

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale		
Date de réception :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :
22/12/2017	26/12/2017	2017-0303

1. Intitulé du projet

Création d'une voirie de jonction entre les Rues du Commandant Fabry, des Déportés et la future voie de Contournement Nord sur la commune d'ANZIN

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale

RCS / SIRET Forme juridique

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
6°a	Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements public de coopération intercommunale (Linéaire = 400 ml env. dont 200 ml de création et environ 200 ml de reprise de voirie)

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet porte sur la création d'une nouvelle voie de liaison entre la Rue du Commandant Fabry, la Rue des Déportés et la jonction avec le futur contournement Nord. Cette nouvelle voie de liaison viendra prendre place au droit d'un parc urbain parallèlement à la voie desservant la Cité du Jard (environ 200 ml de création de voirie). Le choix des aménagements a fait l'objet d'une étude de circulation et d'une réflexion d'aménagement (cf. Annexes 11 et 13).

A noter que dans le cadre de l'aménagement de cette nouvelle voirie de jonction, une partie de la Rue du Commandant Fabry rejoignant actuellement la Rue Jean Jaurès sera réaménagée sur environ 200 ml (création de liaisons douces / aménagement du carrefour Rue du Commandant Fabry / Nouvelle voie de jonction).

Dans le cadre de la création de cette voie de jonction, l'accessibilité à la Cité du Jard sera revue (condamnation de l'accès sur la Rue des Déportés / réaménagement surfacique de la voirie desservant actuellement la Cité du Jard).

4.2 Objectifs du projet

La création de cette voie urbaine répond à plusieurs objectifs :

- 1 - En prolongeant jusqu'à la voirie réalisée par le Département du Nord, dans le cadre du CNV, entre le giratoire de la ZA POLECO et la Rue des Déportés, cette voie urbaine permettra d'assurer un meilleur écoulement du trafic. Elle permet notamment de mieux maîtriser les incidences du CNV en matière d'échanges locaux ;
- 2 - Elle renforcera l'accessibilité de plusieurs sites d'intérêt communautaire à l'image de :
 - la ZAC des Rives de l'Escaut qui bénéficiera ainsi de plusieurs accès (rues Jean Jaurès / du Commandant Fabry / Quai des Mines) assurant ainsi une meilleure répartition des flux;
 - la Cité du Mont de la Veine et la Cité du Jard, particulièrement enclavées à ce jour ;
 - le quartier NPNRU Bleuse Borne/Faubourg de Lille, qui bénéficiera de cette voie urbaine pour accompagner sa mutation ;
 - des biens inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO (Terril de la Bleuse Borne , Cité du Mont de la Veine , Cité du Moulin).
- 3 - Elle accompagnera de façon qualitative l'itinéraire cyclable de la boucle Un'Escaut, en cours de réalisation le long de l'Escaut et de l'ancien cavalier minier des Gueules Noires.

L'Annexe 8 permet de compléter et d'appréhender plus en détail le contexte.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

La réalisation de l'opération interviendra début 2018. En effet, il est indispensable que les travaux d'aménagement de cette voie soient terminés en juin 2018 ceci afin de maintenir la desserte en transport en commun du secteur. En effet, les travaux d'aménagement du Contournement Nord sont envisagés à l'été 2018 et vont impacter la ligne de Tramway nécessitant l'arrêt de celle-ci durant cette période. La desserte en transports en commun du secteur sera assurée par une liaison bus qui empruntera la nouvelle voie de liaison créée et transitera par la Rue Jean Jaurès.

A noter que les installations de chantier pourront être entièrement localisées dans le périmètre de l'opération. La desserte du chantier se fera depuis et vers la Rue des Déportés.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

L'aménagement envisagé permettra de répondre aux objectifs attendus et énoncés précédemment. Il permettra de relier le Parc des Rives Créatives de l'Escaut au Sud et le futur Contournement Nord de Valenciennes et plus largement POLECO sis sur Bruay-sur-Escaut. Il apportera une plus-value qualitative dans ce quartier sis en NPNRU. Le réaménagement de la voie de desserte de la Cité du Jard permettra de sécuriser et de fluidifier les accès vers l'extérieur. Les cheminements doux repensés permettront de rejoindre de façon plus rapide et plus sécurisée les différents secteurs de la ville et notamment la place et l'arrêt de tramway la Bleuse Borne sis à l'intersection Rues du C. Fabry/Jean Jaurès ou encore la Voie Verte des Gueules Noires.

Le développement des continuités piétonnes et cyclables dans ce secteur permettra également d'offrir aux riverains une ouverture vers les espaces verts tels que la Plaine du Jard / l'Escaut... Cette liaison nouvelle assurera également une vocation de voie urbaine où pourront transiter les Poids-Lourds en vue de l'interdiction à terme du transit des PL sur la Rue du Commandant Fabry permettant de repenser cette voie en voie apaisée. Une hiérarchisation des voies en découlera naturellement.

En ce qui concerne les perspectives visuelles depuis et vers ce nouvel axe, elles seront traitées de façon paysagère ceci afin de conserver un environnement qualitatif aux riverains notamment de la Cité du Jard mais aussi de la Perche. Il ne s'agit pas de créer un aménagement routier au sens littéral mais bien de traiter cet aménagement en voie urbaine prenant en compte l'ensemble des modes qu'il soit viaire, piéton, cyclable... Un travail également sur les matériaux retenus permettra de donner cette fonction urbaine et non routière.

Il convient de préciser que le carrefour en T créé à la jonction de la voie nouvelle et de la Rue du C. Fabry pourra évoluer en fonction des besoins : mise en place de feux tricolores au besoin / évolution du carrefour pour un passage en carrefour en X

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

RAS

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Linéaire de voirie	400 ml environ (dont 200 ml de création et 200 ml de reprise de voirie)
Emprise des aménagements	environ 9 800 m ²
Nombre de places de stationnements publics créées le long de la Cité du Jard	23 places environ

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Rues du Commandant Fabry / des
déportés
à ANZIN (59410)

Coordonnées géographiques¹

Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___

Pour les catégories 5° a), 6° a), b)
et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a) et b),
22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a) et b) de
l'annexe à l'article R. 122-2 du
code de l'environnement :

Point de départ :

Long. 5 0 ° 3 8 ' 6 7 " 4 6 Lat. 3 ° 5 2 ' 1 9 " 0 4

Point d'arrivée :

Long. 5 0 ° 3 8 ' 4 7 " 1 8 Lat. 3 ° 5 2 ' 1 4 " 9 3

Communes traversées :

ANZIN

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation
environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les
différentes composantes de votre projet et
indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>. Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se situe en dehors de Z.N.I.E.F.F., la plus proche se situant à environ 350 m au Nord (cf. Annexe 9 : Localisation des Z.N.I.E.F.F. les plus proches du projet).
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se situe en dehors de zones à dominante humide identifiées au S.D.A.G.E. Artois-Picardie (cf. Annexe 10 : Localisation des zones à dominante humide issues du SDAGE les plus proches du projet).
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>- Le Plan de Prévention des Risques Mouvements de Terrain (PPR Carrières Souterraines) prescrit le 26/03/1996 a été abrogé le 03/05/2007.</p> <p>- La commune n'est pas concernée par un Plan de Prévention des Risques Technologiques.</p> <p>- La commune n'est pas concernée par un Plan de Prévention des Risques Inondations.</p>
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas concerné par la présence de captages d'adduction d'eau potable.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site NATURA 2000 le plus proche correspond au site "Vallée de la Scarpe et de l'Escaut" répertorié sous le numéro FR3112005. Il se situe à environ 1,5km au Nord de la zone de projet (cf. Annexe 6 : Localisation du site Natura 2000 le plus proche).
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune activité nécessitant des prélèvements d'eau ne sera présente sur le site.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Une partie de la Rue du Commandant Fabry fera l'objet d'une démolition afin de permettre un réaménagement du carrefour Rues du Commandant Fabry / Nouvelle voie / Rue Jean Jaurès. Une partie des matériaux issus de la démolition pourra être partiellement réutilisée en remblai.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des apports de matériaux de construction seront nécessaires. Les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ne seront pas utilisées.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site est actuellement occupé par un parc paysager urbain. L'emprise du projet est restreinte et permettra de conserver la majeure partie de l'emprise du parc. De plus, l'intégration paysagère de ces nouveaux aménagements sera soignée : traitement des franges paysagères notamment entre la Cité du Jard et la nouvelle voie, création d'ouvrages de tamponnement des eaux pluviales en accompagnement de la voie / traitement de la dénivelée entre la Cité du Jard et la Rue du C. Fabry / intégration des modes doux venant sillonner au sein des espaces paysagers créés....
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NON CONCERNE

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est ni concerné par la présence de sites ou sols pollués (type BASOL) ni par la présence d'anciens sites industriels (type BASIAS).
Risques	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>- Le site est concerné par le risque Aléas Retrait/Gonflement des argiles: aléa faible (cf. Annexe 7 : Carte des Aléas Argiles). Des reconnaissances de sol et des dispositions constructives adéquates permettront de tenir compte de ce risque.</p> <p>- Le site se trouve en zone de sismicité modérée.</p>
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'accueillera pas d'activités susceptibles de présenter un risque sanitaire.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	S'agissant de l'aménagement d'une voie de liaison, il est donc logique que cet aménagement va engendrer une modification des déplacements et des trafics dans ce secteur (Cf. Annexe 8). A noter l'évolution de la desserte de la Cité du Jard : suppression de l'accès depuis/vers la Rue des Déportés par la création d'un accès direct sur la voie nouvelle assurant une meilleure fluidité des déplacements viaires et une meilleure sécurité. Enfin, les modes doux sont intégrés dans l'aménagement (continuité voie verte/Trottoir).
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	La voie de liaison venant s'installer dans un environnement de parc sera source de bruit lié au trafic. Néanmoins, l'impact sera réduit étant donné qu'il s'agit de créer une voie urbaine limitant ainsi la vitesse . D'autre part, la voirie venant s'installer en retrait de la Cité du Jard (environ 30m), il sera mis en place un traitement paysager soigné et adéquat : implantation d'arbres en accompagnement de la voie nouvelle mais aussi en accompagnement de la voie de desserte de la Cité du Jard (offrant une protection sonore et visuelle).

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	De manière temporaire, en phase de travaux, le projet pourra engendrer des vibrations liés à l'aménagement de la voirie et des carrefours et au fonctionnement des engins de chantier. Dès lors que la phase chantier sera terminée, plus aucune vibration ne viendra altérer la qualité de vie des riverains.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet engendrera des émissions lumineuses limitées à l'éclairage de la nouvelle voie aménagée. Les impacts liés aux émissions lumineuses seront augmentés néanmoins, il est envisagé de mettre en place du matériel performant (type LED's) permettant de limiter au maximum les impacts.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les rejets polluants seront liés à la nouvelle circulation routière qui transitera sur cet axe.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les seuls rejets liquides seront les eaux de ruissellement. L'ensemble des eaux pluviales sera collecté par la mise en place de noues paysagères installées en accompagnement de voirie afin d'être tamponnées puis rejetées à débit limité au réseau existant. Les principes de gestion des eaux pluviales seront validés par le gestionnaire à savoir le SIAV. A noter que les ouvrages seront dimensionnés pour une pluie vicennale avec prise en compte de l'impact de la pluie centennale.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase de chantier, les déchets produits seront évacués dans des centres de traitement appropriés.

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet modifiera les perspectives paysagères du site et notamment les vues depuis la Cité du Jard, les perspectives depuis la Rue du Commandant Fabry ou encore la Rue des Déportés. Néanmoins, un traitement paysager adapté sera apporté au site : traitement de la dénivelée / végétalisation des talus en différentes strates progressives /
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet s'implante au droit d'un parc paysager urbain. Une partie du parc sera supprimé au profit de cette nouvelle voie de liaison, néanmoins, les principes d'aménagement paysager retenu sur les franges de cette voie permettront de minimiser les impacts notamment sur les franges urbaines (cité du Jard et de la Perche notamment). De nouvelles perspectives visuelles seront créées et apporteront une plus-value qualitative sur le secteur. Une attention particulière sera portée sur le traitement de la dénivelée et le positionnement de la nouvelle voie en partie en remblai.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Les autres projets d'aménagement connus sont : le projet de contournement Nord de Valenciennes ayant fait l'objet d'un avis de l'AE du 27/07/2012 / le projet de modification de l'échangeur n°7 de l'Autoroute A23 à Petite-Forêt, ayant fait l'objet d'un avis délibéré du CGEDD le 24/06/2015 / le projet d'aménagement de l'Île Folien ayant fait l'objet d'un avis de l'AE du 18/11/2016. La création de la nouvelle voie permettra un accès plus direct vers le CNV, et vient en accompagnement de la voirie existante entre la Rue des Déportés et le carrefour giratoire de la ZA POLECO. En effet, la liaison boulevard du Commandant Fabry / site POLECO - CNV transitera par cette nouvelle voirie de jonction permettant ainsi de réduire le trafic sur la Rue Jean Jaurès. C'est pourquoi dans le cadre de l'aménagement de cette voie, un travail sur le profil de voie a été réalisé afin de réduire la prise de vitesse (aménagement d'un profil plus urbain où seront parfaitement intégrés les modes doux par la mise en place de porosités), mais aussi de proposer son intégration dans le schéma de desserte actuel (travail sur les carrefours avec les Rues des Déportés, avec la Cité du Jard (désenclavement viaire et modes doux : réduction de la distance avec les équipements/services /commerces, arrêt tram : passage de 500 à 150 m environ...).

Le traitement paysager mis en place en accompagnement de la voie et des liaisons douces participera également au caractère plus urbain attendu sur cette section. Il ne s'agit pas de créer des aménagements en inadéquation avec le tissu urbain existant ou à venir et notamment la Cité du Jard mais bien de la désenclaver d'un point de vue modes doux et viaire. Enfin, la création de cette voie participera à une amélioration du trafic sur la Rue Jean Jaurès pouvant être reconfiguré dans une optique de renouvellement urbain du quartier.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Cf. Annexes 12 et 13

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Au regard des thèmes abordés, nous pensons que le projet devrait être dispensé de la réalisation d'une évaluation environnementale pour différentes raisons :

- le projet permettra d'assurer une meilleure desserte du secteur et notamment des cités adjacentes (Cité du Jard, de la Perche) ainsi que du Parc des Rives Créatives de l'Escaut et des zones d'activités telles que POLECO sise sur Bruay ;
- l'impact sur les flux de circulation ne va pas engendrer de dysfonctionnements par rapport à l'existant (desserte Cité du Jard améliorée/meilleure continuité des modes doux (Prolongement Voie Verte des Gueules Noires / trottoirs depuis la Rue J. Jaurès) ;
- l'intégration paysagère de cette voie de liaison sera soignée et la prise en compte de la dénivelée du terrain dans le cadre de l'aménagement permettra d'apporter une plus-value qualitative.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe 7 : Aléas Retrait-Gonflement des Argiles Annexe 8 : Note de contexte du projet Annexe 9 : Localisation des ZNIEFF les plus proches par rapport au projet Annexe 10 : Localisation des Zones à Dominante Humide du S.D.A.G.E. Artois-Picardie Annexe 11 : Etude de trafic réalisée par le bureau d'études VERDI Annexe 12 : Coupe de principe de l'aménagement envisagé Annexe 13 : Note de présentation du projet

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à VALENCIENNES

le, 20/12/2017

Signature

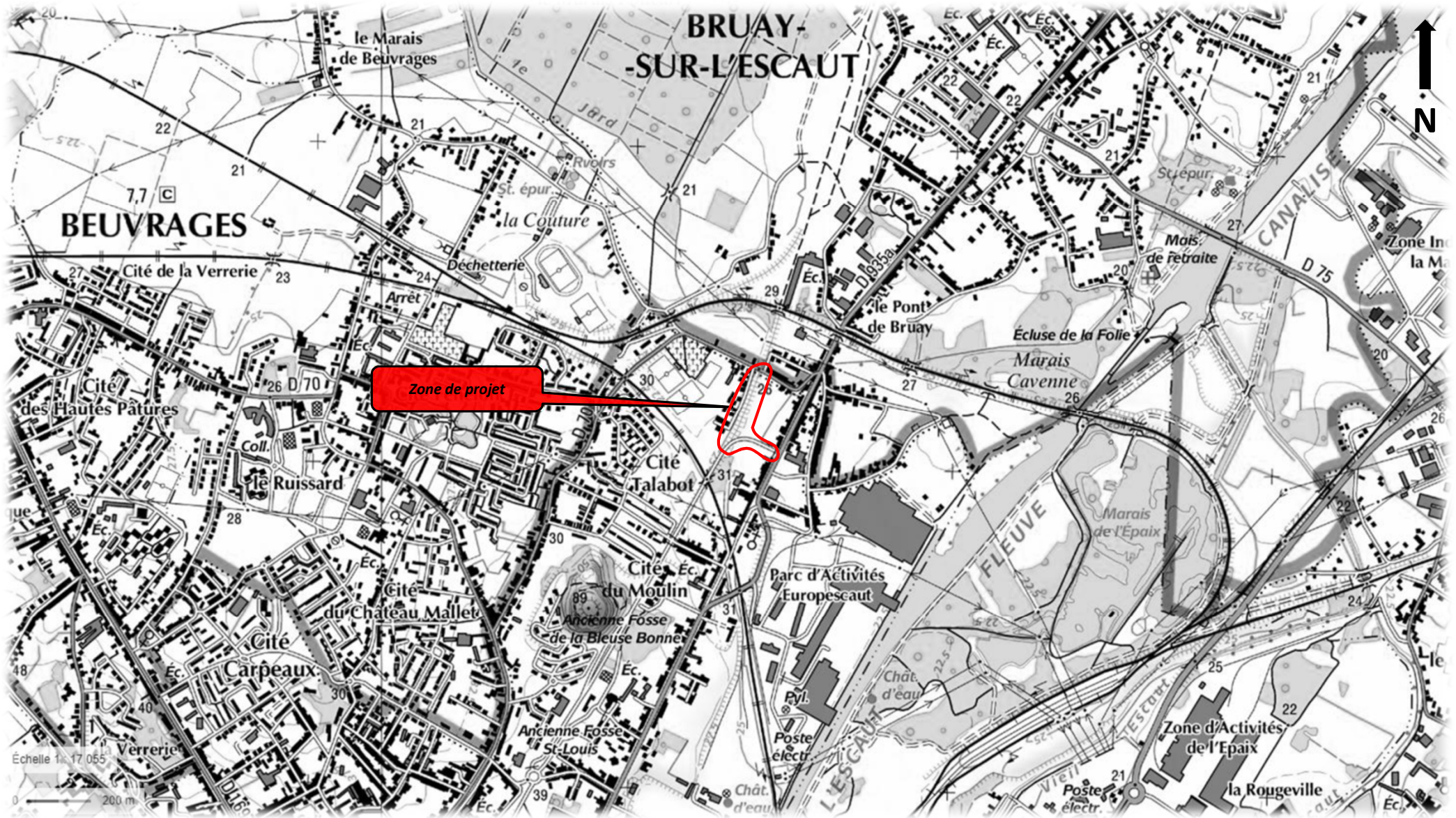


Pour le Président,
La Vice-Présidente déléguée
aux Ressources Humaines et à
l'Administration Générale,

Renée Stevenart
Renée STIEVENART

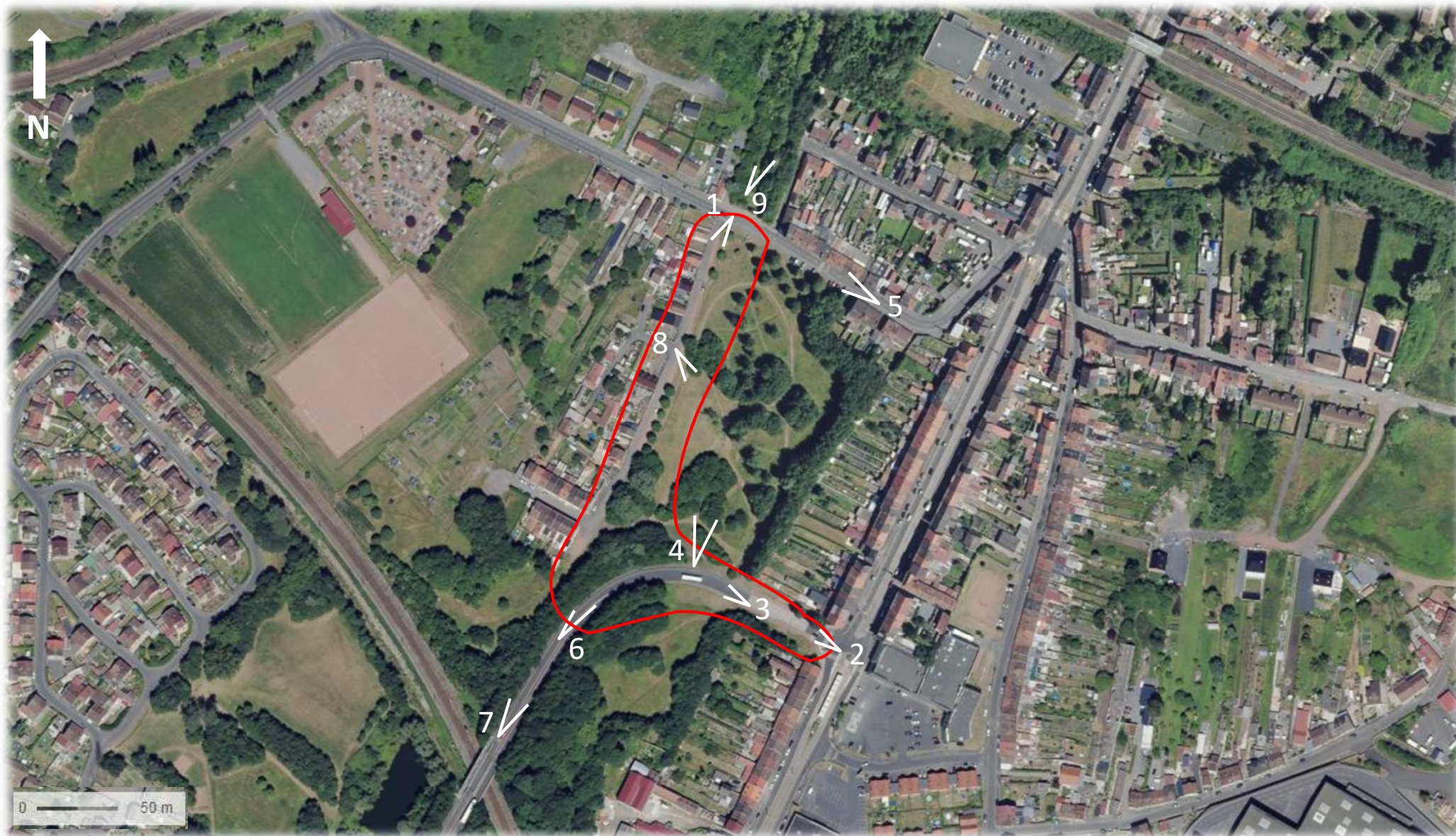
Annexe 2 : Plan de situation

Source : Géoportail-IGN



**Annexe 3 : Localisation du reportage photographique sur photo aérienne
(Vues depuis l'extérieur vers le site de projet et voiries / carrefours existantes)**

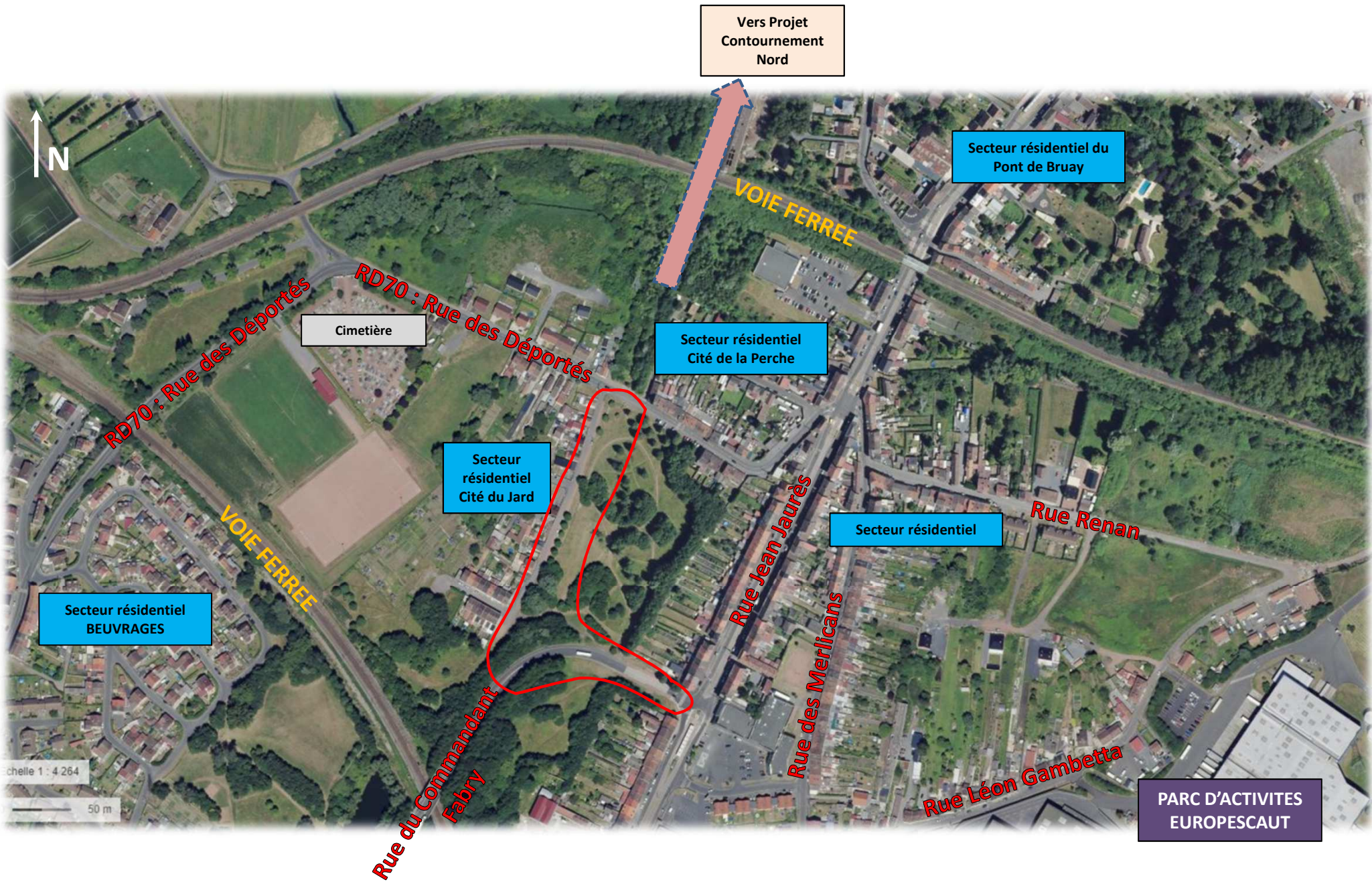
Source : Géoportail pour la photo aérienne



Annexe 3 : Reportage photographique

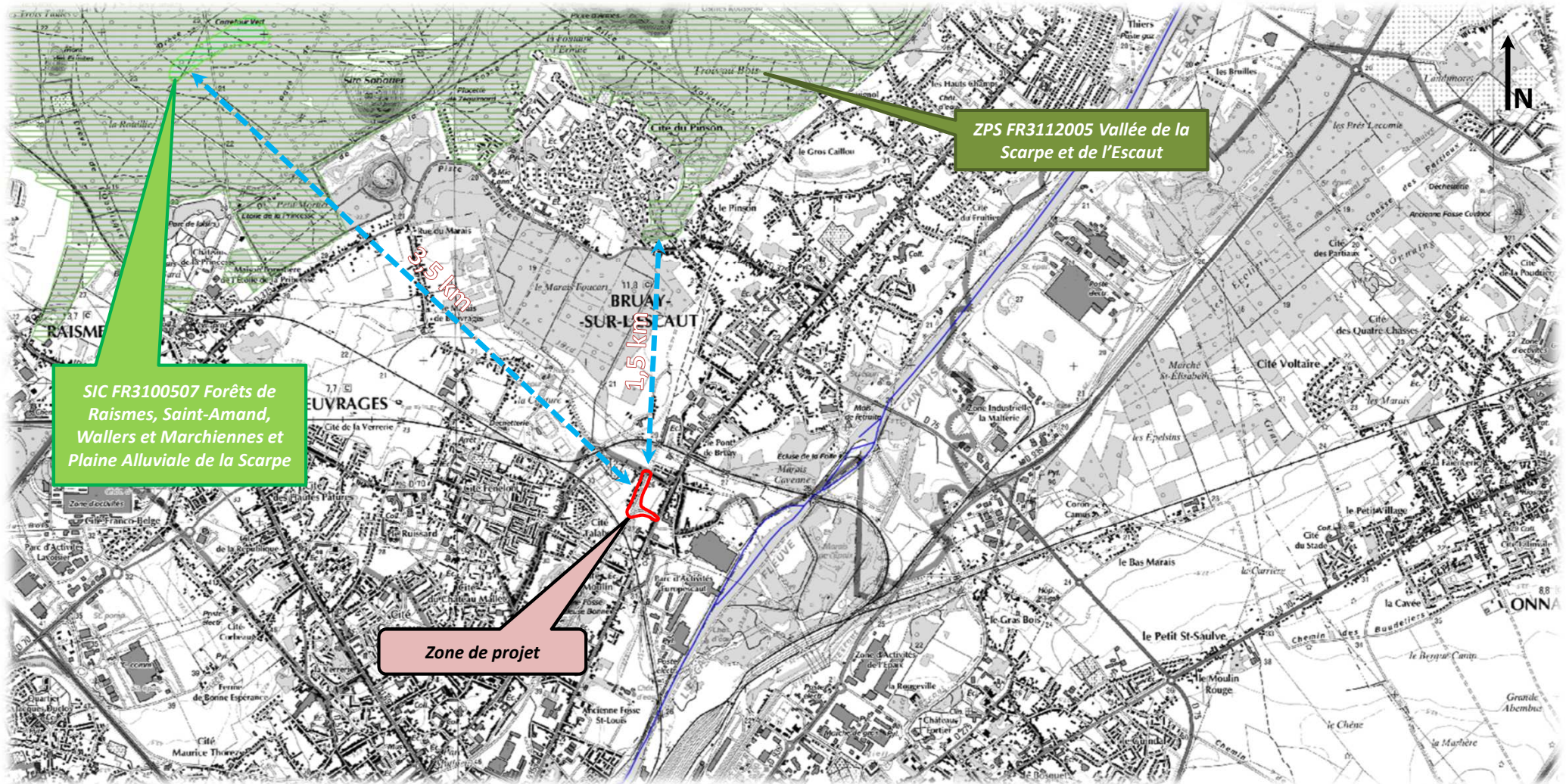


Annexe 5 : Abords de la zone de projet



Annexe 6 : Localisation de la zone NATURA 2000 la plus proche

Source : D.R.E.A.L. Hauts-de-France



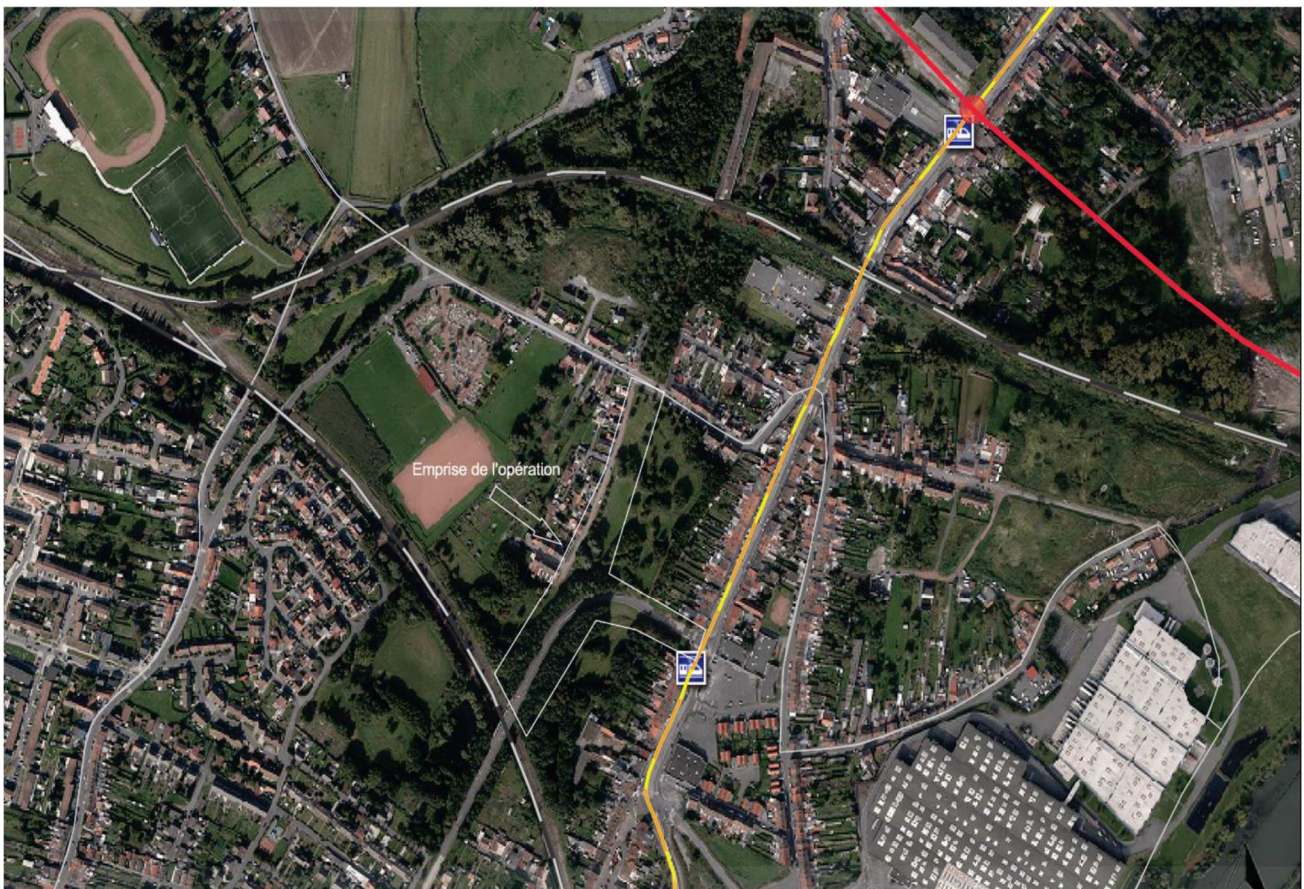
Annexe 7 : Aléa retrait-gonflement des argiles

Source : Prim.net



1. LOCALISATION

L'opération se situe dans le secteur NPNRU de la « Bleuse Borne » à Anzin et est proche de la ligne du Tramway, de la Z.A.C. des Rives Créatives de l'Escaut, de la Cité des Congrès, des écoles et équipements sportifs de la ville d'Anzin. Cet aménagement desservira également la place commerciale de la Bleuse Borne qui connaît un processus de dévitalisation auquel le projet NPNRU souhaite remédier en recomposant une polarité à l'échelle de la Bleuse Borne (démolition du bâti commercial dégradé, recomposition urbaine de la place autour de logements, commerces, services publics de proximité).



Dans le cadre de sa compétence en matière de développement économique, Valenciennes Métropole souhaite créer une voirie afin d'améliorer l'accessibilité au Parc des Rives Créatives de l'Escaut. Cette voirie permettra une connexion entre la Rue du Commandant Fabry et la Rue des Déportés à Anzin. La connexion entre la Rue du Commandant Fabry et la Rue Jean Jaurès sera également travaillée afin de lui apporter une connotation urbaine et paysagère. La réalisation de cette voie permettra une liaison avec le contournement Nord de Valenciennes.

Un principe d'aménagement a été proposé dans le cadre d'une étude urbaine en cours sur le périmètre du site Bleuse Borne / Faubourg de Lille à Anzin et Valenciennes, retenu quartier d'intérêt régional au titre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU). Cette étude menée par Valenciennes Métropole a permis de déterminer les grandes orientations en termes d'aménagement

urbain. L'aménagement aura pour but d'améliorer l'accessibilité du site et de clarifier la hiérarchisation viaire, notamment entre les Rues Jaurès et Fabry.

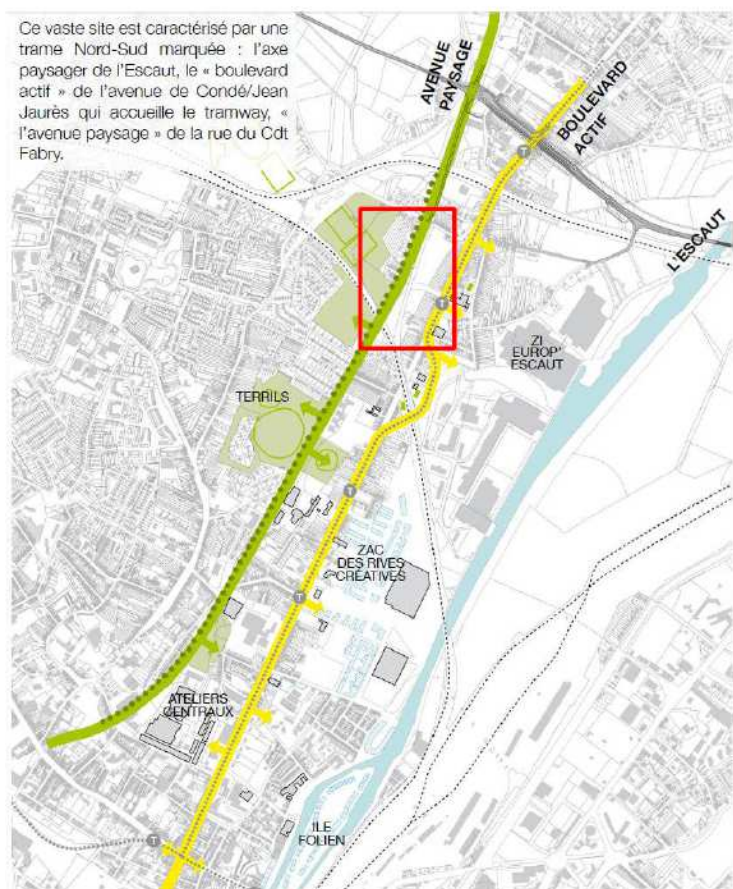
2. UN AXE AUX FONCTIONS ELARGIES

Il ne s'agit pas ici de traiter uniquement le sujet de la voirie. Bien qu'il s'agisse d'un projet de voie urbaine, le projet, nous l'avons déjà évoqué, n'est pas qu'une question de déplacement. Il est caractérisé par la multitude d'interactions qu'il devra traiter.

CONTEXTE ET ENJEUX

Vision du quartier à 10 ans

- **Evolution de l'accessibilité** du site avec la réalisation du Contournement Nord
- Double enjeu de la réalisation de cette voirie de jonction :
 - 1) d'un point de vue **trafic**
 - Relier le Contournement Nord au quartier et à la ZAC des Rives Créatives de l'Escaut
 - 2) d'un point de vue **urbain**
 - Qualifier l'**entrée d'agglomération**
 - Participer à la mise en œuvre de la **stratégie urbaine** du site NPNRU Bleuse Borne / Faubourg de Lille
 - Clarification de la hiérarchie viaire entre Jaurès et Fabry
 - Attractivité de la place de la Bleuse Borne



Aux vues des éléments présentés précédemment, le projet de voie de liaison nouvelle permettra à terme :

- d'assurer les connexions et les flux de déplacement de différents modes de manière transversale;
- de traiter l'ensemble des interfaces avec les espaces et les projets connexes ;

- d'assurer l'inscription des projets en cours ou à venir dans un schéma global d'organisation et de desserte ;
- d'intégrer la question environnementale à travers les principes de trame verte et bleue ;
- de créer un lien et une liaison douce avec le quartier Bleuse Borne.

3. LES ENJEUX IDENTIFIES

En termes de déplacements les enjeux sont nombreux :

La création de la voirie d'amélioration d'accessibilité aux Rives Créatives de l'Escaut à Anzin vise plusieurs enjeux :

- l'amélioration des accès aux Rives Créatives de l'Escaut via le contournement Nord ;
- l'optimisation de la gestion des flux de circulation (transports en commun, poids lourds, VL,...) ;
- l'amélioration des modes doux ;
- l'articulation du réseau viaire entre le Quartier de la Bleuse Borne situé à l'Ouest de la future voirie et le contournement Nord situé à l'Est de la future voirie.
- l'aménagement d'une articulation cohérente entre la voirie nouvellement créée et la voirie de connexion à la rue Jean Jaurès permettant d'orienter prioritairement le flux automobile vers la rue Jean Jaurès ;
- Optimiser les déplacements suivant les différents modes ;
- Intégrer les transports collectifs ;
- Faciliter l'accès aux arrêts de Tramway ;
- Améliorer la desserte des voies environnantes ;
- Simplifier le réseau viaire en réduisant les contre-allées.

En terme urbain :

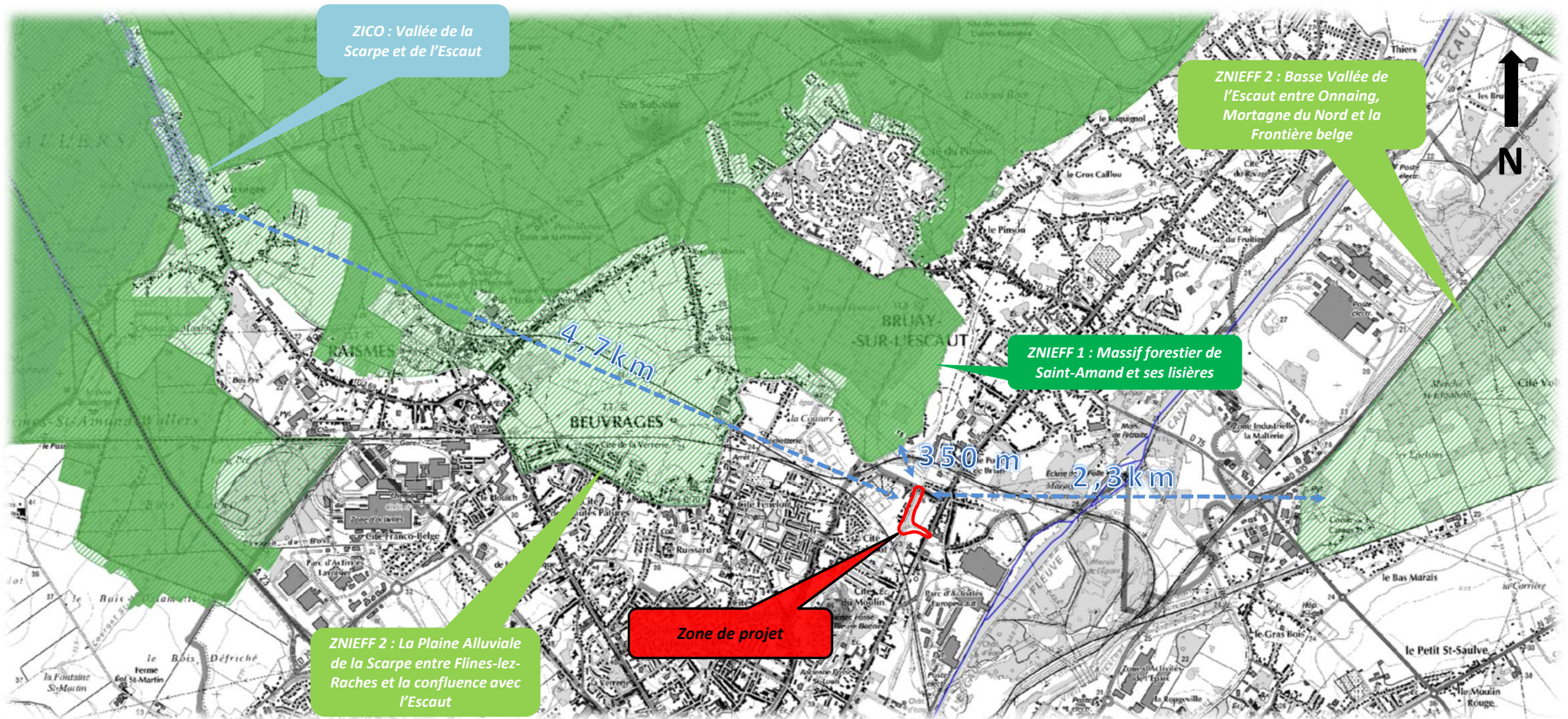
- Utiliser l'aménagement actuel pour recomposer une continuité urbaine ;
- Permettre l'accroche et la desserte des nouveaux projets ;
- Faciliter la lisibilité du tissu urbain ;
- Améliorer les interfaces existantes et anticiper celles à venir. ;
- Soigner le paysage en travaillant par séquences cohérentes ;
- Absorber les problématiques de niveaux (question qui n'est pas qu'urbaine. Elle impactera fortement les volets techniques et financiers du projet).

En termes environnementaux :

- Réaliser un projet exemplaire en terme d'environnement ;
- Assurer la continuité écologique de part et d'autre de ce nouvel axe. Il ne doit pas devenir une barrière aux déplacements de la faune et de la flore ;
- Faire participer les aménagements à la richesse écologique du réseau de trame verte et bleue locale ;
- Améliorer la biodiversité ;
- Intégrer les principes d'aménagement réalisés sur le projet pilote de l'UNESCO.

Annexe 9 : Localisation des Z.N.I.E.F.F. les plus proches

Source : D.R.E.A.L. Hauts-de-France



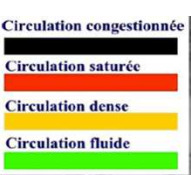
Annexe 10 : Localisation des Zones à Dominante Humide

Source : Agence de l'Eau Artois-Picardie / S.D.A.G.E. Artois-Picardie

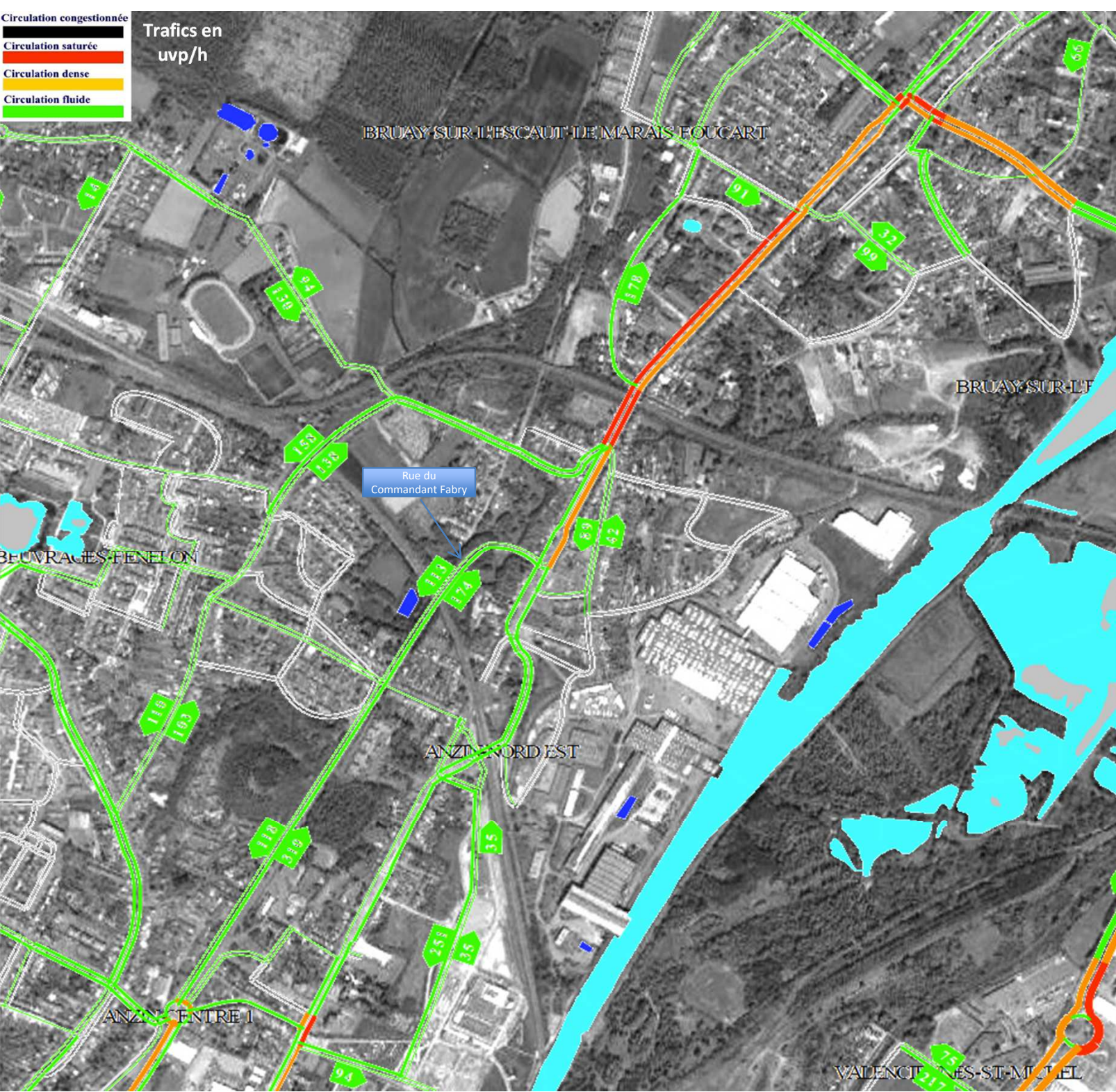


LIAISON POLECO ↔
« COMMANDANT FABRY »

VOLET TRAFIC



Traffic en uvp/h



Liaison Poleco ⇄ « Commandant Fabry »

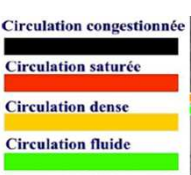
HPS en 2020

La représentation ci-contre effectuée un zoom sur Anzin et Bruay d'une sortie du macro-modèle de trafic sur l'agglomération de Valenciennes dans sa situation de référence à l'Heure de Pointe du Soir en 2020 sans la liaison.

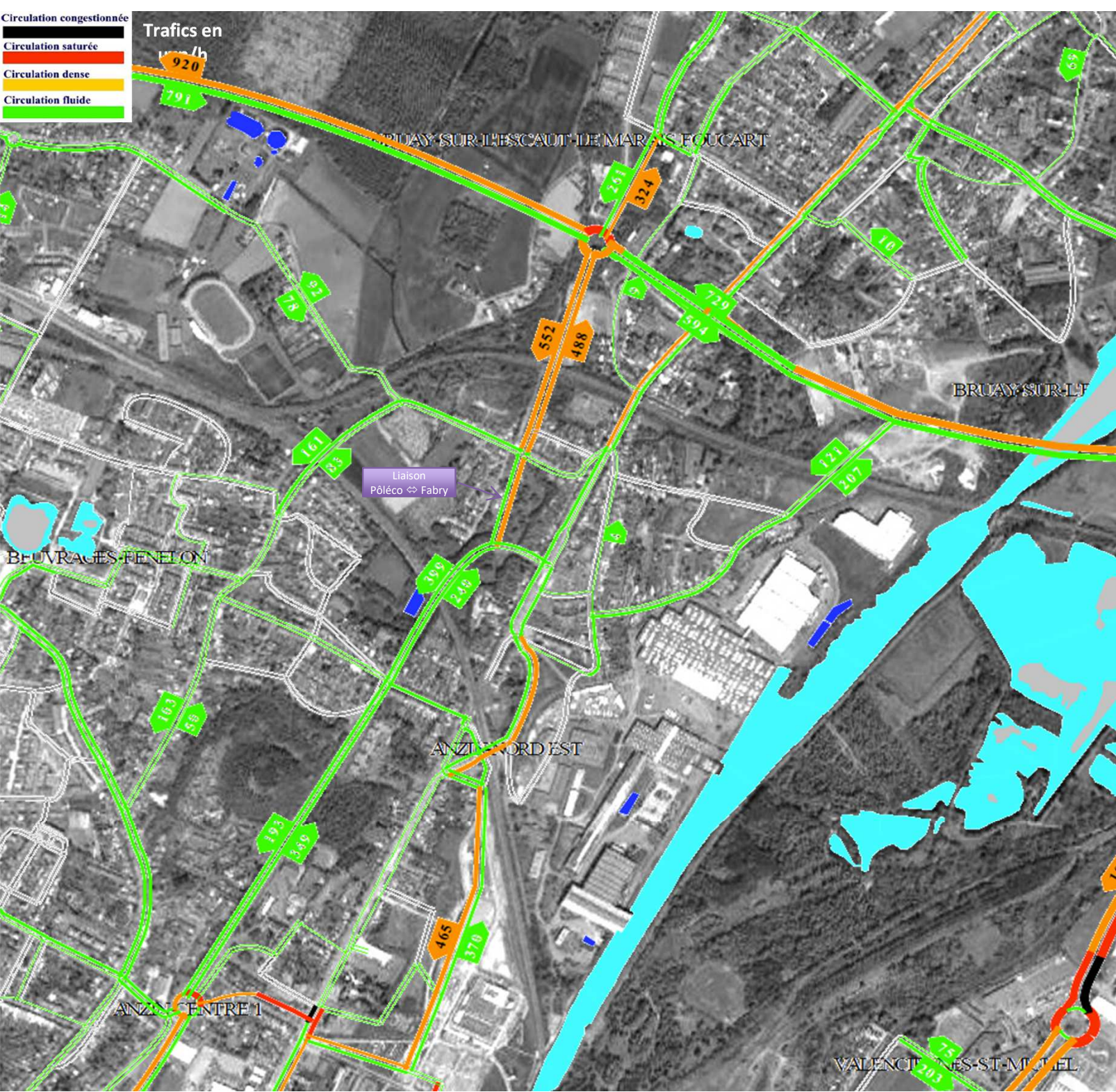
Le code de couleur est expliqué en haut de la carte.

On constate à l'actuel sur la rue du commandant Fabry dans le sens le plus chargé **532 uvp/h**, ce qui est très loin de la saturation théorique d'une voie (1 800 uvp/h).

Le mini-giratoire gérant le carrefour entre cette rue et l'avenue Anatole France apparaît toutefois bordé de rouge donc fonctionnant mal.



Traffics en



Liaison Poleco ↔ « Commandant Fabry »

HPS en 2025

La représentation ci-contre effectue un zoom sur Anzin et Bruay d'une sortie du macro-modèle de trafic sur l'agglomération de Valenciennes à l'Heure de Pointe du Soir en 2025 avec la liaison.

Le code de couleur est expliqué en haut de la carte.

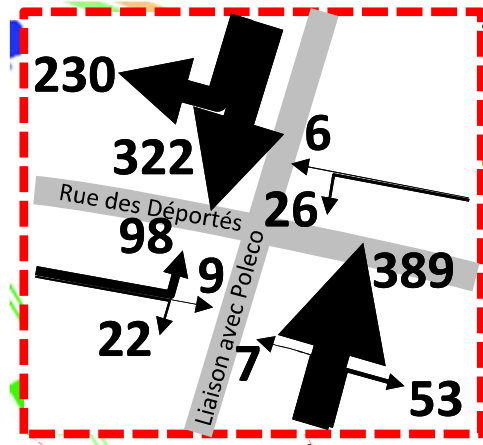
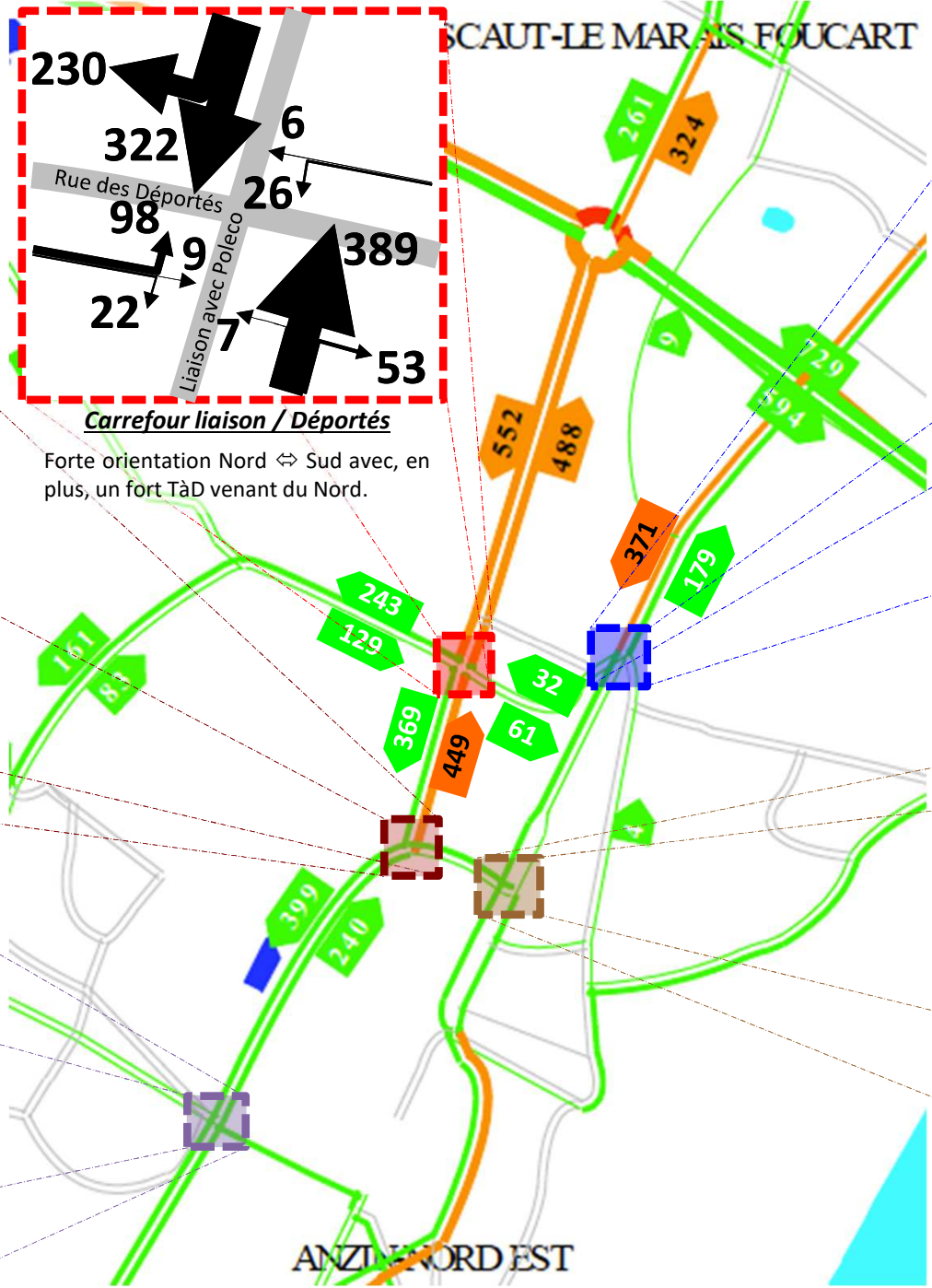
Figure sur cette simulation, le CNV et la liaison objet du présent dossier

HPS en 2025 : impact de la liaison

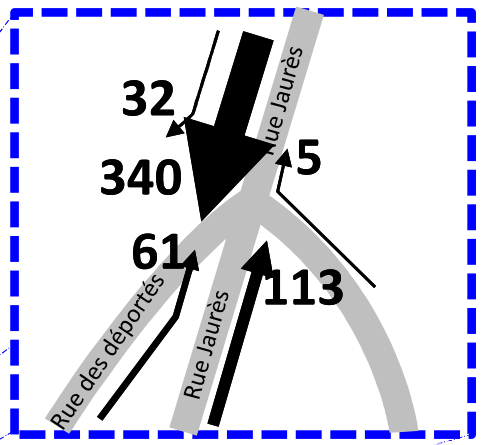
Ce schéma présente l'impact cumulé CNV et liaison à l'Heure de Pointe du Soir en 2025 à l'ouverture complète du Contournement Nord de Valenciennes (CNV) **AVEC UNE LIAISON DIRECTE ENTRE CNV ET LA RUE DU COMMANDANT FABRY.**

On constate un net délestage général de l'avenue Anatole France en traversée d'Anzin ainsi que de la rue Jaurès.

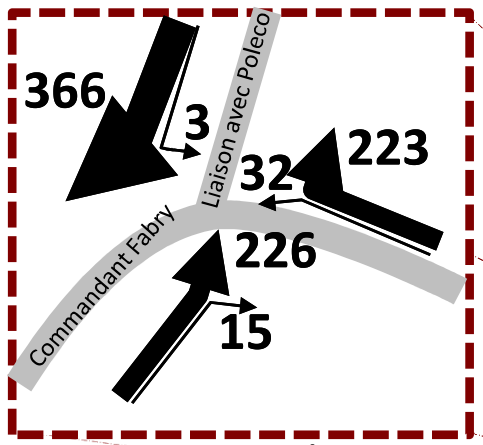




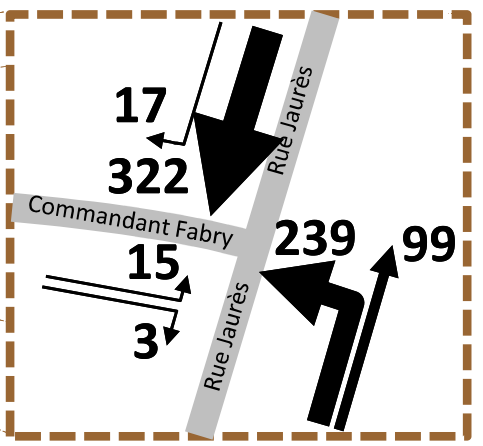
Carrefour liaison / Déportés
 Forte orientation Nord ⇄ Sud avec, en plus, un fort TàD venant du Nord.



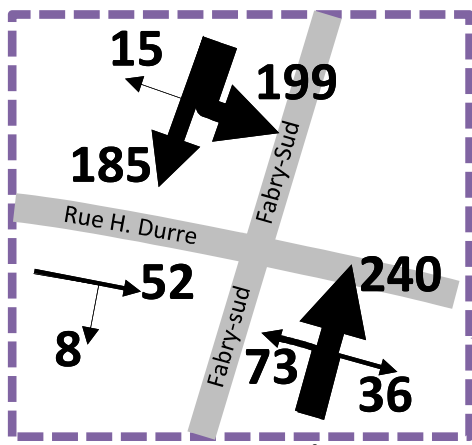
Carrefour Déportés / Jaurès
 Ce carrefour existant à la géométrie très contraignante reste dédié à la desserte locale, en particulier de la Cité de la Perche.



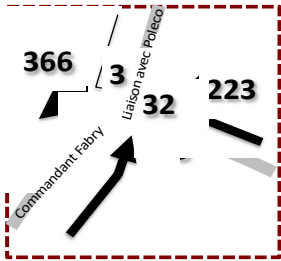
Carrefour liaison / Fabry
 Forte orientation Nord ⇄ Sud avec, en plus, un fort flux en TàD venant de l'Est.



Carrefour Fabry / Jaurès
 Ce carrefour existant verra son TàG vers Fabry augmenter.



Carrefour liaison / Durre



Rappel contraintes et enjeux

- E1 : La liaison doit être une voie urbaine permettant de relier un pôle économique d'importance métropolitaine (Poleco sur le territoire de Bruay) à la rue du Commandant Fabry ancien site propre bus devenu une rue de la Ville d'Anzin et qui desservira de futurs lotissements et équipements communaux ;
- E2 : La Ville d'Anzin demande l'interdiction de la rue du Commandant Fabry aux PL (plus de 3,5 t) hors desserte locale entre la liaison et son centre-ville (section appelée par la suite « Fabry-Sud ») ;
- E3 : L'aménagement de la liaison doit particulièrement prendre en compte des réflexions d'intégration des modes actifs (vélos et piétons) au projet en particulier en continuité du Vélo-route Voie Verte européen des Gueules Noires ;
- E4 : La nouvelle voie devra veiller à ne pas inciter à la prise de vitesse sur « Fabry-Sud » qui sera traitée en voie « apaisée » ;
- E5 : l'aménagement participera au désenclavement de la cité du Jard, en particulier pour les 2-roues et piétons.
- E6 : Le carrefour liaison / Déportés ne doit pas nuire aux commerces et à la desserte locale de la cité de la Perche

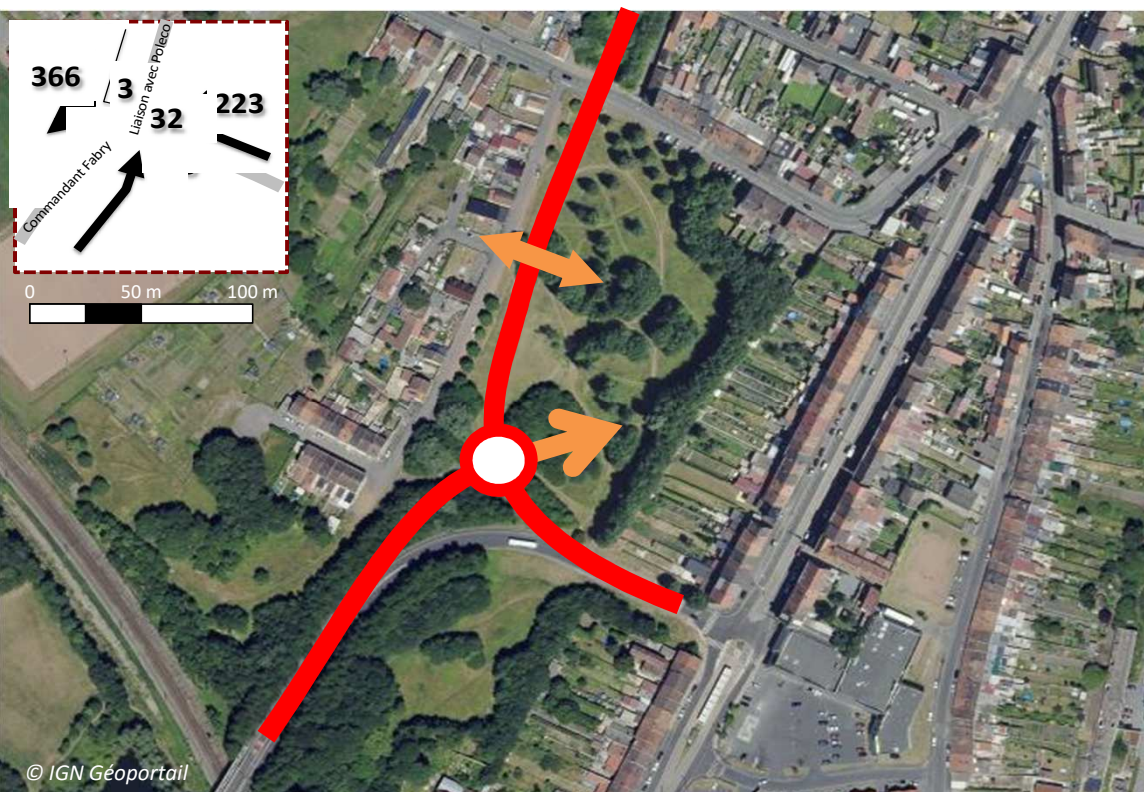
Solutions de type Giratoire

AVANTAGES

- ✓ Le fonctionnement en giratoire **convient aux niveaux de trafic** attendus
- ✓ **Bonne acceptabilité** « publique » de ce type de carrefour, souvent associé à une certaine fluidité des écoulements
- ✓ Un giratoire réduit forcément les vitesses de traversée du carrefour et donc **augmente la sécurité routière aux alentours**
- ✓ Le giratoire **peut marquer une rupture d'aménagement** (voire même une porte) entre la liaison et la rue du Commandant Fabry dans sa section d'approche du centre-ville
- ✓ Le carrefour offre la **possibilité de créer une 4^{ème} branche** pour desservir une éventuelle extension urbaine au Sud ou au Nord selon son implantation

INCONVENIENTS

- ✓ **L'emprise** du carrefour est assez **importante** et le calage de l'approche des voies circulées prend également une surface qui pourrait être employée à d'autres usages urbanistiques
- ✓ **L'obligation faite aux PL venant de Poleco** de tourner à gauche depuis la liaison vers Jaurès **imposera un surdimensionnement** (donc non urbain) du giratoire
- ✓ Un giratoire par sa conception met toutes les branches de ce type de carrefour au **même niveau hiérarchique** : l'identification de la rue du Commandant Fabry comme différente des 2 autres voies (par son interdiction catégorielle aux PL et sa fonction de desserte) sera moins lisible pour les usagers
- ✓ Un giratoire **rallonge les distances de traversée** du carrefour **pour les piétons** devant marcher en périphérie
- ✓ Les **vélos** ont du mal à se **positionner** dans ce type de carrefour perçu comme accidentogène
- ✓ La gestion en **giratoire ne permet pas la maîtrise des files d'attente** au carrefour en coordination avec ceux en amont : il pourrait se produire une remontée de file bloquant le carrefour « Jaurès / Fabry »



Réponse aux enjeux

- E1 (liaison voie urbaine)
- E2 (interdiction aux PL)
- E3 (modes actifs)
- E4 (prise de vitesse)
- E5 (désenclavement Jard)

**NON
RETENU**

Solutions de type « T1 »

AVANTAGES

- ✓ L'**emprise** du carrefour est **très réduite** libérant des surfaces pour d'autres usages urbanistiques
- ✓ Les **distances de traversée** du carrefour pour les piétons sont **raccourcies**
- ✓ Les **vélos** peuvent être traités en **toute sécurité** dans le carrefour
- ✓ La gestion par **feux tricolores permettrait la maîtrise des files d'attente** au carrefour évitant ainsi de bloquer le carrefour « Jaurès / Fabry » (coordonné)

INCONVENIENTS

- ✓ La mise dans la continuité de la liaison avec la rue du Commandant Fabry quel que soit le régime de priorité choisi peut induire une prise de vitesse à la traversée du carrefour et pourrait donc **impacter la sécurité routière en aval**
- ✓ Ce type de carrefour fixe des **niveaux hiérarchiques des voies** (liaison et Fabry-Sud « primaires », Fabry-Est « secondaire ») a priori **non cohérents** avec la volonté de marquer Fabry-Sud comme différente des 2 autres voies (par son **interdiction aux PL** et sa fonction de desserte)
- ✓ L'**obligation faite aux PL** d'emprunter Fabry-Est imposera la **création d'une voie de Tourne à Gauche assez longue** sur la liaison.
- ✓ La gestion en **STOP sur Fabry-Est ne permettrait pas la maîtrise des files d'attente** au carrefour : il pourrait se produire une remontée de file bloquant le carrefour « Jaurès / Fabry » toutefois plus éloigné qu'avec un giratoire
- ✓ Le carrefour n'offre pas la **possibilité de créer une 4^{ème} branche** pour desservir une éventuelle extension urbaine
- ✓ Le tracé de la liaison et le carrefour sont trop proches de la cité du Jard en contre-bas : il n'y a **pas assez de recul pour rendre le dénivelé accessible** aux piétons et 2-roues et désenclaver la cité



Réponse aux enjeux

- E1 (liaison voie urbaine)
- E2 (interdiction aux PL)
- E3 (modes actifs)
- E4 (prise de vitesse)
- E5 (désenclavement Jard)

**NON
RETENU**

Solutions de type « T2 »

AVANTAGES

- ✓ L'emprise du carrefour est **assez réduite** libérant des surfaces pour d'autres usages urbanistiques
- ✓ Les **distances de traversée** du carrefour **pour les piétons** sont **raccourcies**
- ✓ Les **vélos** peuvent être traités en **toute sécurité** dans le carrefour
- ✓ La gestion par **feux tricolores permettrait de s'affranchir de la problématique des triangles de visibilité** et autoriserait alors un maintien d'une courbure importante de la continuité liaison ⇔ Fabry-Est diminuant ainsi la surface du triangle peu utilisable entre Jard et liaison
- ✓ Les **niveaux hiérarchiques des voies** (liaison et Fabry-Est « primaires », Fabry-Sud « secondaire ») sont **tout à fait cohérents** avec la volonté de différencier Fabry-Sud (**interdiction aux PL** et fonction de desserte)
- ✓ Le carrefour offre la **possibilité de créer une 4^{ème} branche** (évolution de « T » en « X ») pour desservir une éventuelle extension urbaine au Nord

INCONVENIENTS

- ✓ Dans le cas d'une **gestion par STOP**, le respect des triangles de visibilité consommera de l'espace en créant une **surface** (triangle entre cité du Jard et liaison) **peu utilisable**
- ✓ Les niveaux de trafics pourraient **nécessiter à terme** (après stabilisation du trafic suite à ouverture du CNV) le passage du carrefour **en gestion par feux tricolores**, en particulier pour gérer le TàG venant de Fabry-Sud (Cf calcul diapo suivante) en limite de saturation : une préparation du carrefour à cette évolution est souhaitable (pré-configuration en plaçant des fourreaux)



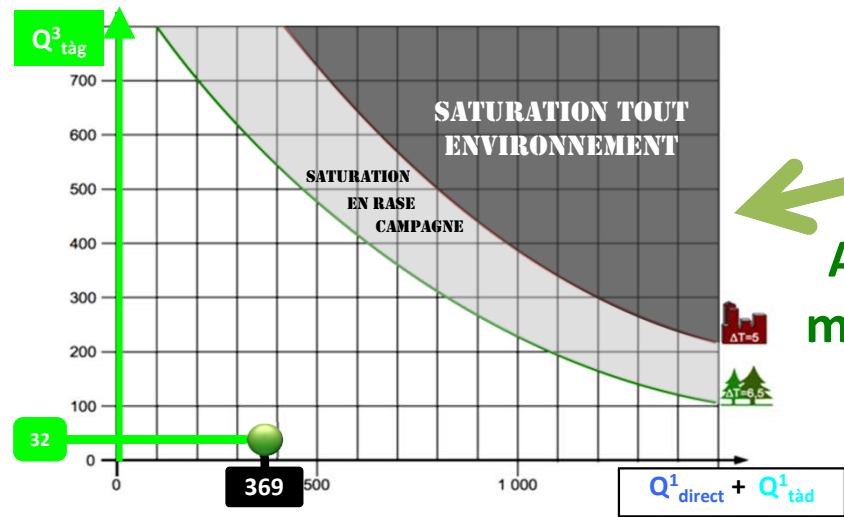
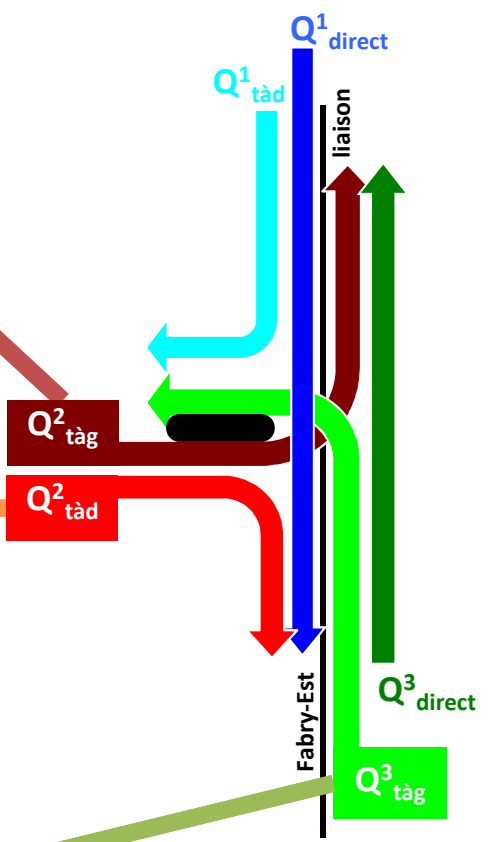
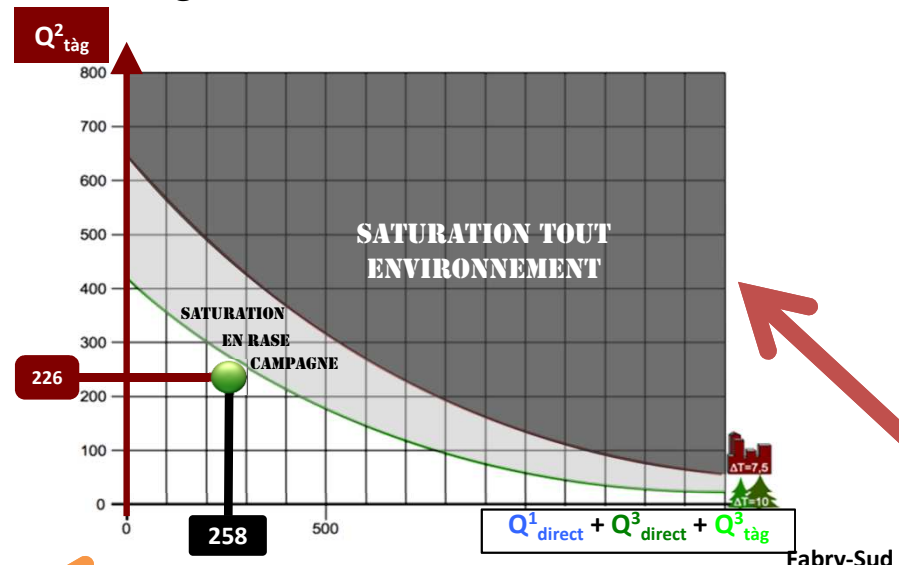
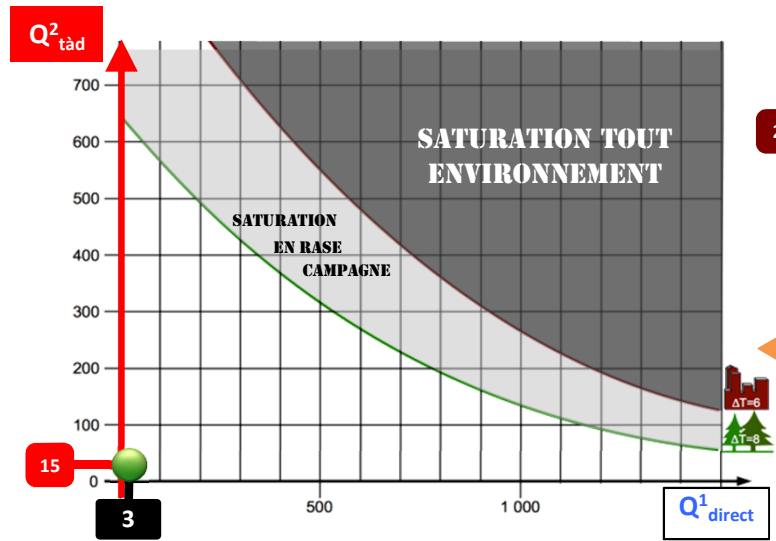
Réponse aux enjeux

- E1 (liaison voie urbaine)
- E2 (interdiction aux PL)
- E3 (modes actifs)
- E4 (prise de vitesse)
- E5 (désenclavement Jard)

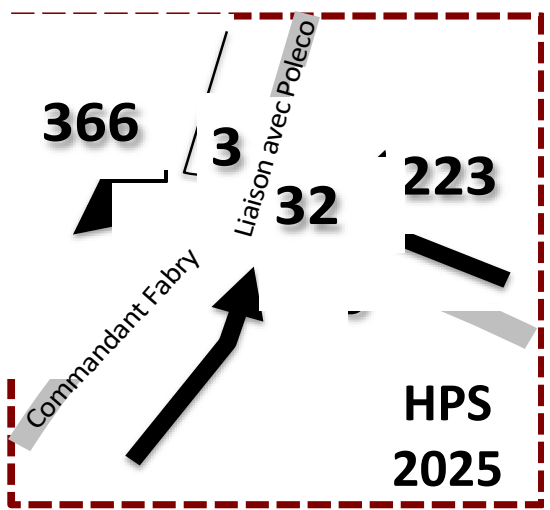
À ÉTUDIER

Solutions « T2 » : fonctionnement par STOP

Capacité de l'aménagement en STOP avec îlot sur voie secondaire



Aucun problème de saturation même si le TàG venant de Fabry-Sud sera à surveiller.



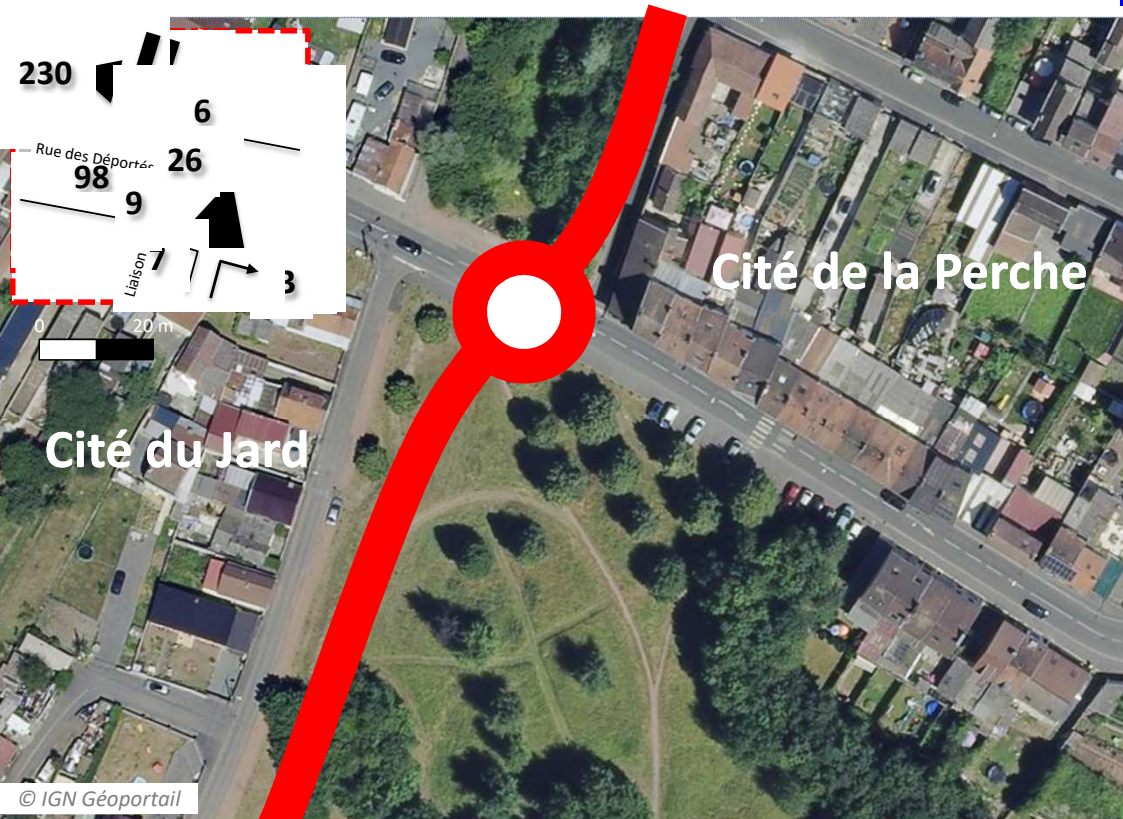
Solutions de type Giratoire

AVANTAGES

- ✓ Le fonctionnement en giratoire **convient aux niveaux de trafic** attendus
- ✓ **Bonne acceptabilité** « publique » de ce type de carrefour, souvent associé à une certaine fluidité des écoulements
- ✓ Un giratoire réduit forcément les vitesses de traversée du carrefour et donc **augmente la sécurité routière aux alentours**

INCONVENIENTS

- ✓ **L'emprise** du carrefour est assez **importante** et le calage de l'approche des voies circulées prend également une surface qui pourrait être employée à d'autres usages urbanistiques
- ✓ Un giratoire par sa conception met toutes les branches de ce type de carrefour au **même niveau hiérarchique** : l'identification de la rue de desserte de la cité de la Perche sera moins lisible pour les usagers
- ✓ Un giratoire **rallonge les distances de traversée** du carrefour **pour les piétons** devant marcher en périphérie
- ✓ Les **vélos** en particulier ceux de la VVV des Gueules Noires, ont du mal à se **positionner** dans ce type de carrefour perçu comme accidentogène
- ✓ La gestion en **giratoire ne permet pas la maîtrise des files d'attente** au carrefour en coordination avec ceux en amont : il pourrait se produire une remontée de file bloquant le carrefour d'accès à la cité du Jard
- ✓ La configuration des voies actuelles par rapport au tissu urbain nécessiterait une **implantation excentrée** consommatrice d'espaces pouvant être employés à d'autres usages urbanistiques



Réponse aux enjeux

- E1 (liaison voie urbaine)
- E2 (interdiction aux PL)
- E3 (modes actifs)
- E4 (prise de vitesse)
- E5 (désenclavement Jard)

**NON
RETENU**

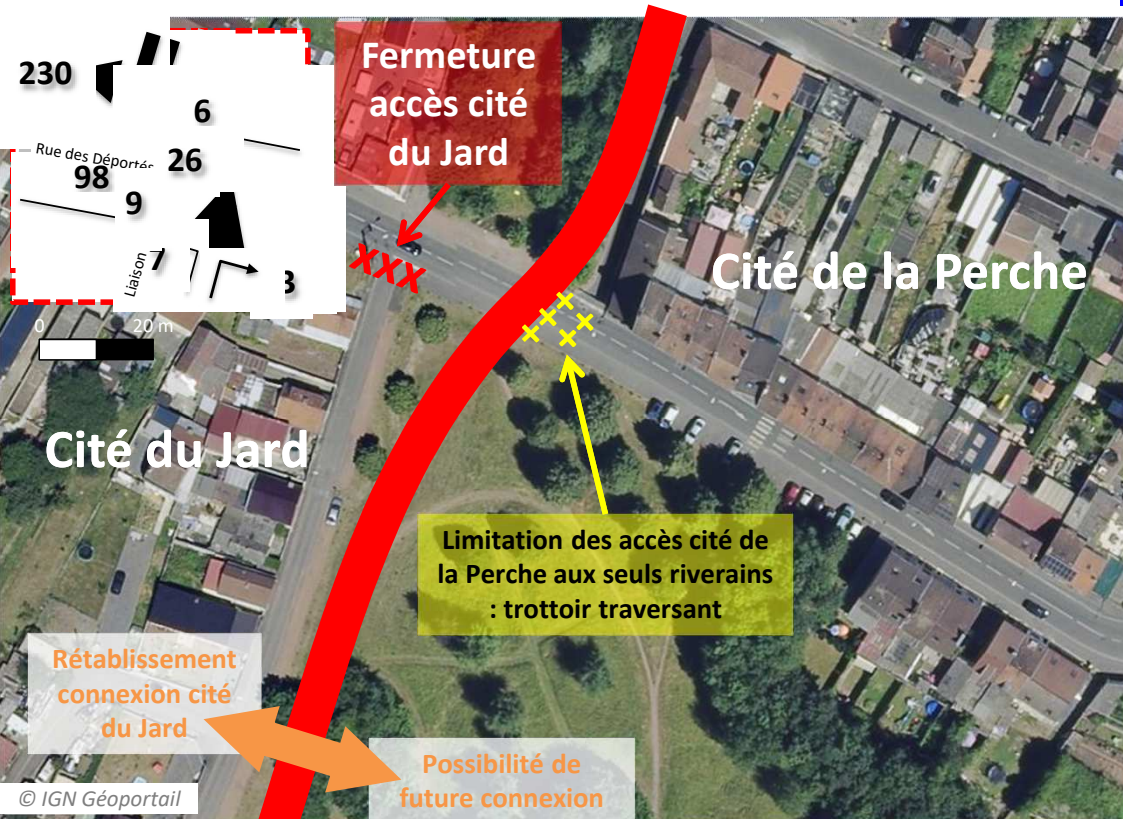
Solutions de type « T »

AVANTAGES

- ✓ Ce type de carrefour fixe des **niveaux hiérarchiques des voies** (liaison et Poleco « primaires », Déportés-Ouest « secondaire » et Déportés-Est « tertiaire ») **pleinement cohérents** avec la fonction future des voies
- ✓ Les **PL venant de Poleco continuent en mouvement évident** vers la liaison
- ✓ **L'emprise** du carrefour est **assez réduite** libérant des surfaces pour d'autres usages urbanistiques
- ✓ **Les distances de traversée** du carrefour **pour les piétons** sont **raccourcies**
- ✓ Les **vélos** peuvent être traités en **toute sécurité** dans le carrefour

INCONVENIENTS

- ✓ La mise dans la continuité de la liaison avec la voie de Poleco quel que soit le régime de priorité choisi peut induire une prise de vitesse à la traversée du carrefour et pourrait donc **impacter la sécurité routière en aval**
- ✓ Le carrefour n'offre pas la **possibilité de créer une branche** pour desservir une éventuelle extension urbaine
- ✓ Les niveaux de trafics pourraient **nécessiter à terme** (après stabilisation du trafic suite à ouverture du CNV) le passage du carrefour **en gestion par feux tricolores**, en particulier pour gérer le TàG venant de Déportés-Ouest (Cf calcul diapo suivante) en limite de saturation : une préparation du carrefour à cette évolution est souhaitable (pré-configuration en plaçant des fourreaux)

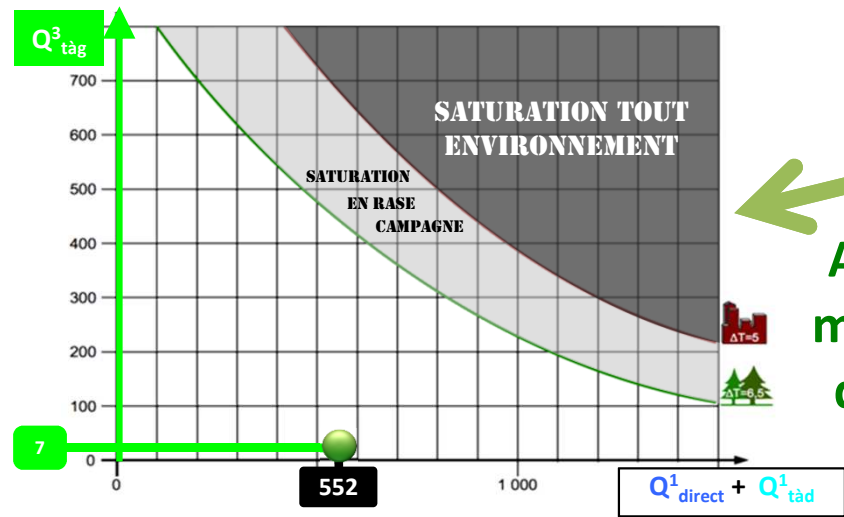
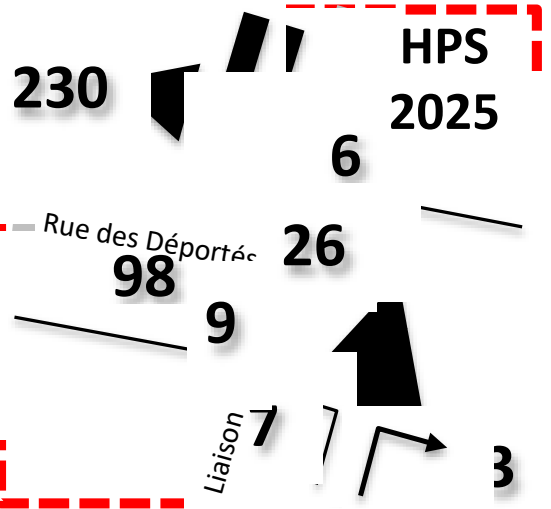
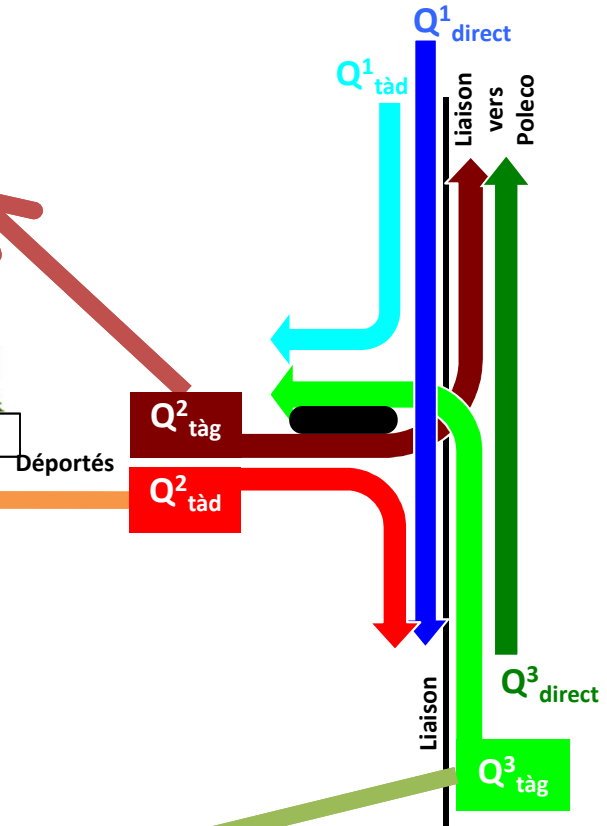
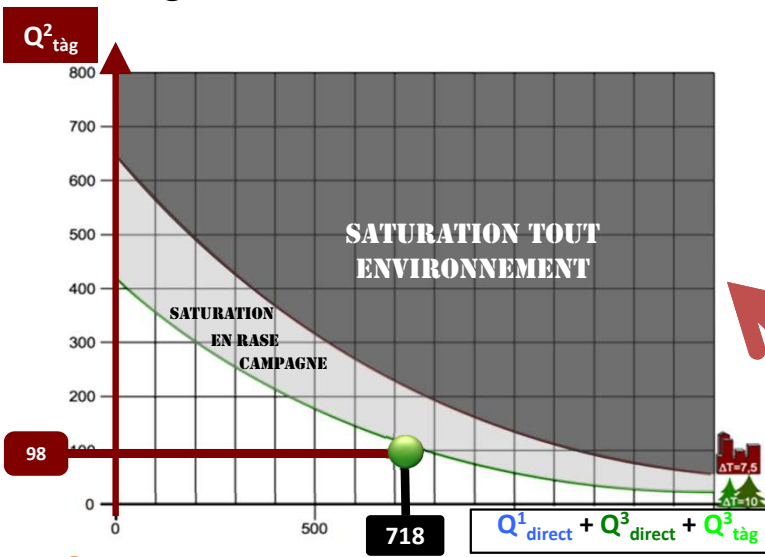
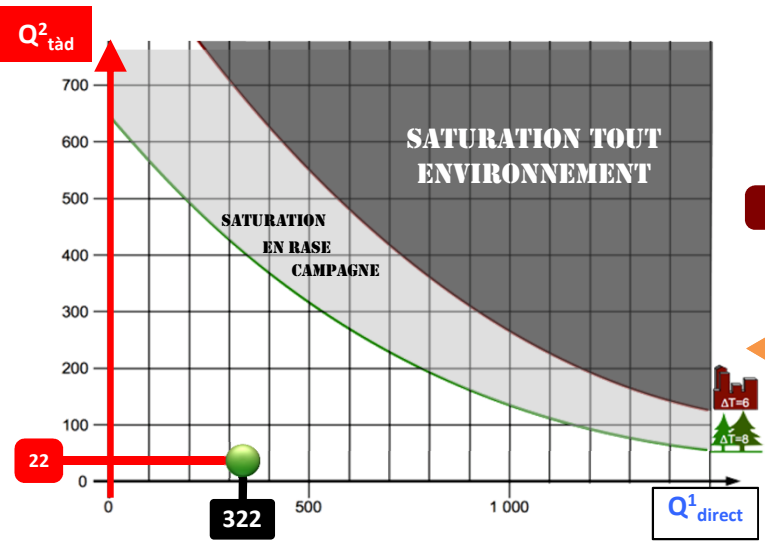


- ### Réponse aux enjeux
- E1 (liaison voie urbaine)
 - E2 (interdiction aux PL)
 - E3 (modes actifs)
 - E4 (prise de vitesse)
 - E5 (désenclavement Jard)

À ÉTUDIER

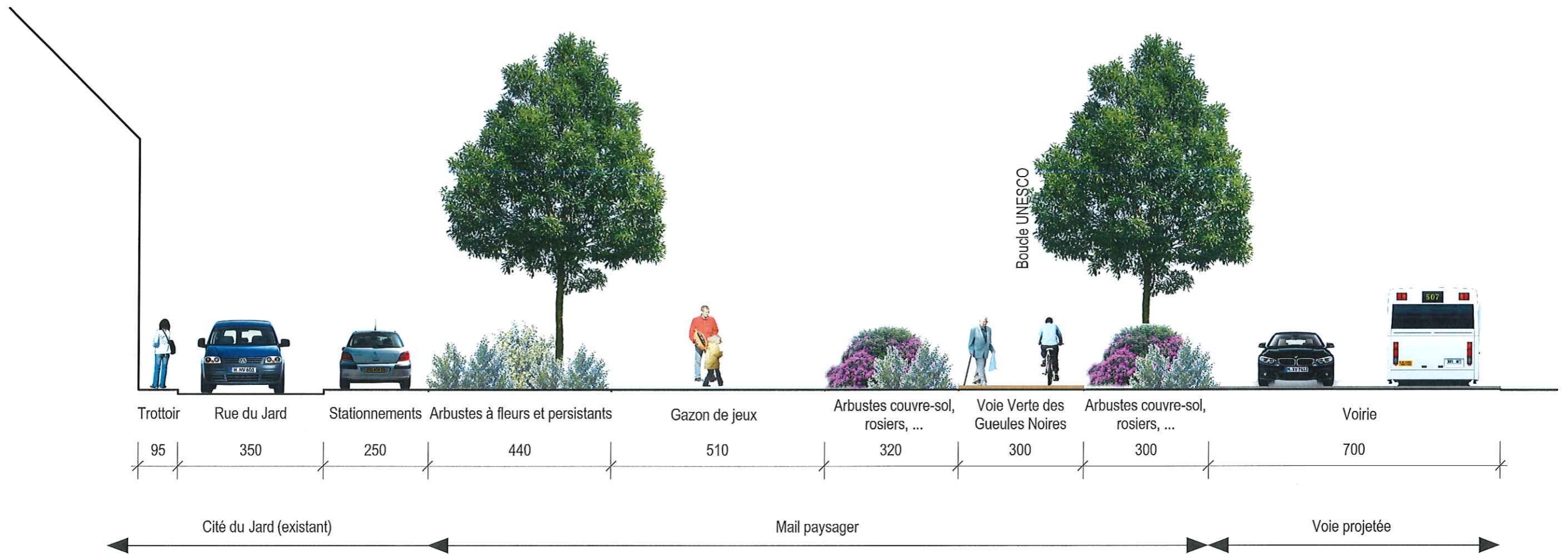
Solutions « T » : fonctionnement par STOP

Capacité de l'aménagement en STOP avec îlot sur voie secondaire

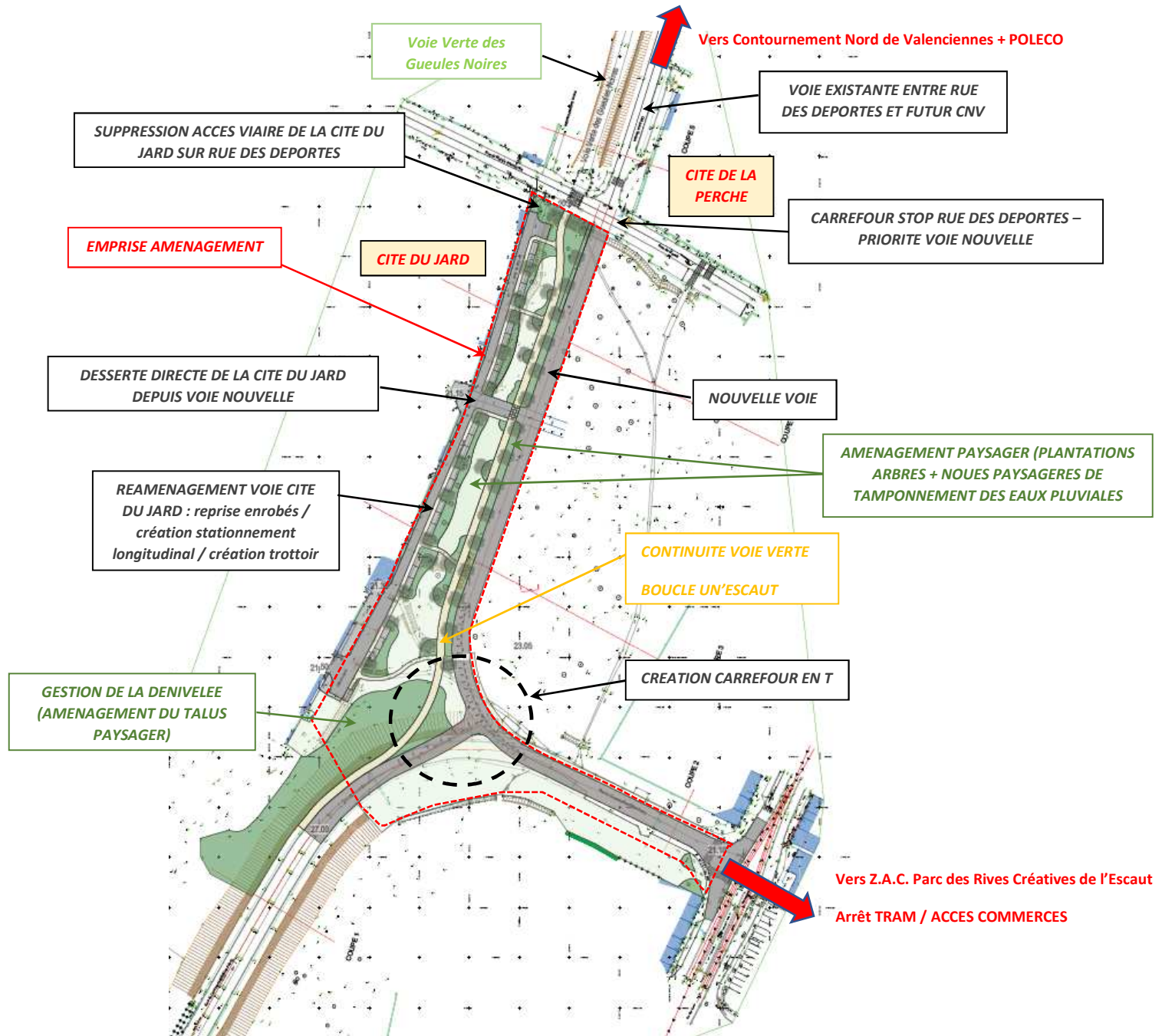


Aucun problème de saturation même si le TàG venant de la rue des Déportés sera à surveiller.

COUPE de PRINCIPE



ANNEXE 13 : PRESENTATION DES AMENAGEMENTS ENVISAGES



VOIRIE DE LIAISON

La nouvelle voie de liaison viendra dans le prolongement de la voie existante desservant la Cité de la Perche et rejoignant à terme le Contournement Nord de Valenciennes.

Cette voie assurera donc la liaison entre la Rue des Déportés et la Rue du Commandant Fabry rejoignant à terme la Rue Jean Jaurès.

Elle se raccordera sur la Rue des Déportés gérée par un carrefour STOP afin de rendre prioritaire les flux de la nouvelle voie. Afin de gérer la jonction avec la Rue du Commandant Fabry, un carrefour en T sera aménagé.

Cette voie sera en double-sens et aura une emprise de 7 m.

CARREFOUR EN T

Le choix de ce carrefour a fait l'objet d'échange et de la réalisation d'une étude de circulation jointe en Annexe 11 du CERFA.

De plus, le choix s'est orienté vers un carrefour en T également dans la perspective à terme d'une évolution du quartier et la possibilité d'ouverture de terrains à l'urbanisation pouvant nécessiter l'évolution du carrefour en un carrefour en X.

DESSERTE CITE DU JARD ET REAMENAGEMENT

La desserte de la Cité du Jard est revue pour permettre une meilleure accessibilité et une meilleure sécurité en insertion. En effet, à l'heure actuelle, les véhicules débouchent sur la Rue des Déportés (Carrefour STOP) et rencontrent des difficultés à s'insérer dans le flux de la Rue des Déportés.

Dans le cadre de l'aménagement de cette nouvelle voie, il a donc été décidé de condamner l'accès viaire sur la Rue des Déportés et de créer un accès direct de la Cité du Jard sur la voie de liaison. Cet accès se fera par la mise en place d'un STOP ou cédez le passage (à définir).

La voie de la Cité du Jard fera l'objet d'un réaménagement :

- Reprise des enrobés ;
- Création d'un trottoir ;
- Création d'une bande de stationnement longitudinal.

A noter que la bande de stationnement longitudinale alternera avec des espaces verts (implantation d'arbres par exemple).

Le point relatif aux Continuités Modes doux présenté ci-après permet de comprendre que la création de cette nouvelle voie de liaison ne servira pas uniquement au désenclavement viaire. Le profil de la voie nouvelle assure également un désenclavement pour les modes doux notamment.

CONTINUITES MODES DOUX

- Voie verte – Boucle UN'ESCAUT

Une liaison douce de 3 m de large viendra s'implanter en parallèle de la voie nouvelle créée permettant d'assurer la continuité entre la Voie Verte des Gueules Noires et les aménagements doux existants le long de la Rue du Commandant Fabry.

Cette voie douce sera distancée de la voie nouvelle par la création d'une bande verte de 3 m de large pouvant servir également de zone de tamponnement des eaux pluviales.

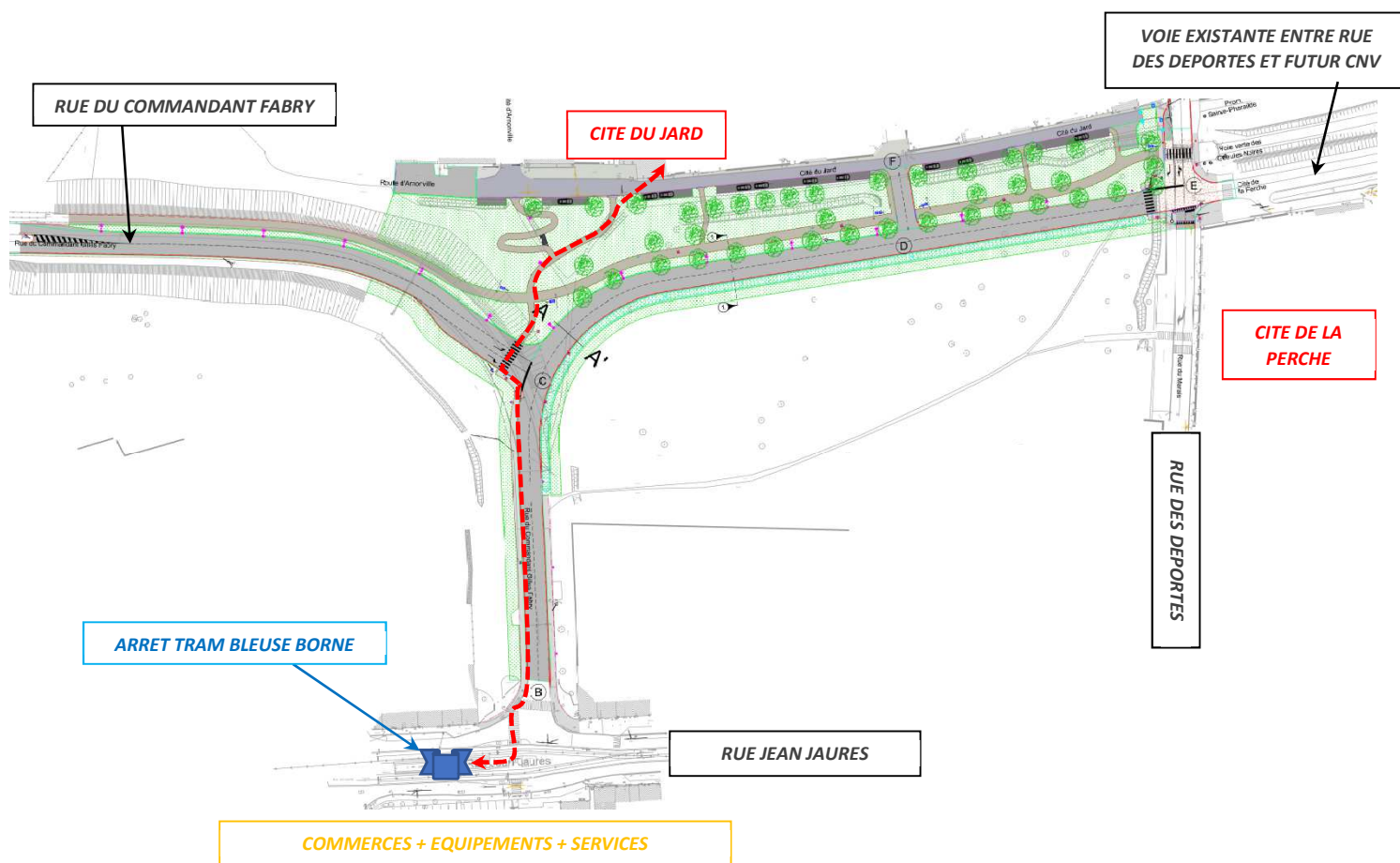
Cette voie verte sera donc une voie dédiée aux modes doux offrant ainsi un véritable cheminement sécurisé pour les usagers.

- Trottoirs/Cheminements piétons

Afin de compléter l'offre en modes doux, des trottoirs ou cheminements piétons seront créés notamment entre la Rue Jean Jaurès et la nouvelle voie ceci afin de permettre une meilleure accessibilité au tramway installé Rue Jean Jaurès et notamment l'arrêt Bleuse Borne.

L'aménagement de ces modes doux participera donc au désenclavement de la Cité du Jard. En effet, que ce soit les piétons ou les deux roues, il sera plus facile et surtout plus rapide de rejoindre l'arrêt de tram ou les commerces installés Rue Jean Jaurès. A l'heure actuelle, il est nécessaire de parcourir une distance de 500 m environ à pied/vélo pour rejoindre les commerces / transports en commun présents Rue Jean Jaurès. Avec la création de cette nouvelle voie, la distance à parcourir sera fortement réduite et passera à un peu plus de 150 m. Afin de permettre la desserte en modes doux, le talus existant entre la Cité du Jard et la Rue du Commandant Fabry sera travaillé de telle sorte que le projet vienne s'insérer parfaitement à son environnement et que les accès modes doux respectent une pente inférieure à 4%. Ainsi, la desserte sera assurée pour l'ensemble des personnes y compris pour les Personnes à Mobilité Réduite.

Afin d'illustrer notre propos, est reprise ci-dessous une cartographie représentant la Cité du Jard / les commerces et arrêts de transports en commun présents Rue Jean Jaurès et les liaisons douces créées dans le cadre de ce projet de création de voie nouvelle.



AMENAGEMENTS PAYSAGERS

○ Gestion de la dénivelée

La zone de projet s'installe sur des terrains dont la topographie est hétérogène. En effet, l'altimétrie oscille entre :

- 27,00 m au niveau du carrefour T - Rue du Commandant Fabry ;
- 20,30 m au niveau de la Rue des Déportés ;
- 21,15/21,50 m au droit de la Cité du Jard ;
- Et 21,10 m au carrefour des Rues Jean Jaurès/Commandant Fabry.

Ces éléments topographiques sont repris sur le plan d'aménagement présenté en Annexe 4.

Afin de tenir compte de cette altimétrie et de proposer des aménagements respectant les normes PMR, la jonction entre la Rue du C. Fabry et la voie nouvelle se fera aux alentours de la cote 23,10 m. Les talus induits par l'aménagement seront paysagers autant que possible par la mise en place de plantations d'essences locales ceci afin de proposer des perspectives visuelles intéressantes.

○ Accompagnement de voirie et frange paysagère

Comme évoqué précédemment, en accompagnement de la voie nouvelle, une bande paysagère de 3 m de large viendra s'installer en accompagnement de voirie. Aux vocations diverses, elle permettra d'apporter une plus-value paysagère. Assurant également une fonction de tamponnement des eaux pluviales, elle pourra prendre la forme de noue végétalisée ponctuée d'arbres.

En accompagnement du réaménagement de la Cité du Jard et des espaces de stationnement créés, une bande verte plantée d'arbres viendra s'installer

Concernant les autres espaces présents entre les différents aménagements, ils seront engazonnés et ponctués d'arbres offrant ainsi des franges paysagères agréables pour les riverains et usagers.

Outre la qualité paysagère proposée par ces aménagements, les espaces verts participeront à diminuer l'impact sonore induit par cette nouvelle voie de liaison. En effet, le fait de ne pas voir la source de bruit, permet de minimiser son impact sonore.

Afin d'illustrer les aménagements envisagés, une coupe de principe de l'aménagement est présentée en Annexe 12 du présent document. Enfin, le plan d'aménagement présent en Annexe 4 permet d'avoir une meilleure lisibilité des aménagements envisagés (échelle plus adaptée / superposition avec le plan topographique).

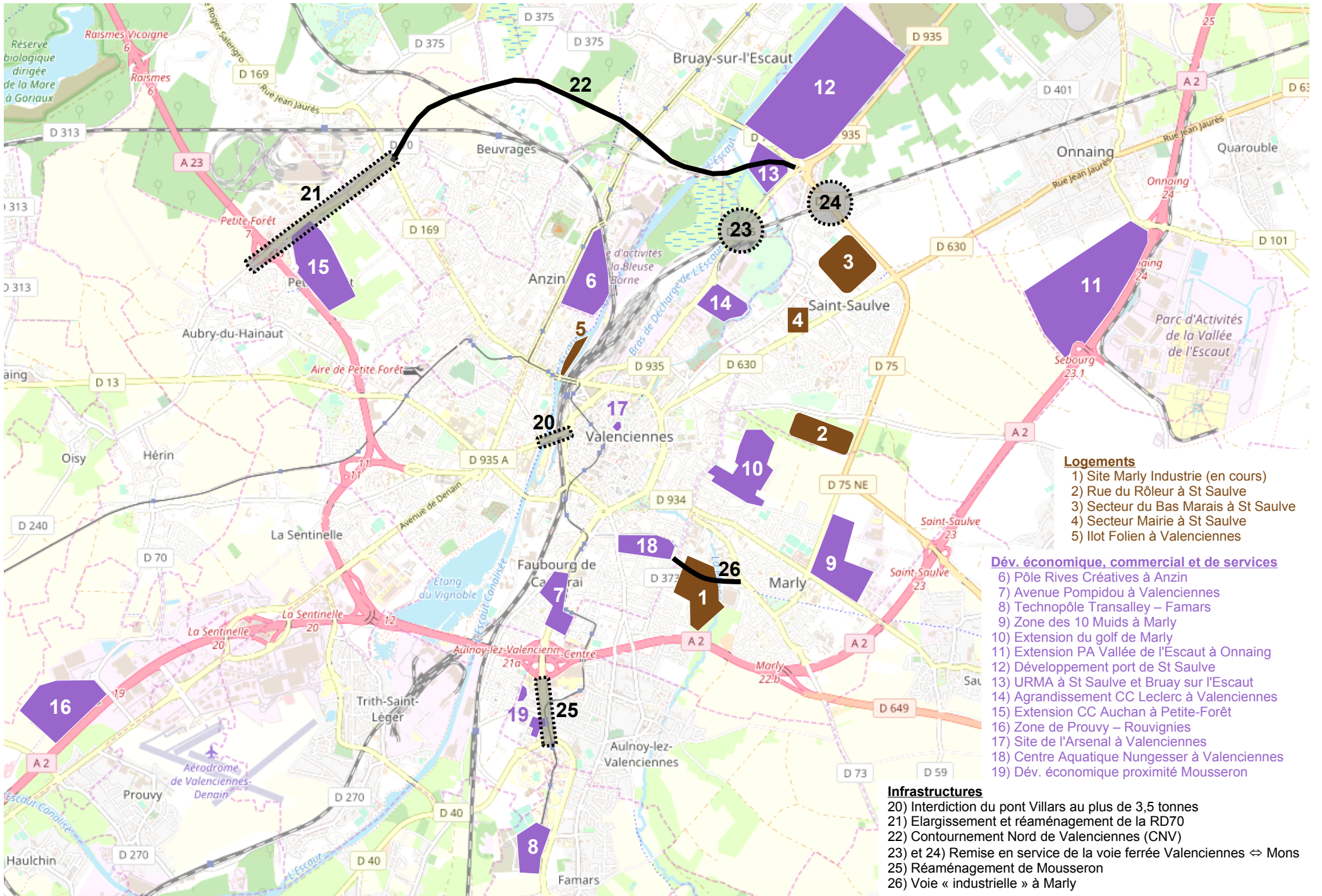
STATUT DE LA VOIE A TERME ET INTEGRATION DE LA VOIE DANS LE SCHEMA VIAIRE LOCAL ET ELARGI

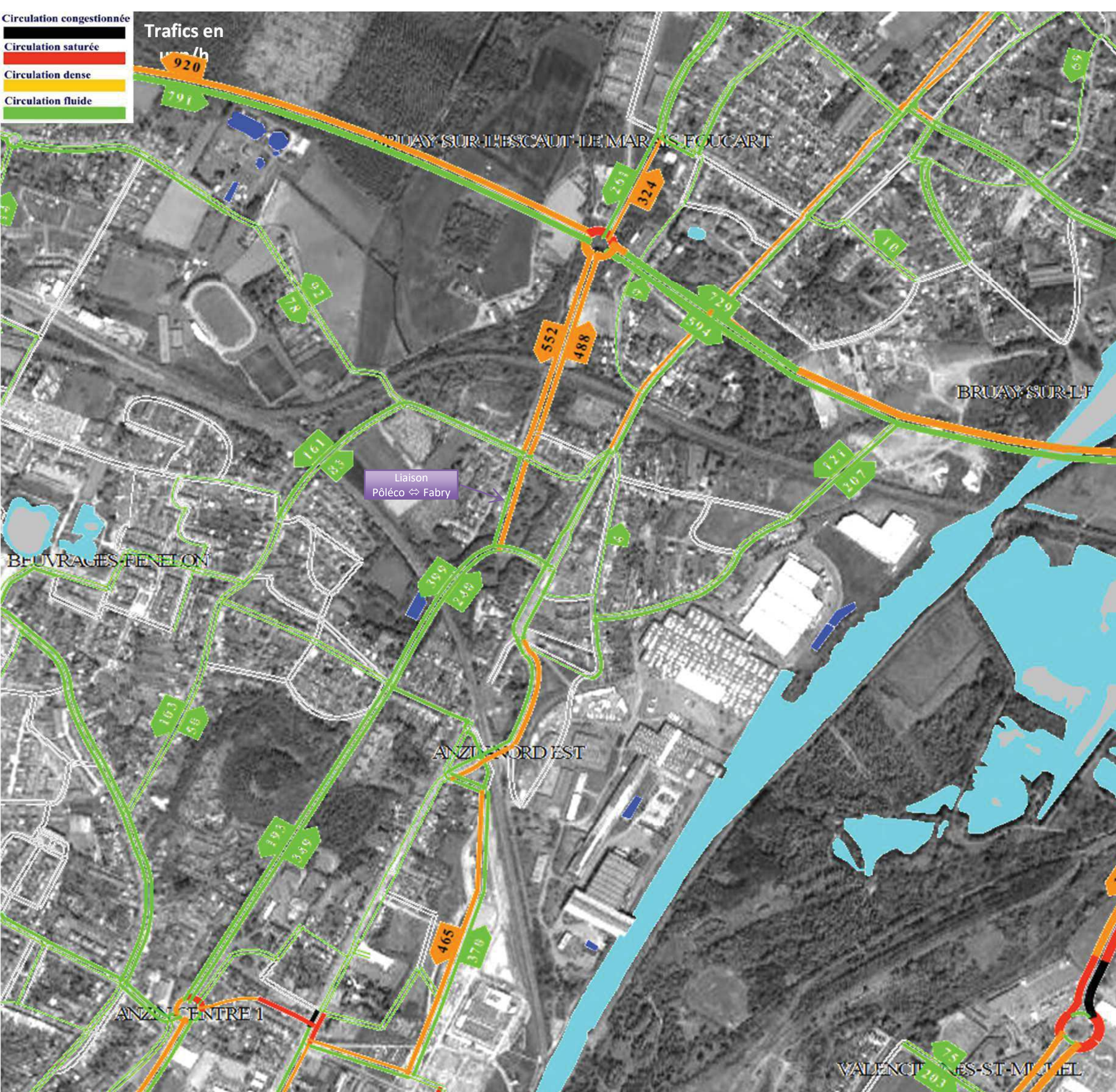
Cette nouvelle voie sera aménagée comme une voie de desserte locale où la vitesse sera limitée permettant de créer des liaisons entre les Rues du Commandant Fabry / Jean Jaurès / des Déportés et à terme vers le Contournement Nord de Valenciennes.

A noter que le tronçon de liaison entre la Rue des Déportés et le futur Contournement Nord de Valenciennes a été créé et est actif depuis 2016. Aujourd'hui, la création de cette voie de jonction entre la Rue des Déportés et la Rue du Commandant Fabry permettra d'améliorer les flux sur la Rue Jean Jaurès. En effet, comme le montre les éléments de l'étude de trafic présentée en Annexe 11, sans aménagement de cette voie de liaison, le trafic sur la Rue Jean Jaurès continuerait d'augmenter. En effet, la voie de liaison devrait supporter à terme (échéance 2025/2030) un trafic de l'ordre de 8 000 véhicules / jour environ. Il convient de préciser que cette nouvelle voie viendra en retrait des habitations existantes de la Rue Jean Jaurès (un recul de 25 m minimum sera préservé entre les façades et le bord de la voie). Entre la nouvelle voie et les habitations de la Cité du Jard, comme le montre la coupe jointe en Annexe 12, des aménagements seront créés tels que des espaces de stationnements, des liaisons douces, des espaces verts... distançant ainsi les logements du bord de la voie.

Avec l'aménagement de la voie de liaison, le trafic sur la Rue Jean Jaurès va diminuer, c'est pourquoi, une vraie réflexion sur le devenir de la Rue Jean Jaurès et sa vocation pourra être engagée notamment dans le cadre du NPNRU du quartier de la Bleuse Borne. Afin de lui conférer un caractère plus urbain, le réaménagement de la Rue Jean Jaurès pourrait être orienté vers la réduction de son emprise viaire, laissant ainsi plus de place aux modes doux. A noter également que dans le cadre de projets urbains à venir dans ce secteur (à l'image de l'écoquartier face à la Cité du Jard dans un futur à long terme), il est indispensable d'intégrer dans les réflexions d'aménagement la possibilité de mutualiser les espaces dédiés aux parkings (commerces / équipements / bureaux occupés en journée alors que les zones d'habitat plutôt occupées en soirée et week-end). De réelles réflexions sont engagées dans le cadre de l'élaboration du PLUi concernant ce point.

Enfin, à noter que la CAVM a engagé une étude multimodale à l'échelle de l'Agglomération. Néanmoins, à ce stade, il est trop prématuré pour transmettre des éléments d'études dans le cadre de la présente procédure. Pour autant, nous vous joignons ci-après quelques éléments d'appréciations notamment les hypothèses d'aménagement futurs prises en compte pour les projections de trafic (Cf. Cartes 1 et 2 présentées aux pages suivantes).





Liaison Poleco ↔ « Commandant Fabry »

HPS en 2025

La représentation ci-contre effectue un zoom sur Anzin et Bruay d'une sortie du macro-modèle de trafic sur l'agglomération de Valenciennes à l'Heure de Pointe du Soir en 2025 avec la liaison.

Le code de couleur est expliqué en haut de la carte.

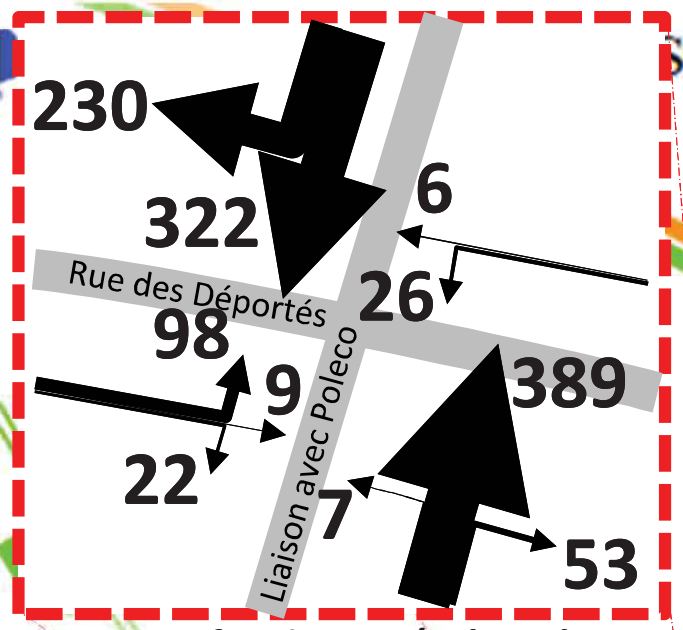
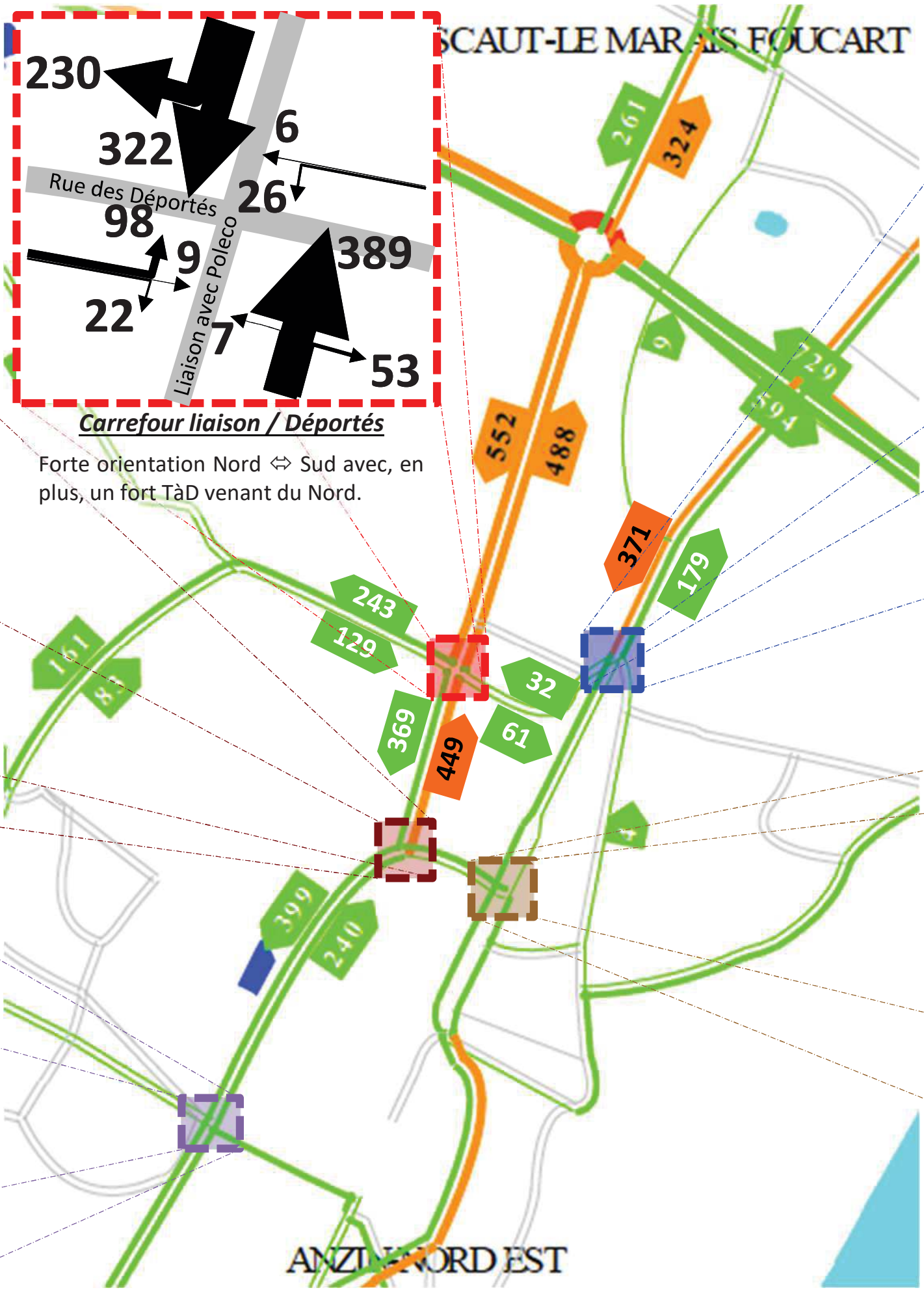
Figure sur cette simulation, le CNV et la liaison objet du présent dossier

HPS en 2025 : impact de la liaison

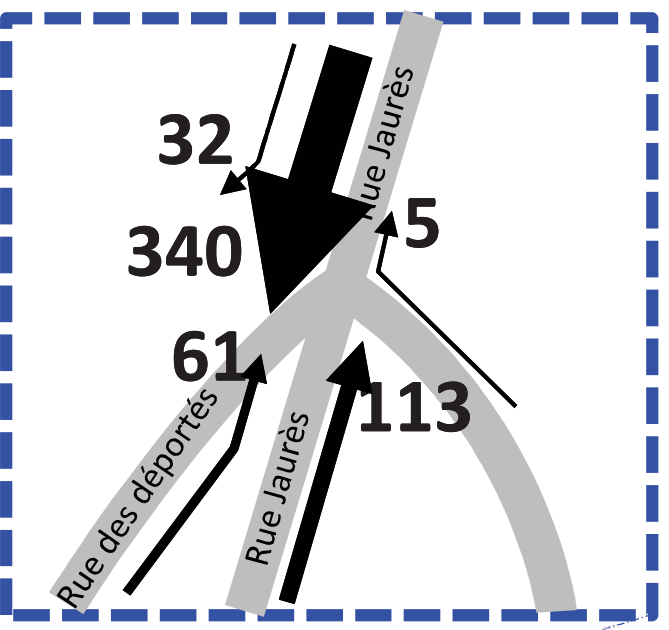
Ce schéma présente l'impact cumulé CNV et liaison à l'Heure de Pointe du Soir en 2025 à l'ouverture complète du Contournement Nord de Valenciennes (CNV) **AVEC UNE LIAISON DIRECTE ENTRE CNV ET LA RUE DU COMMANDANT FABRY.**

On constate un net délestage général de l'avenue Anatole France en traversée d'Anzin ainsi que de la rue Jaurès.

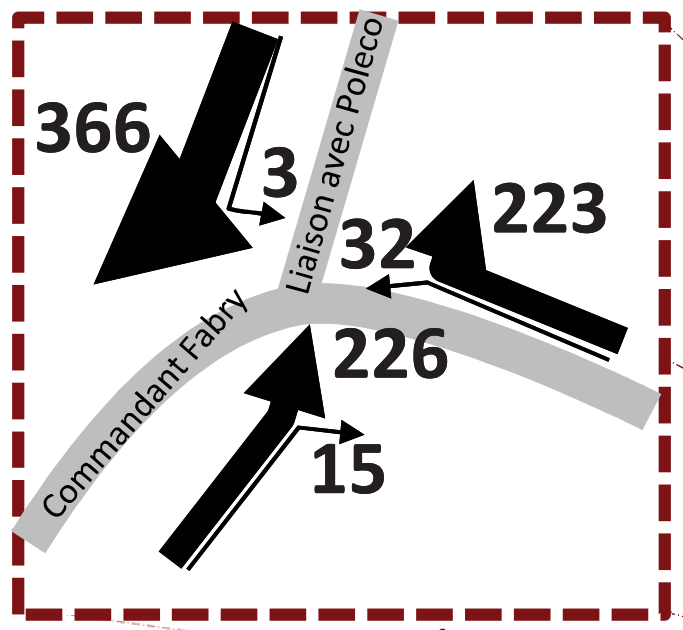




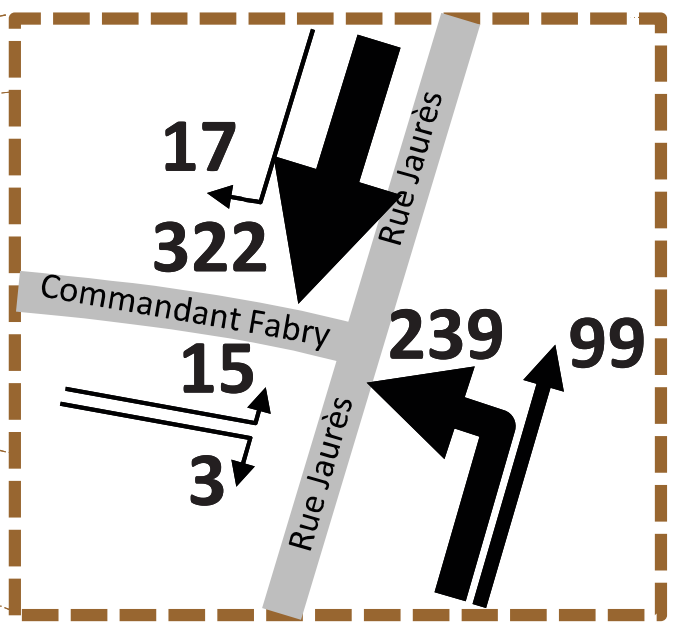
Carrefour liaison / Déportés
Forte orientation Nord ⇄ Sud avec, en plus, un fort TàD venant du Nord.



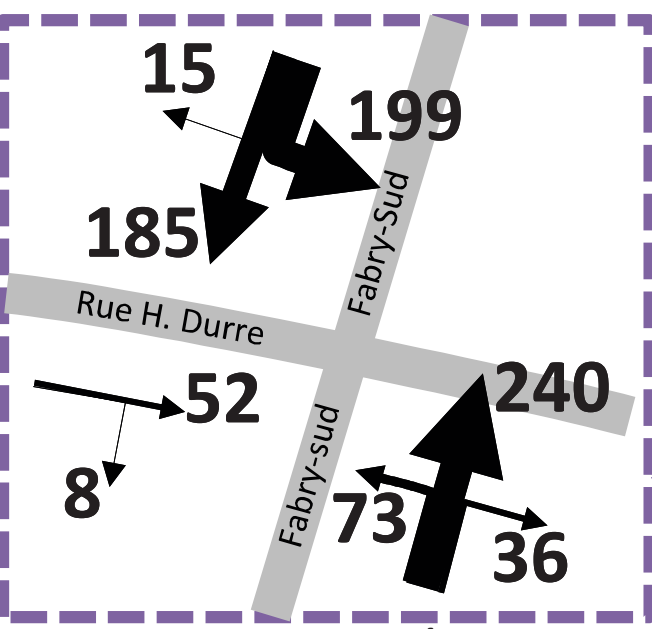
Carrefour Déportés / Jaurès
Ce carrefour existant à la géométrie très contraignante reste dédié à la desserte locale, en particulier de la Cité de la Perche.



Carrefour liaison / Fabry
Forte orientation Nord ⇄ Sud avec, en plus, un fort flux en TàD venant de l'Est.



Carrefour Fabry / Jaurès
Ce carrefour existant verra son TàG vers Fabry augmenter.



Carrefour liaison / Durre