunité de ce dossier sous réserve de la prise en compte de l'intégralité des préconisations techniques de la MARRN produites dans l'avis de l'Inspecteur Technique des Routes (IGR) du 11 février 2020 (observations reprises dans l'item Observations sur le projet ci-dessus). La DIT a indiqué également que l'instruction de ce dossier pourra se poursuivre localement (DIR Nord).

En application de l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014, une convention devra être signée entre la CAVM et la DIR Nord précisant :

- les modalités de financement, la maîtrise d'ouvrage ainsi que les modalités d'instruction et de validation des études de conception et de conception détaillée,
- les obligations administratives ainsi que les conditions de gestion, d'entretien d'exploitation des aménagements.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de toute ma considération.

Le Directeur

Xavier DELEBARRE