



## **Autorité environnementale**

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

# **Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur le doublement de la RD 70 sur les communes de Raismes et Petite-Forêt (59)**

**n°Ae : 2018-87**

Avis délibéré n° 2018-87 adopté lors de la séance du 19 décembre 2018

---

## ***Préambule relatif à l'élaboration de l'avis***

*L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 19 décembre à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le doublement de la RD 70 sur les communes de Raismes et Petite-Forêt (59).*

*Étaient présents et ont délibéré collégalement : Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Christian Dubost, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenic, François Letourneux, Eric Vindimian, Annie Viu, Michel Vuillot, Véronique Wormser.*

*En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.*

*Étaient absents : Marie-Hélène Aubert, Serge Muller, Thérèse Perrin*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Nord, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 9 octobre 2018.*

*Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.*

*Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 11 octobre 2018 :*

- le préfet du Nord, qui a transmis une contribution en date du 21 novembre 2018,*
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) des Hauts-de-France.*

*En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté, par courrier en date du 11 octobre 2018, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Hauts-de-France, qui a transmis une contribution en date du 7 décembre 2018.*

*Sur le rapport de Charles Bourgeois, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.*

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.**

**La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).**

**Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.**

**Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.**

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

# Synthèse de l'avis

La section de la RD 70 concernée par le projet, d'environ 2 km et majoritairement à 2x1 voies, est située sur le territoire des communes de Raismes et de Petite-Forêt, au nord-ouest de l'agglomération de Valenciennes. Cet axe permet d'accéder à l'autoroute A23 depuis Raismes et le nord de Valenciennes et joue également un rôle important dans la desserte de la zone commerciale de Petite Forêt et des parcs d'activités Lavoisier et du Plouich. Les difficultés de circulation constatées sur cette route conduisent le Département du Nord, maître d'ouvrage, à proposer un aménagement à 2x2 voies de cette section.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux de l'opération sont :

- la prise en compte des nuisances acoustiques liées à l'augmentation du trafic,
- la prise en compte de la pollution de l'air, dont les trafics routiers sont un des principaux contributeurs,
- la limitation des émissions de gaz à effet de serre,
- la préservation de la qualité des eaux souterraines.

Plusieurs avis et décisions d'autorité environnementale avaient rappelé la nécessité de considérer les opérations d'aménagement de l'échangeur avec l'autoroute A23, de doublement de la RD 70, de contournement nord de Valenciennes et d'extension de la zone commerciale de Valenciennes comme un projet d'ensemble. L'étude d'impact présentée ne porte pourtant que sur la seule mise à 2x2 voies de la RD 70, ce qui constitue une lacune majeure du dossier.

L'Ae recommande donc aux maîtres d'ouvrage des différentes opérations concernées de consolider en une étude d'impact unique les différentes études réalisées, en s'assurant que les effets du projet d'ensemble soient correctement appréhendés. Cette réflexion devrait notamment amener à reprendre les études de trafic sur la base d'un scénario de référence n'incluant aucune des opérations du projet d'ensemble, et à présenter les analyses de trafic, de bruit, et de qualité de l'air sur l'ensemble du périmètre de ce projet.

Les autres recommandations de l'Ae portent principalement sur :

- la protection des captages d'eau potable, afin de rappeler dans l'étude d'impact les prescriptions associées aux périmètres de protection et leur compatibilité avec le projet,
- la justification de la bonne fiabilité des modèles utilisés pour évaluer les impacts sur le bruit et la qualité de l'air,
- l'analyse des variantes, afin de présenter les principales raisons du choix effectué, sur la base d'une comparaison des incidences des options étudiées sur l'environnement et la santé humaine,
- les mesures à mettre en œuvre afin de réduire les risques sanitaires liés à la qualité de l'air, notamment au sein des établissements sensibles.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte, description, et contenu du projet

#### 1.1.1 Contexte général

La section de la RD 70 concernée par le projet est située sur le territoire des communes de Raismes et de Petite-Forêt, au nord-ouest de l'agglomération de Valenciennes. Cet axe permet d'accéder à l'autoroute A23 depuis Raismes et le nord de Valenciennes, et joue également un rôle important dans la desserte de la zone commerciale de Petite-Forêt et des parcs d'activités Lavoisier et du Plouich.

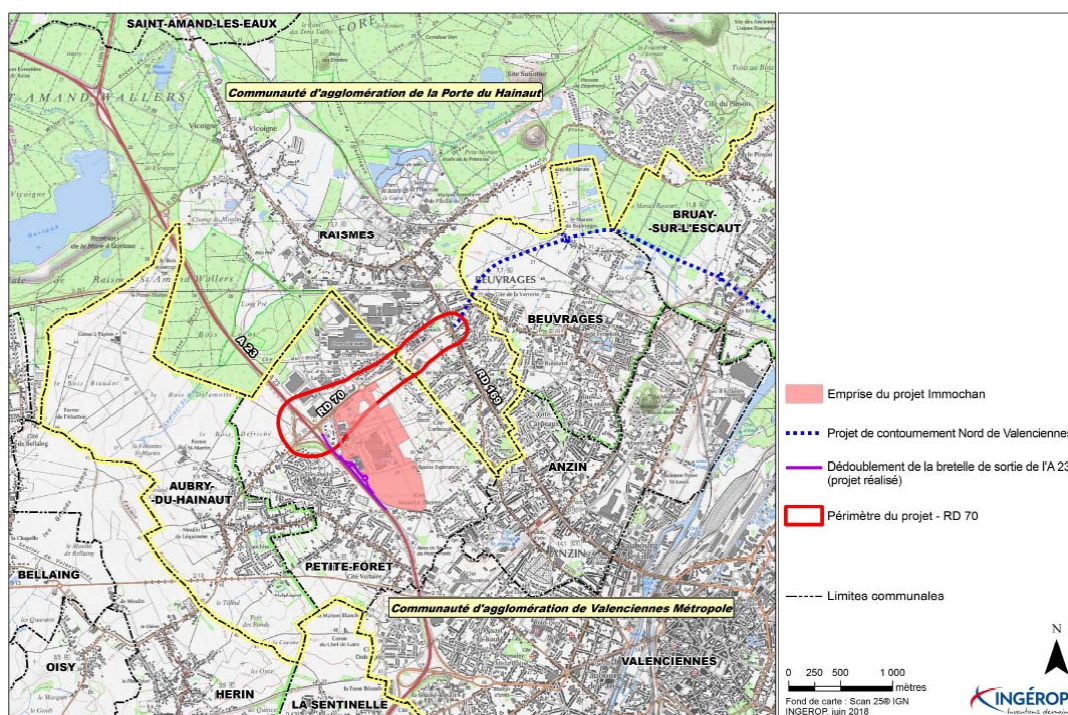


Figure 1 : Localisation des opérations de mise à 2x2 voies de la RD 70, du doublement de la bretelle de sortie de l'A23, et de contournement Nord de Valenciennes (source : dossier)

Cette section, d'environ 2 km et majoritairement à 2x1 voies, connaît des trafics relativement importants (environ 17 000 véhicules par jour) et des difficultés de circulation, en particulier en heure de pointe du soir. Ces congestions sont amenées à s'accroître du fait de la réalisation de plusieurs opérations d'aménagement sur le secteur, comme le contournement nord de Valenciennes et l'extension du pôle commercial de Petite-Forêt (Cf. figure 1 où il figure sous la dénomination « projet Immochan »). L'Ae revient sur ces différentes opérations et plus largement sur le contenu du projet dans la partie 1.1.3.



Cet itinéraire est aujourd'hui mal adapté à la circulation des piétons et cyclistes, n'offrant aucun aménagement destiné aux cyclistes et ne présentant des trottoirs qu'en de rares endroits. Il est en revanche bien desservi par quatre lignes de bus.

Le principe d'aménagement de cette section de la RD 70 a été inscrit au plan routier départemental 2011–2015. Un parti d'aménagement, sous la forme d'un boulevard urbain à 2x2 voies, a été retenu puis soumis à concertation du public fin 2014. Cette procédure a mené au lancement de nouvelles études sur certaines caractéristiques de l'aménagement, conduisant à retenir le projet tel que présenté ci-après, sous maîtrise d'ouvrage du Département du Nord.

Les objectifs du projet, tels que présentés dans le dossier, sont les suivants :

- augmenter l'efficacité du réseau structurant dans le nord de l'agglomération valenciennoise,
- améliorer la desserte locale, notamment des zones industrielles et commerciales,
- améliorer l'intégration des modes de déplacement actifs.

### 1.1.2 Description du projet présenté par le maître d'ouvrage

La réalisation du projet est prévue en deux phases :

- une section ouest, allant de l'A23 à la rue Galois,
- une section est, allant de la rue Galois à l'extrémité ouest du futur contournement nord de Valenciennes.

L'opération comprend notamment la réorganisation de différents points d'échanges, avec d'une part la création de deux nouveaux giratoires (G0 et G1, de part et d'autre de l'A23), de bretelles d'entrée vers l'A23 et de sortie vers Valenciennes, d'une voie de liaison avec la rue Michel Chasles, ainsi que d'un nouvel accès au centre commercial, et d'autre part le réaménagement de deux giratoires existants (G2 et G3). Les différents aménagements prévus sont présentés sur les figures suivantes.

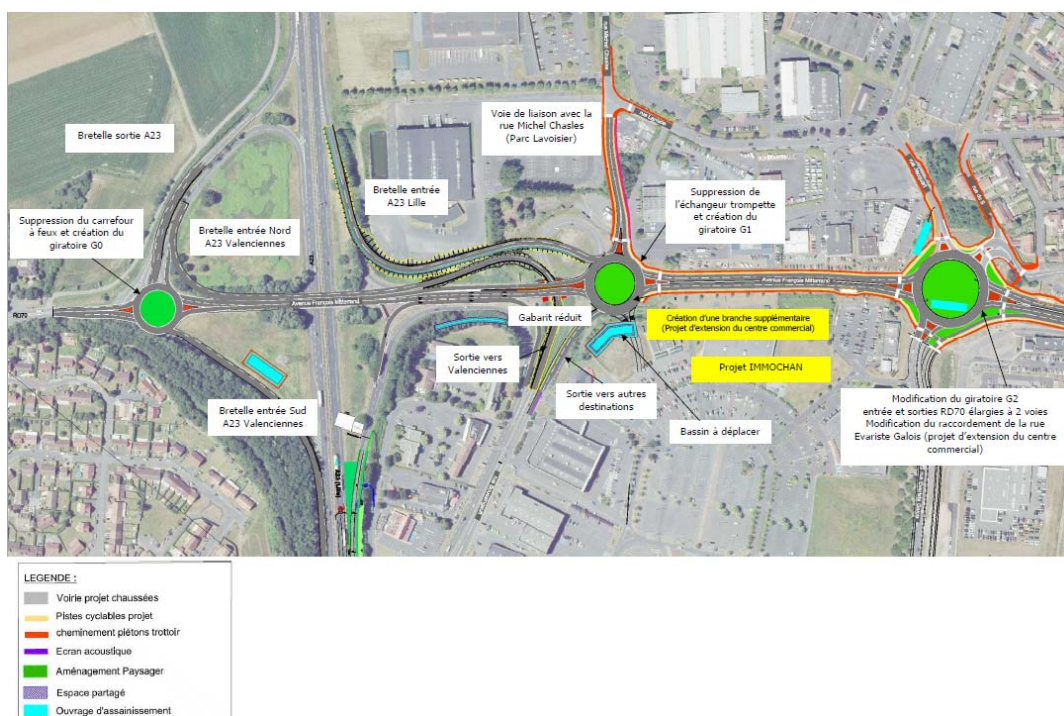


Figure 2 : Doublement de la RD 70 – section ouest (source : dossier)

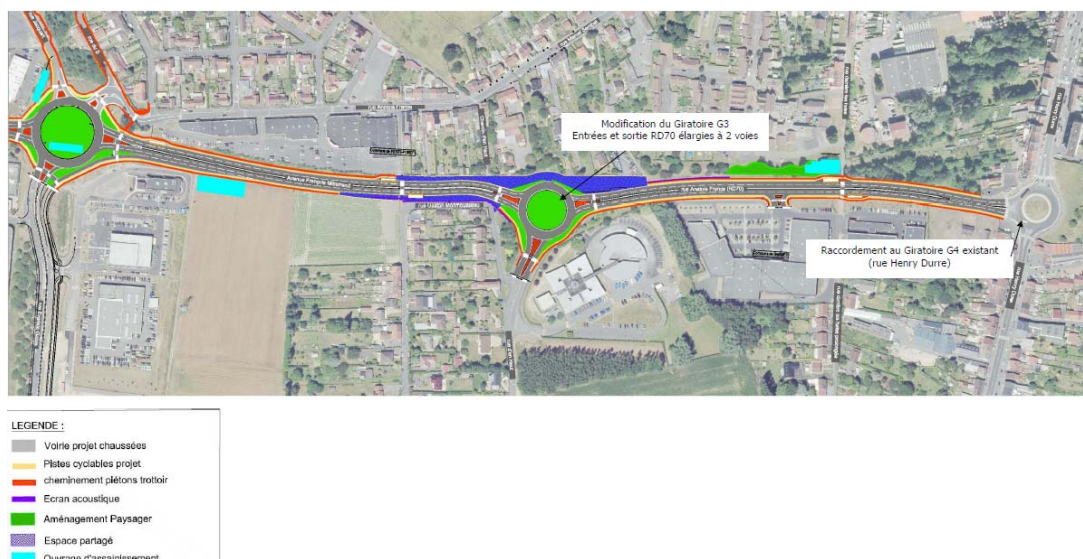


Figure 3 : Doublement de la RD 70 – section est (source : dossier)

Le profil type de la RD70 réaménagée est présenté sur la figure suivante, étant précisé que les pistes cyclables ne sont prévues qu'entre les giratoires G1 et G4.

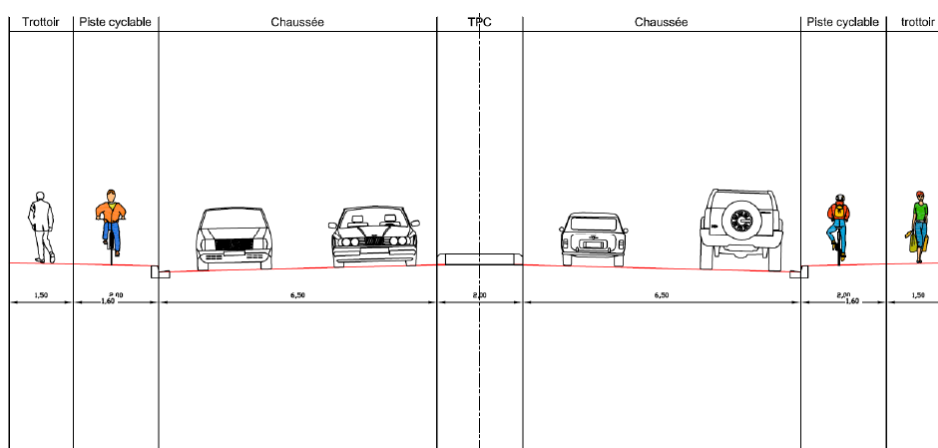


Figure 4 : Profil type de la RD 70 réaménagée (source : dossier)

Le projet inclut également une requalification du réseau d'assainissement de la voirie, avec création de six bassins de rétention et de traitement, dont quatre seront enterrés. La mise aux normes des arrêts de bus existants est prévue.

Le dossier précise que « l'objectif du Département est d'être en mesure d'engager fin 2019 les travaux de la section Ouest. La réalisation des travaux de la section Est interviendra ultérieurement. »

Le coût du projet est estimé à 13,5 millions d'euros HT, dont 6 millions d'euros pour la section ouest et 7,5 millions d'euros pour la section est. Pour la section ouest, le dossier précise que « la communauté d'agglomération Valenciennes Métropole et les sociétés Auchan et Immochan contribueront au financement à hauteur de 2 millions d'euros chacune ».

### 1.1.3 Contenu du projet et opérations liées

L'Ae revient dans cette partie sur les différentes opérations liées au projet, et, en fin de paragraphe, sur son contenu. Ces aménagements sont représentés sur la figure 1.

#### Modification de l'échangeur n° 7 de l'autoroute A23

Cette opération, représentée sur la figure 1 sous la mention « *dédoublément de la bretelle de sortie de l'A23* » a fait l'objet de l'avis de l'Ae n°2015-27 du 24 juin 2015<sup>2</sup>.

Mise en service en 2017, elle consiste en un dédoublement de la bretelle de sortie de l'A23 dans le sens Valenciennes-Lille afin de permettre une meilleure desserte des différentes zones du pôle économique et commercial.

#### Contournement nord de Valenciennes

Cette opération consiste en la réalisation d'une infrastructure nouvelle de 5,2 km à 2x1 voies, entre l'est de la RD70 (giratoire G4) et Saint-Saulve à l'est. Les travaux ont débuté, la section Est étant réalisée en premier.

Le dossier précise « *qu'il n'est pas à écarter la possibilité d'un 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. L'élargissement n'a pas pour le moment été retenu compte tenu de l'aménagement à 2X1 voie des routes départementales situées de part et d'autre du Contournement (RD70 à l'Ouest, RD 75 et RD935 à l'Est) et des incertitudes concernant l'évolution de la demande future de mobilité.* »

#### Requalification et extension de l'ensemble commercial de Petite-Forêt

Cette opération, représentée sur la figure 1 sous la mention « *projet Immochan* », a fait l'objet de l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) des Hauts-de-France n°2018-2573 1<sup>er</sup> août 2018<sup>3</sup>.

Elle consiste à étendre, dans une première phase, le foncier à vocation commerciale sur 18 ha supplémentaires, pour atteindre 56 hectares et une surface de plancher de 130 000 m<sup>2</sup>. Une phase 2 prévoit le réaménagement de la rue Évariste Galois sur une superficie supplémentaire d'environ 9 hectares.

Il est également prévu la création d'une nouvelle gare routière, connectée au réseau modes actifs, et de nouveaux arrêts de bus.

Ce projet a fait l'objet d'un avis défavorable de la commission nationale d'aménagement commercial (CNAC) en date du 27 septembre 2018<sup>4</sup>, ce qui conduira nécessairement, a *minima*, à sa modification.

---

<sup>2</sup> [Avis de l'Ae n°2015-27](#) ;

<sup>3</sup> [Avis de la MRAe Hauts-de-France n°2018-2573](#) ;

## Contenu du projet

Les trois opérations décrites ci-dessus présentent des liens fonctionnels importants avec le doublement de la RD 70 et constituent un seul projet d'ensemble, comme déjà maintes fois explicité dans les avis et décisions d'autorités environnementales sur ces aménagements :

- l'avis de l'Ae sur la reprise de l'échangeur n°7 mentionnait que « *le projet, avec l'extension de la zone commerciale et le réaménagement de la RD 70 constitue un programme de travaux, dont l'essentiel sera réalisé simultanément, voire un projet d'ensemble. L'Ae recommande donc de faire porter l'étude d'impact sur l'ensemble des opérations simultanées.* » ;
- la décision de l'Ae n° F-032-17-C-0033<sup>5</sup>, soumettant à évaluation environnementale le présent projet de doublement de la RD 70, concluait que « *le doublement de la RD 70 à Raismes et Petite-Forêt [...] étant un des éléments constitutifs d'un projet d'ensemble comprenant aussi le contournement routier Nord de Valenciennes et la modification de l'échangeur n° 7 de l'autoroute A23, il est de fait soumis à étude d'impact. Cette étude d'impact est celle du projet d'ensemble, qui doit être consolidée à partir des deux études d'impacts déjà réalisées, et actualisée.* » ;
- l'avis de la MRAe Hauts-de-France sur l'extension de la zone commerciale indiquait que « *l'étude d'impact présentée ne s'attache qu'aux incidences prévisibles de la phase 1 de l'extension, et n'aborde ni la phase 2, ni le réaménagement de la route départementale 70. L'autorité environnementale rappelle la nécessité d'étudier les incidences de l'ensemble du projet en incluant dans l'analyse toutes les phases et le réaménagement de la route départementale 70* ».

L'étude d'impact fournie à l'appui du dossier de doublement de la RD 70 ne porte cependant que sur cette seule opération, alors même qu'il est considéré par le maître d'ouvrage que les opérations susmentionnées doivent être considérées, au moins pour partie, dans un projet d'ensemble<sup>6</sup>. Cette absence de prise en compte du projet d'ensemble constitue une lacune majeure du dossier. La décision n° F-032-17-C-0033 aurait dû conduire le maître d'ouvrage à faire porter son étude d'impact, *a minima*, sur les trois opérations routières. De la même manière, les avis de l'Ae et de la MRAe auraient dû l'amener à intégrer dans cette étude l'opération commerciale.

Même si certaines analyses menées, notamment au titre des impacts cumulés avec d'autres projets, permettent parfois d'évaluer certains effets en dehors du périmètre de la seule opération, elles ne sont cependant pas suffisantes pour estimer de manière correcte les effets des différents aménagements, en particulier s'agissant des trafics et des nuisances induites (bruit, qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre). Le cloisonnement de la réflexion à chaque opération peut

---

<sup>4</sup> La décision s'appuie notamment sur les considérants suivants : « *la création de ces nombreuses surfaces commerciales de format de centre-ville risque fortement de porter atteinte à l'animation urbaine de Valenciennes* », « *les communes de Valenciennes et Petite-Forêt connaissent déjà une situation économique fragile* », et « *le calendrier des aménagements de voiries routières, piétonnes et cyclistes projetés et indispensables pour améliorer l'accessibilité au projet n'est pas précisément établi* ».

<sup>5</sup> [Décision Ae n° F-032-17-C-0033 du 11 avril 2017](#)

<sup>6</sup> La pièce 0 de l'étude d'impact, « Préambule », indique par exemple que « *l'aménagement de la RD 70 entre l'autoroute A23 et la RD 169, ainsi que le contournement Nord de Valenciennes, sont par conséquent liés et dépendants, ils forment une unité fonctionnelle* »



en effet conduire à une mauvaise appréciation des impacts acoustiques ou sur la qualité de l'air, et donc à une application erronée des réglementations en vigueur<sup>7</sup>.

L'Ae rappelle donc la nécessité de reprendre l'étude d'impact pour la faire porter sur le projet d'ensemble, en consolidant en un document unique les études d'impact menées à l'échelle des différentes opérations. Cette étude d'impact globale devra actualiser, à l'échelle du projet d'ensemble, les incidences qui ont pu évoluer par rapport aux études initiales. Cette question se pose en particulier pour les trafics induits par les différentes opérations sur le futur contournement nord de Valenciennes, qui ont pu ne pas être pris en compte de manière suffisante dans l'étude d'impact de cet aménagement.

***L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage des différentes opérations concernées de consolider en une étude unique les différentes études d'impact réalisées pour la modification de l'échangeur n°7, le contournement de Valenciennes, le doublement de la RD 70, et l'extension et la requalification de l'ensemble commercial Petite-Forêt, en s'assurant que les effets du projet d'ensemble soient correctement appréhendés.***

D'autre part, l'avis défavorable de la CNAC en date du 27 septembre 2018, devant conduire, *a minima*, à une modification du projet commercial, les conséquences éventuelles sur le doublement de la RD 70 devraient être précisées, en termes de caractéristiques de l'aménagement, de calendrier et de financement.

***L'Ae recommande de préciser les conséquences éventuelles sur le doublement de la RD 70 d'une révision du projet d'extension et de requalification de la zone commerciale de Petite-Forêt, en termes de caractéristiques de l'aménagement, de calendrier et de financement.***

Enfin, les plans de l'aménagement, repris en figure 2 de cet avis, mentionnent un « bassin à déplacer », opération qui n'est plus mentionnée dans le dossier par la suite, et dont les impacts ne sont pas évalués. Il a été confirmé au rapporteur que le déplacement de ce bassin de rétention était nécessaire à la réalisation de la branche d'accès à la zone commerciale.

***L'Ae recommande de décrire les travaux nécessaires à l'éventuel déplacement du bassin de rétention situé dans la zone commerciale, et d'en évaluer les impacts.***

## ***1.2 Procédures relatives au projet***

Le dossier présenté est un dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet, procédure qui permettra d'assurer la maîtrise foncière nécessaire. L'enquête parcellaire sera réalisée de manière simultanée.

Le projet a été soumis à étude d'impact après examen au cas par cas par l'Ae<sup>5</sup>. L'autorité environnementale compétente est l'Ae<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Par exemple, alors que l'analyse indépendante de chaque opération peut conduire à juger une augmentation du bruit non significative à l'échelle de la seule opération étudiée (< 2dB(A)), les impacts réels à l'issue de la mise en service de la totalité des aménagements peuvent très largement dépasser ce seuil du fait du cumul des effets sur les trafics des différentes opérations.

<sup>8</sup> Selon les dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, l'Ae est compétente pour les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements faisant l'objet de plusieurs décisions d'autorisation lorsque l'une au moins de ces autorisations relève de sa compétence, ce qui est le cas pour l'opération de modification de l'échangeur n° 7.

Étant soumis à évaluation environnementale, et en application de l'article L. 414-4 du code de l'environnement, le dossier comporte une évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000<sup>9</sup>, qui n'appelle pas de commentaires de l'Ae.

Le dossier précise que le projet ne fera pas l'objet d'une procédure d'autorisation environnementale, ce qu'il conviendrait de justifier explicitement dans le dossier.

### ***1.3 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae***

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux de l'opération sont :

- la prise en compte des nuisances acoustiques liées à l'augmentation du trafic,
- la prise en compte de la pollution de l'air, dont les trafics routiers sont un des principaux contributeurs, la limitation des émissions de gaz à effet de serre,
- la préservation de la qualité des eaux souterraines.

## **2. Analyse de l'étude d'impact**

L'étude d'impact est claire et didactique. Les analyses menées sont, sur le périmètre de projet retenu par le maître d'ouvrage, généralement de bonne qualité, la non prise en compte du projet d'ensemble venant cependant fortement ternir ce constat.

### ***2.1 État initial***

La zone d'étude, à dominante fortement urbaine, est caractérisée par la présence, de part et d'autre de la RD 70, d'une zone commerciale et de sites industriels (usine Alstom notamment) Des secteurs résidentiels et agricoles restent présents par endroits sur la partie est du secteur.

#### **2.1.1 Milieux aquatiques**

La principale ressource en eau du secteur d'étude est la nappe de la craie du Valenciennois. La faible profondeur<sup>10</sup> de cette nappe, peu protégée du fait de la forte perméabilité des limons superficiels, la rend particulièrement vulnérable aux pollutions. Dans sa partie ouest, le projet traverse le périmètre de protection éloignée de plusieurs captages d'alimentation en eau potable (Dreuve du Plantis, Bois Lecat et Aubry du Hainaut).

Le dossier ne mentionne pas les prescriptions associées à ces périmètres de protection-

***L'Ae recommande de rappeler dans l'étude d'impact les prescriptions associées aux périmètres de protection des captages traversés par le projet.***

---

<sup>9</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

<sup>10</sup> Les relevés effectués indiquent, au droit du projet, une profondeur d'environ 3,5 mètres en janvier 2017.

L'étude d'impact indique que les communes de Raismes et Petite-Forêt sont situées au sein d'une « zone à enjeu eau potable », selon le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Artois-Picardie. Le schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) Scarpe Aval classe par ailleurs ces communes comme des zones où il est nécessaire de soulager et protéger les ressources en eau fortement exploitées. Pour compléter cet état initial, le dossier devrait également rappeler que le secteur est concerné par l'opération de reconquête de la qualité de l'Eau (ORQUE) Scarpe-Aval, initiée par l'Agence de l'eau Artois-Picardie<sup>11</sup>.

Aucun cours d'eau ne traverse le secteur d'étude. Le cours d'eau « courant Saint-Martin », relié à la Scarpe, est localisé à environ 1 km au nord-ouest.

### 2.1.2 Milieu naturel

Le périmètre d'étude est fortement anthropisé. Des premières études écologiques ont été réalisées en 2011. Elles ont été complétées en 2016 par de nouvelles études qui, contrairement à ce qu'indique le dossier, ne lui sont pas annexées ce qui devrait être corrigé.

Cette partie de l'étude d'impact apparaît parfois peu proportionnée aux enjeux. Les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF<sup>12</sup>) et les sites Natura 2000 sont ainsi décrits en détail sur presque 25 pages, avant de conclure que « *ces zonages et protections n'ont toutefois pas d'interaction avec l'aire d'étude compte tenu du contexte urbain au sein duquel elle se situe.* »

Aucune espèce de flore protégée ou patrimoniale n'a été inventoriée. Les inventaires montrent que le site d'étude présente globalement peu d'intérêt pour la faune. L'Ae note cependant qu'aucune prospection spécifique n'a été menée pour les chiroptères. Ces espèces pouvant constituer l'un des principaux enjeux faunistiques en milieu urbain, le dossier devrait être complété sur ce point.

Le dossier indique qu'aucune zone humide n'a été inventoriée. Les études réalisées ne semblent cependant pas avoir porté sur l'intégralité du périmètre, et notamment pas sur la parcelle concernée par l'implantation du bassin situé le plus à l'ouest.

***L'Ae recommande :***

- ***de compléter les prospections écologiques par des inventaires spécifiques aux chiroptères,***
- ***de compléter l'inventaire des zones humides sur l'ensemble de l'emprise du projet.***

### 2.1.3 Trafics, déplacements

Le dossier indique que l'accessibilité routière des sites industriels et commerciaux le long de la RD70 pose actuellement des difficultés. Ces axes sont régulièrement congestionnés aux heures de

---

<sup>11</sup> Les opérations de reconquête de la qualité de l'eau (ORQUE) visent à réduire les pollutions diffuses dans les aires d'alimentation des captages en eau potable pour reconquérir ou préserver la qualité de la ressource en eau potable (source : <http://www.artois-picardie.eaufrance.fr/eau-potable/protection-des-captages-d-eau-potable/article/les-operations-de-reconquete-de-la>)

<sup>12</sup> Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

pointe en semaine, notamment lors des changements de postes du personnel de l'usine Alstom, et les samedis en raison des déplacements générés par la zone commerciale.

Les données liées au trafic proviennent de sources variées, et couvrent plusieurs années (2011, 2016 et 2017). La comparaison des trafics entre 2016 et 2017 permet notamment d'appréhender les effets du doublement de la bretelle de l'échangeur A7. Les augmentations de trafic constatées se révèlent parfois importantes.

Les comptages réalisés en 2017 montrent un trafic moyen journalier annuel d'environ 20 000 véhicules sur la partie ouest de la RD 70, et d'environ 16 000 véhicules par jour sur la partie est. Le dossier pourrait opportunément être complété par des données plus récentes sur les trafics en heures de pointe, qui ne sont fournies que pour l'année 2011.

Le tronçon de la RD 70 concerné par le projet est emprunté par quatre lignes de bus. Il ne comporte aucun aménagement cyclable. L'étude d'impact précise que « *parcourir à pied le linéaire de territoire objet de cette étude relève actuellement du défi.* »

#### 2.1.4 Qualité de l'air

Une étude air et santé de niveau II<sup>13</sup> a été réalisée. L'état initial de la qualité de l'air est particulièrement exhaustif, exploitant de nombreuses données disponibles au niveau régional et local. Six sites sensibles (écoles, crèche, etc.) sont situés dans la bande d'étude ou en périphérie immédiate.

Des mesures *in situ* ont été réalisées en 2016 sur douze points, représentatifs à la fois de la pollution automobile en bordure de voirie et du bruit de fond urbain. Des transects<sup>14</sup> ont également été réalisés.

Les concentrations en NO<sub>2</sub> sont élevées en bordure de la RD70, généralement supérieures à 40 µg/m<sup>3</sup>, jusqu'à environ 67 µg/m<sup>3</sup> à proximité de l'autoroute. Le bruit de fond urbain correspond à des concentrations de l'ordre de 20 µg/m<sup>3</sup>. Les concentrations en benzène, de l'ordre de 0,6 µg/m<sup>3</sup>, sont inférieures aux valeurs réglementaires. La zone de Douai-Béthune-Valenciennes faisant partie des zones ciblées, pour les dépassements en PM10, par le contentieux européen relatif au respect de la directive sur la qualité de l'air, le dossier devrait également être complété par des mesures *in situ* relatives à ces particules fines. La modélisation de la qualité de l'air utilisée pour l'état initial, et par la suite pour l'analyse des impacts, pose question. Ainsi, le modèle semble fournir des résultats parfois très éloignés des mesures : notamment, alors que les concentrations en NO<sub>2</sub> mesurées en 2016 sont parfois supérieures à 67 µg/m<sup>3</sup>, le modèle indique, sur l'aire d'étude, une concentration maximale modélisée de 32,7 µg/m<sup>3</sup> à l'état initial (2018)<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> Selon les termes de la circulaire interministérielle DGS/SD7B n°2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières

<sup>14</sup> Répartition des points de mesures de part et d'autre de l'axe, à une distance croissante, permettant d'évaluer la décroissance des concentrations du fait de la dispersion atmosphérique.

<sup>15</sup> De la même manière, alors que les mesures font état d'une concentration moyenne à proximité du trafic de 43,8 µg/m<sup>3</sup> et de 23,6 µg/m<sup>3</sup> en fond urbain, le modèle indique une concentration médiane de 19 µg/m<sup>3</sup>. Au-delà de la seule différence de valeur, la croissance des trafics du fait de la mise en service du doublement de la bretelle de l'échangeur n°7 aurait vraisemblablement dû conduire à des concentrations plus importantes que les valeurs mesurées.

Il conviendrait de reprendre intégralement le modèle, à défaut de pouvoir justifier solidement ces différences entre la mesure et la modélisation.

***L'Ae recommande de solidement justifier les différences observées entre le modèle et les mesures de qualité de l'air, et, à défaut, de reprendre la modélisation.***

### 2.1.5 Bruit

Les mesures acoustiques ont été réalisées sur sept points fixes et sept prélèvements d'une demi-heure.

Les habitations situées en bordure immédiate de la RD70 et de la rue Marcel Sembat sont soumises à des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB(A) de jour et sont donc situées en zone d'ambiance non modérée. Les maisons localisées plus en retrait de la RD 70 sont, elles, situées en zone d'ambiance modérée.

La construction du modèle soulève là aussi certaines interrogations :

- deux points parmi les sept (PF1 et PF5) points de calage du modèle présentent des écarts de plus de 2 dB(A) entre la modélisation et la mesure, valeur au-delà de laquelle les guides méthodologiques<sup>16</sup> recommandent généralement d'écarter les points du modèle, ce qui n'a *a priori* pas été fait<sup>17</sup> ;
- aucun point de mesure n'a été pris sur la partie centrale du tracé de la RD70, du fait de l'absence d'habitations. Le modèle réalisé portant bien sur l'ensemble du secteur d'étude, y compris sur la partie centrale, il conviendrait de discuter la représentativité globale du modèle<sup>18</sup>.

***L'Ae recommande de justifier, dans l'étude d'impact, la fiabilité du modèle acoustique réalisé.***

## 2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

La partie d'analyse des variantes présente trois scénarios d'aménagement qui avaient été étudiés lors de la définition du projet.

Une analyse multicritères<sup>19</sup> de ces différents scénarios est effectuée pour justifier le choix du parti d'aménagement. L'Ae note que, parmi les différents critères utilisés, aucun ne peut directement être qualifié d'environnemental. Elle rappelle que l'article R. 122-5 du code de l'environnement indique que l'étude d'impact doit comporter « *une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine* ».

---

<sup>16</sup> Manuel du chef de projet relatif au bruit et études routières (SETRA et CERTU, octobre 2001).

<sup>17</sup> Le dossier indique « *l'écart étant inférieur à 2 dB(A) pour les points représentatifs du bruit du trafic routier, le modèle est considéré comme calé.* »

<sup>18</sup> Il semble *a priori* possible que l'absence de points dans la partie centrale puisse influencer la manière dont la modèle a été calé sur les autres parties du tracé.

<sup>19</sup> Efficacité du réseau structurant ; desserte locale ; intégration des modes de déplacement actifs ; prise en compte de l'évolution des zones d'activités ; gestion des emprises ; qualité des espaces publics ; coût.



*L'Ae recommande 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.*

### **2.3 Analyse des incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences**

#### **2.3.1 Matériaux, emprise des travaux**

L'élargissement de la RD 70 nécessitera la mobilisation d'un volume de matériaux « de remblais et d'apport » estimé à 35 000 m<sup>3</sup>. Le dossier ne fournit en revanche pas les volumes de déblais qui pourraient être générés, ni si ces matériaux déblayés pourront être réutilisés.

Si le dossier présente un phasage précis des travaux envisagés, il n'identifie pas, à ce stade, la localisation des bases travaux et bases vie et des éventuels lieux de stockage de matériaux. Le dossier devrait *a minima* préciser les critères environnementaux qui seront retenus pour le choix de ces sites.

*L'Ae recommande de préciser la localisation envisagée des bases travaux, bases vie et sites de stockage de matériaux, ou, a minima, de présenter dans l'étude d'impact les critères environnementaux qui seront analysés pour le choix de ces sites.*

#### **2.3.2 Eau**

L'étude d'impact présente une première analyse des effets du projet sur les milieux aquatiques, mais reste trop peu détaillée. En l'absence de dossier d'autorisation environnementale susceptible d'approfondir ultérieurement l'analyse, le dossier soumis à l'enquête publique préalable à la DUP devrait apporter des précisions sur les points suivants :

- si le dossier précise que l'élargissement nécessitera l'acquisition d'une emprise complémentaire d'environ 26 000 m<sup>2</sup>, et que les travaux concernent au total une surface de 33 000 m<sup>2</sup> de chaussée et de 12 000 m<sup>2</sup> de trottoirs et pistes cyclables, la surface totale nouvellement imperméabilisée n'apparaît jamais clairement<sup>20</sup>, ce qui devrait être complété ;
- le dossier décrit chaque bassin et présente la méthodologie de dimensionnement<sup>21</sup>, mais les plans des bassins et le détail des calculs conduisant aux volumes retenus ne sont pas intégralement fournis. Les notes de calcul devraient être annexées au dossier<sup>22</sup> ;
- le réseau qui constituera l'exutoire des rejets après traitement n'est pas précisément décrit. Il conviendrait d'indiquer s'il est suffisamment dimensionné pour accueillir les flux supplémentaires engendrés par le projet ;
- les mesures spécifiques qui seront à prendre au sein des périmètres de protection des captages ne sont pas précisées, ce qui devrait être complété. Il conviendrait plus

<sup>20</sup> Le dossier mentionne régulièrement « quelques hectares ».

<sup>21</sup> Les dispositifs de collecte et les bassins sont dimensionnés pour une pluie vicennale (c'est-à-dire ayant une période de retour de 20 ans).

<sup>22</sup> La contribution de la direction départementale des territoires du Nord à l'avis de l'Ae mentionne par ailleurs que les coefficients de Montana utilisés pour les calculs (période 1955-2004) sont trop anciens.

généralement d'analyser la compatibilité du projet avec les prescriptions associées à ces périmètres ;

***L'Ae recommande de compléter l'analyse des impacts sur l'eau en :***

- ***précisant la surface nouvellement imperméabilisée par le projet,***
- ***annexant les notes de calcul du dimensionnement des bassins, et décrivant le réseau devant accueillir les rejets après traitement,***
- ***analysant la compatibilité du projet avec les prescriptions associées aux périmètres de protection des captages traversés, et précisant les mesures qui seront prises à ce titre.***

### 2.3.3 Milieu naturel

Même en l'absence d'enjeux importants du fait de la situation du projet, l'analyse des impacts sur les milieux naturels reste trop succincte<sup>23</sup>. L'analyse paysagère mentionnant la suppression de « *certaines espaces engazonnés et des écrans végétaux* », il conviendrait en particulier d'analyser plus précisément les impacts sur ces milieux et sur les continuités écologiques locales.

***L'Ae recommande de détailler l'analyse des impacts du projet sur les milieux naturels et les continuités écologiques locales.***

### 2.3.4 Trafic, déplacements

Comme déjà mentionné, les résultats ne sont présentés que pour le doublement de la RD70. L'étude d'impact du projet d'ensemble devra également analyser les impacts sur les trafics au droit du contournement nord de Valenciennes.

Les effets sur les trafics routiers sont uniquement présentés, dans l'étude d'impact, par deux cartes de trafics moyens journaliers annuels (TMJA)–avec et sans projet. Ces résultats ne sont pas commentés dans le corps du texte, ce qui ne facilite pas leur appropriation par le public qui doit se reporter aux annexes pour trouver des informations plus détaillées.

Pour la complète information du public, le corps de l'étude d'impact devrait par exemple être illustré de cartes présentant les résultats en heures de pointes, et de tableaux explicitant les pourcentages d'augmentation des trafics entre les différentes situations. L'étude air et santé mentionne à ce titre une augmentation de 19,3 % de la distance totale parcourue sur le réseau étudié entre la situation actuelle et la situation de référence, et une augmentation de 20,4 % supplémentaire entre la situation de référence et la situation avec projet, qui sont toutes deux liées à la croissance des trafics.

De manière plus critiquable, ni l'étude d'impact ni ses annexes ne présentent précisément le scénario de référence retenu. Il a été indiqué au rapporteur lors de sa visite que le scénario de référence incluait notamment le contournement nord de Valenciennes.

---

<sup>23</sup> A l'exception d'un développement spécifique dédié aux espèces exotiques envahissantes, la partie d'analyse des impacts de l'étude d'impact se réduit à : « *la présence d'une infrastructure, constitue un obstacle pour le déplacement des espèces et entraîne localement une altération des habitats. Il en résulte une fragmentation des habitats et des populations et parfois la destruction d'individus par collision Etant donné toutefois la nature du projet (élargissement d'une route à grande circulation déjà existante), et les milieux anthropiques de faibles enjeux floristique et faunistique qu'il traverse, ces effets ont déjà cours actuellement et n'auront pas d'incidence notable sur la faune et la flore.* »

Ce choix ne permet pas d'appréhender les impacts du projet d'ensemble. En vue de la constitution de l'étude d'impact du projet d'ensemble, le scénario de référence devrait n'inclure que les évolutions au fil de l'eau, et le scénario « projet » devrait comprendre la totalité des opérations du projet d'ensemble (réaménagement de l'échangeur n°7, doublement de la RD 70, contournement nord de Valenciennes, extension de la zone commerciale). Les études de bruit et de qualité de l'air utilisant comme données d'entrée les trafics, elles devront être reprises sur cette base<sup>24</sup>.

***L'Ae recommande, en vue de la constitution de l'étude d'impact du projet d'ensemble, de reprendre les études de trafic sur la base d'un scénario de référence n'incluant aucune des opérations de ce projet d'ensemble.***

***Elle recommande ensuite de présenter les analyses de trafic, de bruit, et de qualité de l'air sur l'ensemble du périmètre du projet d'ensemble.***

Le projet aura un impact positif sur la circulation des piétons et cyclistes et la continuité des itinéraires, qui n'est pas toujours bien mis en avant dans l'étude d'impact. Il conviendrait notamment de faire figurer le maillage des continuités pour les modes actifs après mise en service de l'aménagement et des différentes opérations du projet d'ensemble.

***L'Ae recommande de renforcer la présentation faite dans le dossier en matière de circulation des piétons et des cyclistes.***

### 2.3.5 Qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre

L'analyse des impacts sur la qualité de l'air étant basée sur le même modèle que pour l'état initial (Cf. § 2.1.4), il conviendra de justifier son applicabilité.

Les résultats montrent, en 2044, une légère augmentation des concentrations en polluants du fait de la mise en service du projet, par rapport à la situation de référence.

Les valeurs sont toutefois inférieures à celles de l'état initial, du fait du progrès technologique des moteurs. Pour analyser l'influence de cette hypothèse forte, l'Ae considère que le dossier devrait également présenter les résultats à l'horizon de mise en service du projet.

Par ailleurs, la quantification des polluants de l'étude « air et santé » s'est appuyée sur la méthode de calcul COPERT IV, alors qu'une version plus récente (COPERT V) existe depuis 2016, et diffère des précédentes par l'utilisation des facteurs d'émission les plus récents connus, tenant compte des émissions en situation réelle significativement plus élevées que celles correspondant aux tests normés pour l'habilitation réglementaire du véhicule.

***L'Ae recommande de reprendre les estimations des polluants atmosphériques sur la base d'un modèle validé en tenant compte des connaissances les plus récentes, telles que traduites dans le modèle COPERT V, et de présenter également les résultats à l'horizon de mise en service du projet.***

---

<sup>24</sup> L'état initial des études de bruit et de qualité de l'air, basé sur les trafics de 2016, soit avant la mise en service du réaménagement de l'échangeur, constitue d'ores et déjà le bon « point zéro » pour l'analyse des impacts.

Le modèle utilisé montre des dépassements importants<sup>25</sup> des seuils au droit de l'ensemble des établissements sensibles pour l'acroléine et les « particules diesel », aussi bien pour les quotients de dangers (QD) que pour les excès de risque individuels (ERI), dépassements liés en quasi-totalité à la pollution de fond.

Le dossier conclut que le projet de doublement de la RD70 n'entraîne pas d'augmentation notable des ERI et QD au droit des sites sensibles étudiés par rapport à la situation future sans projet, et que « *la contribution des émissions routières du site (y compris la RD70) reste minime. En ne considérant que les émissions du trafic routier, le cumul des excès de risques individuels reste inférieur au seuil d'acceptabilité.* » L'Ae considère à l'inverse que la réalisation du projet aurait dû être l'occasion de mettre en place des mesures ambitieuses pour réduire les risques sanitaires sur ce secteur, y compris dans le contexte du contentieux européen sur les PM10.

***L'Ae recommande à l'ensemble des acteurs concernés (maître d'ouvrage, État, collectivités) de s'inscrire dans une réflexion à l'échelle du secteur ayant comme objectif d'y réduire les risques sanitaires, notamment au sein des établissements sensibles.***

Le dossier ne présente pas de partie spécifique aux émissions de gaz à effet de serre (GES), cet enjeu étant principalement traité dans l'analyse des coûts collectifs du projet. Les résultats montrent une augmentation d'environ 20 % des émissions par rapport au scénario de référence, en lien direct avec les augmentations de trafic induites par le projet. Ces informations devraient être reprises dans une partie dédiée de l'étude d'impact.

***L'Ae recommande de traiter, dans l'analyse des impacts du projet, la question des émissions de gaz à effet de serre, y compris en phase chantier, et d'indiquer si des mesures de compensation sont prévues.***

### 2.3.6 Bruit

L'analyse des impacts sur le bruit est complète et didactique. Le dossier présente, sur la base de la modélisation, l'ensemble des habitations concernées par des dépassements de seuils acoustiques, les mesures de réduction à la source proposées (murs anti-bruit), les résultats de la modélisation avec ces protections, et enfin les habitations qui devront faire l'objet de mesures supplémentaires de protection (isolation de façades).

Sans que cela ne semble avoir d'influence majeure sur les protections à mettre en œuvre, l'Ae note que le caractère significatif de la modification semble avoir été raisonné à l'échelle de chaque habitation et non des tronçons d'infrastructure (ici section comprise entre deux échangeurs)<sup>26</sup>.

***L'Ae recommande d'évaluer le caractère significatif ou non de la modification acoustique à l'échelle de chaque tronçon d'infrastructure.***

---

<sup>25</sup> Pour l'acroléine, le QD est supérieur à 9 au droit de l'ensemble des établissements sensibles

<sup>26</sup> Dans sa [note sur la prise en compte du bruit dans les projets d'infrastructures de transport routier et ferroviaire](#), l'Ae indique que « *Telle que comprise par l'Ae, la notion de « caractère significatif » d'une modification ne peut s'appliquer qu'à l'échelle d'un tronçon d'infrastructure (à l'opposé de la notion d'ambiance pré-existante, qui peut a priori être appliquée habitation par habitation). C'est bien la « modification ou [la] transformation significative d'une infrastructure » que vise la réglementation. Les circulaires d'application de la réglementation ne traduisent d'ailleurs pas une interprétation différente.* »

### 2.3.7 Effets cumulés

L'analyse des effets cumulés présente une description des projets de contournement Nord de Valenciennes et d'extension du centre commercial, sans toutefois mentionner le réaménagement de l'échangeur n°7. Sans qu'elle suffise à compenser l'absence de prise en compte du projet d'ensemble, cette partie vient fournir quelques informations générales sur les impacts en dehors du périmètre de la seule opération, tout en restant insuffisamment quantitative dans les évaluations proposées.

### 2.4 *Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets*

Le dossier précise que des mesures de bruit seront effectuées après la réalisation des protections acoustiques et à la mise en service de l'aménagement routier, et que des comptages permettront de procéder à un suivi régulier de l'évolution de trafic afin de vérifier si les projections de trafic s'avèrent être exactes.

Il ne fait en revanche pas état de mesures de suivi de la qualité des eaux souterraines, et, plus généralement, ne précise pas les mesures qui seraient mises en œuvre si les objectifs environnementaux fixés n'étaient pas atteints.

***L'Ae recommande de présenter les mesures de suivi de la qualité des eaux souterraines qui seront mises en œuvre.***

***Elle recommande également, pour l'ensemble des mesures de suivi, de préciser les mesures à mettre en place si le suivi révélait que les objectifs environnementaux fixés n'étaient pas atteints.***

### 2.5 *Résumé non technique*

Le résumé non-technique est clair et didactique.

***L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.***