

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS

Préfet de la région
Nord – Pas-de-Calais

Secrétariat général
pour les affaires régionales

Lille, le

23 MAI 2011

DREAL/ DAT TA2011-03-25 – 105 (11-0400)

Avis de l'autorité environnementale

Objet : Avis de l'autorité environnementale sur le projet de requalification de l'avenue Pompidou à Valenciennes et Trith-Saint-Léger

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 requalification de l'avenue Pompidou sur les communes de Valenciennes et Trith-Saint-Léger est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur le dossier d'étude d'impact transmis le 25 mars 2011.

1. Présentation du projet

Le projet de requalification de l'avenue Pompidou, sur les communes de Valenciennes et Trith-Saint-Léger, vise à transformer cette avenue à caractère uniquement routier en un véritable boulevard urbain (sur un linéaire de 1 565 m). Le projet prévoit ainsi :

- la modification de l'échangeur autoroutier n°21 de l'autoroute A2,
- la création d'un giratoire pour raccorder les deux bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute A2,
- la création de deux carrefours à feux entre le nouveau giratoire et le giratoire existant traversé par le tramway,
- la création de liaisons routières interquartiers au niveau des carrefours à feux,
- la création d'un terre-plein central végétalisé entre les deux fois deux voies de circulation préservées
- la création de cheminements piétons et cyclistes sur l'avenue Pompidou.

Les objectifs de ce projet sont :

- d'améliorer la sécurité sur l'avenue en recréant une hiérarchisation des voies pour arriver en centre-ville, en passant de l'autoroute à un boulevard urbain puis en centre-ville et en réduisant la vitesse à 50 km/h sur l'avenue,
- de libérer du foncier en modifiant le tracé des bretelles de l'échangeur de l'A2 afin de permettre l'implantation des projets de développement économique de la ville,
- de recoudre le tissu urbain existant en améliorant la desserte des quartiers sud de Valenciennes et la liaison entre ces différents quartiers,
- de modifier l'esthétique de l'entrée de ville, en travaillant sur les aménagements paysagers et architecturaux,
- de participer au développement durable de la ville en améliorant le tissu végétal et en intégrant les modes doux à l'avenue Pompidou.

Copie transmise à :

- préfecture du Nord
- ARS
- DDTM du Nord

2. Qualité de l'étude d'impact

• Sur l'appréciation de la notion de programme

Conformément au IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement, « Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation s'échelonne dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ».

L'étude d'impact présentée ici concerne principalement le réaménagement des voiries de l'avenue Pompidou, la modification des bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute A2 et la création de liaisons interquartiers.

Les éléments du dossier montrent que ce projet consiste également en la libération de foncier pour faciliter le développement plus global d'un programme d'implantation d'activités économiques et de logements en entrée de ville. Ainsi, le projet soumis en l'avis de l'autorité environnementale peut être constitué une partie d'un programme plus vaste de réaménagement urbain. L'ensemble de ces aménagements (ou projets) peut donc être considéré comme constituant un programme ou unité fonctionnelle au sens de l'article 86 de la loi d'Engagement National pour l'Environnement du 12 juillet 2010, composé de :

- la requalification de l'avenue Pompidou, de l'échangeur autoroutier au giratoire d'entrée de ville,
- la création d'un parc commercial et technologique (zone de loisirs et restaurants) sur l'emprise foncière libérée par la modification de l'échangeur autoroutier,
- la vitrine tertiaire et de service en entrée de ville (bureaux et commerces de proximité),
- la relocalisation de la caserne du Service Départemental d'Incendie et de Secours au niveau de l'avenue Pompidou permettant d'avoir un accès direct sur cette avenue,
- la rénovation du centre commercial « Auchan » (avec création d'un « Drive »)

L'étude d'impact comprend bien un chapitre relatif à l'appréciation des incidences de l'ensemble de ce programme, qui identifie les principaux impacts cumulés positifs (création d'une vitrine tertiaire en entrée de ville, requalification de l'entrée de ville, désenclavement de la caserne du SDIS, limitation de la consommation d'espaces agricoles, sécurisation de l'ensemble des usagers, création d'emplois, développement de l'usage des transports en commun) et les principaux impacts négatifs potentiels (augmentation du trafic, augmentation des émissions polluantes, augmentation des nuisances sonores sur certaines voiries) sur l'environnement.

Les incidences du programme, s'agissant notamment de la création de logements et de zones économiques, sur la gestion et la préservation de la ressource en eau (disponibilité de la ressource en eau potable, gestion des eaux usées et gestion hydraulique des eaux pluviales) ne sont pas appréciées, de même, dans une moindre mesure, que certains effets du programme, rendus possibles par le projet (libération d'emprises foncières pour la réalisation d'un pôle économique), sur l'environnement paysager. Ainsi dans le cadre d'une approche globale des incidences du programme, il serait nécessaire que le dossier présente, *a minima*, les orientations ou prescriptions architecturales, paysagères et environnementales qui seront appliquées aux nouvelles constructions. Les incidences du programme, compte tenu de la dépendance de ces différents aménagements, peuvent être considérées comme des effets indirects du projet et doivent donc aussi être intégrées à l'étude d'impact du projet et ainsi appréciés au stade de l'étude d'impact soumise au présent avis de l'autorité environnementale.

Le projet, tel qu'il fait l'objet de la présente étude d'impact, est décrit au point 1 du présent avis.

- **Résumé non technique**

Conformément au paragraphe III de l'article R.122-3 du code de l'environnement, le dossier contient un résumé non technique.

Le résumé non technique intégré à l'étude d'impact précise de façon détaillée et satisfaisante les principaux enjeux du site (déplacements, préservation de la ressource en eau, cadre de vie). Les éléments de présentation du projet et l'intégration des critères qui ont conduit à retenir cette variante du projet sont très clairs et compréhensibles, ainsi que les mesures envisagées pour limiter et compenser les incidences du projet.

Ce résumé de très bonne qualité permet ainsi une bonne prise de connaissance du projet et de ses incidences sur l'environnement.

- **État initial, analyse des effets et mesures envisagées :**

Sur ce point l'étude d'impact apparaît de très bonne qualité.

Biodiversité

Sur le thème de la prise en compte « des richesses naturelles et des espaces naturels agricoles » (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial se base sur les données bibliographiques existantes et en particulier les inventaires et protections réglementaires, mais aussi sur les études régionales relatives à la trame verte et bleue, lesquelles le caractérisent de manière satisfaisante en raison du caractère fortement artificialisé du site.

L'absence de diagnostic au niveau des terrains exempts de tout aménagement (délaiés autoroutiers) et susceptibles d'être modifiés (modification de l'emprise de l'échangeur et aménagements urbains des délaissés) gagnerait à être motivée. Certains milieux comme les délaissés routiers actuels, qui correspondent à des mesures de réduction d'impact ou d'intégration paysagère des infrastructures autoroutières existantes, sont en effet susceptibles de constituer des refuges pour la faune et la flore dans ce secteur urbanisé.

Le dossier d'étude d'impact devra confirmer, le cas échéant, que le projet n'est pas susceptible d'affecter de manière significative les sites Natura 2000 situés à proximité.

Eau

Le volet eau de l'étude d'impact est de bonne qualité et souligne la faible vulnérabilité de la nappe souterraine aux différentes pollutions existantes selon la carte de vulnérabilité des nappes réalisée par le BRGM. Les captages d'eau du secteur d'étude, concernant principalement des usages industriels, sont inventoriés et localisés.

L'état initial du **volet eaux superficielles** est adapté au contexte et à la nature du projet puisqu'il n'y a pas de cours d'eau intercepté par le projet (l'Escaut étant à plus de 600m) et les incidences du projet sur celui-ci faibles (rejet au réseau d'assainissement communautaire).

Le dossier précise que la commune est concernée par le **risque d'inondation** de la Rhonelle (selon l'atlas des zones inondables et le Plan de Prévention des Risques d'Inondations prescrit en 2002) sans concerner directement le site, mais implique toutefois une gestion adaptée des eaux pluviales du site afin de ne pas aggraver ce risque en aval.

Les données du SDAGE Artois-Picardie actualisé en novembre 2009 et du SAGE de l'Escaut, en cours d'élaboration, sont bien exploitées.

Le projet envisage une gestion différenciée des **eaux de ruissellement** issues de la plate-forme routière en fonction du bassin versant. Elle se fonde sur la collecte, le tamponnement (soit dans un bassin, soit au niveau de conduites surdimensionnées) et le rejet régulé (à 2L/s/ha) au réseau d'assainissement des eaux de ruissellement (du giratoire à l'entrée des futurs locaux du SDIS), ou sur le rejet des eaux de ruissellement directement au réseau d'assainissement (du site du SDIS à la place du Canada).

Sa cohérence avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie (orientation 1 du SDAGE : maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives - maîtrise de la collecte et des rejets - et préventives - règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles) n'apparaît pas évidente. Pour en apprécier l'opportunité, il aurait été intéressant de démontrer l'impossibilité d'infiltrer (mesure de la perméabilité du sous-sol à l'appui) et d'exploiter toutes les possibilités offertes par les techniques alternatives comme par exemple la mise en œuvre de chaussées-réservoirs ou poreuses, ou le tamponnement au niveau d'ouvrages non étanches (noues).

Globalement, le projet proposé va engendrer une diminution des surfaces imperméabilisées (réduction de l'emprise de l'avenue et de l'échangeur) et une diminution des volumes d'eau à gérer. **Ces éléments du projet conduiront donc à améliorer la gestion hydraulique et le fonctionnement des réseaux d'assainissement.** L'enjeu lié à la présence de zones inondables en aval du site a donc été pris en compte dans la conception du projet. L'analyse des effets qualitatifs et quantitatifs des rejets d'eaux pluviales sur les eaux souterraines reflète parfaitement ces effets positifs du projet (estimation de la réduction des surfaces à l'appui).

Paysage

Le volet paysager de l'étude d'impact précise que le site est inclus dans le périmètre de la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) de la ville de Valenciennes, qui le qualifie « d'entrée de ville », nécessitant la réalisation d'une étude paysagère l'autorisation du Maire et de l'Architecte des Bâtiments de France.

L'étude paysagère, qui aurait mérité d'être accompagnée par des reportages photographiques, souligne à juste titre le manque de structuration de l'entrée de ville induite par la juxtaposition d'éléments de familles différentes sans cohérence paysagère. Les aménagements paysagers qui accompagneront le réaménagement de l'avenue Pompidou sont bien décrits et visent à structurer de manière cohérente le site:

- L'interface autoroute-avenue Pompidou : cette séquence gardera son identité paysagère routière existante avec la plantation d'arbres de haut jet et l'engazonnement des accotements,
- La séquence complexe cinématographique-giratoire du tramway : le traitement de l'avenue Pompidou en boulevard urbain à 2x2 voies avec terre plein central agrémenté de plantations ornementales (arbres de haut jet, arbustes couvre sol et engazonnement des accotements) donnera un caractère urbain structuré à l'ensemble du linéaire correspondant à l'identité même d'une entrée de ville,
- La séquence giratoire-place du Canada : cette séquence gardera son identité paysagère urbaine actuelle en renforçant l'effet de porte d'entrée dans la ville (plantation de charme de haut jet).

Déplacements

L'état initial du volet déplacements (accessibilité tous modes et niveau de service) de l'étude d'impact est complet.

Il présente les principaux axes structurants (A23, A2) et les voies de desserte principales (avenue Pompidou) et secondaires (RD 13, RD169...). Le **réseau routier** au niveau du secteur d'étude est très dense. Les trafics observés sont relativement importants sur l'avenue Pompidou (20 000 véhicules/jour, exclusivement un trafic de pénétration dans la ville) ainsi que sur les voiries connexes (environ 10 000 véhicules/jour sur les avenues du Faubourg de Cambrai ou de Reims).

L'étude circulation de 2010 démontre une saturation de la bretelle d'accès à l'autoroute A2 en direction de Paris/Lille, ainsi qu'une vitesse excessive des véhicules sur l'avenue Pompidou. La desserte du secteur d'étude ainsi que le maintien du niveau de service de l'autoroute et de l'échangeur sont des enjeux importants du territoire. Il est à noter que sur la période 2005-2009, 14 accidents ont été observés sur l'avenue Pompidou en particulier en période nocturne.

La commune bénéficie d'une **offre ferroviaire** tant régionale (TER vers Lille, Cambrai, Maubeuge, Douai) que nationale (vers Paris et Strasbourg-Metz) de bonne qualité qui se traduit par un trafic voyageurs important : 2,1 millions de voyageurs TER et 400 000 voyageurs grandes lignes (5^{ème} gare de la région) au départ et à l'arrivée de Valenciennes.

La desserte du secteur d'étude par les **transports collectifs** est assurée par de nombreuses lignes de bus dont certains arrêts sont situés au niveau du site mais aussi par la première ligne de Tramway de Valenciennes qui dessert également l'avenue Pompidou (station Nungesser et Vosges). Un diagnostic des transports en commun précisant le niveau de service, les amplitudes horaires, les fréquences, le nombre de bus, les itinéraires et le taux d'occupation (identification des aires d'attraction des stations) aurait permis de mieux caractériser la qualité de la desserte du secteur d'étude.

En ce qui concerne les **modes de déplacements doux** (piétons et cycles) dont le développement constitue un enjeu du territoire, le dossier note que l'avenue Pompidou ne propose pas d'itinéraires spécifiques. Les premières pistes cyclables sont aménagées au nord de l'avenue, au niveau de la Place du Canada. Le réaménagement de l'avenue Pompidou engendrera une incidence positive sur l'usage des modes de déplacements doux puisqu'il est prévu la création d'itinéraires spécifiques pour les cyclistes et les piétons, ainsi que la sécurisation de l'ensemble des usagers (réduction des vitesses et contexte urbain de la voirie).

Le dossier comporte une estimation du trafic attendu à un horizon de 20 ans sur l'avenue Pompidou, mais aussi sur les voiries susceptibles de subir un report. Cette estimation est basée sur une modélisation (réalisée par la DREAL pour connaître les incidences du projet sur le fonctionnement de l'autoroute et des bretelles) prenant en compte l'évolution tendancielle du trafic, ainsi que la réalisation des projets connexes au projet considéré (développement de l'offre de logements et du pôle économique). Celle-ci montre une légère diminution du trafic au niveau de l'Avenue Pompidou, en raison d'un report des trafics sur les voiries secondaires (+126% chemin des Bourgeois, +48% rue de la Targette, +25% avenue du faubourg de Cambrai, +20% Avenue de Reims...).

Cette incidence est clairement mise en évidence dans l'analyse des impacts du projet. De même, dans le cadre de la création du pôle économique rendu possible par la libération de foncier (actuellement occupé par l'échangeur) il est prévu la création d'un parking mutualisé dans la zone de loisirs, à proximité d'une station de tramway, ce qui permettra d'améliorer le report modal.

La création de liaisons interquartiers par l'intermédiaire des carrefours à feux participe à l'amélioration de la desserte et des déplacements locaux en irriguant les quartiers voisins de l'avenue.

En termes de mesures, le projet intègre, d'une part, une mesure d'accompagnement afin d'éviter toute remontée de file sur l'autoroute A2. Cette mesure consiste en la mise en place d'une boucle de détection au niveau du giratoire de l'échangeur autoroutier, pour gérer les feux tricolores du premier carrefour à feux et permettre ainsi une gestion dynamique du trafic.

D'autre part, compte tenu de l'augmentation de trafic modélisée rue Targette et avenue du Faubourg de Cambrai, le projet prévoit la modification du carrefour en « T » au croisement de la rue de la Targette et de l'avenue du Faubourg de Cambrai par l'installation d'un « STOP » en venant de la rue de la Targette afin de dissuader un certain nombre d'automobilistes.

Compte tenu de l'augmentation de trafic prévue chemin des Bourgeois (+126%), il est pertinent d'envisager des mesures pour éviter ou réduire cette incidence importante. Le dossier indique cependant que des comptages de trafic seront réalisés pour confirmer le report de trafic sur des voiries connexes et, qu'en fonction de leurs résultats, des mesures complémentaires adaptées (par exemple, des changements de priorité ou des passages à 30km/h) seront le cas échéant envisagées afin d'inciter les usagers à utiliser la voie principale que constitue l'avenue Pompidou et par conséquent de réduire les nuisances dues aux reports de trafic sur les voies connexes.

L'analyse des incidences sur les déplacements en phase chantier gagnerait, compte tenu du trafic observé sur l'avenue Pompidou (20 000 véhicules/jours) et des incidences temporaires importantes sur les conditions de déplacement, à être étoffée. La présentation du phasage de l'ensemble du projet et les modalités de réalisation des différentes phases de travaux, et en particulier leur durée, constituent à cet égard des informations minimales et nécessaires à l'appréciation de l'acceptabilité des travaux vis-à-vis de l'environnement et des usagers.

Santé et risques

L'agglomération de Valenciennes est concernée par un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), approuvé par arrêté préfectoral du 30 juillet 2007, non mentionné dans l'étude d'impact. Conformément aux préconisations du 2.2.2 de la circulaire interministérielle N°DGS/SD7B/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, le niveau d'étude sur la qualité de l'air au droit de la zone aurait pu être remonté au niveau I.

Etude Air

L'étude sur la qualité de l'air suit globalement les directives de la circulaire interministérielle du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sanitaires de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Elle appelle les observations suivantes :

Compte tenu de la densité du bâti (inférieure à 10 000 habitants au km²), il apparaît nécessaire de réaliser au minimum une étude de niveau supérieur (niveau II) sur les tronçons (ou « brins ») présentant un trafic supérieur à 10 000 véhicules par jour. Le domaine d'étude concerne l'ensemble des voies impactées par une modification des flux de trafic de plus de 10 %. Plusieurs largeurs de bande d'étude ont été définies dans ce dossier en fonction uniquement de la densité du trafic attendu sur les voies impactées par le projet. La valeur maximale en NO₂ en limite de bande n'a pas été intégrée dans le processus. Certaines largeurs peuvent alors avoir été minimisées, puisque la largeur minimale de la bande d'étude à prendre en considération pour ce projet est définie en fonction du plus contraignant des critères suivants :

- le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) prévu à terme ou, en milieu urbain, le trafic à l'heure de pointe le plus chargé.
- en limite de bande, le non dépassement de la concentration maximale en NO₂.

L'étude comporte un recensement et une description des principaux polluants ainsi qu'une campagne de mesures *in situ*, qui a duré 20 jours au mois de juin 2010, qui ne peut être considérée comme suffisamment représentative des variations saisonnières. La réalisation d'une deuxième campagne de mesure en hiver aurait été pertinente.

L'estimation des émissions polluantes a été réalisée en intégrant les données de trafic prévisionnel et, dans la mesure du possible, les évolutions des caractéristiques des véhicules. L'étude conclut à une hausse générale des émissions polluantes à l'horizon 2035 par rapport à la situation actuelle. Cette hausse est principalement due à l'augmentation tendancielle globale de trafic et à la réduction des vitesses en milieu urbain. Elle peut par exemple s'élever localement jusqu'à 10% pour les particules, dont la réduction des concentrations fait pourtant l'objet de réglementations et de plans d'actions.

L'Indice Pollution Population (IPP) est un indicateur d'exposition de la population à la pollution atmosphérique induite, utilisant le benzène comme polluant représentatif (on parle de traceur). D'après l'étude d'impact présentée, à l'horizon 2035, l'IPP cumulé augmente de 11 % avec la réalisation du projet de requalification de l'avenue Pompidou par rapport à la situation sans projet.

Dans le cas de présence de lieux dits sensibles (hôpitaux, crèches, écoles, stades, centres sportifs, résidences de personnes âgées) dans la bande d'étude du projet, cette étude de niveau II doit être remontée au niveau I au droit des lieux sensibles. Elle doit notamment comporter une évaluation quantitative des risques sanitaires. Alors que plusieurs de ces établissements sont susceptibles d'être inclus dans les bandes d'étude, les évaluations quantitatives des risques sanitaires ont été réalisées uniquement au droit des établissements sensibles recensés dans l'étude d'impact. Seul le benzène, pour ses effets déterministes (« à seuil ») et stochastiques (« sans seuil ») a été retenu pour l'évaluation des risques sanitaires. L'étude conclut à l'acceptabilité des risques sanitaires liés à l'inhalation de benzène.

Cet unique traceur ne peut être considéré comme suffisant pour caractériser le risque sanitaire au droit des établissements sensibles. La prise en compte d'autres substances, recommandée par la circulaire interministérielle N°DGS/SD7B/2005/273 du 25 février 2005 (liste non exhaustive des polluants suivants : acroléine, dioxyde d'azote, particules diesel, formaldéhyde, 1,3-butadiène, acétaldéhyde, nickel, cadmium, etc) est donc opportune.

La durée d'exposition retenue pour les calculs de risque sanitaire pourrait s'avérer minorante concernant la durée d'exposition du personnel enseignant par exemple. De même, le choix de la seule voie d'exposition par inhalation aurait dû être signalé comme étant un paramètre minorant et être discuté dans les incertitudes.

L'analyse des variantes en termes d'impact ne doit pas se faire uniquement sur le coût financier des travaux. La seule variante ici proposée est celle qui consiste à ne pas réaliser le projet. D'autres variantes auraient pu être envisagées et proposées, afin de réaliser des comparaisons en termes de qualité de l'air (comparaison d'inventaires et/ou de concentrations) et en termes d'exposition des populations (à l'aide de l'Indice Pollution Population).

L'étude ne comporte aucune mesure de lutte contre la pollution atmosphérique de proximité et de réduction des impacts, hormis l'instauration de mesures visant à limiter le report de trafic ou de zones 30 km/h sur certaines voiries. L'impact sur la qualité de l'air de cette mesure est imprécis : la réduction des émissions liée à une diminution du trafic est à mettre en regard avec l'augmentation des émissions potentiellement imputable à la réduction de vitesse (entre 30 et 50 km/h).

Etude Bruit

En ce qui concerne le **bruit**, l'avenue Georges Pompidou est actuellement une infrastructure de transport terrestre classée en catégorie 2 par arrêté préfectoral du 10 décembre 2001, qui impose, de part et d'autre d'une bande de 250 m, aux constructions implantées après cette construction des règles d'isolation minimales.

Une campagne de mesures, réalisée entre le 1^{er} et le 2 juin 2010 sur la base de 5 mesures d'une durée de 24 heures et d'une autre sur 180 minutes, a mis en évidence une zone d'ambiance modérée (niveau sonore inférieur à 65 dBA) pour l'essentiel des points à l'exception du point PF1, pour lequel la valeur de 70,4 dBA a été constatée (zone d'ambiance sonore bruyante). Ce point correspond aux habitations directement exposées à l'avenue du Général Horne.

Le projet entraînant une diminution de la circulation sur l'avenue Pompidou et le report d'une partie du trafic sur d'autres voies (avec une augmentation importante du trafic pour certaines), son impact sera globalement positif pour les habitations les plus exposées à l'avenue (moins 2 dBA).

Pour les habitations directement exposées à l'avenue du Général Horne, les gains seront pratiquement nuls et les niveaux d'exposition resteront importants. D'autres points (avenue du faubourg de Cambrai, chemin des Bourgeois) subiront, selon la modélisation, une augmentation du niveau sonore telle qu'elle aboutira à une modification significative d'infrastructure pour le chemin des Bourgeois.

En termes de mesures, le dossier précise qu'en cas de report important de trafic effectif (réalisation d'une campagne de comptage ultérieure), des mesures complémentaires pourront être proposées (passage à 30 km/h, changement de priorité...) et, dans le cas où les niveaux sonores restent supérieurs à 2 dB(A), le renforcement phonique des façades les plus impactées pourra être envisagé. Il semblerait opportun, compte tenu des nuisances sonores actuelles et futures mais aussi de l'importance du trafic actuel et futur sur le secteur d'étude, de prévoir ces mesures complémentaires sans attendre les résultats du suivi environnemental.

Enfin, l'étude d'impact aurait mérité de développer dans une partie « mesures compensatoires » des propositions d'aménagement propres à limiter l'impact de l'infrastructure sur les aménagements mitoyens de l'avenue Pompidou et des autres voies impactées par ce projet. La définition d'orientations (forme urbaine des bâtiments, orientation...) pourrait orienter les futurs aménagements proches du projet Pompidou. A ce titre, une modification de la question du classement de ces voies aurait pu être étudiée.

L'analyse des incidences acoustiques en phase chantier est relativement succincte alors que de nombreuses habitations et une école se situent à proximité de l'avenue Pompidou. La présentation du phasage de l'ensemble du projet et les modalités de réalisation des différentes phases de travaux, et en particulier leur durée, constituent des informations minimales et nécessaires à l'appréciation de l'acceptabilité des travaux vis-à-vis des riverains.

L'étude d'impact ne développe pas suffisamment les mesures compensatoires, pourtant importantes au regard des incidences potentielles évoquées ci-dessus, s'agissant notamment des nuisances sonores et de la pollution atmosphériques, appréciées à l'échelle du programme global.

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

Conformément au II-3° de l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir un chapitre précisant « Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu ».

Ce chapitre retrace l'historique du projet et le replace dans un programme plus global visant la rénovation et la valorisation de l'entrée de ville sud-est de Valenciennes. Cette partie présente les variantes étudiées ainsi que les critères et raisons qui ont conduit au choix de la variante retenue. Il est à souligner que ce choix a aussi tenu compte des remarques formulées par le public lors de la concertation préalable.

Il ressort de ces éléments que le projet retenu a privilégié le maintien des niveaux de service des infrastructures routières et autoroutières (éviter la saturation des voiries et des carrefours) et la sécurisation des itinéraires modes doux.

Ce chapitre reflète la prise en compte de critères techniques (emprise foncière disponible), économiques (développement d'un pôle économique), sociaux (renouvellement urbain, amélioration du cadre de vie) et environnementaux (développement d'une offre d'itinéraires pour les modes doux, réduction de la vitesse et donc des nuisances sonores, gestion de l'eau).

Le dossier d'étude d'impact souligne aussi les incidences positives du projet comme :

- la sécurisation et le développement des itinéraires modes doux,
- l'amélioration de l'image de l'entrée sud de Valenciennes,
- la libération de foncier pour le développement d'un pôle économique,
- l'amélioration des liaisons interquartiers (désenclavement du Faubourg de Cambrai),
- l'amélioration de la rapidité d'intervention des services de secours et d'incendie en créant un accès plus direct à l'avenue Pompidou.

- **Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits**

Conformément au II-6° de l'article R.122-3 du Code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir « Pour les infrastructures de transport une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ».

Le dossier contient un chapitre détaillé relatif à l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits par le programme (la partie relative au projet est difficilement identifiable). Cette analyse montre une augmentation de 7% de la consommation énergétique avec le projet en 2035 (comparé à la situation 2035 sans projet). Cette augmentation est due à la réduction de la vitesse sur l'avenue Pompidou, mais aussi à la prise en compte dans les calculs de l'urbanisation future (engendrant une augmentation des besoins locaux de mobilité).

L'analyse montre aussi une augmentation du coût de la qualité de l'air de 10% avec le projet en 2035 (comparé au scénario sans aménagement en 2035). Une augmentation équivalente de 12% en 2035 est attendue pour le coût des émissions de gaz à effet de serre. Ces augmentations sont dues, selon l'analyse, à l'urbanisation future et à la réduction des vitesses.

Ces constats pourront amener le maître d'ouvrage ainsi que l'ensemble des autorités locales à mettre en œuvre, dans le cadre du programme d'aménagement global, une stratégie ainsi que des mesures et aménagements adaptés, tant dans le domaine des transports et déplacements (développement et incitation à l'usage des transports en commun et des modes doux) que dans le domaine de la performance énergétique des bâtiments.

- **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet:**

Conformément au II-5° de l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir « Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation ».

La note méthodologique contenue dans le dossier est très succincte et n'apporte pas d'information sur les réflexions et les analyses menées dans le cadre de ce projet.

3. Prise en compte effective de l'environnement

Il est à noter que le dossier contient un chapitre relatif aux mesures et aménagements envisagés dans le cadre de ce projet visant à prendre en compte les orientations et dispositions du Grenelle de l'environnement.

- **Aménagement du territoire**

Les principales orientations, dans ce domaine, de la loi Grenelle du 3 août 2009 consistent à assurer une gestion économe de l'espace et à limiter la consommation d'espaces agricoles (article 7).

Le projet prévoit le réaménagement sur place de l'avenue Pompidou et la modification de l'échangeur autoroutier n°21. La libération d'emprise permise par la modification de l'échangeur autoroutier permettra, dans le cadre d'un programme global de réaménagement de l'entrée de ville sud de Valenciennes, le développement d'un pôle économique en cohérence avec les orientations d'aménagement du territoire des lois Grenelle.

- **Transports et déplacements**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 préconisent de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun (article 7), de veiller à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement (article 10), de développer le fret ferroviaire et fluvial (article 11) et de développer le transport collectif de voyageurs (article 12).

La transformation d'une avenue à caractère routier (vitesse limitée à 70km/h) en une avenue urbaine (vitesse limitée à 50km/h), associée au développement de cheminements piétons et cyclistes en cohérence avec les itinéraires de transports en commun (Tramway), apparaît cohérente avec les orientations des lois « Grenelle ».

Les aménagements envisagés vont ainsi contribuer au développement de l'usage des transports en commun et à l'usage des modes doux mais aussi à l'amélioration de la sécurité de l'ensemble des usagers (piétons, cyclistes, automobilistes). La réalisation d'un parking mutualisé au niveau du pôle économique, dans le cadre du programme d'aménagement urbain du sud de Valenciennes, et à proximité d'un arrêt du tramway contribuera de plus à inciter à l'usage des transports en commun.

- **Biodiversité**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de préserver la biodiversité, notamment à travers la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques (article 7), de stopper la perte de biodiversité sauvage et domestique, restaurer et maintenir ses capacités d'évolution (article 23) et de constituer une trame verte et bleue (article 24).

Il ne s'agit pas en l'espèce d'un enjeu majeur compte tenu de la nature du site.

- **Émissions de gaz à effet de serre**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer la rénovation énergétique et thermique des bâtiments existants et la réduction des consommations énergétiques des constructions neuves (article 3), d'intégrer une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération dans le cadre des opérations d'aménagement définies à l'article L.300-1 du CU (article 8) et de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transport (article 10).

Le dossier présente des mesures concrètes en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre comme l'incitation à l'usage des transports en commun et des modes de déplacement doux et une réflexion sur l'intermodalité.

Dans le cadre du programme d'aménagement global, il serait intéressant de connaître les orientations et exigences du maître d'ouvrage en matière de performances énergétiques des futurs bâtiments qui viendront s'implanter dans le cadre du programme global. La possibilité, en phase chantier, de recourir à des modes d'acheminement alternatifs des matières premières (des ports fluviaux étant situés à proximité du site) et à des filières d'approvisionnement courtes pourrait s'avérer pertinente.

- **Environnement et Santé**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transport (article 10), d'améliorer la qualité de l'air (article 37) et de résorber les points noirs du bruit (article 41).

La limitation de la vitesse et les aménagements connexes prévus dans le cadre de ce projet (création de cheminements piétons et cyclistes) peuvent contribuer à limiter les émissions de polluants et réduire les nuisances sonores. Cependant, des reports importants de trafic sont attendus sur certaines voiries, ce qui va générer des augmentations locales de la pollution et des nuisances sonores. Des mesures complémentaires locales sont donc nécessaires.

L'analyse globale des incidences du programme indique une augmentation des émissions de polluants (due à l'augmentation du trafic). Ce constat doit conduire les autorités locales à développer, améliorer ou réviser leurs stratégies vis-à-vis des politiques de déplacements.

- **Gestion de l'eau**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer une gestion économe des ressources (article 7), d'atteindre ou de conserver le bon état écologique ou le bon potentiel, d'assurer des prélèvements adaptés aux ressources visant une meilleure gestion des ressources en eau tout en respectant l'écologie des hydrosphères et les priorités d'usage, de développer la récupération et la réutilisation des eaux pluviales et des eaux usées dans le respect des contraintes sanitaires en tenant compte de la nécessité de satisfaire les besoins prioritaires de la population en cas de crise et de limiter les prélèvements et les consommations d'eau (article 27).

Le projet va engendrer une diminution des surfaces imperméabilisées (réduction de l'emprise de l'avenue et de l'échangeur) et des volumes d'eau à gérer. Il permettra en outre un tamponnement partiel avant rejet au réseau des eaux pluviales qui n'existe pas actuellement. Ces éléments conduiront à améliorer la gestion hydraulique et le fonctionnement des réseaux d'assainissement.

Toutefois, la création de logements et du pôle économique (programme global) impliquera une augmentation des volumes d'eaux pluviales, d'eaux usées rejetées ainsi qu'une augmentation des prélèvements d'eau potable. Le dossier ne précise pas la politique et la stratégie du maître d'ouvrage dans ce domaine permettant de réduire les incidences de ces aménagements.


4. CONCLUSION

Le résumé contenu dans l'étude facilite la prise de connaissance par le public du projet et de ses incidences.

L'étude d'impact du projet est de bonne qualité pour les volets état initial, analyse des incidences et justification de la variante retenue. Cependant, les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet pourraient être plus fournies, en particulier pour les volets déplacements (engagements pour réduire les effets du report de trafic attendus sur les voies connexes), qualité de l'air et nuisances sonores.

L'analyse des effets cumulés du programme global (réaménagement de l'avenue, modification de l'échangeur et réalisation de logements et du pôle économique) mérite d'être complétée pour les volets paysager et eau.

Le projet et le programme sont cohérents avec les orientations de la loi Grenelle : en particulier l'amélioration du cadre de vie, la densification urbaine, le développement des modes de déplacements alternatifs et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'D' followed by a series of loops and a long horizontal stroke.

Dominique BUR