

DIRECTION DE LA PROGRAMMATION ET DES GRANDS PROJETS

CAI 502

CONTOURNEMENT DE LE CATEAU EN CAMBRESIS



ETUDES PREALABLES - DIAGNOSTIC

SEPTEMBRE 2008



SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
LISTE DES FIGURES	2
LISTE DES TABLEAUX	2
LISTE DES PHOTOS	3
LISTE DES CARTES	4
INTRODUCTION	6
La démarche HQE – Route Durable	7
Présentation administrative	7
Situation	7
Contexte	8
Objet du présent dossier	11
Présentation des périmètres d'étude	11
DIMENSION « VIE SOCIALE ET ECONOMIQUE »	14
Objectif 1. Vie des territoires	15
1.1. Synergie et cohérence avec les projets du territoire et ses infrastructures	15
1.1.1. Synergie et cohérence avec les orientations et les projets d'aménagement du territoire	15
1.1.2. Synergie et cohérence avec le réseau d'infrastructures du territoire	22
1.1.3. Synthèse	26
1.2. Ecoute des besoins et des attentes	26
1.2.1. Connaissance des besoins et des attentes	26
1.2.2. Evolutivité des besoins et attentes	27
1.2.3. Hiérarchisation et satisfaction des besoins et attentes	27
1.2.4. Synthèse	27
1.3. Cohésion sociale	27
1.3.1. Equité sociale	28
1.3.2. Développement de l'emploi	31
1.3.3. Synthèse	32
Objectif 2. Approche économique globale	35
2.1. Coût économique	35
2.1.1. Evaluation économique de l'opération	35
2.1.2. Identification des externalisations non monétarisables	35
2.1.3. Synthèse	35
2.2. Coût à long terme	35
2.2.1. Evaluation financière de l'opération	35
2.2.2. Identification des effets environnementaux à long terme	35
2.2.3. Synthèse	36
2.3. Coût local	36
2.3.1. Effets sur les habitants	36
2.3.2. Effets sur les entreprises et les commerces	38

2.3.3. Synthèse	41
Objectif 3. Identité culturelle	42
3.1. Paysage	42
3.1.1. Paysages perçus et paysages vécus	42
3.1.2. Stratégie d'aménagement	50
3.1.3. Synthèse	50
3.2. Patrimoine	52
3.2.1. Mise en valeur du patrimoine bâti et constitution des héritages futurs	57
3.2.2. Mise en valeur du patrimoine naturel et constitution des héritages futurs	57
3.2.3. Synthèse	58
3.3. Modes de vie et pratiques locales	60
3.3.1. Respect et développement des pratiques spécifiques du territoire	60
3.3.2. Considération des modes de déplacement locaux	60
3.3.3. Synthèse	61
DIMENSION « AMENAGEMENT DE L'ESPACE ET QUALITE DE VIE »	62
Objectif 4. Accessibilité et mobilité	63
4.1. Structuration de l'espace	63
4.1.1. Synergie / influence sur l'évolution de la structure spatiale	63
4.1.2. Interaction entre l'infrastructure et le territoire	63
4.1.3. Synthèse	63
4.2. Desserte	63
4.2.1. Liaisons à grande échelle	63
4.2.2. Desserte à petite échelle	64
4.2.3. Synthèse	70
4.3. Plurimodalité	71
4.3.1. Contribution du projet de route à la plurimodalité du réseau	71
4.3.2. Cohabitation des modes dans l'espace de la route	71
4.3.3. Synthèse	76
Objectif 5. Santé et sécurité des biens et des personnes	76
5.1. Santé	76
5.1.1. Santé des populations	76
5.1.2. Santé des professionnels	77
5.1.3. Synthèse	77
5.2. Sécurité	77
5.2.1. Sécurité des usagers	77
5.2.2. Sécurité des riverains	80
5.2.3. Sécurité des professionnels	87
5.2.4. Synthèse	87
5.3. Gestion des risques et crises	87
5.3.1. Risques courants	87
5.3.2. Risques majeurs	90
5.3.3. Risques d'usage pour les ouvrages, les ouvrages d'art et les équipements manufacturés	100
5.3.4. Gestion de crise	100
5.3.5. Synthèse	100
Objectif 6. Qualité d'usage	102
6.1. Diversité et particularité des utilisateurs	102
6.1.1. Identification des différents utilisateurs à satisfaire et de leurs particularités	102
6.1.2. Arbitrage entre les différents utilisateurs	102
6.1.3. Synthèse	102
6.2. Information du public	102
6.2.1. Information concernant les déplacements	102

6.2.2.	Information concernant le territoire.....	103
6.2.3.	Information concernant les nouvelles pratiques suscitées par la démarche « HQE Route Durable ».....	103
6.2.4.	Maîtrise de l'information visuelle.....	103
6.2.5.	Synthèse.....	103
6.3.	Services.....	104
6.3.1.	Services liés au sentiment de sécurité et de confort lors des déplacements.....	104
6.3.2.	Services liés aux autres usages de la route.....	104
6.3.3.	Synthèse.....	105
DIMENSION « HOMME ET TERRE »		107
Objectif 7.	Qualité des ambiances.....	108
7.1.	Confort acoustique.....	108
7.1.1.	Confort acoustique dans les espaces publics.....	108
7.1.2.	Confort acoustique dans les espaces privés.....	111
7.1.3.	Synthèse.....	111
7.2.	Confort visuel.....	114
7.2.1.	Conditions de confort diurne.....	114
7.2.2.	Conditions de confort nocturne.....	114
7.2.3.	Synthèse.....	114
7.3.	Confort climatique.....	114
7.3.1.	Identification et prévision des effets climatiques.....	114
7.3.2.	Effet de l'environnement climatique sur l'axe routier.....	114
7.3.3.	Effet climatique d'une route sur l'environnement.....	115
7.3.4.	Synthèse.....	115
Objectif 8.	Environnement.....	115
8.1.	Milieux naturels et écosystèmes.....	115
8.1.1.	Recensement des zones naturelles d'intérêt reconnu.....	115
8.1.2.	Flore et habitats naturels.....	119
8.1.3.	Faune piscicole.....	123
8.1.4.	Intégrité et continuité des écosystèmes.....	123
8.1.5.	Identité des milieux et écosystèmes.....	123
8.1.6.	Synthèse.....	123
8.2.	Qualité de l'air et changement climatique.....	126
8.2.1.	Pollution atmosphérique à grande échelle.....	126
8.2.2.	Pollution atmosphérique locale.....	127
8.2.3.	Synthèse.....	129
8.3.	Qualité des sols et pollution.....	129
8.3.1.	Profil de la qualité des sols.....	129
8.3.2.	Limitation des pollutions accidentelles.....	130
8.3.3.	Limitation des pollutions chroniques.....	130
8.3.4.	Limitation des pollutions saisonnières.....	130
8.3.5.	Synthèse.....	130
Objectif 9.	Ressources.....	132
9.1.	Matériaux, co-produits et gestion des déchets.....	132
9.1.1.	Choix des matériaux et co-produits de la construction de la route.....	132
9.1.2.	Gestion des déchets de la route.....	132
9.1.3.	Synthèse.....	132
9.2.	Gestion de l'eau.....	132
9.2.1.	Connaissance de la ressource en eau et de sa vulnérabilité.....	132
9.2.2.	Cohérence et intégration aux milieux.....	135
9.2.3.	Gestion des écoulements naturels.....	135
9.2.4.	Gestion des eaux de plate-forme.....	147

9.2.5.	Synthèse.....	148
9.3.	Energie.....	148
9.3.1.	Réduction des consommations d'énergies non renouvelables.....	148
9.3.2.	Choix des énergies les moins polluantes.....	148
9.3.3.	Synthèse.....	148
9.4.	Gestion des emprises.....	149
9.4.1.	Choix et organisation des flux acheminés par l'infrastructure.....	149
9.4.2.	Optimisation des différentes composantes de l'emprise dans leur globalité.....	149

CONCLUSION 150

ANNEXES : COMPTE-RENDUS DES PRISES DE CONTACTS ETABLIES 152

LISTE DES FIGURES

Figure 1.	Extrait du PLU : orientations générales.....	18
Figure 2.	Situation géographique et plan du giratoire sur les RD643 et RD932.....	19
Figure 3.	Situation géographique et plan de la liaison entre la D932 et la D21.....	19
Figure 4.	Demandes de Renseignements sur le territoire du Cateau.....	25
Figure 5.	Evolution du trafic TV de 1996 à 2006, RD643.....	65
Figure 6.	Evolution du trafic PL de 1996 à 2006, RD643.....	65
Figure 7.	Région du Cateau : Cartographie des flux PL sur la zone d'enquête pour un jour ouvrable.....	69
Figure 8.	RD643 – Evolution de l'accidentologie globale.....	78
Figure 9.	RD643 – Cambrai-Aisne – Nombre d'accidents corporels.....	79
Figure 10.	Le Cateau : flux du trafic de transit de Matières Dangereuses.....	81
Figure 11.	Le Cateau : flux de trafic d'échange de Matières Dangereuses.....	81
Figure 12.	Le Cateau : affectation du trafic de transit de Matières Dangereuses sur le réseau simplifié (tous sens de circulation confondus).....	81
Figure 13.	Dispersion des polluants atmosphériques.....	126
Figure 14.	Effet de serre.....	126
Figure 15.	Nouveau système d'évaluation de la qualité du cours d'eau.....	143

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.	Présentation des grandes orientations du SCOT du Cambrésis susceptibles d'intéresser le projet de contournement du Cateau-Cambrésis.....	16
Tableau 2.	Actifs ayant un emploi et mode de transport au Cateau-Cambrésis (en 1999).....	28
Tableau 3.	Commerces et activités recensés sur la commune du Cateau-Cambrésis en 1999.....	29
Tableau 4.	Population active à l'échelle du territoire (Le Cateau-Cambrésis, Bazuel, Montay, Saint-Benin).....	31
Tableau 5.	Population active féminine à l'échelle du territoire.....	31
Tableau 6.	Population active masculine à l'échelle du territoire.....	31
Tableau 7.	Répartition des types de demandeurs d'emploi de sexe masculin.....	31

Tableau 8.	Répartition des types de demandeurs d'emploi de sexe féminin	32
Tableau 9.	Population active masculine ayant un emploi et statut selon l'activité économique	32
Tableau 10.	Population active féminine ayant un emploi et statut selon l'activité économique	32
Tableau 11.	Population active ayant un emploi et statut selon l'activité économique	32
Tableau 12.	Population totale	36
Tableau 13.	Variation de la population totale	36
Tableau 14.	Excédent naturel	37
Tableau 15.	Variation	37
Tableau 16.	Taux de natalité et de mortalité	37
Tableau 17.	Structure par âge (population totale)	37
Tableau 18.	Solde migratoire	37
Tableau 19.	Migrants	38
Tableau 20.	Population active ayant un emploi	38
Tableau 21.	Pourcentage d'actifs travaillant en 1999 dans	38
Tableau 22.	Répartition de la population de 15 ans ou plus, par sexe et catégorie socioprofessionnelle en 1999	39
Tableau 23.	Taux de chômage en %	40
Tableau 24.	Exploitations agricoles	40
Tableau 25.	Manifestations et pratiques locales sur Le Cateau	60
Tableau 26.	Trains pour et depuis Le Cateau	64
Tableau 27.	Temps moyens des liaisons avec Le Cateau en voiture	64
Tableau 28.	Bus pour et depuis Le Cateau	64
Tableau 29.	Comptages automatiques à Estourmel, RD643	65
Tableau 30.	Accidents corporels sur la RD643 entre 1996 et 2007	78
Tableau 31.	Typologie des accidents	79
Tableau 32.	Matières transportées par les transports de matières dangereuses dans le Cateau	86
Tableau 33.	Plan de Prévention des Risques des communes concernées	87
Tableau 34.	Arrêtés de catastrophes naturels sur les communes concernées	88
Tableau 35.	Type de risque sur les communes concernées	88
Tableau 36.	Arrêtés émis sur la commune de Montay	92
Tableau 37.	Arrêtés émis sur la commune du Cateau-Cambrésis	92
Tableau 38.	Arrêtés émis sur la commune de Saint-Benin	92
Tableau 39.	Arrêtés émis sur la commune de Bazuel	92
Tableau 40.	Services liés au dépannage et à la réparation de véhicules	104
	<i>Source : CCI Cambrai, PagesJaunes.fr, mars 2008</i>	104
Tableau 41.	Services liés aux autres usages de la route	105
Tableau 42.	Niveaux sonores de jour (6h00-22h00)	111
Tableau 43.	Niveaux sonores de nuit (22h00-6h00)	111
Tableau 44.	Zones naturelles d'intérêt reconnu à proximité du Cateau-Cambrésis	116
Tableau 45.	Zones naturelles d'intérêt reconnu sur le territoire du Cateau-Cambrésis	116
Tableau 46.	Normes européennes des émissions de gaz pour véhicule diesel neuf	127
Tableau 47.	Normes européennes des émissions de gaz pour véhicule à essence, GPL ou GNV	127
Tableau 48.	Pluies caractéristiques à la station de Solesmes	135
Tableau 49.	Grille d'évaluation de la qualité de 1971	143

LISTE DES PHOTOS

Photographie 1.	Affiche – Centre du Cateau-Cambrésis	27
Photographie 2.	Horizon linéaire de la plaine du Cambrésis	44
Photographie 3.	Haies bocagères au nord de la RD43	45
Photographie 4.	Etendue du regard depuis la RD932	47
Photographie 5.	Cadrage de la vue par les haies bocagères à l'ouest de Bazuel	48
Photographie 6.	Ondulations du sol et des voies de circulation dans la vallée de la Selle	49
Photographie 7.	Eglise St Martin	55
Photographie 8.	Palais Fénelon	55
Photographie 9.	Ancienne brasserie	55
Photographie 10.	Eglise Saint Martin	56
Photographie 11.	Hôtel de ville	56
Photographie 12.	Depuis la RD932 au nord ouest	57
Photographie 13.	Depuis le Faubourg St Martin	57
Photographie 14.	D955 Entre Montay et Le Cateau	57
Photographie 15.	Arrivée sur la commune par la RD643	57
Photographie 16.	Musée Matisse	60
Photographie 17.	Secteur de débordement en aval du moulin Caille	93
Photographie 18.	Secteur d'élargissement ponctuel de l'expansion des eaux	94
Photographie 19.	Zone d'expansion naturelle de crue en amont de Montay	94
Photographie 20.	Cultures intensives en périphérie du bourg du Cateau-Cambrésis	119
Photographie 21.	Secteur bocager avec haie moyenne continue	120
Photographie 22.	La vallée de la Selle avec la ripisylve bordée de vieux Saules têtards et les prairies adjacentes	120
Photographie 23.	Ancienne voie ferrée colonisée par les ligneux	121
Photographie 24.	Confluence entre la Selle et le ruisseau du Richemont à Montay	139
Photographie 25.	Selle au niveau de la confluence avec les Essarts	139
Photographie 26.	Selle au niveau de la RD21	139
Photographie 27.	Ruisseau des Essart	139
Photographie 28.	La Selle au niveau du Pont Fourneau avant son entrée dans l'agglomération de Le-Cateau	139
Photographie 29.	Selle au niveau du Pont Fourneau et du Pont Gervais dans Le Cateau ..	140
Photographie 30.	Selle au niveau du pont de la RD955 et en amont du moulin Lebesgue ..	140
Photographie 31.	Ruisseau en amont du Faubourg Saint-Martin et Passerelle sur la Selle ..	140
Photographie 32.	Selle en aval du moulin Lebesgue et en amont du moulin du Tordoir	140
Photographie 33.	Moulin de Mme Nicaise à Saint-Bénin	141
Photographie 34.	Moulin Caille à Saint Bénin	141
Photographie 35.	Moulin du Pont-à-Capelle à Le Cateau	141
Photographie 36.	Moulin du Pont Fourneau à Le Cateau	141
Photographie 37.	Moulin Gervais à Le Cateau	141
Photographie 38.	Moulin Lebesgue (abandonné et récemment démantelé)	141
Photographie 39.	Moulin du Tordoir à Montay	141
Photographie 40.	Lit majeur au niveau de la confluence avec le ruisseau des Essarts	142
Photographie 41.	Rive droite en amont du moulin Lebesgue	142
Photographie 42.	Vallée encaissée en aval du moulin Lebesgue	142
Photographie 43.	Vallée large en amont de Montay	142

LISTE DES CARTES

Carte 1 - Situation géographique du secteur à l'échelle macro territoriale	7	Carte 43 - Crues de référence – Décennale et centennale	96
Carte 2 - Situation géographique du secteur d'étude à échelle territoriale	9	Carte 44 - Préservation des zones d'expansion de crue	97
Carte 3 - Situation géographique du secteur à échelle micro-territoriale	10	Carte 45 - Sous-bassin versant de Baudival	98
Carte 4 - Situation du secteur d'étude sur fond de photo aérienne	12	Carte 46 - Sous bassin versant du faubourg de Montay	98
Carte 5 - Périmètre d'influence des sous-objectifs de la démarche HQE-Route Durable	13	Carte 47 - Géologie et piézométrie	101
Carte 6 - Extrait du PRD de l'arrondissement de Cambrai relative aux sections aménagement du réseau	19	Carte 48 - Répartition des services liés à l'usage de la route sur le territoire du Cateau	106
Carte 7 - Extrait du PRD de l'arrondissement de Cambrai relative aux sections de voies nouvelles	20	Carte 49 - Carte des mesures du bruit routier	109
Carte 8 - Projets d'aménagement et d'infrastructures	21	Carte 50 - Carte des mesures de long terme	110
Carte 9 - Infrastructures et réseaux	24	Carte 51 - Carte des ambiances sonores de jour	112
Carte 10 - Vitalité de la construction et nature de l'offre de logements neufs (évolution du rythme de construction entre (1990 – 1998) et (1999-2006))	30	Carte 52 - Carte des ambiances sonores de nuit	113
Carte 11 - Cohésion sociale : activités économiques	34	Carte 53 - Hauteurs totales des précipitations (mm)	114
Carte 12 - Le Cateau, proximité des pôles urbains	42	Carte 54 - Zones Naturelles d'Intérêt Reconnu	118
Carte 13 - Localisation du Cateau dans son territoire	43	Carte 55 - Unités écologiques	122
Carte 14 - Les grandes entités de paysage à l'échelle territoriale	44	Carte 56 - Habitats écologiques	124
Carte 15 - Le paysage du Cateau. Une rencontre entre deux territoires majeurs	46	Carte 57 - Synthèse de la sensibilité écologique	125
Carte 16 - Parcellaire et bâti s'insèrent dans la topographie et dessinent la vallée	50	Carte 58 - Sites pollués et potentiellement pollué	131
Carte 17 - Révéler le paysage du Cateau grâce au passage de l'infrastructure	51	Carte 59 - Carte de localisation des sources du bassin versant de la Selle	133
Carte 18 - Localisation du patrimoine bâti remarquable	53	Carte 60 - Captages recensés par l'Agence de l'Eau Artois-Picardie	134
Carte 19 - Localisation du patrimoine bâti remarquable	54	Carte 61 - Bassin versant de la Selle	136
Carte 20 - Périmètre de protection des Monuments historiques	56	Carte 62 - Relief et hydrographie	137
Carte 21 - Carte de synthèse des éléments de paysage et patrimoine	59	Carte 63 - Réseau hydrographique et ouvrages hydrauliques de la Selle	138
Carte 22 - Carte des comptages automatiques réalisés du 4 au 8 février 2008	67	Carte 64 - Qualité des eaux de la région Nord	143
Carte 23 - Enquête « minéralogique » du 1/02/05 – localisation des postes	68	Carte 65 - Objectif de qualité des eaux de la région Nord	143
Carte 24 - Les 4 flux de transit majeurs	69	Carte 66 - SEO-Physique de la Selle – Evaluation de l'ensemble du milieu	144
Carte 25 - Le Cateau : flux Origines-Destinations du trafic de transit Poids Lourds	70	Carte 67 - Qualité et objectifs de qualité des eaux de surface	145
Carte 26 - Le Cateau : flux de trafic d'échanges Poids Lourds	70	Carte 68 - Risques inondations	146
Carte 27 - Le Cateau : affectation du trafic de transit Poids Lourds sur le réseau simplifié (tous sens de circulation confondus)	70	Carte 69 - Hypothèse de projet de contournement du Cateau-Cambrésis	151
Carte 28 - Carte du chemin de randonnée n°13 « Autour de Reumont »	72		
Carte 29 - Plan du réseau de lignes CamBrésiX	73		
Carte 30 - Plan du réseau de véloroutes	73		
Carte 31 - Plan de la ligne TER n°18 - Tronçon Busigny/Aulnoye-Aymeries	74		
Carte 32 - Synergie et cohérence entre les types de transport en commun	75		
Carte 33 - Déplacements domicile-travail en 1999 vers l'extérieur du Cateau-Cambrésis	77		
Carte 34 - Cartes des Routes Départementales à proximité de la commune du Cateau	78		
Carte 35 - Transports de Matières Dangereuses - Carte des cumuls Origine-Destination	83		
Carte 36 - Transports de Matières Dangereuses - Carte des Origines	84		
Carte 37 - Transports de Matières Dangereuses - Carte des Destinations	85		
Carte 38 - Convois exceptionnels : carte nationale de première catégorie	86		
Carte 39 - Convois exceptionnels : convois de troisième catégorie (itinéraires en vert)	87		
Carte 40 - Carte des aléas aux risques naturels	88		
Carte 41 - Carte des aléas aux risques naturels	89		
Carte 42 - Aléa Inondation	95		

PREAMBULE

Une infrastructure agit sur l'environnement, sur la vie sociale et sur la vie économique à chaque phase de son cycle. Qu'il s'agisse de sa programmation, de sa réalisation, de son exploitation ou encore de sa réhabilitation, cette infrastructure relève de la décision et de la responsabilité d'un Maître d'Ouvrage.

Dans une optique de développement durable, le Maître d'Ouvrage doit faire en sorte de minimiser l'impact environnemental de l'infrastructure, de garantir sa contribution positive à la vie sociale et économique comme à l'aménagement de l'espace et à la qualité de vie.

Pour répondre à ces objectifs, il est nécessaire d'appréhender les interactions de la route avec les territoires à ses différentes échelles, déclinant les problématiques locales et riveraines, régionales et transfrontalières, nationales voire planétaires à travers la problématique du réchauffement global.

La démarche « HQE Route Durable » ambitionne d'apporter au Conseil Général du Nord les outils nécessaires pour gérer cette complexité.

Le Département du Nord, Maître d'Ouvrage de l'opération, a approuvé le 18 décembre 2006, une méthode « HQE – Route Durable » inspirée pour partie de la certification HQE® qui existe pour les bâtiments.

Les études du contournement du Cateau-Cambrésis s'inscrivent donc dans une démarche « HQE – Route Durable ».

Cette démarche doit permettre d'intégrer le concept de développement durable au travers des aspects de management et d'évaluation des performances sociales, économiques et environnementales de l'opération.

INTRODUCTION

LA DEMARCHE HQE – ROUTE DURABLE

La démarche HQE – Route Durable intègre le concept de développement durable au travers des aspects de management et d'évaluation des performances sociales, économiques et environnementales de l'opération.

Le développement durable de la route est décliné en 9 objectifs représentant les enjeux environnementaux, sociaux et économiques. Les 9 objectifs s'organisent en trois dimensions :

- ⇒ vie sociale et économique
- ⇒ aménagement de l'espace et qualité de vie
- ⇒ homme et terre.

Chaque objectif est lui-même décliné en plusieurs sous-objectifs, ce qui amène au total à 28 sous objectifs permettant de cerner la façon dont ces enjeux se traduisent en préoccupations concrètes dans une infrastructure.

Les performances de développement durable de l'ouvrage seront illustrées à travers le « profil de développement durable » de la route, qui identifiera pour tous les objectifs et sous objectifs le niveau de performance visé ou obtenu selon la phase à laquelle on se situe. Il permettra d'appréhender la cohérence globale d'une opération et de resituer la démarche générale dans un territoire.

Sa mise en œuvre ne peut reposer que sur une synergie de tous les acteurs. Elle induit un dialogue, une concertation à toutes les phases.

Les arbitrages réalisés par le Maître d'Ouvrage sont éclairés, débattus et transparents vis-à-vis de tous ces acteurs. L'appropriation par chacun d'entre eux de son contenu et de la structure de la grille d'analyse qu'elle propose, à des degrés divers, est gage de ce dialogue et de la coopération indispensable. Elle induit une communication adaptée à chacun.

Le concept « HQE Route Durable » induit une vigilance particulière et une attention accrue sur un certain nombre de thématiques. Les **analyses de coût global** permettent de mesurer la cohérence des arbitrages avec le potentiel financier et la stratégie du Maître d'Ouvrage intégrant notamment :

- ⇒ les orientations de sa politique globale,
- ⇒ les notions de court, moyen et long terme au regard de la pérennité des ouvrages et de leur entretien,
- ⇒ la capacité financière de sa structure,
- ⇒ l'incidence monétaire de ses orientations majeures (image, qualité, citoyenneté ...),
- ⇒ les engagements qu'il a pris par ailleurs (chartes, conventions, ...) ;
- ⇒ le potentiel apporté par le développement de partenariats.

La démarche n'est pas synonyme de surcoût, mais de **rationalisation et d'ajustement maximum de l'investissement, dans l'intérêt général**. Son caractère pluridisciplinaire doit garantir **une mutualisation des moyens** dont les résultats sont mesurables sur les différentes thématiques liées à une opération.

Elle développe une approche transversale et transparente dans les choix retenus.

PRESENTATION ADMINISTRATIVE

Le Cateau-Cambrésis est une commune située dans le département du Nord (région du Nord-Pas-de-Calais). La ville du Cateau-Cambrésis est le chef lieu de canton du Cateau-Cambrésis et appartient à l'arrondissement de Cambrai.

Sa superficie est de 27,4 km². Le Cateau-Cambrésis porte le code Insee 59136 et est associée au code postal 59360.

SITUATION

A environ 17 km à l'Est de Cambrai, Le Cateau-Cambrésis est situé sur un axe important du Cambrésis (RN43), puisqu'il dessert les principaux pôles urbains de l'arrondissement, à savoir Cambrai, Caudry et Le Cateau.

Un important réseau d'axes secondaires mène au Cateau-Cambrésis (RD12, RD21, RD67, RD932, RD955 et RD959).

Cette commune est également traversée du Nord au Sud par La Selle. Cette rivière est fortement encaissée par rapport au reste du terrain naturel.



Carte 1 - Situation géographique du secteur à l'échelle macro territoriale

Les communes physiquement concernées par l'opération sont Montay, Le Cateau-Cambrésis, Bazuel et Saint Benin (cf carte 2).

CONTEXTE

La commune supporte un fort trafic dans sa traversée, puisque l'on recensait environ 11 000 véhicules par jour (en entrée et en sortie d'agglomération) en 2003 sur la RN43.

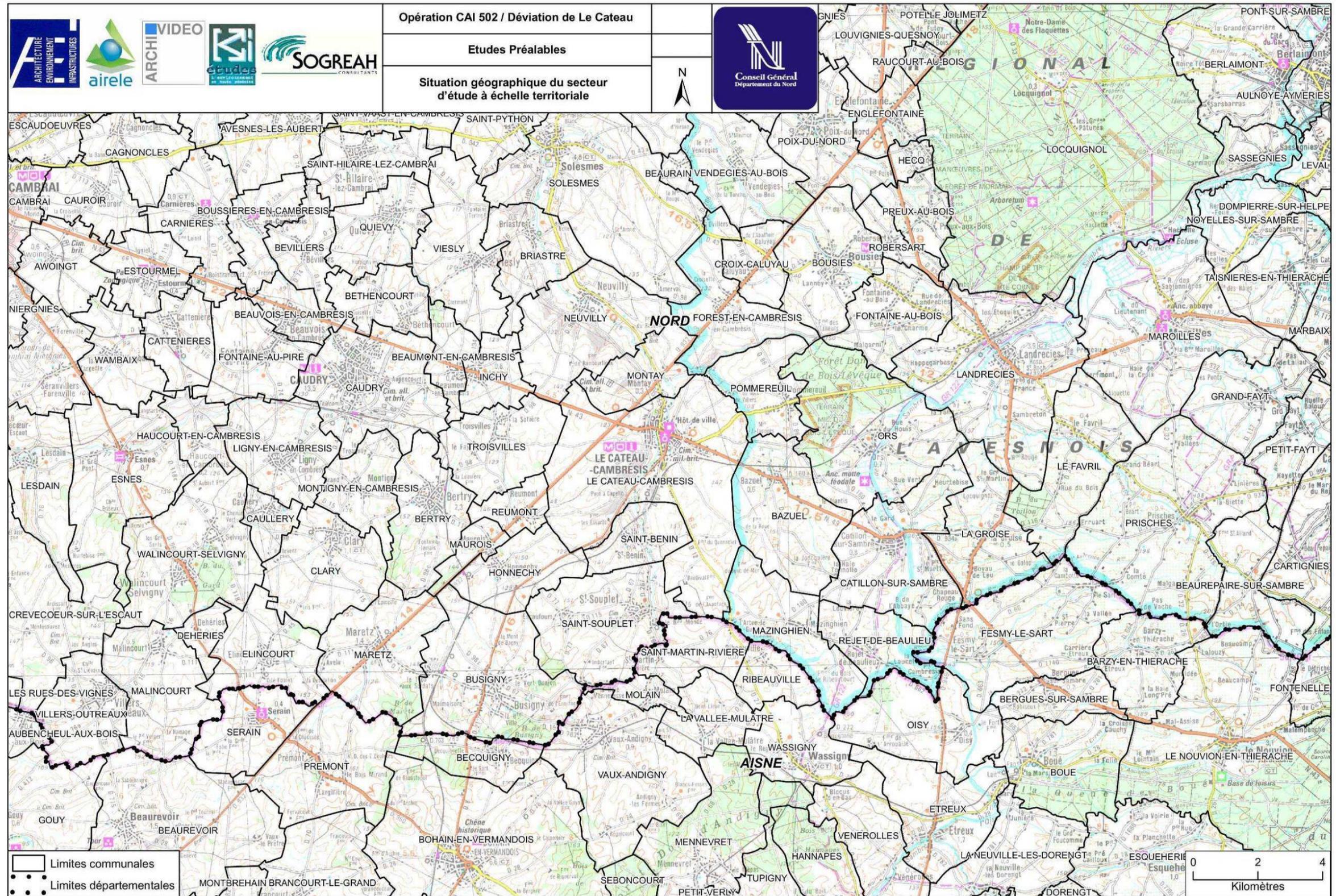
La part de trafic Poids Lourds y est importante. Plus de 1 000 PL/jour traversent l'agglomération en empruntant la RN43 et environ 2650 PL/jour entrent dans la commune toute voie confondue. Le trafic d'échange des PL représente 1/3 du trafic.

A noter également que les transports de matières dangereuses représente plus de 300 PL/jour. Le trafic d'échange des TMD représente la moitié du trafic.

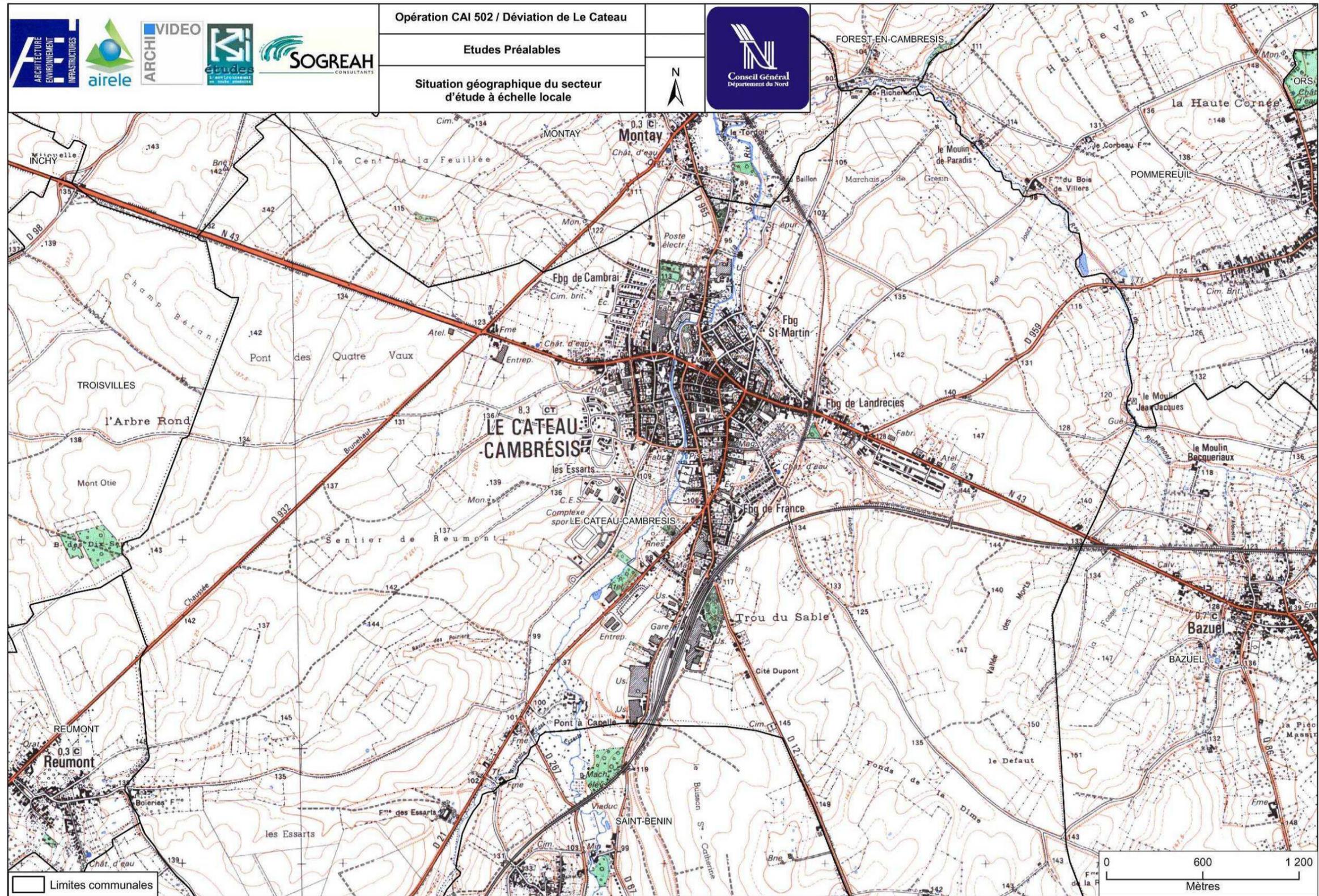
La traversée du Cateau-Cambrésis est relativement accidentogène, du fait de ce trafic poids lourd important.

Le projet de contournement fait l'objet d'une forte volonté locale de réalisation (inscription d'une emprise pour le projet dans les documents d'urbanisme et création d'une association pour le contournement du Cateau-Cambrésis).

Dans ce cadre, la Direction de la Programmation et des Grands Projets au sein du Conseil général du Nord a lancé les études nécessaires au contournement de Le Cateau Cambrésis, inscrit au plan spécial des routes nationales transférées sous le numéro CAI 502.



Carte 2 - Situation géographique du secteur d'étude à échelle territoriale



Carte 3 - Situation géographique du secteur à échelle micro-territoriale

OBJET DU PRESENT DOSSIER

Le présent dossier constitue la première étape du projet : un **diagnostic du territoire** réalisé à partir d'une analyse des 28 sous objectifs identifiés dans la démarche « HQE - Route Durable ». Il doit permettre d'analyser les besoins du territoire et de cerner les enjeux de l'opération.

A l'issue de cette analyse, une **hiérarchisation des différents enjeux du territoire** permettra de définir le **profil développement durable de l'opération**.

PRESENTATION DES PERIMETRES D'ETUDE

Dans le cadre de la démarche HQE « Route Durable », l'ensemble des thématiques de l'environnement du projet se doit d'être étudié et ce, tout le long du processus propre au projet.

Ces thématiques diverses et variées nécessitent pour chacune d'entre elles, selon leurs aires d'influence respectives, l'établissement de périmètres d'étude correspondant à leur sphère.

Aussi plusieurs périmètres sont proposés dans le cadre de la présente étude :

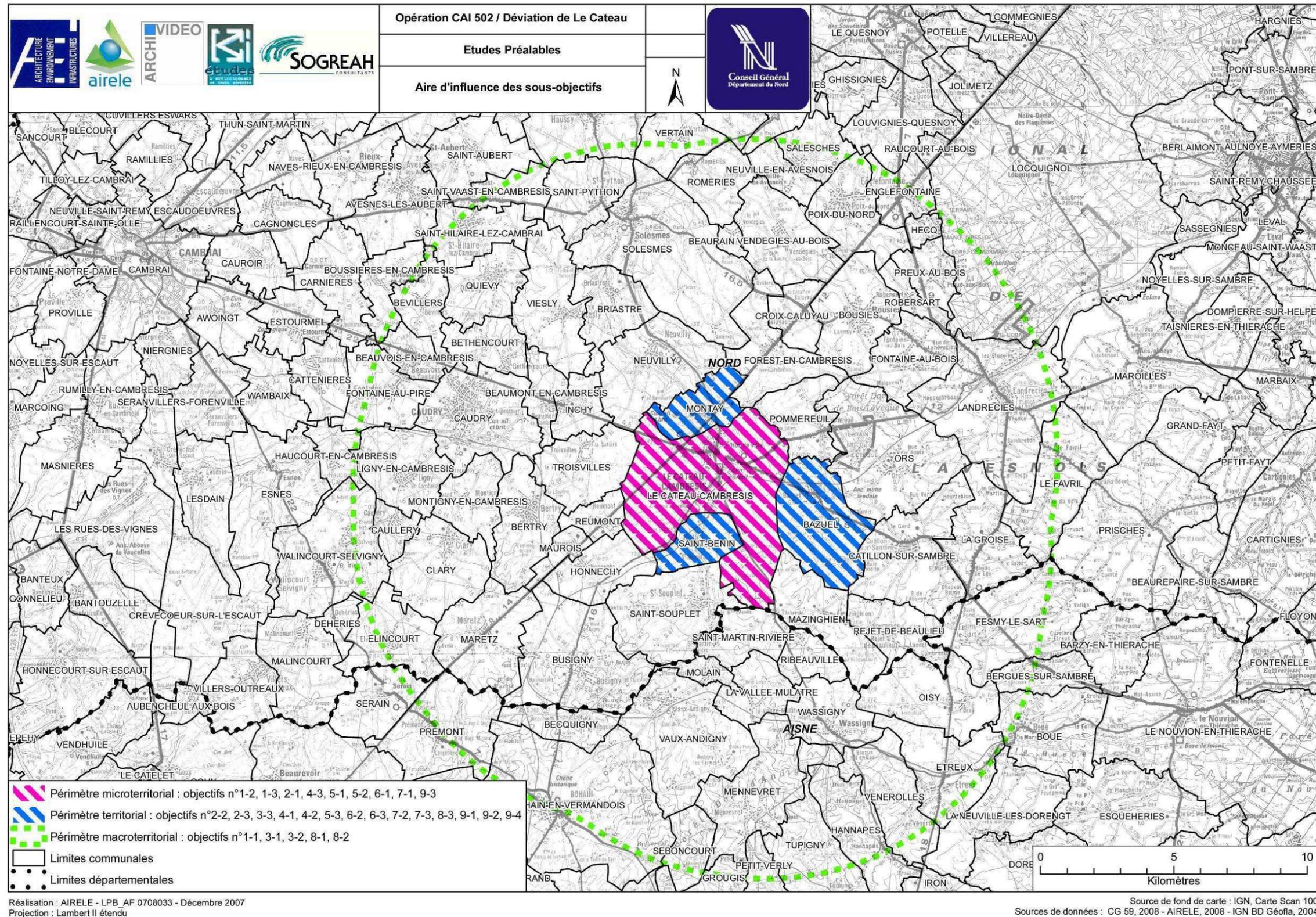
- ⇒ L'échelle micro-territoriale correspond à un territoire d'approche très fin permettant de prendre en considération les particularités locales de la commune du Cateau-Cambrésis, les attentes des riverains et collectivités locales. Cet axe d'approche s'applique à l'ensemble des 9 objectifs de la Démarche Développement Durable, notamment la qualité des ambiances, l'environnement, la qualité d'usage, l'identité culturelle, ...
- ⇒ L'échelle territoriale correspond aux territoires des communes directement concernées par le projet de contournement : Le Cateau-Cambrésis, Bazuel, Montay et Saint-Benin. Cette approche est indiquée dans le traitement des approches écologiques, socio-économiques, les projets de territoire, santé, sécurité et risques naturels, les usages et services du territoire, ...
- ⇒ L'échelle macro-territoriale correspond à des échelles beaucoup plus grandes (arrondissement, canton, voire Pays du Cambrésis) afin d'étudier le contexte macro-socio-économique dans lequel s'inscrit le projet, l'environnement et l'ensemble des thématiques d'approche globale (énergie, déchets, climat, ...).



Réalisation : AIRELE - LPB_AF 0708033 - Décembre 2007
Projection : Lambert II étendu

Source de fond de carte : BD Ortho
Sources de données : CG 59, 2008 - AIRELE, 2008 - IGN BD Géofla, 2004

Carte 4 - Situation du secteur d'étude sur fond de photo aérienne



Carte 5 - Périètre d'influence des sous-objectifs de la démarche HQE-Route Durable

DIMENSION « VIE SOCIALE ET ECONOMIQUE »

OBJECTIF 1. VIE DES TERRITOIRES

Le SCOT identifie de grandes orientations du territoire :

1.1. SYNERGIE ET COHERENCE AVEC LES PROJETS DU TERRITOIRE ET SES INFRASTRUCTURES

1.1.1. Synergie et cohérence avec les orientations et les projets d'aménagement du territoire

Organisme concerné	Contact	Document utilisé
Syndicat Mixte pour la mise en œuvre du SCOT du Cambrésis		Diagnostic du Schéma de Cohérence Territorial
Commune du Cateau-Cambrésis	Directeur Général Adjoint	Plan Local d'Urbanisme
Conseil général du Nord	Subdivision de Cambrai	Etude
	UCP 3	Extrait du Plan routier
	www.cg59.fr	Schéma Régional des Transports du Nord Pas de Calais
Conseil Général du Nord		Guide HQE – Route Durable
Pays de Matisse		Charge de mise en place du Pays
DICT	www.dict.fr	DICT
SIDEN – Beauvois en Cambrésis	Responsables des service eaux potables et eaux usées	Plans des réseaux d'assainissement sur Le Cateau
Réseaux de transport d'électricité (RTE)	Responsable du dossier	Récépissé de Demande de Renseignements
Réseaux Ferrés de France (RFF)	Charge de projets de RFF Nord Pas de Calais et Picardie	Questionnaire
GRT Gaz		Récépissé de Demande de Renseignements

1.1.1.1. Urbanisme et transports

L'arrondissement de Cambrai réalise son Schéma de Cohérence Territoriale (diagnostic en cours d'approbation). Suite à des contacts avec le Syndicat en charge de la réalisation de ce SCOT, la version de septembre 2007 disponible a été utilisée afin de prendre connaissance des enjeux identifiés.

La commune du Cateau-Cambrésis possède un Plan Local d'Urbanisme. Celui-ci régit donc le droit du sol sur la commune.

- Le SCOT du Cambrésis

Le contexte démographique	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ l'amélioration de la qualité de vie des jeunes ménages (logements adaptés, emploi, services à la petite enfance, proximité de la formation ...) et des personnes âgées, avec notamment l'amélioration de l'accès aux soins et le développement des structures d'accueil ... ⇒ Travail sur l'attractivité globale du territoire (activité, culture, services, environnement ...) et en particulier sur la valorisation de l'image du Cambrésis, permettant de garder les forces vives du territoire, voire de capter de nouveaux flux
Le contexte économique et social	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Le développement économique du Cambrésis passe par le renforcement de la cohésion interne du territoire autour d'une stratégie commune et par de nouvelles coopérations avec les territoires voisins, comme pour le pôle d'excellence agro-alimentaire à conduire avec l'Arrageois ...
Le territoire et son paysage	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ réaliser des choix, avec l'ensemble des partenaires, sur la consommation future des espaces. Mesures de protection, de conservation et de création permettant également de valoriser les potentialités des paysages.
L'état initial de l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Le maintien de la mosaïque de milieux, des boisements et du bocage dans la partie Sud et Est du Cambrésis constituent un enjeu dans un contexte de modification des pratiques et des équilibres agricoles.
Le développement urbain	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ la reconversion de la ville sur elle-même, réalisée notamment par l'urbanisation des dents creuses et par l'exploitation des petites friches industrielles et agricoles présentes sur tout le territoire, ⇒ la mise en cohérence des documents d'urbanisme ... ⇒ l'introduction d'une forme de densité sensiblement plus élevée ...
L'habitat	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Géographiquement, l'habitat collectif ne peut plus rester le monopole des centres urbains et doit sous des formes adaptées aux villages ruraux trouver, au même titre que les logements en résidences, une diffusion plus large. ⇒ Le parcours résidentiel, intimement lié au contexte typologique et géographique de la construction neuve, doit conduire à mener des actions ciblées en direction des jeunes (locatifs, primo-accession), des personnes âgées (logements en résidence et maisons médicalisées), mais également en faveur des plus démunis, quasiment à l'échelle de chaque commune...
Les activités économiques	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Le développement passe inévitablement par une maîtrise et une mise en cohérence des projets de zones d'activités à l'échelle du territoire et de ses franges immédiates, notamment aux abords de la plateforme multimodale de Marquion. ⇒ La très grande diffusion au sein de la plupart des villes et villages du Cambrésis du patrimoine industriel, méconnu, tant quantitativement, que qualitativement représente une formidable opportunité de reconversion, soit à vocation d'activité compatible avec sa position centrale, soit d'habitat, voire pour les plus excentrés à vocation naturelle ... Les friches agricoles peuvent également connaître le même destin ! ⇒ La tradition agricole du territoire doit être préservée et renforcée par le développement d'une agriculture durable. ⇒ Le maintien de l'ambiance rurale des villages impose une vigilance accrue à opérer tant sur la préservation du patrimoine architectural des exploitations, que sur le maintien des pâtures alternantes et de l'écrin végétal qui accompagne les fermes. ⇒ Le travail en dehors du territoire de l'arrondissement est une réalité à prendre en compte, notamment dans la gestion des transports.
Les équipements et les services	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Le Cambrésis doit trouver son "rôle" dans la complémentarité de la vie culturelle, sportive et éducative de la Région Nord-Pas de Calais. Culturellement, l'abbaye de Vaucelles, le tourisme de mémoire ou le tourisme industriel offrent des perspectives à étudier ... Sportivement, le site de Niergnies peut accueillir un équipement sportif de niveau régional ...
Les déplacements	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Les opportunités ferrées ou fluviales doivent être saisies pour influencer de manière significative sur le développement du territoire et sa mise en réseau avec les territoires voisins. ⇒ Les évolutions privilégient considérablement la partie Ouest du territoire, au détriment de l'axe Est-Ouest interne à l'arrondissement et à ses connexions Nord-Sud. En l'absence de projets régionaux, une forme d'équilibre interne au territoire devra être trouvée. ⇒ La mise en place d'un réseau de transport collectif plus performant s'avère indispensable. ⇒ Avec l'évolution des mentalités liée à la prise de conscience des bouleversements écologiques et environnementaux, les déplacements doux représentent une véritable alternative à développer. La proximité des villages distants en moyenne de 3 km, la relative faiblesse du relief, le renforcement des pôles d'échanges ... doivent permettre d'influer sur la position "hégémonique" de l'automobile ...

Tableau 1. Présentation des grandes orientations du SCOT du Cambrésis susceptibles d'intéresser le projet de contournement du Cateau-Cambrésis

Le développement du projet de contournement du Cateau-Cambrésis devra tenir compte de ces orientations afin d'inscrire le projet dans la cohérence territoriale recherchée par le SCOT du Cambrésis.

• Le Plan Local d'Urbanisme du Cateau-Cambrésis

Le Cateau-Cambrésis s'est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme. Il comporte notamment une analyse de l'état initial de l'environnement, un diagnostic, diverses justifications, et une analyse des effets du projet sur l'environnement et les mesures prises pour limiter ou annuler ces effets. En plus du rapport de présentation, le Plan d'Aménagement et de Développement Durable exprime le projet de la collectivité locale en matière de développement économique et social, d'environnement et d'urbanisme à l'horizon de 10 à 20 ans.

L'analyse du Plan d'Aménagement et de Développement fait ressortir un grand nombre point important :

Orientations	Enjeux
<i>La commune dans son environnement général</i>	
<i>La vallée de la Selle</i>	Préserver la rivière et sa qualité piscicole
	Protéger la richesse écologique et paysagère de la vallée
	Mettre en valeur les rives de la Selle
<i>Dans la communauté de communes du Pays de Matisse</i>	Valoriser et développer l'identité du Catésis
	Entretenir le patrimoine naturel en ciblant la qualité environnementale
	Valoriser les chemins de promenade parcourant les communes de la vallée
	Réhabiliter l'habitat ancien
<i>La desserte routière du Catésis</i>	Mettre en place une zone d'activité intercommunale
<i>Les orientations d'aménagement</i>	
<i>Permettre l'augmentation du nombre d'habitants</i>	Augmenter la population communale de 5% d'ici 2012, soit 7 833 habitants (+373 habitants)
	Ouvrir de nouvelles zones à l'urbanisation à court et à long terme
<i>Développer la mixité sociale</i>	Favoriser la diversification de l'offre en logements
	Construire des logements pour personnes âgées et une structure médicalisée complémentaire
	Aménager une aire d'accueil pour les gens du voyage
<i>Donner la priorité à la qualité de vie</i>	Valoriser le bâti de qualité architecturale et les équipements culturels
	Favoriser le maintien et le développement des commerces en centre-ville
	Conforter le pôle culturel et sportif
<i>Recentrer la commune</i>	Valoriser les prairies proches du centre-ville en l'envisageant comme espace de détente
	Inciter à l'urbanisation des dents creuses et à la résorption des logements délabrés
<i>Aménager les carrefours dangereux</i>	Stopper l'urbanisation linéaire
<i>Favoriser le dynamisme économique</i>	Améliorer la sécurité au carrefour par un aménagement adapté
	Favoriser le maintien et le développement des activités économiques dans toute la commune.
	Prolonger, à longue échéance, la zone d'activités existante Faubourg de Landrecies en s'appuyant sur le futur carrefour RN 43/déviations de la RN 43
<i>Mettre en place une zone</i>	Inciter à la réhabilitation des friches et des déprises industrielles dans la zone d'activité sud.
	S'appuyer sur les trafics existants (RN 43 et RD 932) et futurs

<i>d'activité intercommunale</i>	(contournement du Cateau, nouvelle voie de jonction RD 932 – zone d'activité sud) pour créer une nouvelle zone d'activités à l'échelle de la Communauté de Communes.
	Favoriser la sécurité au contact de cette nouvelle zone et de la RN43 en qualifiant le carrefour RN 43 – RD 932.
	Implanter la zone à l'ouest afin de minimiser, en ville, l'impact lié aux trafics des poids-lourds
	Phaser l'urbanisation de la zone. - dans le temps - dans la thématique d'accueil (industrie/commerce)
<i>Préserver les ressources et l'espace naturels</i>	Rechercher une urbanisation respectueuse des paysages et de l'environnement.
	Préserver les espaces naturels
	Protéger la Selle et ses rives
<i>Valoriser le territoire naturel</i>	Préserver les ressources en eau potable
	Prendre en compte l'aléa faible d'inondation
	Requalifier le hameau de Pont-à-Capelle et ses environs en pôle d'accueil touristique et de loisirs
<i>Protéger et mettre en valeur le plateau agricole</i>	Autoriser l'implantation d'étangs communaux sur des terrains dédiés à la promenade
	Offrir, à proximité du centre ville un lieu dédié aux loisirs et aux sports
	Protéger et préserver l'espace agricole pour permettre le maintien des exploitations agricoles, favoriser la diversification agricole et rendre pérenne le bâti agricole de bonne qualité patrimonial.
	Prendre en compte la présence des exploitations agricoles, pratiquant l'élevage, à proximité de l'agglomération
	Permettre l'implantation d'éoliennes
	Permettre de conforter le bâti rural non agricole

La prise en compte des thématiques de protection de l'environnement et de développement économique et sociale du territoire, tout en garantissant un cadre de vie de qualité aux habitants est une préoccupation majeure du document d'urbanisme du Cateau. La démarche HQE-Route Durable du Conseil général du Nord trouve ainsi tout son sens.

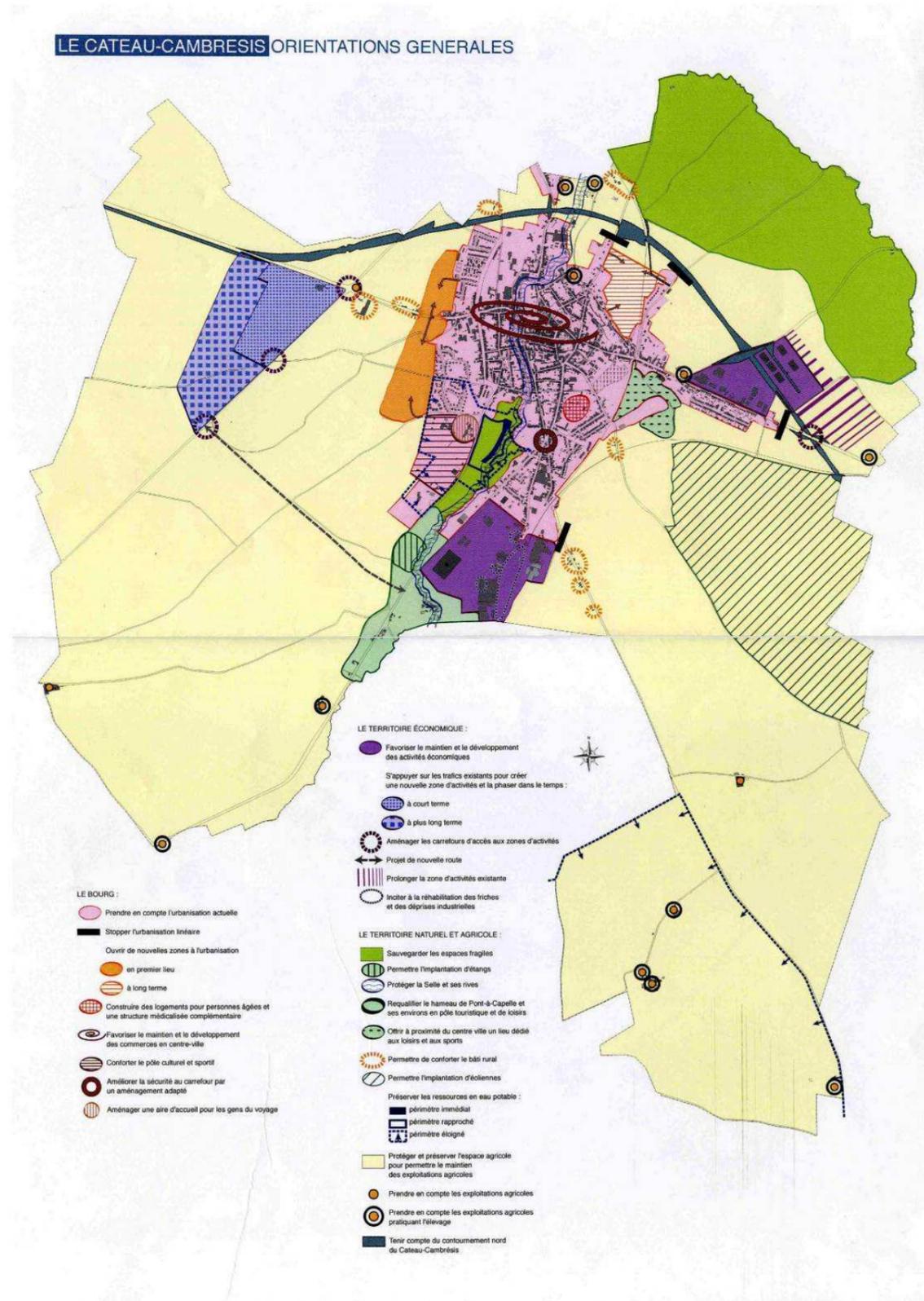


Figure 1. Extrait du PLU : orientations générales

- La Charte du Pays du Cambrésis

Le diagnostic de territoire et la Charte de développement du Pays du Cambrésis ont été élaborés entre octobre 2003 et octobre 2004.

La Charte a été adoptée par la quasi totalité des conseils communautaires et municipaux. Seules les Communes d'Iwuy, Rieux-en-Cambrésis, de St Benin, St Vaast, Villers en Cauchies et la Communauté de Communes des Hauts du Cambrésis, n'ont pas adopté cette charte.

Le Pays du Cambrésis a donc été officiellement reconnu par arrêté préfectoral le 27 octobre 2004.

Le Contrat de Pays a été signé par le Préfet de Région le 20 décembre 2004.

La Charte du Pays du Cambrésis a défini de grandes orientations de développement du territoire :

- ⇒ Orientation I : Réunir les conditions du développement de l'économie et de l'emploi
 - Axe 1 : disposer d'une offre foncière et immobilière attractive et hiérarchisée
 - Axe 2 : rechercher un tissu économique diversifié et réparti sur le territoire
 - Axe 3 : développer un environnement favorable en terme de services aux entreprises, d'infrastructures de communication et de bassin d'emploi
- ⇒ Orientation II : Améliorer les conditions et la qualité de vie des habitants
 - Axe 4 : surmonter les handicaps (la santé et l'exclusion)
 - Axe 5 : permettre un accès égal aux services dans tout le territoire
 - Axe 6 : développer une politique culturelle, éducative et sportive ambitieuse, en particulier en faveur des jeunes et en s'appuyant sur le monde associatif
- ⇒ Orientation III : Développer l'attractivité du territoire
 - Axe 7 : développer la qualité de l'environnement rural et urbain
 - Axe 8 : définir une politique habitat - logement, comme facteur majeur d'attractivité
 - Axe 9 : développer le potentiel touristique et promouvoir le territoire

- Projets d'aménagements

- ⇒ Infrastructures

A l'entrée ouest de la commune du Cateau, la création d'un carrefour giratoire à l'intersection des RD643 et RD932 est prévue. Ce carrefour est le point d'intersection de deux routes départementales à trafics importants. Ce giratoire devra accueillir une cinquième branche pour desservir la future zone d'activité.

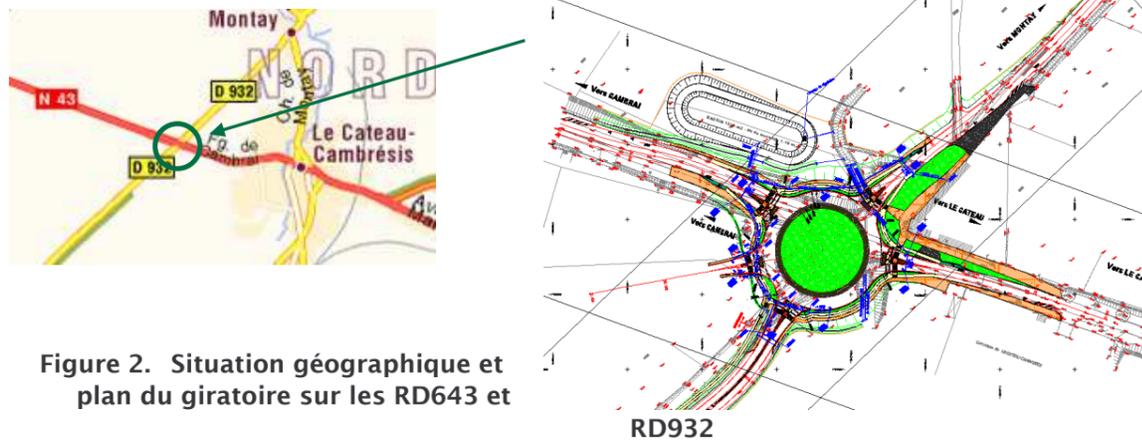


Figure 2. Situation géographique et plan du giratoire sur les RD643 et RD932

Parallèlement existe un projet de liaison entre la D932 et la D21 au sud de Le Cateau. Ce projet permettra de réduire le trafic Poids Lourds dans la traversée d'agglomération et de desservir le pôle d'activité situé au Sud du Cateau. L'étude est déjà bien avancée et l'échéance est pour 2010.

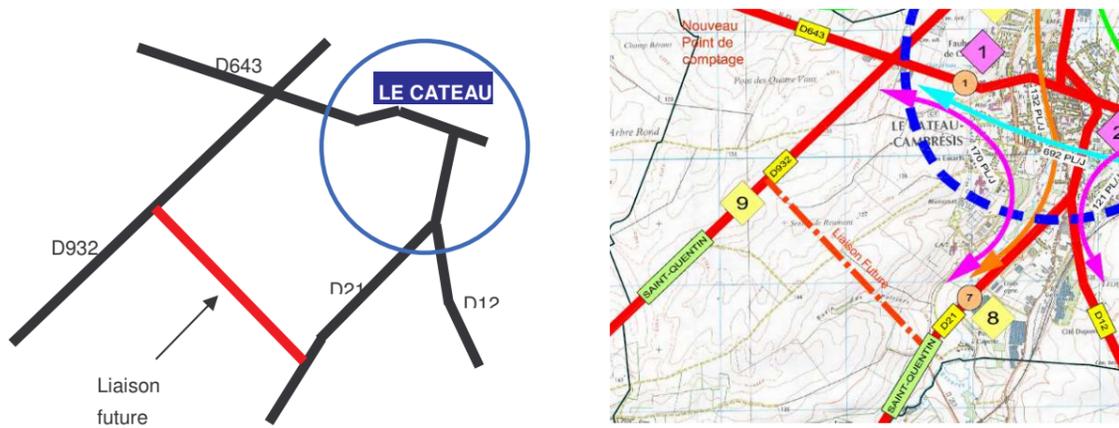
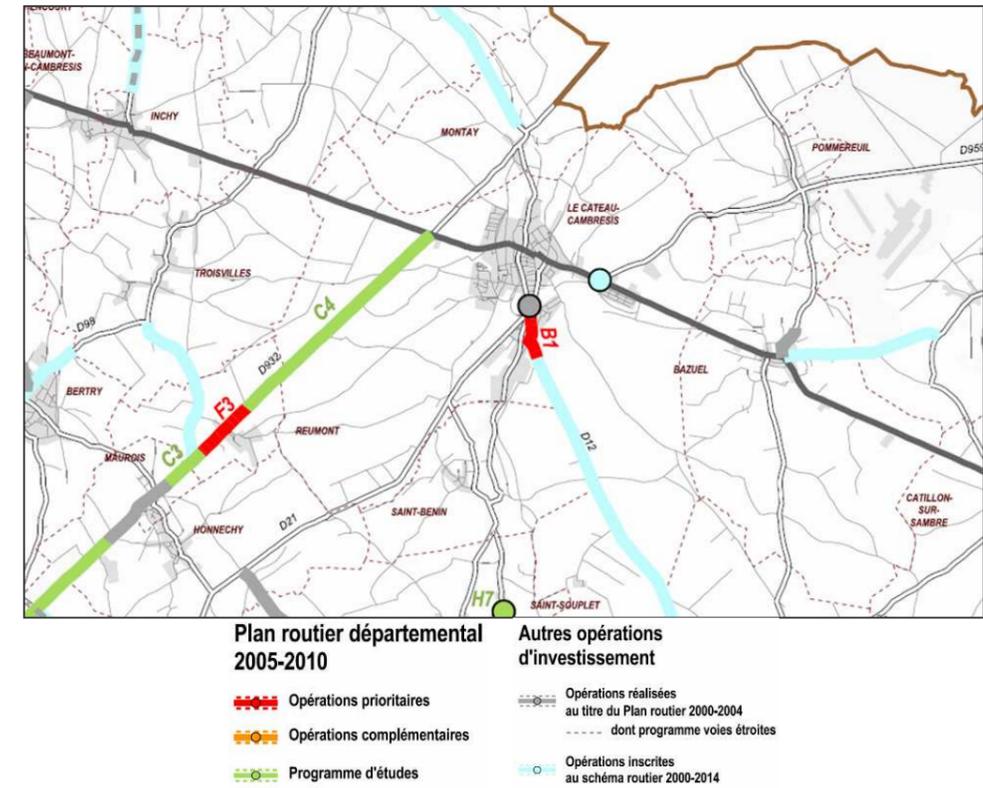


Figure 3. Situation géographique et plan de la liaison entre la D932 et la D21

Des études sont en cours pour réaliser un aménagement de la RD932, de la limite de l'Aisne au carrefour avec la RD643. Il s'agit de réaliser des aménagements en faveur des cyclistes. (Voir carte 6)

L'aménagement de la RD12 au Sud du Cateau, depuis l'ouvrage SNCF et sur 5km vers Wassigny, est en cours d'étude. Il s'agit de la mise aux normes de la voirie et de l'aménagement d'une piste cyclable. (Voir carte 6)



Carte 6 - Extrait du PRD de l'arrondissement de Cambrai relative aux sections aménagement du réseau.

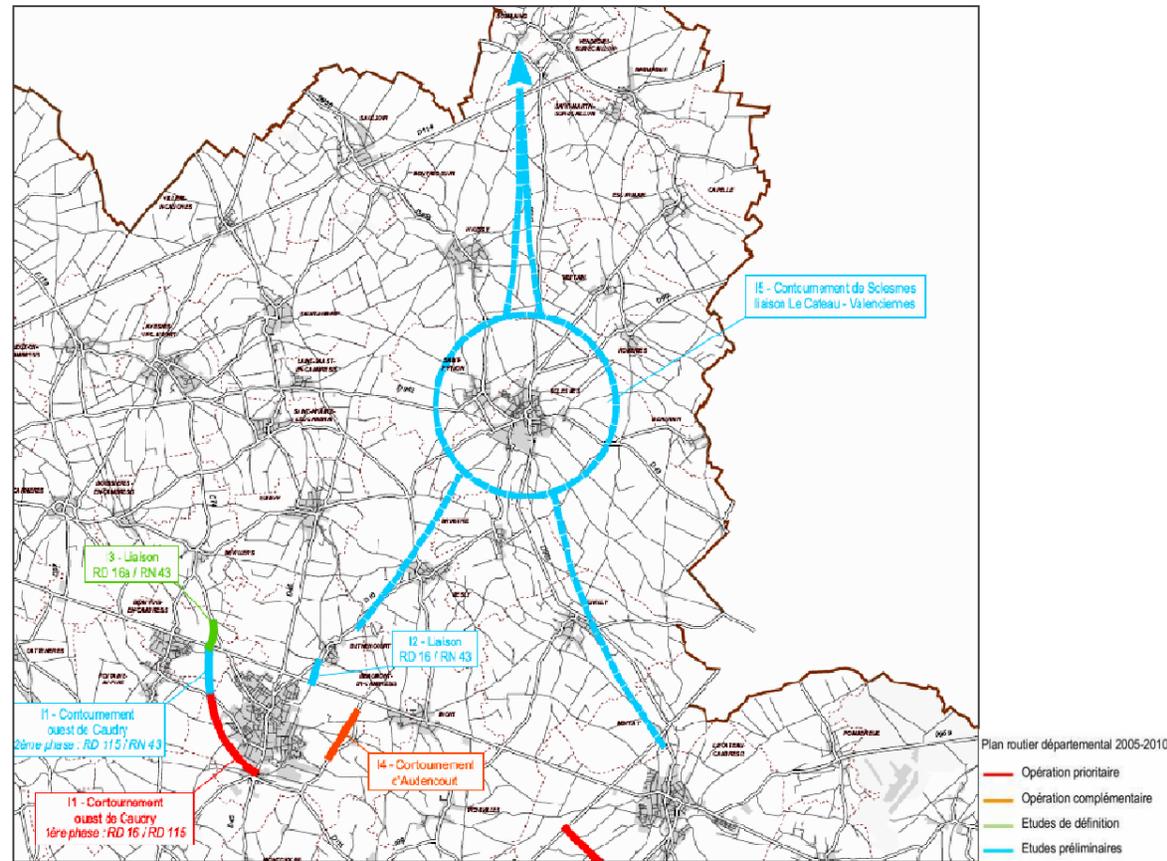
Les différents projets d'aménagements sur la commune du Cateau permettront de réduire la vitesse des usagers et de diminuer le trafic poids dans la traversée. Ces aménagements amélioreront la sécurité des riverains et leur environnement.

A plus grande échelle, une liaison Le Cateau-Valenciennes, inscrite au programme d'étude du plan routier départemental sous le numéro CAI005, est prévue (voir carte 7). L'opération consiste à améliorer la liaison entre le sud du département et le valenciennois (tant en terme de fluidité de trafic que de sécurité) ainsi que le cadre de vie des riverains des communes concernées.

⇒ Urbanisme

Plusieurs projets de construction et d'aménagements du territoire sont programmés ou en cours de réalisation :

- une zone artisanale à l'est de la commune près de la sortie de la commune,
- un parking dans le centre-ville (avec aire de jeux)



Carte 7 - Extrait du PRD de l'arrondissement de Cambrai relative aux sections de voies nouvelles.

1.1.1.2. Spécifications de gestion hydraulique

- La Directive Cadre

La directive du 23 octobre 2000 adoptée par le Conseil et par le Parlement Européen définit un cadre pour la gestion et la protection des eaux par grand bassin hydrographique au plan européen. Cette directive est appelée à jouer un rôle stratégique et fondateur en matière de politique de l'eau. Elle fixe en effet des objectifs ambitieux pour la préservation et la restauration de l'état des eaux superficielles (eaux douces et eaux côtières) et pour les eaux souterraines. La loi n° 2004-338 du 21 avril 2004 porte transposition de la directive cadre.

La Directive Cadre est en cours d'élaboration (stade état des lieux) et devrait aboutir en 2015 pour chaque Etat membre chargé de retranscrire, en droit national, la Directive Cadre Européenne.

La Directive Cadre a été publiée au J.O. des Communautés Européennes le 22 décembre 2002, et entre en vigueur à cette date. Elle prévoit 5 actions d'ici 2009 :

- ⇒ 2004 : 1- caractéristique et définition des districts hydrographiques
2- registre des zones protégées
- ⇒ 2006 : 3- programmes de surveillance des eaux

- ⇒ 2009 : 4- adopter le plan de gestion des eaux
5- adopter les programmes de mesures qui serviront à évaluer les objectifs définis pour 2015

Cette nouvelle approche du cycle de l'eau devrait permettre aux Etats membres de comparer les avancements dans chacun des pays.

- La loi sur l'eau et les milieux aquatiques

Ce projet de loi a été adopté en première lecture par le Sénat le 14 avril 2005. Le projet de loi sur l'eau et les milieux aquatiques a pour vocation de constituer le texte central de la politique française de l'eau et à en conforter les grands principes. Ainsi, le bassin versant est réaffirmé comme le périmètre privilégié pour la définition des objectifs de gestion durable de l'eau et des milieux aquatiques (bon état écologique pour 2015) et la mise en oeuvre des mesures destinées à les atteindre. De même, l'association des usagers de l'eau ou de leurs représentants à la définition et au suivi de la politique de l'eau est amplifiée. Le principe que leur contribution financière par le biais de redevances soit affectée exclusivement à la politique de l'eau est renforcé.

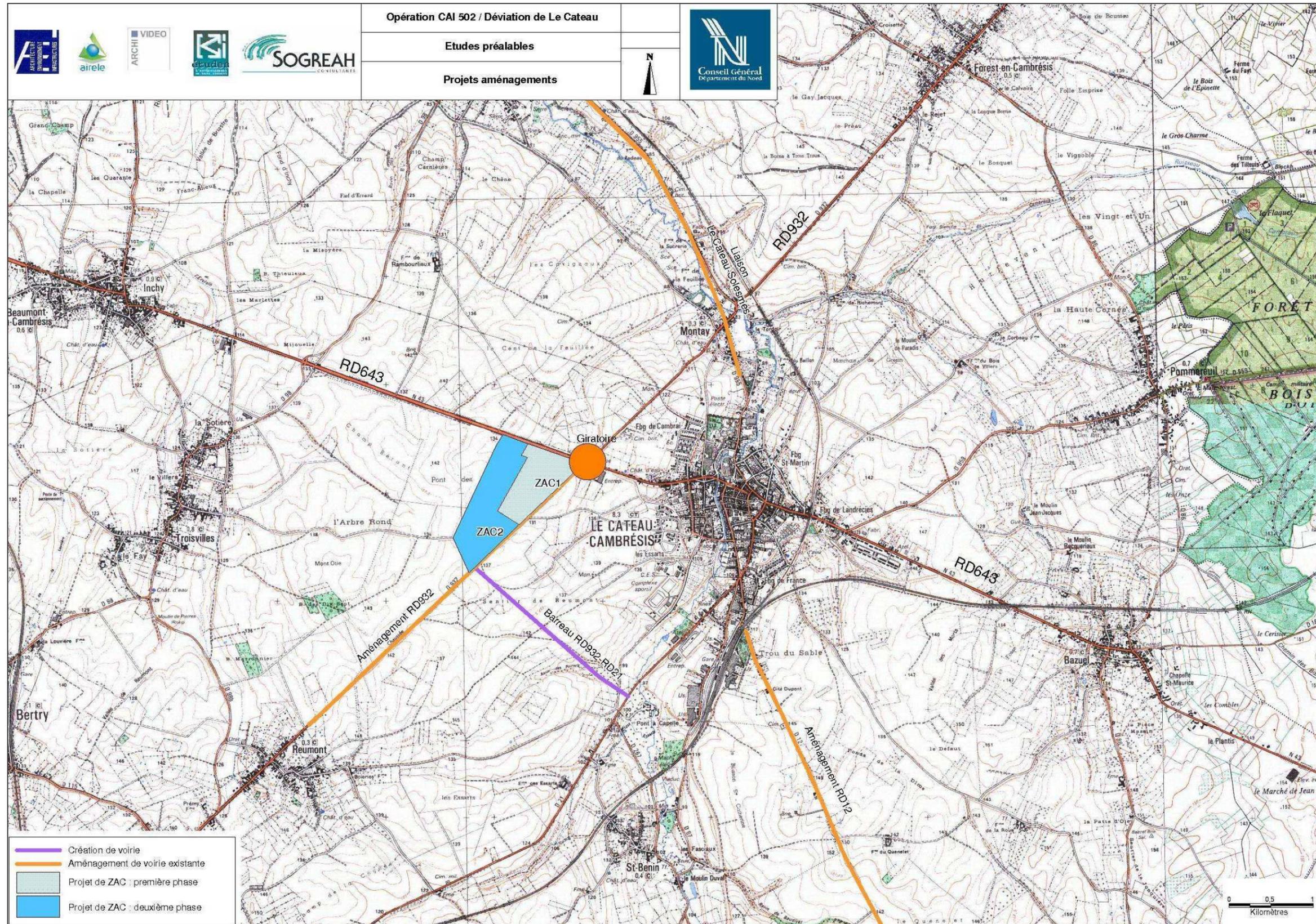
Le respect du bon état écologique suppose que les milieux aquatiques soient entretenus en utilisant des techniques douces et que les continuités écologiques soient assurées tant pour les migrations des espèces amphihalines (vivant alternativement en eau douce et en eau salée), que pour le transit sédimentaire.

Le projet de loi propose également que le débit minimum imposé au droit des ouvrages hydrauliques soit adapté aux besoins écologiques et énergétiques et que leur mode de gestion permette d'atténuer les effets des éclusées.

- Le Code de l'Environnement

La législation sur l'eau est périodiquement révisée pour l'adapter aux enjeux modernes de gestion équilibrée de la ressource et garantir sa cohérence avec le cadre communautaire. Les lois successives (n°64-1245 du 16 décembre 1964 relative au régime et à la répartition des eaux et à la lutte contre leur pollution, n°92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau, n°2004-338 du 21 avril 2004 dite de transposition de la directive cadre sur l'eau) se trouvent aujourd'hui dans le code de l'environnement, et notamment dans :

- ⇒ Code de l'Environnement Livre II Milieux physiques - Titre Ier Eau et milieux aquatiques - Chapitre Ier Régime général et gestion de la ressource
Thème : Préservation des champs d'inondation, libre écoulement des eaux, bassins de rétention
- ⇒ Code de l'Environnement Livre V Prévention des pollutions, des risques et des nuisances - Titre VI Prévention des risques naturels - Chapitre III Autres mesures de prévention
Thème : Repères de crues
- ⇒ Code de l'Environnement Livre V Prévention des pollutions, des risques et des nuisances - Titre VI Prévention des risques naturels - Chapitre IV Prévision des crues
Thème : Prévision des crues
- ⇒ Code de l'Environnement Livre II Milieux physiques - Titre Ier Eau et milieux aquatiques - Chapitre V Dispositions propres aux cours d'eau non domaniaux
Thème : Curage et entretien des cours d'eau



Carte 8 - Projets d'aménagement et d'infrastructures

⇒ Code Rural Livre Ier Aménagement et équipement de l'espace rural - Titre V Les équipements et les travaux de mise en valeur - Chapitre Ier Les travaux ou ouvrages
Thème : Travaux prescrits ou exécutés par les départements, les communes, leurs groupements et les syndicats mixtes ainsi que par les concessionnaires de ces collectivités

Au titre de l'étude en cours, il sera fait particulièrement attention au fait que le code de l'environnement « institue (...) un régime de déclaration ou d'autorisation pour les installations, ouvrages, travaux et activités affectant d'une manière ou d'une autre l'aménagement et la qualité des eaux ».

- Le SDAGE Artois-Picardie

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie, adopté par le comité de bassin le 5 juillet 1996, a été approuvé par le Préfet coordonnateur de bassin le 20 décembre 1996.

Les dispositions du SDAGE, réparties en 6 orientations générales, forment un dispositif cohérent qui permet une gestion équilibrée de la ressource en eau. Les thèmes de ces orientations sont les suivants :

- ⇒ Garantir l'alimentation en eau potable, notamment en protégeant les champs captants,
- ⇒ Améliorer la qualité des eaux superficielles,
- ⇒ Intégrer l'eau dans la ville
- ⇒ Reconquérir le patrimoine écologique, notamment en maîtrisant l'érosion et le ruissellement, en retrouvant la vocation à poissons migrateurs, en maintenant des niveaux d'eau suffisants dans les zones humides pour permettre leur fonctionnement écologique.
- ⇒ Valoriser le littoral
- ⇒ Maîtriser les usages de l'eau.

- Le SAGE Escaut

La Selle est concernée par le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de l'Escaut (superficie totale de 2005 km²).

Ce SAGE est actuellement en cours d'instruction. Le périmètre a été arrêté (09/06/06) mais il doit maintenant entrer en phase d'élaboration avant mise en œuvre.

Il est porté par l'association de préfiguration au Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE) Escaut Vivant - Levende Schelde et a pour principaux enjeux :

- ⇒ Lutte contre les inondations ;
- ⇒ Protection de la ressource ;
- ⇒ Lutte contre la pollution ;
- ⇒ Préservation des milieux humides ;
- ⇒ Lutte contre l'érosion.

- Le contrat de rivière de la Selle

La Selle a fait l'objet d'un contrat de rivière porté par le Syndicat Intercommunal d'Aménagement Hydraulique de la Selle et de ses Affluents (SIAHSA) maintenant achevé.

Il a été signé en 1988 et clôturé en 1998.

Il a notamment permis de réaliser certains travaux importants (recalibrage ou curage du lit mineur, entretien régulier, réfection ou démantèlement de vannages) qui ont permis de réduire sensiblement les inondations sur le bassin versant.

- L'Atlas des Zones Inondables de la Selle

La Selle a fait l'objet de la réalisation d'un Atlas des Zones Inondables qui a abouti en 2003 et permet de préciser notamment :

- ⇒ L'emprise des crues de référence ;
- ⇒ L'aléa Inondation ;
- ⇒ Les enjeux ;
- ⇒ Les principales zones d'expansion de crues ;
- ⇒ La morphologie du champ d'inondation.

Ce document n'est pas réglementaire mais fournit aux acteurs de la gestion de l'eau, locaux ou non, des indications sur les caractéristiques des inondations de la Selle.

1.1.1.3. *Spécifications des risques*

- Le Plan de Prévention des Risques (PPR)

Le Plan de Prévention des Risques naturels (PPR) créé par la loi du 2 février 1995 constitue aujourd'hui l'un des instruments essentiels de l'action de l'État en matière de prévention des risques naturels.

Le PPR est une servitude d'utilité publique associée à des sanctions pénales en cas de non-respect de ses prescriptions et à des conséquences en terme d'indemnisations pour catastrophe naturelle.

L'objectif du PPR est de prendre en compte les risques naturels dans l'aménagement et le développement.

Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation correspond à l'un des PPR applicable. Un PPRI a été prescrit en juin 2001 sur les communes du secteur d'étude mais il n'a pas été approuvé (soumis à étude et enquête publique).

1.1.2. Synergie et cohérence avec le réseau d'infrastructures du territoire

Extrait du dossier de fiche d'itinéraire (source : DDE Du Nord, 2005)

L'itinéraire que constitue la Route Départementale 643 entre Cambrai et la limite de l'Aisne est un enchaînement alterné de zones en rase campagne, très rectilignes en majorité, et de traversée d'agglomérations. Cet axe fait environ 30 km entre le giratoire de fin de contournement de Cambrai, à Awoingt, et la limite de l'Aisne ou 17 km jusqu'au Cateau-Cambrésis.

Les sections en rase campagne, qui représentent 18 km sur les 30, ont pour la plupart, et ce jusqu'au Cateau-Cambrésis, un profil en travers à 3 voies avec créneaux de dépassements alternés (marquage 2+1).

En rase campagne, la majorité des carrefours sont des carrefours à STOP. En agglomération leur type varie, du cédez-le-passage au giratoire en passant par le stop et les feux.

Les axes secondaires principaux croisent surtout la RD643 en agglomération, comme les RD 16, 16a et 45 à Beauvois et Caudry, les RD 21, 955, 959 au Cateau-Cambrésis, la RD 86 à Bazuel. Hors agglomération, les axes secondaires principaux en intersection avec la RD643 sont la RD 932 à l'entrée du Cateau et la RD 934 juste avant la limite de l'Aisne

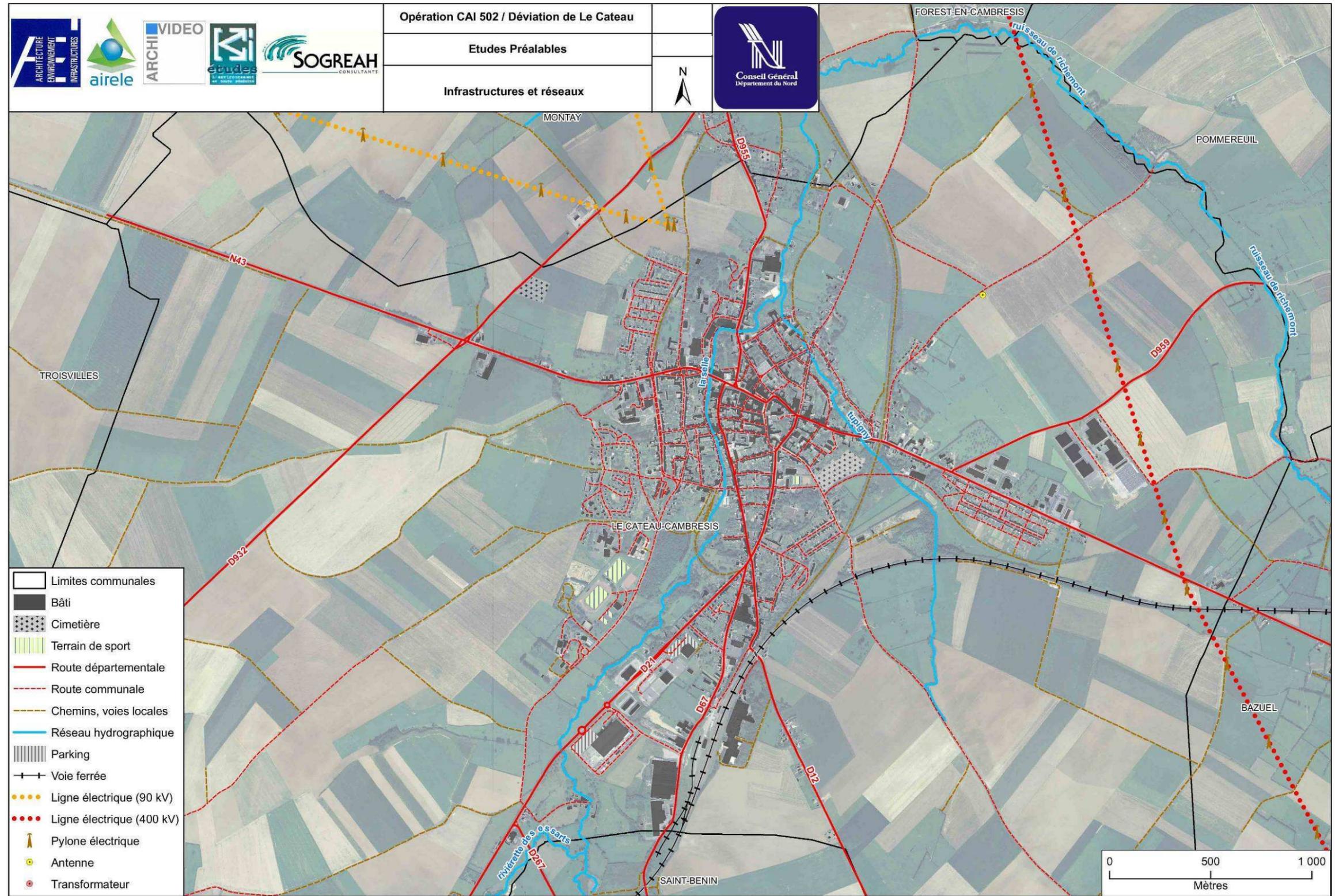
1.1.2.1. Altermodalité

Le territoire du Cateau-Cambrésis est majoritairement traversé par des infrastructures routières d'axe nord-sud.

Une gare ferroviaire est présente sur la commune du Cateau-Cambrésis. Toutefois les correspondances avec les grandes métropoles (Paris, Lille, Valenciennes, ...) semblent peu nombreuses.

Six liaisons de bus desservent la commune du Cateau-Cambrésis (cf 4.3.):

- ⇒ Cambrai,
- ⇒ Busigny,
- ⇒ Walincourt,
- ⇒ Solesmes,
- ⇒ Valenciennes,
- ⇒ Est de l'Arrondissement.



Réalisation : AIRELE - LPB_AF 0708033 - Décembre 2007
Projection : Lambert II étendu

Source de fond de carte : BD Ortho
Sources de données : CG 59, 2008 - AIRELE, 2008 - IGN BD Géofla, 2004 - BD Topo

Carte 9 - Infrastructures et réseaux

1.1.2.2. Intermodalité

Le Schéma Régional des Transports du Nord-Pas de Calais présente deux ambitions sur le territoire du Cateau :

Promouvoir des alternatives au mode routier :

- par des aménagements routiers coordonnés aux modes alternatifs, par des pôles d'intermodalité routes/transports collectifs,
- en captant au mieux le trafic fret à partir des ports et des plates-formes multimodales.

Désenclaver la Sambre-Avesnois :

- Enjeux de développement territorial, liens avec des pôles économiques et décisionnels, avec des réservoirs de clientèle touristique :
- Créer les liaisons avec la Belgique (Bruxelles et Charleroi) et avec l'Île de France par un aménagement de la RN2 et de la RN49 coordonné avec les régions voisines (Picardie, Wallonie).

Deux pôles d'échanges se distinguent sur la commune du Cateau. Le premier est la gare SNCF, qui permet un échange entre le réseau ferré et le réseau de bus et de taxis. Elle est située au sud de la commune, à 1,5km du centre ville environ. Le second est la gare routière, en centre ville, à 300m du musée Matisse et accessible par la rue de la Gaieté, vers laquelle tous les bus du réseau Cambrésis convergent.

La mairie du Cateau prévoit de déplacer la gare routière. Le nouveau site sera celui de l'ancienne usine Tremois, derrière le parc Fénélon.

1.1.2.3. Réseaux

Des Demandes de Renseignements ont été envoyées aux concessionnaires. La figure 4 les récapitule.

⇒ Régie SIDEN France

Le réseau d'assainissement sur le Cateau est de type unitaire et en conduites gravitaires. La station d'épuration du Cateau traite les eaux usées des communes de Le Cateau, Saint Souplet, Beaumont en Cambrésis, Bazuel, Ors, Inchy, Honnechy et Trois Villes. Elle a une capacité de 20 000 Equivalent Habitants. Les conduites provenant de ces communes sont en refoulement jusqu'au Cateau. Cette station d'épuration va être restructurée dans les années à venir, et la capacité revue à la baisse.

Il faut aussi noter que les eaux pluviales provenant de l'infrastructure du contournement ne pourront être traitées par la station d'épuration. Il faudra donc prévoir un traitement de ces eaux pluviales annexe à la voirie avant rejet direct dans la Selle.

Les plans des réseaux entretenus par la Régie SIDEN nous parviendront dans les prochains jours.

⇒ RTE

Le territoire est traversé par 4 lignes aériennes :

- 63 kV Cateau-Le Perizet
- 63 kV Cateau-Solesmes
- 400 kV Avelin-Lonny
- 400 kV Lonny-Mastaing

Et par un câble souterrain TCM/PTT du poste électrique de « Le Cateau » passant par le « chemin n°9 dit de Montay » jusqu'au SR.

Des précautions seront à prendre lors des travaux si l'infrastructure se situe dans un couloir de 30 mètres de part et d'autre des conducteurs pour une ligne aérienne ou dans un couloir de 5mètres pour un ouvrage souterrain.

La carte 9 indique la localisation des réseaux RTE.

⇒ RFF

La commune du Cateau est traversée par la voie ferrée Creil-Jeumont (double voie électrifiée). Celle-ci vient du Sud du Cateau (Busigny), passe par la gare SNCF et rejoint à l'Est Bazuel puis Aulnoye-Aymeries.

Cette artère connaît un fort trafic journalier, tant voyageurs que fret.

Il est à noter également qu'il faudra prévoir 3 ans avant de commencer les travaux (temps nécessaire à l'obtention des coupes de circulation ferroviaires).

⇒ GDF

Une canalisation de transport de gaz naturel à haute pression se situe sur le territoire du Cateau. Cette conduite appelée « antenne du Cateau » a un diamètre de 100mm.

La conduite de gaz provient de l'ouest de la commune du Cateau, traverse la Chaussée Brunehaut pour se terminer au Sud Ouest du bourg, au niveau du Chemin vert, juste avant les premières habitations.

⇒ France Télécom, GDF et EDF

Ces réseaux desservent les zones urbanisées sur tout le territoire.



SOGREAH CONSULTANTS 59 Agence de Lille Geoffrey GRUJON
Chantier 841566 créé le 27/02/2008 - RD643
59360 LE CATEAU CAMBRESIS - 01/01/1970 - 360 jour(s)

Page 1/1

N°	Exploitants	Contact	Formulaire	Récapitulé	Présence
7159270 841566	CONSEIL GENERAL DU NORD UNITE TERRITORIALE DE CAMBRAI Voirie Departementale 1461 AVENUE CATEAU 1461 avenue du Cateau BP 5 59400 CAMBRAI	Tel: 0327823606 Fax: 0327838592	En cours...		
7159271 841566	BEFFROI VISION Reseau Cable M BATTERMANN 34 Rue Charles Seydoux 59360 LE CATEAU CAMBRESIS	Tel: 0327845050 Fax: 0327845425	En cours...		
7159272 841566	FRANCE TELECOM UI NORD PAS DE CALAIS Groupe DICT Rue Paul Sion SP 1 62307 LENS CEDEX	Tel: 0321697960 Courrier	En cours...		
7159273 841566	CONSEIL GENERAL SUBDIVISION DEPARTEMENTALE DE CAUDRY Voirie Departementale 228 Rue St Quentin BP192 59540 CAUDRY	Tel: 0327859370 Fax: 0327859025	En cours...		
7159274 841566	REGIE SIDEN FRANCE Eau & assainissement Lieu dit le Jeune Bois BP 15 59157 BEAUVOIS EN CAMBRESIS	Tel: 0327765530 Fax: 0327858547	En cours...		
7159275 841566	RTE Nord Est GET Flandre Hainaut 41.RUE ERNEST MACAREZ 59300 VALENCIENNES	Tel: 0327238500 Fax: 0327238545	En cours...		
7159276 841566	AGENCE D EXPLOITATION GAZ HAINAUT CAMBRESIS ZA DU BOSQUET D AULNES BP 109 CHEMIN D EN HAUT 59590 RAISMES	Tel: 0327228356 Fax: 0327228385	En cours...		
7159277 841566	GRTgaz Agence d exploitation de Reims (ZVAL) 671 RUE MAURICE CAULLERY ZI de Dorignies 59500 DOUAI	Tel: 0327991940 Fax: 0327991959	En cours...		
7159278 841566	EDF Gaz de France Distribution MARLY Groupe Technique Exploitation 67 Rue du Rempart BP319 59304 VALENCIENNES	Tel: 0327232414 Fax: 0327232579	En cours...		
7159279 841566	MAIRIE SERVICE TECHNIQUE Eclairage Public 1 RUE VICTOR HUGO 59360 LE CATEAU CAMBRESIS	Tel: 0327840010 Fax: 0327778174	En cours...		

Figure 4. Demandes de Renseignements sur le territoire du Cateau

1.1.3. Synthèse

Du point de vue des documents d'urbanisme, un travail de concertation sera indispensable avec le SCOT afin de mettre en concordance le projet de contournement avec le plan d'action à définir du SCOT du Cambrésis. De même, une concertation avec les services urbanisme de la mairie de Le Cateau et le maire permettront une mise en cohérence des attentes et besoins du projet avec l'ensemble des préconisations du PLU.

Plusieurs documents fixent les orientations et aménagements du territoire et ce, à différentes échelles :

- SCOT du Cambrésis, à l'échelle du Pays,
- Charte du pays du Cambrésis, à l'échelle du Pays,
- Plan Local d'Urbanisme, à l'échelle de la commune.

L'ensemble de ces documents marquent la volonté territoriale forte de prise en compte d'un développement durable et résonné aussi bien à l'échelle locale et macro-territoriale.

Il faudra également veiller à respecter les documents de gestion hydraulique et ne pas porter atteinte à la qualité de la Selle.

Il apparaît que les orientations tant macro-territoriales que territoriales tendent à donner à la démarche HQE-Route Durable, poursuivie dans le cadre de l'opération, toute sa justification, en prenant en compte les attentes et orientations définies dans le cadre des différents documents de planification.

Du point de vue des infrastructures, le territoire catésien possède un réseau routier essentiellement Nord-Sud. Les réseaux de bus et de train assurent l'alter- et l'intermodalité du réseau. Les deux pôles d'échange que constituent la gare routière (centre ville) et la gare SNCF (au sud) permettent de combiner plusieurs modes dans un même déplacement.

Plusieurs projets d'aménagement sont à l'étude sur le territoire. Il faudra en tenir compte dans la suite des études.

Au nord, le territoire est coupé par 4 lignes aériennes, dont 2 portées par la même infrastructure, et par un câble souterrain. Au sud, les lignes aériennes à 400 kV passent à proximité de l'entrée Est du Cateau.

Le réseau ferré traverse la partie sud-est de la commune. Il faudra prévoir un délai de trois ans avant de commencer les travaux (temps nécessaire à l'obtention des coupes de circulation ferroviaires).

1.2. ECOUTE DES BESOINS ET DES ATTENTES

Organisme concerné	Contact	Document utilisé
Syndicat Mixte pour la mise en œuvre du SCOT du Cambrésis		
Commune du Cateau-Cambrésis	Directeur général adjoint	Plan Local d'Urbanisme
Conseil général du Nord		Etude Guide HQE Route Durable
Association pour le contournement du Cateau	Président	Reportages Vidéo et articles de presse
Chambre de commerce et d'industrie de Cambrai	Responsable environnement	

1.2.1. Connaissance des besoins et des attentes

Le Plan Local d'Urbanisme du Cateau-Cambrésis a inscrit un fuseau dans la partie nord du territoire comme zone réservée à l'aménagement du contournement de la ville. Cette action fortement significative exprime la volonté politique locale liée à la concrétisation de ce contournement.

L'Association Pour le Contournement du Cateau-Cambrésis a été créée en janvier 2003. Celle-ci se montre motrice et volontaire afin de recueillir le soutien de nombreux acteurs, locaux, régionaux et Nationaux. Un courrier expliquant les conditions de circulation dans le centre-ville du Cateau a été envoyé au Président de la République en septembre 2005 afin d'obtenir l'inscription du projet de contournement dans le contrat de plan Etat-Région.

De plus, la commune du Cateau-Cambrésis fait l'objet d'articles dans la presse locale de manière régulière et la chaîne de télévision locale, « Beffroi Vision », diffuse régulièrement des reportages sur les manifestations de cette association.



Photographie 1. Affiche - Centre du Cateau-Cambrésis

De nombreux contacts ont été établis avec les acteurs locaux du territoire (gendarmerie, taxi, ambulance, station-service, sapeurs-pompiers, ...). Les comptes-rendus se trouvent en annexes. L'analyse de ces contacts fait ressortir qu'une majorité de la catégorie de population ciblée a connaissance du projet de contournement et souhaite que le projet se réalise pour des raisons de désengorgement du centre-ville. Toutefois, des attentes fortes ont été exprimées quant à la nécessité de mettre en liaison ce projet de contournement avec le maintien de la vie économique et culturelle de la commune.

Les premiers échanges concernant la Démarche HQE - Route Durable ont salué la démarche de recueil des souhaits et attentes en amont, lors de la phase de diagnostic du territoire.

1.2.2. Evolutivité des besoins et attentes

L'évolutivité de l'infrastructure fera partie intégrante du projet et sera étudiée particulièrement en phase projet.

Il sera nécessaire de prendre en compte : la réversibilité de l'ouvrage, les éventuels nouveaux usages, la déconstruction, ...

Dans le cadre de la conduite du projet une série de différentes réunions sera tenue :

- Comité de Pilotage politique.
- Réunion publique de présentation, tournée vers le public et les usagers du territoire.
- Réunion technique avec portée technique.

Ces réunions se tiendront de manière régulière, tout le long de la démarche HQE - Route Durable, du diagnostic à la phase d'exploitation de l'ouvrage.

1.2.3. Hiérarchisation et satisfaction des besoins et attentes

Le traitement de cette partie va nécessiter un traitement de l'ensemble des besoins et attentes qui auront été exprimés au Conseil Général du Nord / UCP 3 qui ont justifié l'inscription du projet dans le plan de travaux départemental.

Il est déjà possible de noter les acteurs suivants :

- Association pour le Contournement du Cateau-Cambrésis
- Mairie du Cateau-Cambrésis
- Usagers du territoire
- Acteurs économiques et sociaux

Tous ces intervenants, approchés dans le cadre du diagnostic, ont exprimé des attentes fortes sur la nécessité de réaliser le contournement. Des motivations et raisons diverses ont émergé, de l'attente sociale à la sécurité, ou encore à la préservation du patrimoine historique et culturel.

Il sera nécessaire d'effectuer un suivi et une classification de l'ensemble des attentes étudiées au préalable aux décisions de la phase projet afin de hiérarchiser l'ensemble de ces données et les intégrer à la démarche décisionnelle du projet.

1.2.4. Synthèse

De nombreux contacts locaux ont été pris lors de la phase de diagnostic. Ces échanges réalisés grâce à un guide commun à l'ensemble de ceux-ci ont permis de faire émerger de nombreux points communs :

- Des attentes locales fortes vis-à-vis du projet de contournement (pour ou contre), des avis très marqués.
- Une volonté grandissante à être intégrés au projet (par des comités de pilotage, des bulletins d'information locaux, ...).

Il sera nécessaire d'effectuer un suivi et une classification de l'ensemble des attentes étudiées au préalable aux décisions de la phase projet afin de hiérarchiser l'ensemble de ces données et les intégrer à la démarche décisionnelle du projet.

1.3. COHESION SOCIALE

Organisme concerné	Contact	Document utilisé
INSEE		Site internet
Commune du Cateau-Cambrésis	Directeur Général Adjoint	Plan Local d'Urbanisme
Conseil général du Nord	Subdivision de Cambrai	Etude

Quel est l'état de la cohésion sociale, aujourd'hui, au sein de la Ville du Cateau-Cambrésis ? Dans quelle mesure la facilité d'accès à l'emploi et aux aménités du territoire, l'offre de déplacements, l'existence et la qualité de l'espace public, l'organisation spatiale, la qualité de

l'habitat et du cadre de vie sont ils actuellement facteurs d'équité sociale ou au contraire d'exclusion sociale ?
Quel rôle jouent les infrastructures actuelles de transport sur l'activité économique et le développement de l'emploi ?

C'est à ces questions qu'il s'agit de répondre ici.

1.3.1. Equité sociale

1.3.1.1. *Définition*

L'équité est le sentiment naturel, spontané du juste et de l'injuste. Suivi de l'adjectif « social », l'équité renvoie à l'acceptabilité d'une situation sociale donnée. Par opposition à l'égalité de droit, l'équité sociale peut donc être comprise comme l'équilibre social reposant sur une garantie d'accès des habitants les moins favorisés aux services fondamentaux en termes de santé et de logement.

Cette approche doit identifier le niveau d'accès aux services.

Les *publics* concernés par cette approche sont ceux qui sont considérés comme fragiles ou touchés par une forte inégalité :

- Personnes éloignées de l'emploi
- Personnes âgées
- Enfants
- Femmes

Les domaines de la vie locale pris en compte dans le cadre de ce diagnostic sont les suivants :

- Equité dans les déplacements
- Organisation spatiale - qualité du cadre de vie et de l'habitat
- Droit à un espace public de qualité
- Civilité de tous les acteurs

1.3.1.2. *Equité dans les déplacements*

Le plus important facteur d'équité lié aux déplacements est relatif à la possibilité (ou non) d'accéder à l'emploi. A cet égard, les données du recensement de 1999 sont riches d'enseignement.

Mode de transport	Actifs ayant un emploi utilisant
Seulement la marche à pied	555
Seulement les deux-roues	111
La voiture particulière	1234
Transport en commun	86
Pas de transport	150

Plusieurs modes de transport	102
Un seul mode de transport	1431

Tableau 2. **Actifs ayant un emploi et mode de transport au Cateau-Cambrésis (en 1999)**

source : INSEE

On constate une importante utilisation de la marche à pied et du cycle (respectivement 28% et 5,6% des modes de transport, soit un total de 33,6%). De plus, 150 actifs vivent et travaillent sur le même lieu, ce qui porte à 41% les actifs occupés ne recourant pas aux transports motorisés, ce qui est une proportion significative.

Cette donnée est cohérente avec la part importante des actifs Catésiens travaillant dans leur propre commune (59,3%). Cette localisation dans la commune des emplois constitue un premier élément positif, car l'accès à l'emploi n'est pas nécessairement freiné par leur éloignement et la nécessité d'avoir un véhicule personnel.

Toutefois, la prédominance de l'utilisation de la voiture particulière (62%) et la faible utilisation des transports en commun (0,4%) tempèrent cette première analyse. En effet, le déficit d'emplois dans la commune est plus important pour des postes d'ouvrier, qui représentent une part significative des demandeurs d'emploi : seuls 62,3 % des personnes appartenant à la Catégorie Socio-professionnelle (CSP) « ouvriers » ont un emploi et cette catégorie représente plus de 20% de la population catésienne.

Le phénomène croissant d'augmentation de la distance à l'emploi touche donc plus durement les populations les plus fragiles économiquement. La faible utilisation des transports en commun témoigne, de plus, d'une probable inadéquation entre l'offre de transports et les besoins de mobilité pour les déplacements domicile-travail.

Le tableau 3 recense les différents services présents sur la commune du Cateau en 1999.

On peut constater un dynamisme certain du Cateau-Cambrésis qui compte de très nombreux commerces et services de proximité. Ceci étant dû à son rôle de chef-lieu de canton.

A ce niveau de l'étude, il apparaît que le niveau de services locaux du territoire correspond aux besoins de sa population.

Cet élément est confirmé par les entretiens réalisés auprès d'acteurs locaux, qui estiment que le Cateau-Cambrésis est une ville à la campagne dotée de nombreux services et équipements ; son cadre de vie et son niveau d'équipements étant potentiellement attractifs.

1.3.1.3. *Organisation spatiale - qualité du cadre de vie et de l'habitat*

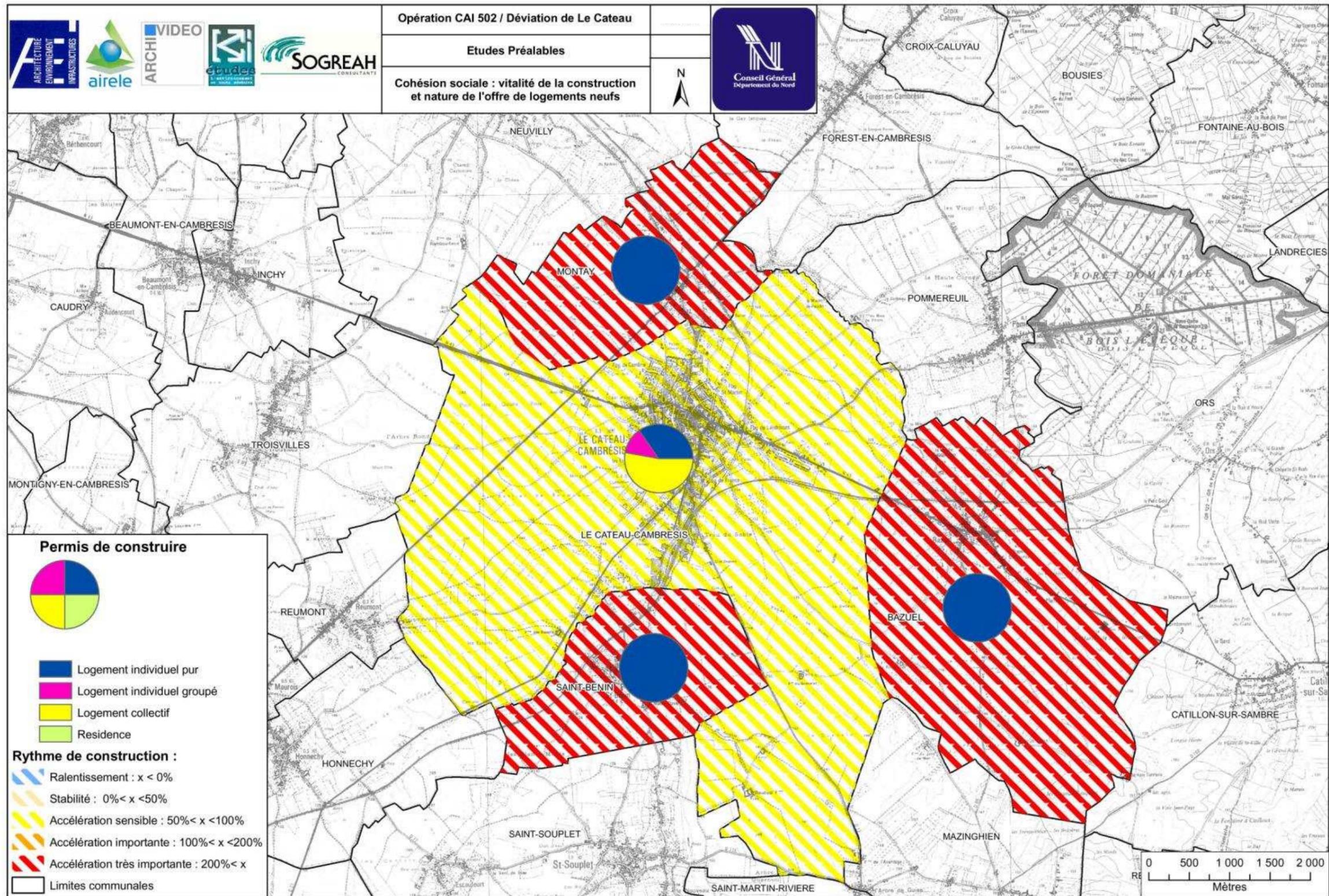
Petite ville dense, aux contours clairs et à l'urbanisation relativement lente, le Cateau-Cambrésis n'est pas marquée par un étalement urbain ni par le développement anarchique de l'habitat pavillonnaire. La baisse démographique des 20 dernières années en est certainement un facteur d'explication important. En effet, l'habitat pavillonnaire est caractéristique des zones ayant à minima une stabilité démographique, où la diminution du nombre de personnes par ménage constatée en Région augmente le nombre de logements nécessaires. Dans le cas du Cateau-Cambrésis, la baisse de la population a « libéré » des logements dans de telles proportions que les constructions neuves sont restées à un niveau très modeste. En effet, seuls 144 logements neufs ont reçu un accord de permis de construire entre 1990 et 2006, dont seulement 18 maisons individuelles en opération groupée (petits lotissements ou opérations de promotion

immobilières) et 50 maisons individuelles pures. En revanche, pour répondre aux besoins d'appartements, deux opérations collectives, respectivement de 18 et 56 logements ont été réalisées en 1993 puis 2006. La qualité architecturale et urbaine de la ville a donc été globalement bien conservée et l'organisation spatiale du territoire n'a pas été affectée de ce point de vue.

Un lotissement est en construction dans le quartier du Maroc.

Équipement	Existence ou nombre	Distance à la commune fréquentée	Communes équipées			
			du département		de taille équivalente en %	
			Nombre	%	Région	France
Services généraux						
Garage	9ou+	-	407	62.3	99.0	99.4
Artisans du bâtiment						
Maçon	3-4	-	387	59.3	91.0	96.4
Électricien	2	-	306	46.9	79.0	94.7
Alimentation						
Alimentation générale, épicerie	3-4	-	310	47.5	76.0	84.1
Boulangerie, pâtisserie	3-4	-	383	58.7	100.0	99.8
Boucherie, charcuterie	5-8	-	343	52.5	99.0	97.3
Services généraux						
Bureau de poste	1	-	301	46.1	100.0	99.2
Librairie, papeterie	2	-	175	26.8	79.0	91.4
Droguerie, quincaillerie	3-4	-	184	28.2	65.0	72.5
Autres services à la population						
Salon de coiffure	5-8	-	343	52.5	99.0	99.9
Café, débit de boissons	9ou+	-	584	89.4	100.0	99.9
Bureau de tabac	5-8	-	517	79.2	100.0	99.9
Restaurant	9ou+	-	353	54.1	93.0	99.0
Enseignement public du premier degré						
École maternelle ou classe enfantine	OUI	-	632	96.8	99.0	99.9
Enseignement du second degré premier cycle public ou privé						
Collège public	OUI	-	131	20.1	77.0	80.9
Fonctions médicales et paramédicales (libérales)						
Dentiste	5-8	-	239	36.6	97.0	99.1
Infirmier ou infirmière	2	-	389	59.6	100.0	98.6
Médecin généraliste	5-8	-	404	61.9	100.0	100.0
Pharmacie	3-4	-	319	48.9	100.0	100.0

Tableau 3. Commerces et activités recensés sur la commune du Cateau-Cambrésis en 1999



Carte 10 - Vitalité de la construction et nature de l'offre de logements neufs (évolution du rythme de construction entre [1990 - 1998] et [1999-2006])

1.3.1.4. Droit à un espace public de qualité

La situation actuelle de la route en tant qu'espace public, au Cateau-Cambrésis, est globalement très défavorable.

Le trafic intense traversant génère un important sentiment d'insécurité. Dans l'ensemble, les personnes contactées indiquent que l'espace public, en l'état actuel, va à l'encontre de la cohésion sociale. A contrario, il a suscité la mobilisation d'un collectif de personnes sous la forme d'une association dont l'objectif est d'obtenir l'aménagement d'un contournement routier du Cateau-Cambrésis, pour libérer la ville du trafic traversant de la RD 643.

1.3.1.5. Civilité de tous les acteurs

Sur le plan du partage de l'espace entre modes de transport, les rues étroites, le manque d'équipement en trottoirs et pistes cyclables et la densité du transport sont de forts éléments de blocage. Pour autant, les déplacements domicile-travail recourent pour plus de 30% aux cycles et à la marche à pied.

A ce stade de l'étude et faute de contacts avec la Mairie du Cateau-Cambrésis et ses services, nous n'avons pas de données concernant la pérennité des aménagements, l'existence d'éventuels actes de vandalisme ou le maintien de la propreté des voiries et espaces publics.

1.3.2. Développement de l'emploi

L'accès à l'emploi est un facteur de fragilité important sur le territoire, avec des indicateurs sociaux très marqués. Ainsi, le taux de chômage moyen est de 24,5% en 1999. Il touche massivement les plus jeunes, avec 34,75% des 15-29 ans à la recherche d'un emploi.

âge quinquennal	population active				
	population active	taux d'activité	ayant un emploi	chômeurs	taux de chômage
Total					
15 à 19 ans	63	10	24	39	61,9
20 à 24 ans	394	65,7	208	167	42,4
25 à 29 ans	507	82,6	375	129	25,4
30 à 34 ans	466	80,5	361	105	22,5
35 à 39 ans	501	82,5	388	113	22,6
40 à 44 ans	451	80,2	349	102	22,6
45 à 49 ans	536	83	425	111	20,7
50 à 54 ans	423	77,3	351	72	17
55 à 59 ans	181	54,5	145	36	19,9
60 à 64 ans	49	12,7	44	5	10,2
65 ans ou plus	14	0,9	14	0	0
Total	3 585	50,9	2 684	879	24,5

Tableau 4. Population active à l'échelle du territoire (Le Cateau-Cambrésis, Bazuel, Montay, Saint-Benin)

Source : INSEE - 1999

A noter que le taux de chômage actualisé de 2007 faisait état d'une baisse globale avec un taux moyen à 22,9 % de la population active.

Le niveau d'accès à l'emploi sur le territoire recouvre une forte disparité hommes-femmes, le taux de chômage de ces dernières étant de 28,3% au recensement de 1999, contre 21,7% pour les hommes.

âge quinquennal	population active				
	population active	taux d'activité	ayant un emploi	chômeurs	taux de chômage
Femmes					
15 à 19 ans	23	7,6	8	15	65,2
20 à 24 ans	175	57,8	88	86	49,1
25 à 29 ans	210	70,2	145	65	31
30 à 34 ans	194	67,6	133	61	31,4
35 à 39 ans	200	69,2	152	48	24
40 à 44 ans	191	67	142	49	25,7
45 à 49 ans	232	70,5	173	59	25,4
50 à 54 ans	186	65,7	159	27	14,5
55 à 59 ans	81	48,5	62	19	23,5
60 à 64 ans	23	11,3	21	2	8,7
65 ans ou plus	9	0,9	9	0	0
Total	1 524	41,1	1 092	431	28,3

Tableau 5. Population active féminine à l'échelle du territoire

Source : INSEE - 1999

âge quinquennal	population active				
	population active	taux d'activité	ayant un emploi	chômeurs	taux de chômage
Hommes					
15 à 19 ans	40	12,2	16	24	60
20 à 24 ans	219	73,7	120	81	37
25 à 29 ans	297	94,3	230	64	21,5
30 à 34 ans	272	93,2	228	44	16,2
35 à 39 ans	301	94,7	236	65	21,6
40 à 44 ans	260	93,9	207	53	20,4
45 à 49 ans	304	95,9	252	52	17,1
50 à 54 ans	237	89,8	192	45	19
55 à 59 ans	100	60,6	83	17	17
60 à 64 ans	26	14,3	23	3	11,5
65 ans ou plus	5	0,9	5	0	0
Total	2 061	61,8	1 592	448	21,7

Tableau 6. Population active masculine à l'échelle du territoire

Source : INSEE - 1999

Le chômage de longue durée est particulièrement représenté au sein de la population des chercheurs d'emploi. Ici aussi, les femmes, avec 60% de chômeurs de longue durée, sont plus durement touchées que les hommes (52%).

sexe : Hommes				
âge en 3 tranches	ancienneté de la recherche d'un emploi			Total
	moins d'un an	plus d'un an	non précisé	
15 à 24 ans	62	41	2	105
25 à 49 ans	120	150	8	278
50 ans ou plus	17	42	6	65
Total	199	233	16	448

Tableau 7. Répartition des types de demandeurs d'emploi de sexe masculin

sexe : Femmes				
âge en 3 tranches	ancienneté de la recherche d'un emploi			Total
	moins d'un an	plus d'un an	non précisé	
15 à 24 ans	57	38	6	101
25 à 49 ans	95	180	7	282
50 ans ou plus	5	42	1	48
Total	157	260	14	431

Tableau 8. Répartition des types de demandeurs d'emploi de sexe féminin

La durée du travail révèle encore cette inégalité face à l'emploi. Avec 52,5% des femmes actives employées de la zone en temps partiel, contre 10,17% des hommes, on peut nettement parler de travail partiel subi.

Si l'ensemble des indicateurs sociaux du territoire est alarmant l'inégalité hommes-femmes est particulièrement significative.

Le secteur d'activité de l'emploi par sexe donne une première vision de la nature du tissu économique local. L'emploi agricole est dans la moyenne nationale, témoin d'exploitations agricoles de taille moyenne. L'industrie occupe au total 21,69% des actifs, avec une nette prépondérance des emplois masculins (plus de 60%). Les femmes actives employées occupent essentiellement des emplois tertiaires, signe de l'absence d'industrie manufacturière dans la zone d'emploi du territoire d'étude.

sexe : Hommes				
activité économique	statut			%
	Salariés	Non salariés	Total	
ES - AGRICULTURE	14	37	51	3,43%
ET - INDUSTRIE	383	13	396	26,67%
EU - CONSTRUCTION	103	23	126	8,48%
EV - TERTIAIRE	769	143	912	61,41%
Total	1 269	216	1 485	100,00%

Tableau 9. Population active masculine ayant un emploi et statut selon l'activité économique

Source : INSEE - 1999

sexe : Femmes				
activité économique	statut			%
	Salariés	Non salariés	Total	
ES - AGRICULTURE	8	16	24	2,22%
ET - INDUSTRIE	161	0	161	14,87%
EU - CONSTRUCTION	3	1	4	0,37%
EV - TERTIAIRE	798	96	894	82,55%
Total	970	113	1 083	100,00%

Tableau 10. Population active féminine ayant un emploi et statut selon l'activité économique

Source : INSEE - 1999

sexe : Ensemble				
activité économique	statut			%
	Salariés	Non salariés	Total	
ES - AGRICULTURE	22	53	75	2,92%
ET - INDUSTRIE	544	13	557	21,69%
EU - CONSTRUCTION	106	24	130	5,06%
EV - TERTIAIRE	1 567	239	1 806	70,33%
Total	2 239	329	2 568	100,00%

Tableau 11. Population active ayant un emploi et statut selon l'activité économique

Source : INSEE - 1999

Interrogés sur la situation de l'emploi sur le territoire du Cateau-Cambrésis, de Bazuel, Montay et Saint-Bénin, les travailleurs sociaux du territoire indiquent que la principale difficulté de leur action réside dans la prégnance du chômage de longue durée parmi les chercheurs d'emploi. Il s'ensuit un éloignement du monde du travail, facteur d'une véritable marginalisation des publics touchés. Pour accompagner le retour à l'emploi et l'insertion de ces publics, il est nécessaire de mettre en place de véritables parcours personnalisés, qui représentent un important investissement, en temps et en moyens.

Le territoire, heureusement, offre quelques perspectives en la matière. L'installation d'une Entreprise d'Insertion dans le domaine des services à la personne, dans le giron de l'Association Cambrésienne ARIL Services, Association de Services Solidaires aux Personnes, permettra de proposer des parcours d'insertion qualifiants et progressifs à des femmes éloignées de l'emploi, qui constituent le cœur de la population concernée.

La situation actuelle des infrastructures de transport impacte potentiellement l'emploi. La sur-fréquentation de l'axe routier principal, la réputation de dangerosité routière de la Ville, son relatif « enclavement », mentionné plusieurs fois, sont défavorables à l'attractivité du territoire pour les investisseurs et les créateurs d'entreprise.

Sous cet angle, l'absence de Ruche d'entreprise, d'incubateur ou de couveuse d'entreprise peut apparaître comme un frein potentiel au développement de l'emploi local, puisqu'il faut se rendre à Cambrai pour bénéficier de ce type de structure.

La création à venir d'une zone d'activités intercommunale doit doter le territoire d'un foncier susceptible d'accueillir de nouvelles activités. La cohérence entre ce projet et un potentiel aménagement visant à détourner du centre ville les flux traversants est souhaitée par les acteurs contactés.

Enfin, le territoire se caractérise par la présence de peu de grandes entreprises, et une prédominance des TPE. La création d'emploi s'équilibre donc entre petites activités, majoritairement tertiaires, et entreprises industrielles, qui recherchent essentiellement des ouvriers qualifiés. A titre d'exemple, une entreprise du Cateau-Cambrésis recherche actuellement des soudeurs, mais exprime sa difficulté à recruter des ouvriers qualifiés.

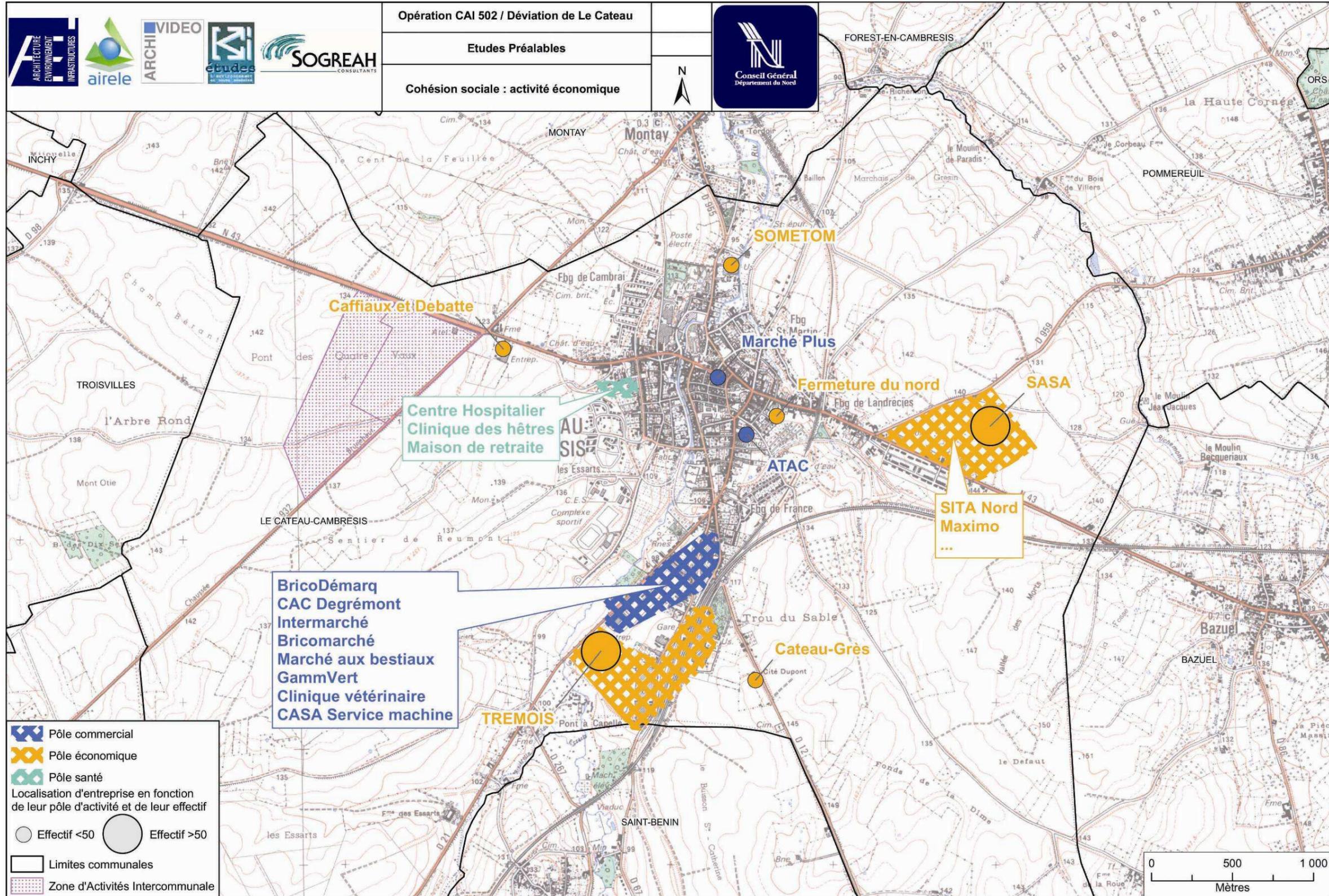
1.3.3. Synthèse

La situation actuelle des infrastructures de transport impacte potentiellement l'emploi. La sur-fréquentation de l'axe routier principal, la réputation de dangerosité routière de la Ville, son relatif « enclavement », mentionné plusieurs fois, sont défavorables à l'attractivité du territoire pour les investisseurs et les créateurs d'entreprise.

Sous cet angle, l'absence de Ruche d'entreprise, d'incubateur ou de couveuse d'entreprise peut apparaître comme un frein potentiel au développement de l'emploi local, puisqu'il faut se rendre à Cambrai pour bénéficier de ce type de structure.

La création à venir d'une zone d'activités intercommunale doit doter le territoire d'un foncier susceptible d'accueillir de nouvelles activités. La cohérence, entre ce projet et un potentiel aménagement visant à détourner du centre ville les flux traversants, est souhaitée par les acteurs contactés.

Enfin, le territoire se caractérise par la présence de peu de grandes entreprises, et une prédominance des TPE. La création d'emploi s'équilibre donc entre petites activités, majoritairement tertiaires, et entreprises industrielles, qui recherchent essentiellement des ouvriers qualifiés. A titre d'exemple, une entreprise du Cateau-Cambrésis recherche actuellement des soudeurs, mais exprime sa difficulté à recruter des ouvriers qualifiés.



Carte 11 - Cohésion sociale : activités économiques

OBJECTIF 2. APPROCHE ECONOMIQUE GLOBALE

2.1. COUT ECONOMIQUE

2.1.1. Evaluation économique de l'opération

Les différents Maîtres d'Ouvrage sur le territoire du Cateau sont :

- Conseil Général du Nord
- Communauté de Commune des Pays de Matisse
- Mairies de Le Cateau, Montay, Bazuel et Saint Bénin
- Syndicat Intercommunal de Distribution des Eaux du Nord (SIDEN)
- Maîtres d'Ouvrage privés

2.1.2. Identification des externalisations non monétarisables

Des partenariats avec les collectivités pourront être mis en place.

2.1.3. Synthèse

L'ensemble des gains et des coûts que l'infrastructure engendrera pour la collectivité sera établi dans les études ultérieures. Cependant, des partenariats avec des organisations et des collectivités locales peuvent d'ores et déjà être envisagées.

2.2. COUT A LONG TERME

Organisme concerné	Contact	Document utilisé
CG59 - Subdivision de Cambrai	Subdivisionnaire	
CG59 - Unité territoriale	Responsable de l'unité territoriale	

2.2.1. Evaluation financière de l'opération

Les programmes d'entretien des voiries sont établis par kilomètre de voirie, au niveau départemental. Il est d'environ 2200 euros par kilomètre, toute voirie confondue, pour le département du Nord.

Des aménagements ont été réalisés dans la traversée du Cateau, en 2007. Il s'agissait d'une opération de sécurité inscrite au plan routier sur la section entre le musée Matisse et la sortie est du Cateau, et d'une opération d'entretien sur la section entre le musée Matisse et le carrefour entre les RD932 et RD643. Le montant de ces travaux s'est élevé à 768700€.

Ces travaux ont permis de remettre en état la chaussée, qui n'avait pas subi de travaux depuis une dizaine d'années.

Les coûts d'investissement et de démantèlement seront étudiés par la suite.

2.2.2. Identification des effets environnementaux à long terme

Les effets environnementaux sont généralement irréversibles et influencent donc directement les conditions de vie des générations futures. Aussi, les effets à long terme sur l'environnement identifiables dans le cas d'investissements routiers doivent être pris en compte. Il s'agit essentiellement de l'effet de serre et des effets sur la biodiversité et les milieux naturels.

- L'effet de serre

Après avoir défini l' (les) axe (s) de trafic à prendre en compte, les points d'entrée et sortie, et les véhicules concernés, il est possible de réaliser un bilan CO₂. Ce bilan prend en compte l'énergie dépensée dans la construction, l'entretien et le fonctionnement de la route.

L'état initial de l'émission de CO₂, gaz à effet de serre, est en cours d'établissement. Il sera alors possible d'estimer l'émission de CO₂ sur le contournement.

- Les effets sur la biodiversité et les milieux naturels

L'état initial de la biodiversité et des milieux naturels est exposé au sous objectif « 8.1. Milieux naturels et écosystèmes ». Il est difficile de prévoir leur évolution. Cependant, il faudra tenir compte de ces paramètres dans les prochaines étapes de l'étude.

2.2.3. Synthèse

Le coût d'entretien est de 2200 euros par kilomètre, toute voirie confondue. La RD643, dans sa traversée du Cateau, n'avait pas subi avant les travaux de 2007 de réelle remise à niveau depuis dix ans.

L'impact de l'infrastructure sur l'environnement devra être pris en compte et minimisé dans toutes les phases du projet, suivant la démarche de Route Durable. Néanmoins, il est à noter que l'émission de gaz à effet de serre sera d'autant plus importante que le contournement sera long.

2.3. COUT LOCAL

Organisme concerné	Contact	Document utilisé
Commune du Cateau-Cambrésis (Réalisé par Etudes et Cartographie)	Directeur général adjoint	Plan Local d'Urbanisme
Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Cambrai	Responsable environnement	Liste des entreprises du Cambrésis

2.3.1. Effets sur les habitants

2.3.1.1. La population

- Une population en très net déclin depuis 1968

1962	1968	1975	1982	1990	1999	2007
8996	9114	8804	8256	7703	7460	7102

Tableau 12. Population totale
Source : INSEE

Variation	62-68	68-75	75-82	82-90	90-99	99-07
absolue	+118	-310	-548	-553	-243	-358
relative	+1,3%	-3,4%	-6,2%	-6,7%	-3,2%	-4,8%
<i>Nord</i>	+5,4%	+ 3,8%	+ 0,5%	+ 0,4%	+0,9%	+ 0,2%

Tableau 13. Variation de la population totale
Source : INSEE

Durant la période 1968-2007, la population a chuté de près de 22,1% (-2012 habitants). Ce déclin démographique a été continu durant toute cette période, et fut particulièrement important entre 1975 et 1990 (-12,5%). Cette évolution est liée au déclin, à partir du début des années 1950, des activités industrielles (textile, céramiques, métallurgie,...), avec la fermeture de plusieurs établissements. Éloigné des infrastructures autoroutières et des principales agglomérations régionales, le Cateau-Cambrésis n'a pu bénéficier, pour pallier ce phénomène, de l'arrivée d'une population résidentielle exogène.

• Un vieillissement de la population depuis 1990

	1962-1968	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999
Naissances	1128	1158	1016	1097	913
Décès	718	814	787	840	832

Tableau 14. Excédent naturel
Source : INSEE

	1962-1968	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999
absolue	+410	+344	+229	+257	+81
relative	+4,56%	+3,77%	+2,6%	+3,11%	+1,05%

Tableau 15. Variation
Source : INSEE

Malgré l'excédent naturel constaté sur la commune depuis 1962, la population du Cateau-Cambrésis n'a cessé de baisser. Cette chute est liée à un déficit migratoire important durant la même période. Cependant, entre 1990 et 1999, l'excédent naturel est plus réduit, puisque le nombre de naissances diminue nettement, tandis que le nombre décès se maintient. La population catésienne connaît donc un net vieillissement depuis 10 ans. L'accueil ou le maintien de jeunes ménages sur la commune permettraient un renouvellement de la population.

	Le Cateau-Cambrésis		Nord	
	1982-1990	1990-1999	1982-1990	1990-1999
taux de natalité	17,10‰	13,30‰	16,7 ‰	14,4‰
taux de mortalité	13,10‰	12,20‰	9,8 ‰	8,9‰

Tableau 16. Taux de natalité et de mortalité
Source : INSEE

Entre 1982 et 1990, le taux de natalité du Cateau-Cambrésis (17,10‰) était supérieur au taux moyen observé dans le Nord. Entre 1990 et 1999 (13,30‰), il est passé au-dessous de la moyenne départementale. Le taux de mortalité (12,20‰) diminue, quant à lui, mais reste supérieur à la moyenne du Nord. Ce constat confirme le vieillissement constaté de la population communale.

Classes d'âge	1975		1982		1990		1999		Nord 1999	Évolution 1990/99
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%		
0 - 14 ans	2198	25,0	1985	23,9	1640	21,1	1447	19,4	20,3 %	-1,7%
15 - 19 ans	793	9,0	742	8,9	669	8,6	555	7,4	7,9 %	-1,2%
20 - 39 ans	2290	26,0	2304	27,1	2245	28,9	2038	27,3	29,5 %	-1,6%
40 - 59 ans	1893	21,5	1734	20,9	1579	20,3	1761	23,6	24,3 %	+3,3%
60 ans et +	1624	18,5	1539	18,5	1638	21,1	1652	22,2	18,0 %	+1,1%
Total	8798	100%	8304	100%	7771	100%	7453	100%	100 %	

Tableau 17. Structure par âge (population totale)
Source : INSEE

Entre 1990 et 1999, la part des 0-19 ans a diminué de 2,9%, et celle des 20-39 ans, qui est donc en âge d'avoir des enfants, a diminué de 1,6%. Cette évolution laisse donc augurer un déficit accru de population en âge scolaire dans les prochaines années.

Par conséquent, dans le même temps, la part des plus de 40 ans est en nette hausse (+4,4%).

Par ailleurs, la population du Cateau-Cambrésis apparaît nettement plus âgée que celle du reste du département. Ainsi, 26,8% de la population catésienne a moins de 20 ans, contre 28,2% de la population départementale ; et 22,2% de la population communale a 60 ans ou plus, contre 18% de la population départementale.

• Un déficit migratoire important

variation	1962-1968	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999
absolue	-351	-654	-777	-810	-324
relative	-3,9%	-7,18%	-8,83%	-9,81%	-4,21%

Tableau 18. Solde migratoire
Source : INSEE

Le Cateau-Cambrésis a connu les conséquences de la crise de l'activité industrielle qui faisait la prospérité de la commune, en particulier l'industrie textile. En effet, son solde migratoire est négatif depuis 1962 (-2916). C'est entre 1968 et 1990 que le déficit migratoire a été le plus fort (-2241). Depuis 1990, même si le rythme de l'émigration fléchit nettement, le solde migratoire reste largement négatif.

Comme observé plus haut, la population des 20-39 ans est en diminution entre 1990 et 1999. Les chiffres du solde migratoire confirment la faible attractivité de la commune. Le risque est donc de voir s'accroître dans les prochaines années le déficit de population en âge scolaire et le vieillissement de la population catésienne.

	Migrants		dont actifs		
	total	Migrants /pop totale (en %)	total	% de la pop. totale	% du total des migrants
1982	1477	17,8	609	7,3	41,2
1990	1545	19,9	732	9,4	47,4
1999	1519	20,4	677	9,1	44,6

Tableau 19. Migrants

Source : INSEE

En 1999, les migrants ne représentent qu'un habitant sur cinq environ, ce qui traduit la faible attractivité de la commune. Le taux de migrants est en augmentation depuis 1982 (+2,6%). Leur taux d'activité (44,6%) a diminué entre 1990 et 1999 (-2,8%), ce qui est l'indice d'une hausse de population migrante en âge scolaire.

2.3.1.2. Cadre de vie

La ville du Cateau est une ville agréable, proche de la nature, jouissant d'une activité commerciale importante et dont l'activité culturelle est entraînée par la présence du Musée Matisse, qui reçoit chaque année entre 70 000 et 80 000 visiteurs, donc touristes.

Cependant, cette commune manque de connexions routières et ferroviaires de qualité. Les habitants se plaignent de la gêne qu'occasionne le trafic sur la RD643, au niveau sonore (bruit et vibrations), visuel et sécuritaire. Toutes les habitations longeant la RD643 sont en front de rue, ce qui explique l'importance des nuisances.

2.3.2. Effets sur les entreprises et les commerces

2.3.2.1. La population active

	total	H	F	travaillant dans						Salariés	
				la même commune		le même département		un autre département			
					%		%		%		%
1982	2669	1558	1111	1934	72,5	622	23,3	113	4,2	2278	85,4
1990	2443	1398	1045	1668	68,3	601	24,6	174	7,1	2117	86,7
1999	2238	1320	918	1328	59,3	718	32,1	192	8,6	1999	89,3
Nord				31,2 %		61,8 %		6,9 %		91,4 %	

Tableau 20. Population active ayant un emploi

Source : INSEE

Le pourcentage d'actifs habitant le Cateau-Cambrésis et y travaillant a nettement baissé (-13,2%) entre 1982 et 1999. Ceci est une tendance générale dans la région. Les parcours domicile-travail s'allongent avec la mobilité accrue des ménages. Néanmoins, la proportion d'actifs résidant et travaillant dans la commune (59,3%) reste importante comparée à la moyenne départementale (31,2%), ce qui signifie le caractère de pôle d'emploi rural du Cateau-Cambrésis. Le pourcentage d'actifs travaillant dans un autre département (8,6%) est également plus élevé que la moyenne départementale (6,9%) et augmente constamment depuis 1982. Ce phénomène s'explique essentiellement par la proximité du département de l'Aisne.

	Le Cateau-Cambrésis	Nord
la même zone d'emploi	477 (21,3%)	407 518 (45,7 %)

Tableau 21. Pourcentage d'actifs travaillant en 1999 dans...

Source : INSEE

Mode de transport	Actifs ayant un emploi utilisant
Seulement la marche à pied	555
Seulement les deux-roues	111
La voiture particulière	1234
Transport en commun	86
Pas de transport	150
Plusieurs modes de transport	102
Un seul mode de transport	1431

Tableau 2. Actifs ayant un emploi et mode de transport (en 1999)

Source : INSEE

Le mode de transport utilisé pour les déplacements domicile-travail confirme, au Cateau-Cambrésis, le taux important d'actifs travaillant dans leur commune de résidence (59,3%), puisque 555 actifs catésiens n'utilisent que la marche à pied pour se rendre à leur emploi et que 150 actifs ayant un emploi vivent et travaillent sur le même lieu. Néanmoins, pour les autres, l'utilisation majoritaire de la voiture particulière témoigne du mouvement pendulaire relativement important que connaît quotidiennement une grande partie de la population du Cateau-Cambrésis. La voiture est de loin le transport le plus utilisé par une population de plus en plus mobile.

2.3.2.2. L'emploi dans la commune

La commune du Cateau compte une vingtaine d'entreprises de plus de cinq salariés. Les deux plus importantes sont les entreprises SASA et Tremois.

La société SASA compte 350 salariés et fabrique des équipements destinés aux professionnels de la boulangerie-pâtisserie : artisanale, grande distribution et industrielle.

La société Trémois comptait 367 salariés en janvier 2008 et est spécialisée dans la fabrication de pièces d'habillage pour l'intérieur des véhicules et dans la fabrication de petits composants de sièges (appuis-tête, accoudoirs...).

De nombreuses entreprises de plus de 50 salariés sont également présentes sur le Cateau-Cambrésis : Norail, Degrémont, Pôle Santé, IME, de nombreuses PME, ...

Catégorie socio-professionnelle	Population		Hommes		Femmes		Actifs ayant un emploi	
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Agriculteurs	25	0,4	25	0,9	0	0	21	1,0
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	185	3,1	126	4,6	59	1,9	171	8,1
Cadres, prof. interméd. sup.	132	2,2	105	3,9	27	0,9	123	5,8
Prof. intermédiaires	432	7,4	223	8,2	209	6,6	394	18,6
Employés	777	13,2	224	8,2	553	17,6	618	29,2
Ouvriers	1208	20,6	869	31,9	339	10,8	789	37,3
Retraités	1432	24,4	619	22,7	813	25,8		
Autres sans activité professionnelle	1682	28,6	536	19,6	1146	36,4		
TOTAL	5873	100	2727	100	3146	100	2116	100

Tableau 22. Répartition de la population de 15 ans ou plus, par sexe et catégorie socioprofessionnelle en 1999

Source : INSEE

La population de 15 ans ou plus est majoritairement constituée d'ouvriers (20,6%), de retraités (24,4 %, contre 18,8% dans le Nord) et de personnes sans activité professionnelle (28,6%). Ces pourcentages soulignent, d'une part, le niveau social relativement peu élevé des habitants de la commune et, d'autre part, le vieillissement de la population. Plus spécifiquement, les ouvriers sont sur-représentés chez les hommes (31,9%), tandis que les femmes sont majoritairement employées (17,6%) et surtout sans activité professionnelle (36,4%). Le déséquilibre hommes-femmes est également très net chez les agriculteurs (respectivement 0,9% et 0%), les artisans, commerçants, chefs d'entreprise (4,6% contre 1,9%), et les cadres, professions intermédiaires supérieures (3,9% contre 0,9%).

La population d'actifs ayant un emploi (36%) est majoritairement composée d'ouvriers (37,3%), d'employés (29,2%) et de professions intermédiaires (18,6%). Parmi la population de 15 ans ou plus, respectivement 92,4% et 93,2% des personnes appartenant aux catégories des artisans, commerçants, chefs d'entreprises et cadres, professions intermédiaires supérieures occupent un emploi, contre seulement 65,3% des personnes appartenant à la catégorie des ouvriers.

	total	taux	hommes	taux	femmes	taux
1975	150	4,5%	65	3,1%	85	6,8%
1982	640	19,3%	379	19,6%	261	19,0%
1990	635	20,6%	309	18,1%	326	23,8%
1999	753	25,0%	392	22,6%	361	28,2%
Nord (1999)		17,6%		15,8%		19,8%

Tableau 23. Taux de chômage en %

Source : INSEE

En 1999, le quart de la population catésienne est au chômage, ce qui représente un taux nettement supérieur à la moyenne départementale. En 1975, le taux de chômage était pourtant encore inférieur à 5% (4,5%). En 1982, il atteignait 19,3% et n'a cessé d'augmenter depuis. Le taux de chômage des hommes était infime en 1975 (3,1%) et a explosé entre 1975 et 1982 (+16,5%). Malgré une légère baisse en 1990 (18,1%), il a enflé à nouveau (22,6% en 1999). Celui des femmes a connu une ascension régulière en passant de 6,8% en 1975 à 19% en 1982 et enfin à 28,2% en 1999.

Cette hausse subite du taux de chômage entre 1975 et 1982 est essentiellement due à la crise de l'industrie textile, et particulièrement à la fermeture définitive de l'usine Seydoux, spécialisée dans la filature et le peignage de la laine, en 1981. Depuis, la commune fait face à un chômage qui s'explique en grande partie par sa structure socioprofessionnelle à majorité ouvrière et par le faible niveau moyen de formation de ses habitants.

2.3.2.3. L'activité agricole

La commune du Cateau-Cambrésis compte 2260 ha de Superficie Agricole Utilisée (SAU). Une très large proportion du territoire communal (83% des 2724 ha totaux) est donc vouée à l'agriculture.

Les exploitations dont le siège est sur la commune utilisent 1276 ha.

L'activité agricole du Cateau-Cambrésis est tournée à la fois vers la polyculture (828 ha en terres labourables) et l'élevage bovin (2170 têtes). Après une augmentation, de 1979 à 1988, de la Surface Agricole Utilisée (+118 ha) et du cheptel bovin (+185 têtes), ceux-ci ont toutefois diminué fortement lors de la dernière période intercensitaire (-426 ha et -303 têtes). Par conséquent, aussi bien les terres labourables que la Surface Totale en Herbe ont connu la même évolution.

Le remembrement agricole a été réalisé en 1989 en tenant compte du tracé du contournement Nord. Les propriétaires agricoles ont donc conscience que leurs terres se trouvent sur un emplacement réservé.

Exploitations (nombre)	1979	1988	2000	Variation 1979-2000
Nombre	38	35	23	-15
S.A.U. (ha)	1584 ha	1702 ha	1276 ha	-308 ha
Terres labourables (ha)	1004 ha	1044 ha	828 ha	-176 ha
Céréales (ha)	621 ha	635 ha	460 ha	-161 ha
Blé tendre	346 ha	421 ha	345 ha	-1 ha
Orge et escourgeon	252 ha	204 ha	107 ha	-145 ha
Cultures industrielles (Betteraves)	167 ha	149 ha	83 ha	-84 ha
Légumes frais et Pommes de terre (ha)	56 ha	c	c	-
Superficie fourragère principale ¹	726 ha	843 ha	623 ha	-103 ha
dont S.T.H. (ha)	578 ha	646 ha	448 ha	-130 ha
Cheptel bovin (tête)	2288	2473	2170	-118
Volailles (tête)	1070	1126	187	-883
Cheptel porcin (tête)	357	c	c	-

Tableau 24. Exploitations agricoles

Source : DDAF

c : résultat confidentiel non publié

Le parcellaire agricole nous permettrait de connaître les exploitants sur le territoire du Cateau. Il faut noter que le remembrement de 1989 a été effectué en tenant compte du tracé du contournement Nord inscrit au PLU.

¹ Superficie fourragère principale - Superficie toujours en herbe = Fourrages.

2.3.3. Synthèse

La population du Cateau est en déclin et apparaît nettement plus âgée que celle du reste du département du Nord. De plus, la population de 15 ans ou plus du Cateau est essentiellement constituée d'ouvriers, de retraités et de personnes sans activité professionnelle. La déviation devra améliorer le réseau routier afin d'attirer une population résidentielle jeune.

Un enjeu important pour le contournement est d'améliorer le réseau routier et les conditions de circulation dans le centre du Cateau. En diminuant les nuisances (bruit, pollution, insécurité...), il contribuera à l'amélioration du cadre de vie des catésiens.

Grâce à de meilleures conditions de circulation, les connexions avec les zones d'emploi extérieures au Cateau seront plus faciles, et le pôle d'emplois des catésiens plus large.

Cependant, il faudra apporter aux entreprises locales une desserte de qualité pour permettre des échanges avec les autres arrondissements et régions plus rapides.

L'activité économique du centre ville du Cateau tient aussi du fait que la RD643 le traverse. Les commerces se sont développés sur les axes de circulation importants et il est nécessaire pour la commune de préserver leur activité.

Enfin, le territoire agricole, fortement présent sur tout l'arrondissement du Cambrésis, doit être préservé au maximum afin de ne pas accentuer la diminution des exploitations. Dans cette optique, le remembrement de 1989 a été fait en tenant compte du tracé du contournement au Nord.

OBJECTIF 3. IDENTITE CULTURELLE

3.1. PAYSAGE

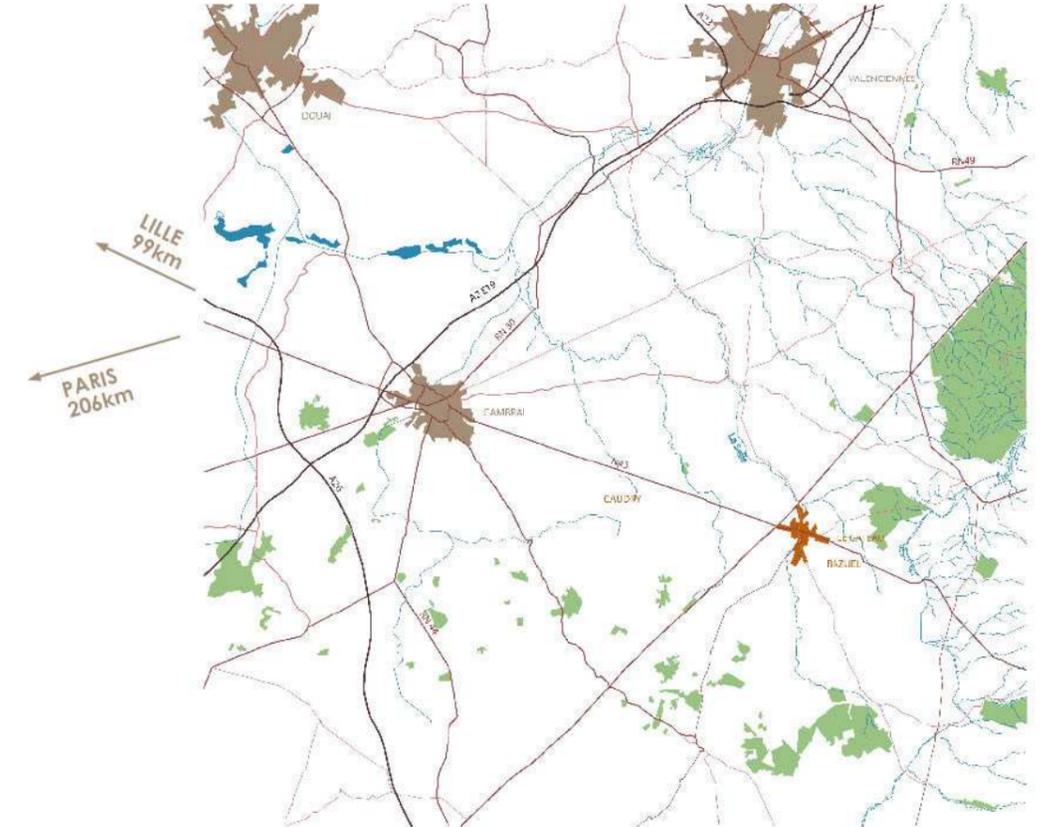
Organisme concerné	Contact	Document utilisé
Office du tourisme du Cambrésis	www.tourisme-cambresis.fr	
PNR Avesnois	www.parc-naturel-avesnois.fr	
Mairie de Le Cateau Cambresis	Directeur Général Adjoint	Plan Local d'Urbanisme

Nous nous attacherons dans cette étude du Cateau à explorer les différentes échelles de paysage qui nous mèneront à une compréhension claire du territoire. Nous commencerons par analyser l'inscription du site de projet dans le grand territoire naturel. Nous nous efforcerons ensuite de distinguer les différentes qualités des paysages du Cateau et de ses proches environs.

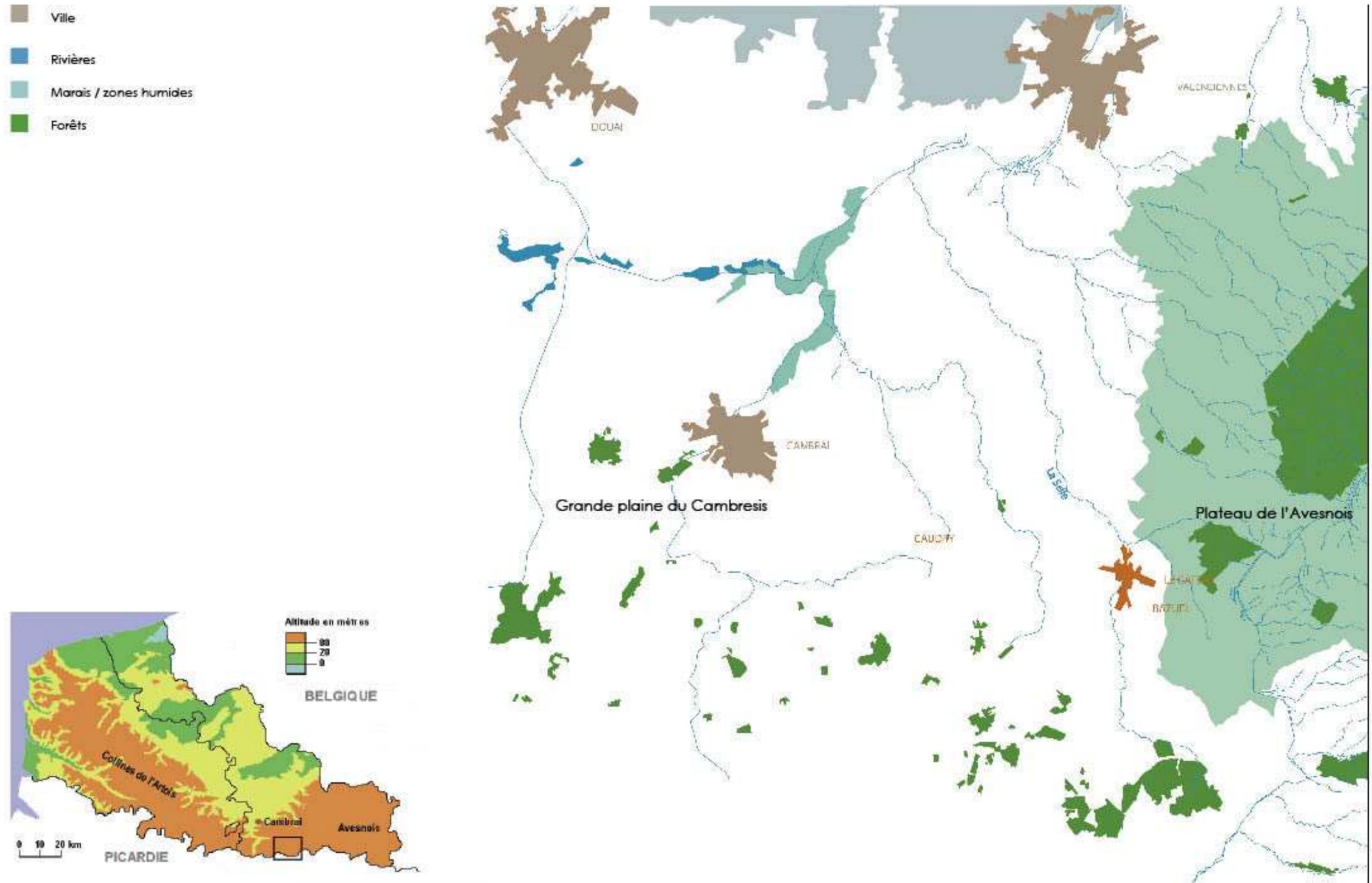
3.1.1. Paysages perçus et paysages vécus

Située entre la **plaine Cambrésis** et les bocages du **plateau Avesnois**, la commune du Cateau se situe dans un espace de transition entre un paysage ouvert fortement marqué par l'agriculture intensive, et un paysage plus morcelé composé par une trame complexe de canaux et de haies bocagères.

Le paysage est fortement marqué par sa géologie. Le sous-sol crayeux remonte brutalement à l'est de la Selle. Les roches plus anciennes et plus dures affleurent, annonçant l'Ardenne. Les vallées se creusent, les forêts sont plus nombreuses. La forêt de Mormal au Nord-Est du Cateau annonce ce changement. Le plateau de l'Avesnois s'amorce pour atteindre 251m d'altitude.



Carte 12 - Le Cateau, proximité des pôles urbains



Carte 13 - Localisation du Cateau dans son territoire

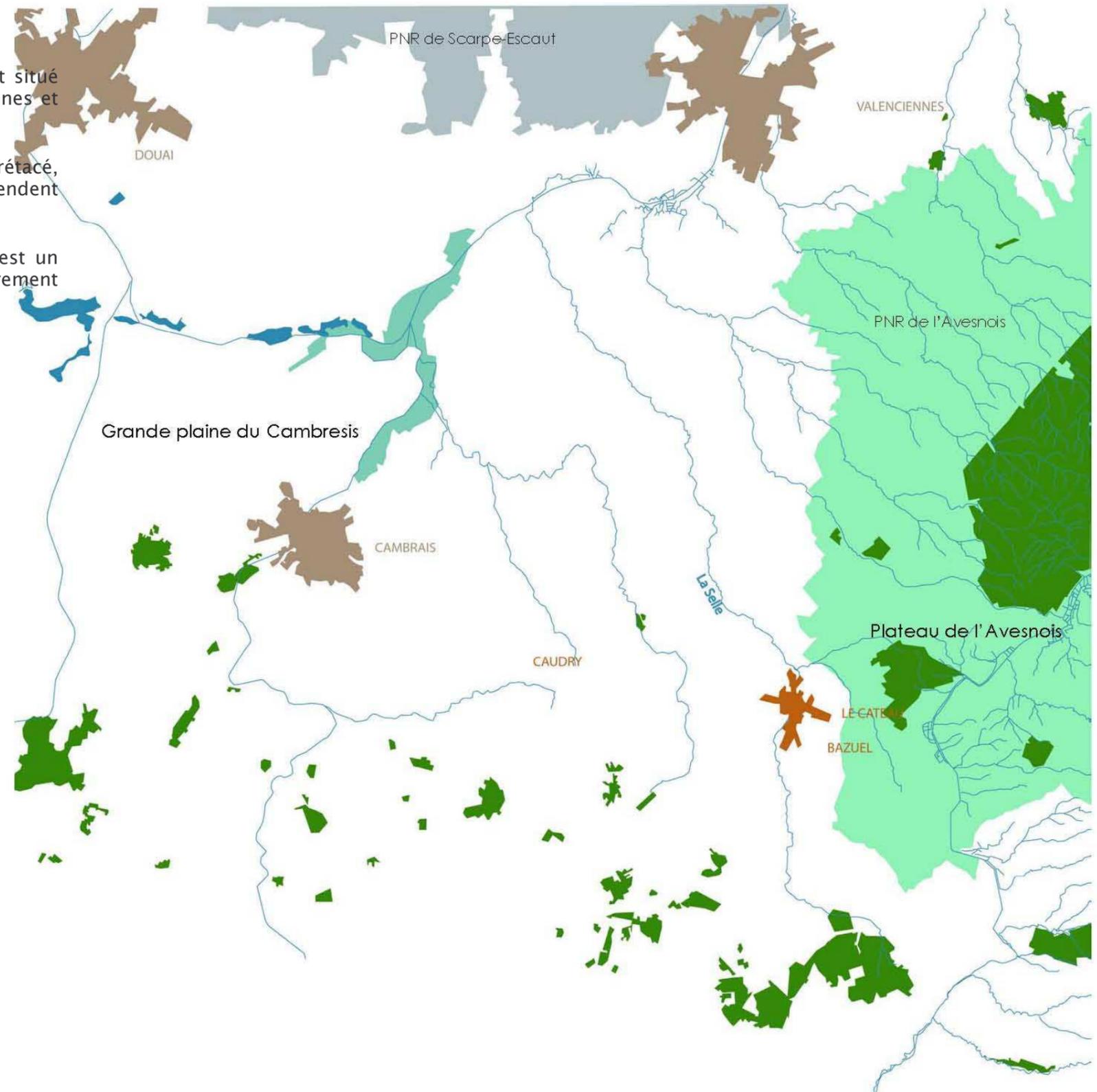
- La plaine du Cambrésis

Le Cambrésis se présente comme une plaine aux molles ondulations. Il est situé entre les collines de la Thiérache à l'est, à l'ouest les contreforts des Ardennes et les collines de l'Artois, extrémité du Bassin Parisien.

C'est un territoire en creux, qui repose sur des couches de calcaire du crétacé, elles-mêmes recouvertes de loëss et de limons accumulés par les vents, qui rendent le sol très fertile.

De par ce sol très fertile et la topographie peu accidentée, le Cambrésis est un paysage d'openfield, sillonné par de grandes routes linéaires, et très régulièrement urbanisé à raison d'un village tout les 3.5km.

Photographie 2. Horizon linéaire de la plaine du Cambrésis

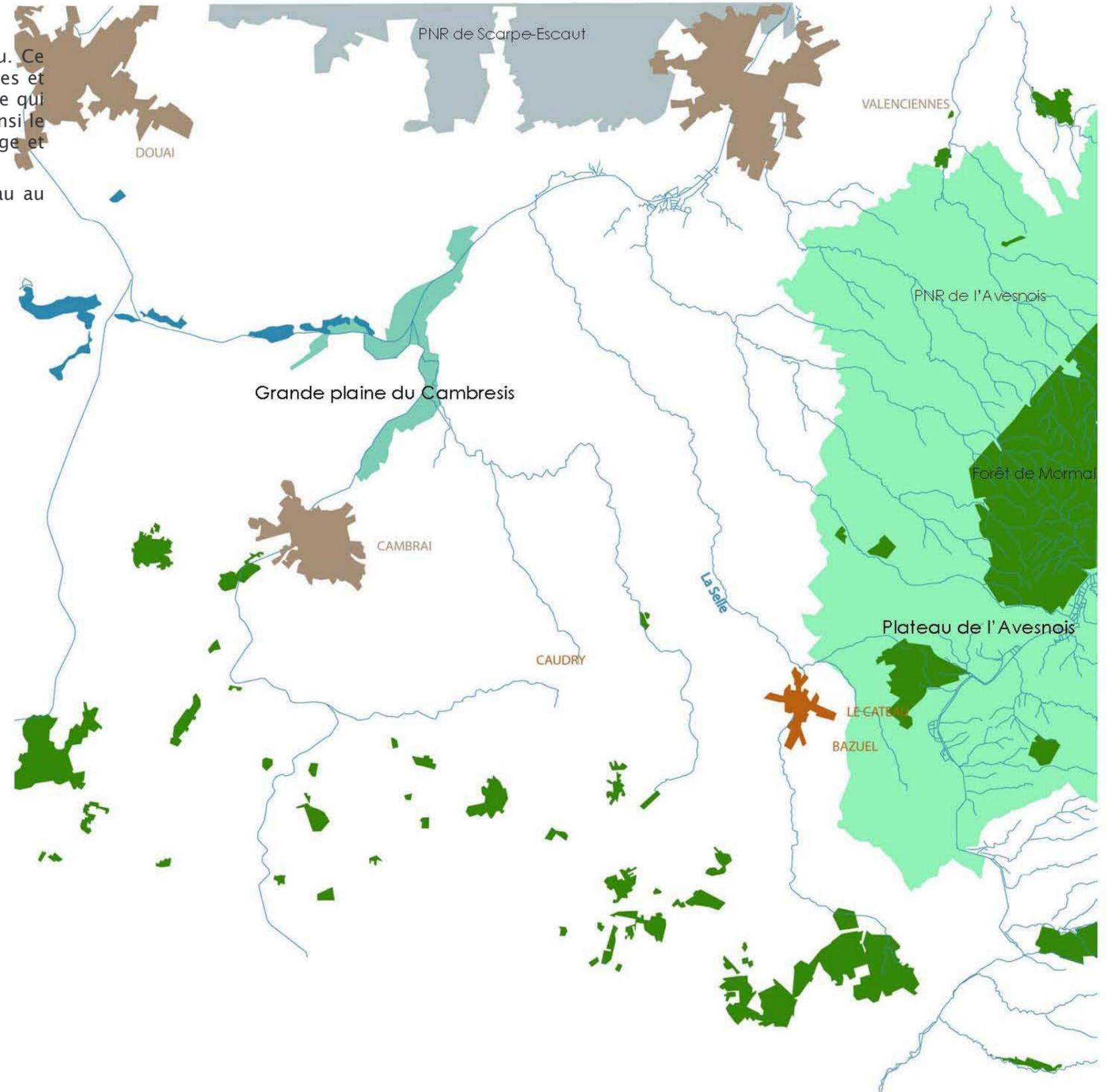


Carte 14 - Les grandes entités de paysage à l'échelle territoriale

- Le plateau de l'Avesnois

Le plateau de l'Avesnois s'amorce non loin à l'est de la commune du Cateau. Ce territoire possède un réseau hydrologique très dense, composé de rus, rivières et canaux. Cette disposition particulière alimente une trame bocagère très serrée qui organise 41% de la surface de ce territoire. 10.000 km de haies structurent ainsi le paysage en petites entités de prairies, exploitées principalement pour l'élevage et les productions laitières.

La Forêt de Mormal (10 000km²) et sa lisière bocagée annoncent ce plateau au nord-est de la commune.



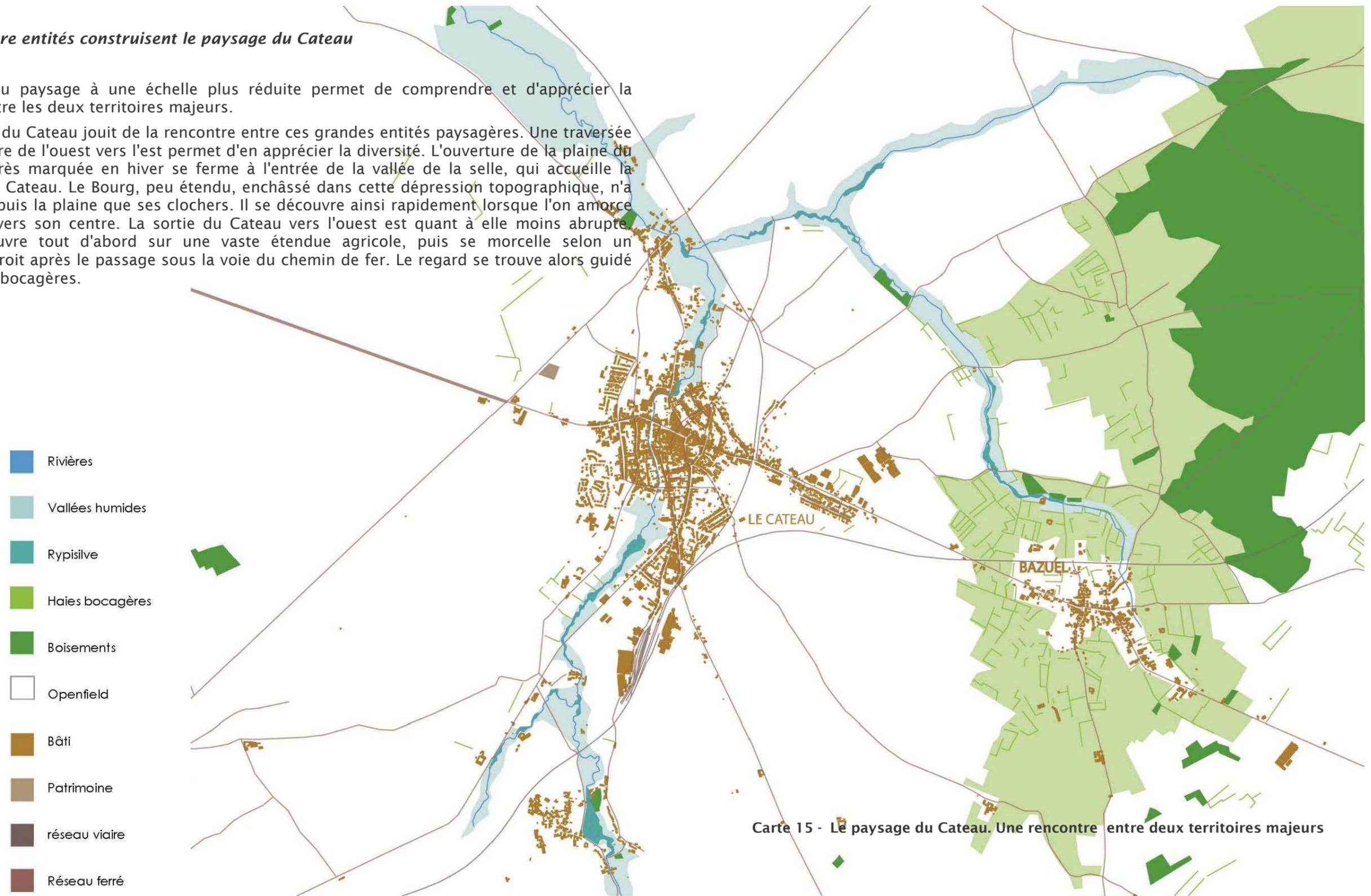
Photographie 3. Haies bocagères au nord de la RD43



3.1.1.1. Quatre entités construisent le paysage du Cateau

Une étude du paysage à une échelle plus réduite permet de comprendre et d'apprécier la rencontre entre les deux territoires majeurs.

La commune du Cateau jouit de la rencontre entre ces grandes entités paysagères. Une traversée de ce territoire de l'ouest vers l'est permet d'en apprécier la diversité. L'ouverture de la plaine du Cambrésis, très marquée en hiver se ferme à l'entrée de la vallée de la selle, qui accueille la commune du Cateau. Le Bourg, peu étendu, enchâssé dans cette dépression topographique, n'a de visible depuis la plaine que ses clochers. Il se découvre ainsi rapidement lorsque l'on amorce la descente vers son centre. La sortie du Cateau vers l'ouest est quant à elle moins abrupte. L'espace s'ouvre tout d'abord sur une vaste étendue agricole, puis se morcelle selon un parcellaire étroit après le passage sous la voie du chemin de fer. Le regard se trouve alors guidé par les haies bocagères.

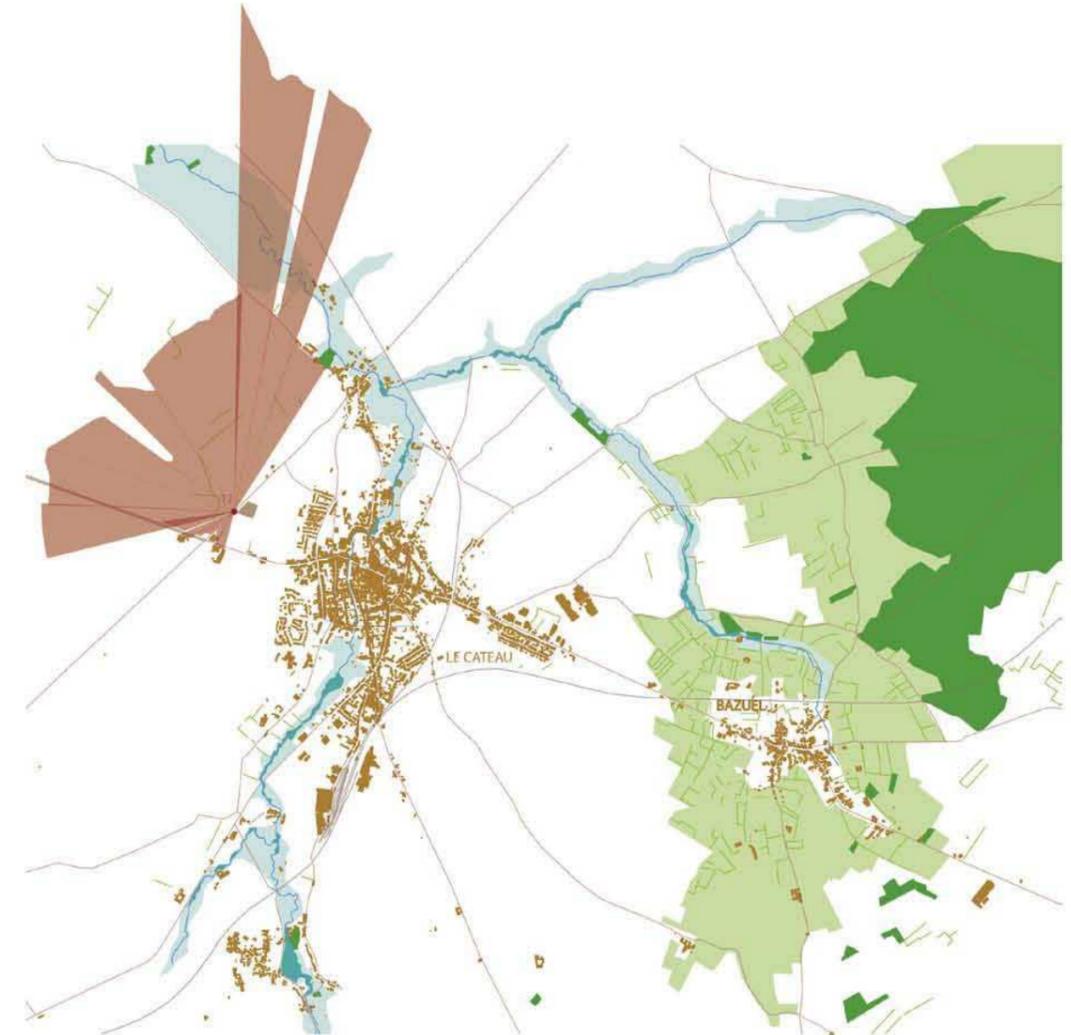


Carte 15 - Le paysage du Cateau. Une rencontre entre deux territoires majeurs

- La Plaine agricole ouverte

Organisés selon une première couronne autour de la commune du Cateau, l'agriculture et le remembrement de cette plaine dévoilent l'étendue vaste de la plaine du cambrésis. Le ciel et le sol se rencontrent de manière franche, sur une ligne d'horizon rectiligne. Chaque élément vertical est ici un point de repère.

Cependant, la multiplication des opérations d'aménagement tend classiquement à remplir ces espaces vides et y fermer les dégagements. Il faudra donc être vigilant à agir en cohérence avec ce territoire et éviter la fermeture de la plaine par la juxtaposition d'éléments verticaux trop nombreux.

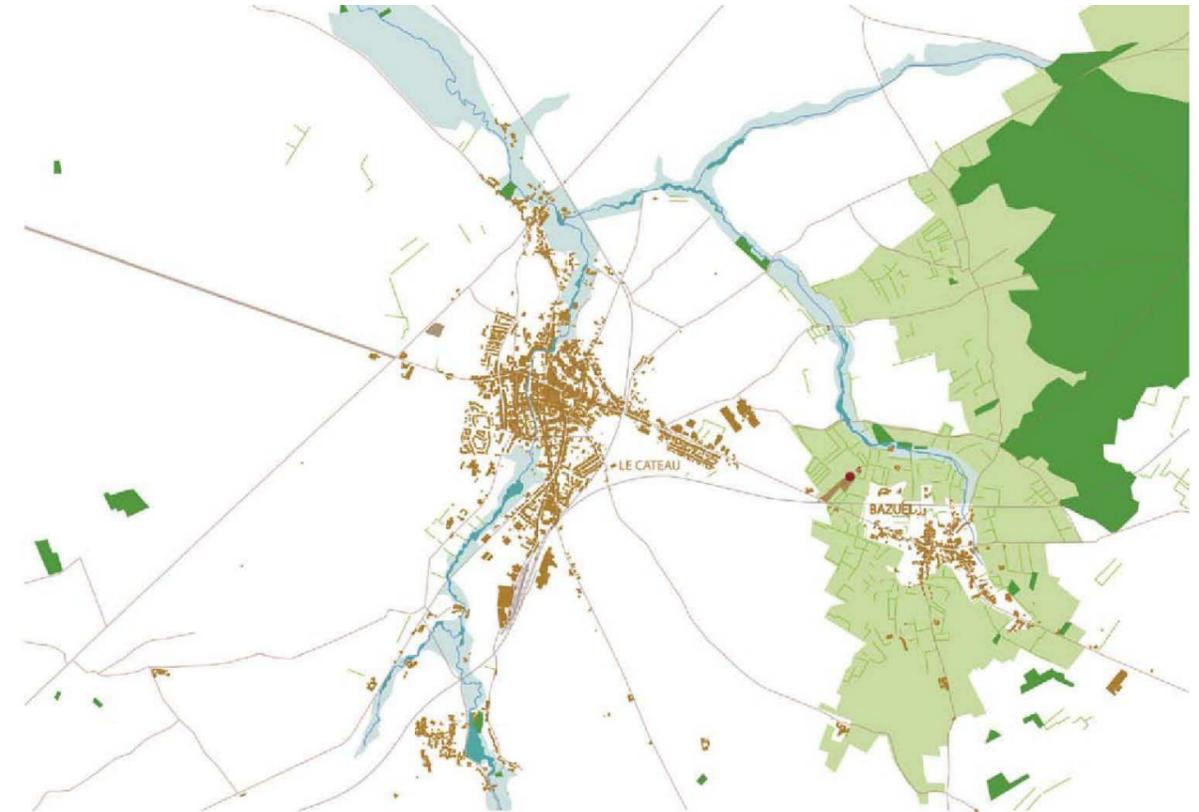


Photographie 4. Etendue du regard depuis la RD932



- Le bocage

Les haies bocagères organisent la transition entre plaine et plateau à l'ouest de la commune. Dessinant les limites cadastrales, elles dévoilent aussi la topographie du terrain par leur implantation générale parallèlement ou orthogonalement aux courbes de niveau. Outre le bénéfice écologique et culturel que ce système cultural apporte, il sera intéressant d'utiliser la haie bocagère pour intégrer l'ouvrage dans la continuité des paysages existants. La route n'en sera alors que mieux inscrite dans son territoire.



Photographie 5. Cadrage de la vue par les haies bocagères à l'ouest de Bazuel



- La vallée de la Selle et sa ripisylve

La topographie générale de plaine dans laquelle s'est développé le Cateau est constituée de vives dépressions creusées par les eaux de ruissellement. Ces vallées étroites constituent des espaces plus intimes, protégés par les boisements des ripisylves. Les Faubourgs du Cateau se sont développés dans ces niches naturelles, près de l'eau et protégés du vent.

Ces espaces sont à traiter avec attention. Leurs richesses écologiques ou le développement urbain qu'ils accueillent sont dû à leur configuration naturelle étroite, protégée. L'ouvrage dans ces lieux doit donc tendre à s'effacer.

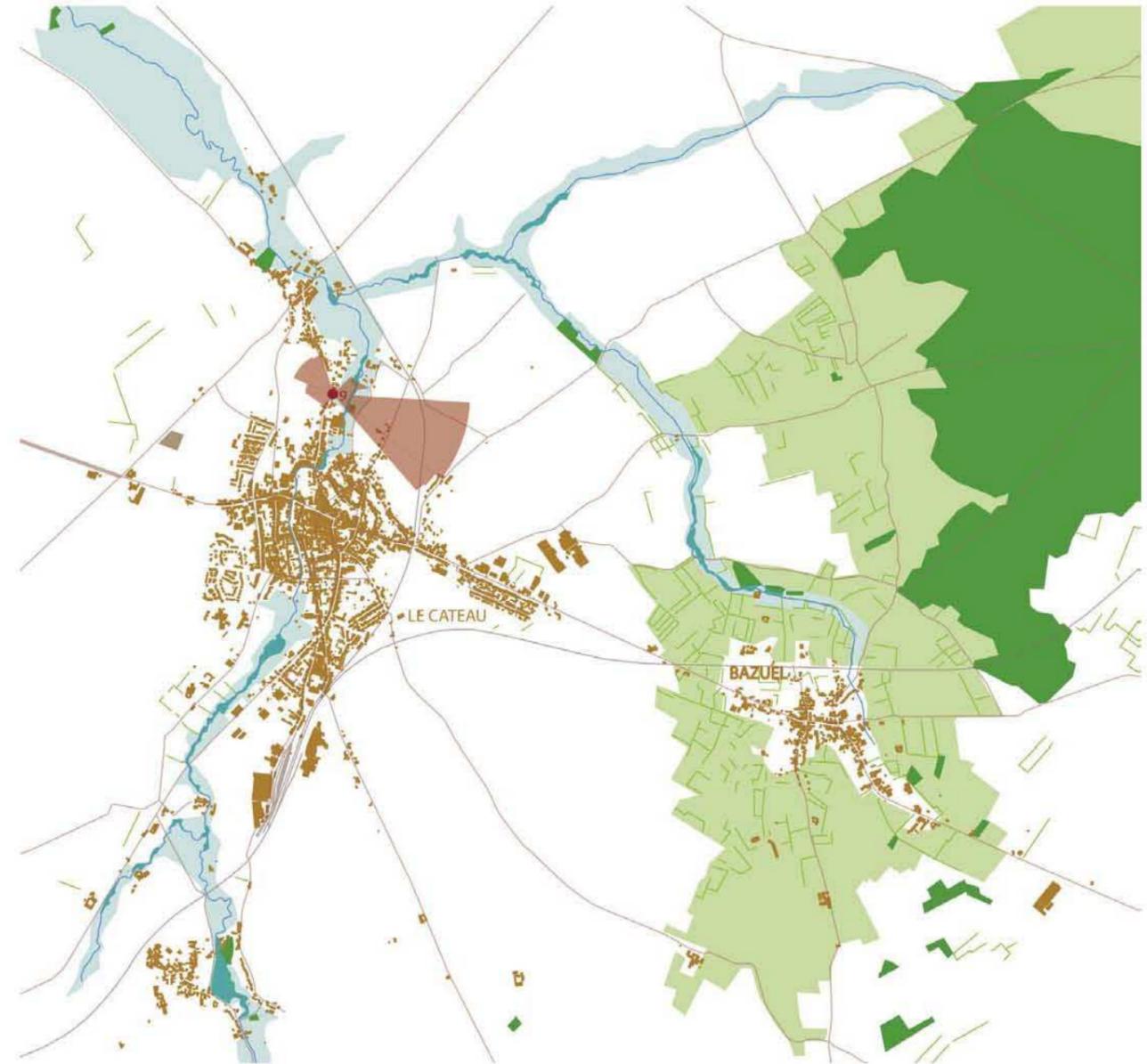
- Un bourg dense en fond de vallée

Située entre Hainaut, Cambrésis et Thiérache, le Cateau Cambrésis s'étage sur les pentes de la vallée de la Selle. Le bourg est annoncé sur l'arrivée de la vallée par ses deux grands clochers.

Aujourd'hui, la commune du Cateau est densément peuplée, organisée autour de son centre historique. La carte du bâti montre que son urbanisation suit encore la logique historique d'installation.

Le bourg est organisé dans les limites géographiques de la vallée. Les limites entre le bourg sur les pentes, et l'espace agricole ouvert dans la plaine sont encore très claires.

Ces limites sont d'autant plus marquées par l'implantation du parcellaire. Celui-ci s'organise dans le sens de la pente et vient dessiner les lignes de niveau.



Photographie 6. Ondulations du sol et des voies de circulation dans la vallée de la Selle



3.1.2. Stratégie d'aménagement

- Un village, 4 entités, 6 séquences de paysages.

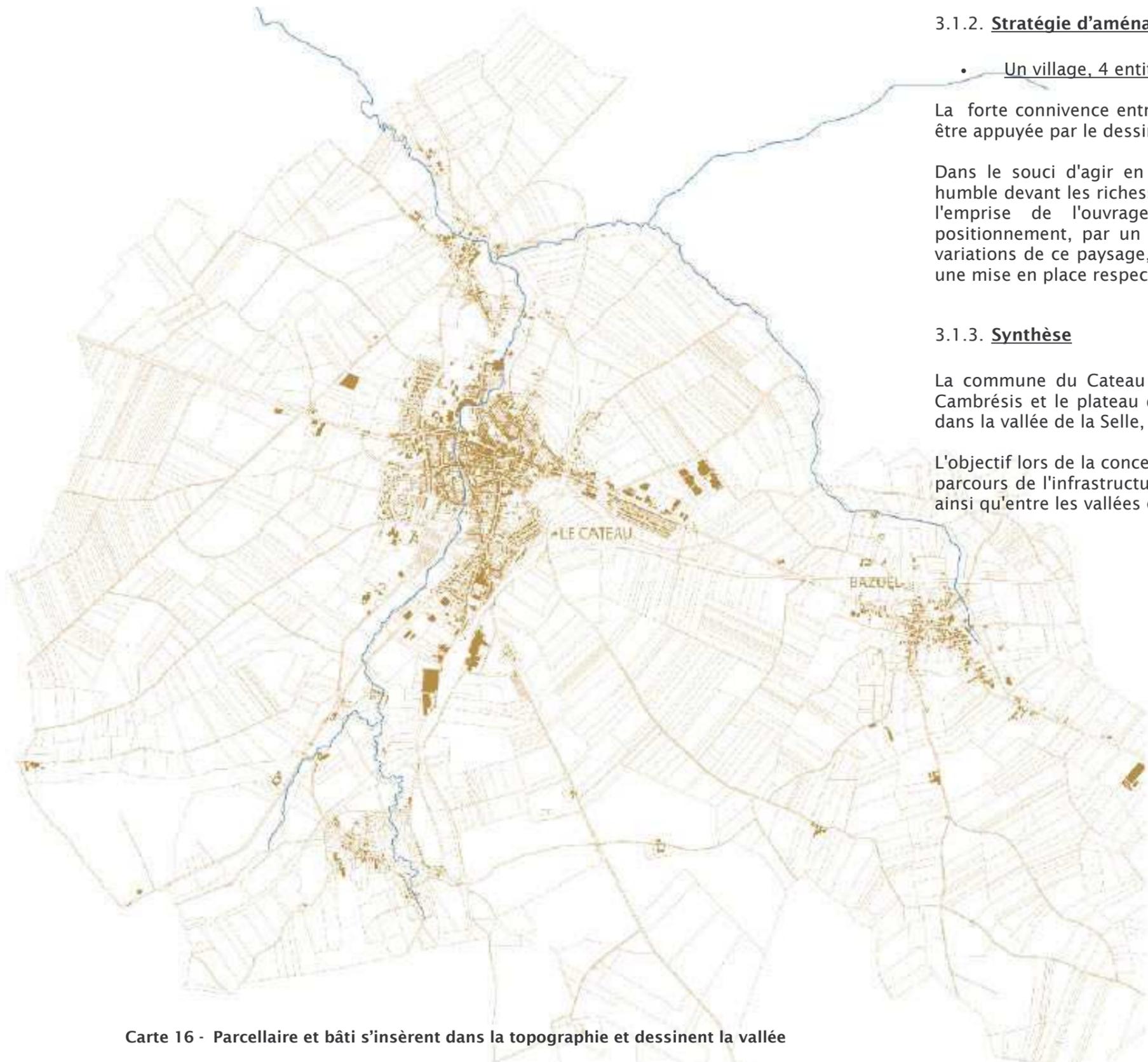
La forte connivence entre terrain naturel et développement urbain qui existe aujourd'hui devra être appuyée par le dessin de la future voie de contournement.

Dans le souci d'agir en cohérence avec le territoire, nous proposons d'adopter une posture humble devant les richesses du paysage et de l'écologie qui existent. Nous chercherons à fondre l'emprise de l'ouvrage dans les différentes formes répertoriées précédemment. Ce positionnement, par un aspect culturel, pédagogique et écologique, cherchera à montrer les variations de ce paysage, ainsi qu'à en favoriser les différents développements écologiques, par une mise en place respectueuse de la route et de ses ouvrages.

3.1.3. Synthèse

La commune du Cateau se situe entre deux grandes entités naturelles claires : la plaine du Cambrésis et le plateau de l'Avesnois. L'implantation de la commune s'est faite historiquement dans la vallée de la Selle, ligne de partage de ces grandes entités.

L'objectif lors de la conception d'une voie de contournement pour Le Cateau est de révéler, par le parcours de l'infrastructure, le rapport particulier qui existe ici entre la ville et l'espace agricole, ainsi qu'entre les vallées et la plaine.



Carte 16 - Parcelle et bâti s'insèrent dans la topographie et dessinent la vallée



Carte 17 - Révéler le paysage du Cateau grâce au passage de l'infrastructure

3.2. PATRIMOINE

Organisme concerné	Contact	Document utilisé
SDAP NORD	44, rue de Tournai B.P. 289 59019 Lille cedex Téléphone : 03 20 40 54 95 Télécopie : 03 20 40 55 27	Liste des immeubles protégés au titre des législations sur les monuments historiques et sur les sites dans le département du nord
Ministère de la culture	http://www.culture.gouv.fr/culture/inventai/patrimoine/	Base de donnée Mérimée
Mairie du Cateau	Directeur Général Adjoint	Plan Local d'Urbanisme

Située entre deux grandes voies romaines et point stratégique sur la route des invasions, le Cateau Cambrésis eût une destinée mouvementée; la commune prit forme par la réunion de 2 hameaux: Péronne et Vendelgies qui possédait une forteresse en bois appelée Château Sainte Marie. En 1001, un édit de l'empereur Othon III autorise l'Évêque de Cambrai à fortifier le Château et à l'ériger en ville. Elle prend alors le nom de Chastel en Cambrésis et plus tard, celui de Cateau Cambrésis. L'Empereur accorda également un autre privilège majeur à la cité, le droit de tenir un marché et de battre la monnaie. Durant le Moyen Age, la ville jouissait d'une grande prospérité grâce aux Évêques de Cambrai. Elle fut assiégée et dévastée de nombreuses fois puis reconstruite. Prise par les anglais au XVe, elle fut délivrée par Dunois, en 1449. François 1er y séjourna en 1521 et 1543. En 1555, les Français la pillèrent pour se venger du bon accueil que Charles-Quint y avait reçu.

En 1559, les traités du Cateau Cambrésis signés entre la France et l'Espagne, représentées par leurs souverains: Philippe II d'Espagne et Henri II de France, laissent à la France les places de la Somme ainsi que les trois Évêchés: Metz, Toul et Verdun.

Enfermée dans ses remparts jusqu'au XVIIe siècle, la ville conserve sa structure ancienne de rues étroites en pente, rayonnant à partir de l'îlot que constituait l'abbaye Bénédictine.

En 1642, le Cateau Cambrésis est occupé par les troupes Françaises. Louis XIII ordonne la destruction des portes et des remparts. Le traité de Nimègue rattache en 1678 le Cateau Cambrésis à la France. Pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire, la ville est occupée en 1793 par les Autrichiens puis en 1814 par les Russes qui s'y installent pendant 2 ans. Durant la première guerre mondiale la ville subit de nouvelles destructions. La bataille du Cateau livrée le 26 Août 1914 par les troupes Britanniques freine l'avance Allemande et permet le regroupement des Armées Françaises pour la bataille de la Marne. Les canonnades allemandes d'octobre 1918 l'achèvent. Rebâtie presque à l'identique dans les années vingt, elle verra encore Rommel, à la tête de sa Panzer Division, livrer combat à ses abords en mai 1940 et la traverser.

- Patrimoine bâti

La ville du Cateau-Cambrésis possède de nombreux monuments remarquables :

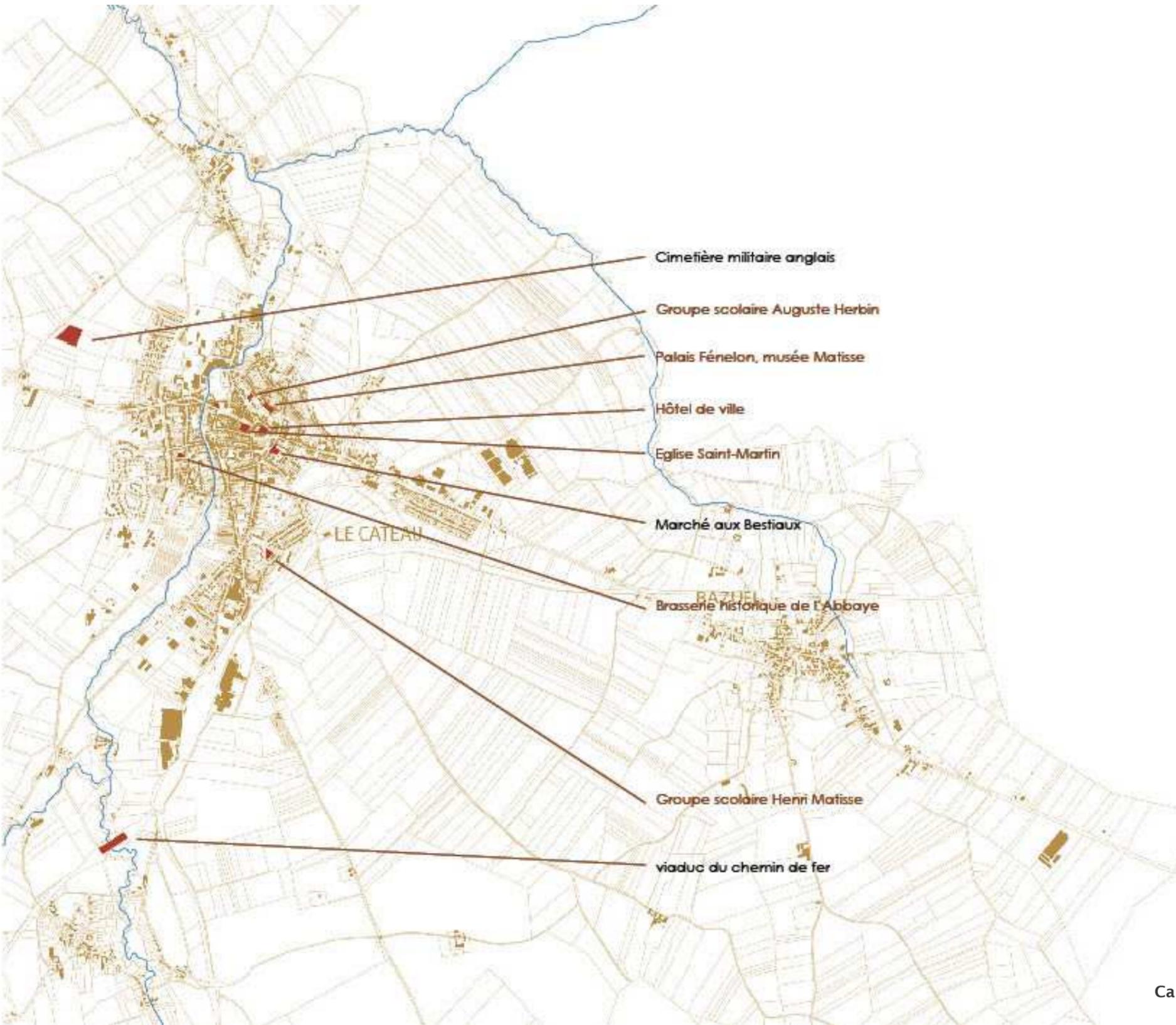
L'hôtel de ville : édifié en 1553, c'est un bâtiment remarquable inspiré de l'architecture italienne de l'époque renaissance. Son Beffroi fut érigé en 1705 par Jacques Nicolas de Valenciennes sous l'épiscopat de Fénelon. Sur la place du Général de Gaulle une statue du **Maréchal Mortier**, né au

Cateau Cambrésis en 1768, fait Duc de Trévise par l'empereur Napoléon 1er jette un fier regard à l'hôtel de ville.

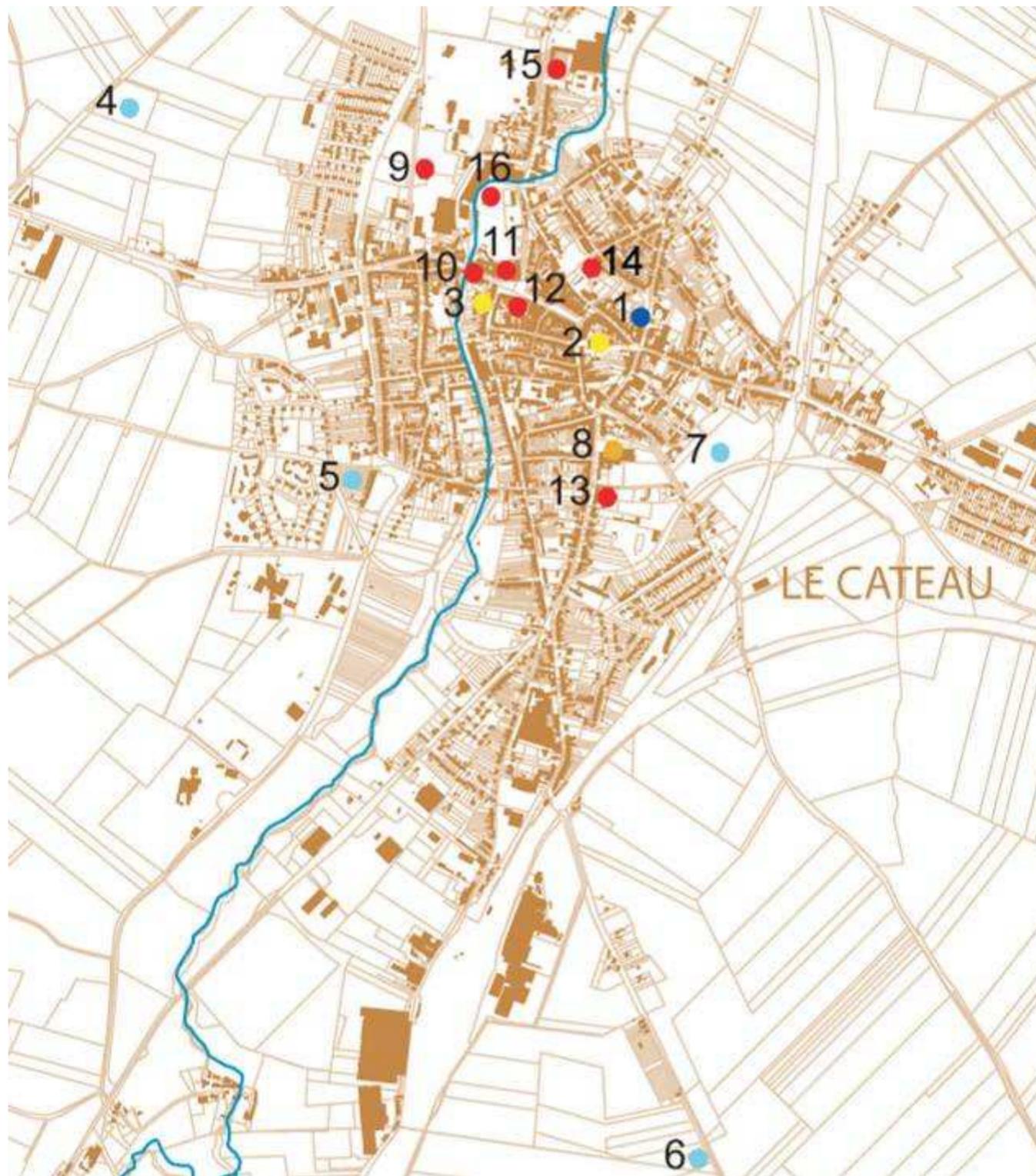
L'abbaye Bénédictine de Saint André fondée en 1021 par l'évêque Gérard de Florines, fut consacrée solennellement le 22 septembre 1025. C'est cette consécration qu'évoque encore chaque année la fête communale du Cateau Cambrésis. Cette Abbaye, détruite de nombreuses fois au cours des siècles, chaque fois reconstruite, fut comme tant d'autres pratiquement rasée après la vente des biens nationaux de 1790.

L'église Saint Martin, seul bâtiment restant de l'Abbaye, elle fut construite en 1634 d'après les plans du frère Jean du Blocq de la compagnie de Jésus. La façade, œuvre de Jaspard Marsy, est de style baroque, une des premières de ce style dans le nord de la France. A l'intérieur les impressionnantes proportions du vaisseau de la grande nef et du chœur, la variété et la richesse des sculptures toutes profanes provoquent l'admiration. Le clocher à bulbe, construit à partir de 1680, adossé au transept gauche.

Le palais Fénelon: mentionné initialement sous le nom de Castellum Sanctae Maria, il sert de refuge pendant le Moyen Age aux évêques de Cambrai. Il est reconstruit entre 1770 et 1772 par l'architecte Théodore Brongniart qui édifie le portail monumental néo-classique. Ancienne résidence d'été des archevêques de Cambrai, dont Fénelon, il abrite maintenant le Musée Départemental Matisse. Un magnifique parc bordé de tilleuls centenaires et de pièces d'eau rehausse la beauté de cette construction.



Carte 18 - Localisation du patrimoine bâti remarquable



LEGENDE

- 1. Les remparts du Cateau
- 2. Eglise Saint Martin
- 3. La chapelle du Bon Dieu
- 4. Le Cateau Cimetière Militaire
- 5. Monument du 26 août 1914
- 6. Le cimetière Highlands

- 7. Le Cateau Cimetière Communal
- 8. Brasserie historique
- 9. Ancien Château Seydoux
- 10. Le marché couvert
- 11. Le Palais Fénelon
- 12. Hôtel du Mouton Blanc
- 13. Ancien relais de la Poste
- 14. Hôtel de Ville et Beffroi
- 15. Les Anciens abattoirs
- 16. Jardin public du Cateau

Carte 19 - Localisation du patrimoine bâti remarquable

Les remparts : Les Français s'emparèrent de la ville et construisirent de nouvelles défenses en 1636/1637. En 1642, la ville est détruite sur ordre de Richelieu ainsi que les remparts dont il reste toutefois des vestiges assez importants, notamment rue des remparts, et le grand mur sud de la cour de la Gendarmerie. Récemment restaurés, ils rappellent que le Cateau fut au même titre que le Quesnoy, une ville fortifiée.

Industries : D'un riche passé industriel dans les secteurs du textile, de la métallurgie et du carrelage, il reste à la ville très peu de traces. Seule subsiste de cette époque la chaudronnerie industrielle Degrémont, fondée en 1878. Deux nouvelles apparues redonnent à la ville un regain d'activité : la SASA, Société d'Application des Silicones Alimentaires, spécialisée dans les moules et les plaques de cuisson, et la société TREMOIS qui fournit les constructeurs automobiles en équipement intérieur.

(Source : <http://perdrelenord.free.fr/aufildeleau/communes/le%20cateau.htm>)

Ancienne brasserie-malterie Lefebvre-Scalabrino : En 1913, M. Lefebvre-Scalabrino a entrepris la construction d'une nouvelle brasserie. Elle fut en partie détruite durant la Première Guerre mondiale, puis reconstruite en 1918. Elle occupe l'emplacement de l'ancienne abbaye Saint-André, dont elle a gardé quelques éléments anciens, notamment les communs (écuries). L'usine est principalement en brique à décor de pierre, avec un haut atelier de fabrication en deux corps à pignons de style régionaliste, surmonté du toit polygonal de la touraille et sa cheminée d'aération. De haut en bas, la production s'effectuait suivant le procédé en cascade : au quatrième étage commençaient le stockage et la mouture du malt sous un toit à éclairage zénithal. Au troisième se trouvait la touraille, disposant ses paliers pour la torréfaction des grains. Au deuxième était le concasseur à malt. Une machine à vapeur, encore en place, modèle Weyher et Richemont, fournissait l'énergie, transmise par courroies d'étage en étage, ceux-ci communiquant par des escaliers droits métalliques. La fermentation en fûts se faisait dans les caves, voûtées en brique. En fond de cour se trouvaient deux logements patronaux et la cour pavée était entièrement traversée par un souterrain se dirigeant vers les remparts de la ville. Au moment de sa cessation d'activité (1926), la brasserie employait près de 20 ouvriers et produisait 10 000 hectolitres de bière de fermentation haute conditionnée en bouteilles. Elle abrite un intéressant matériel de cuves, trémie, four et pompe.

(Source Mérimée, <http://www.culture.gouv.fr/culture/inventai/patrimoine/>).

Photographie 7. Eglise St Martin



Photographie 8. Palais Fénelon



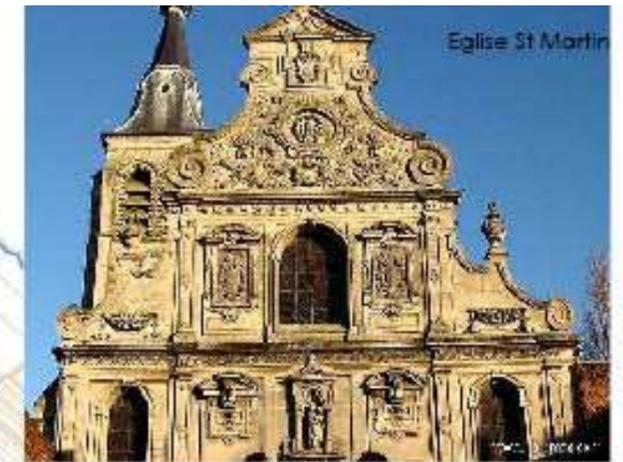
Photographie 9. Ancienne brasserie

Six édifices sont actuellement classés monuments historiques : Le palais des archevêques le 19/12/1944, l'ancienne brasserie malterie Lefebvre-Scalabrino le 27/03/2000, l'école maternelle

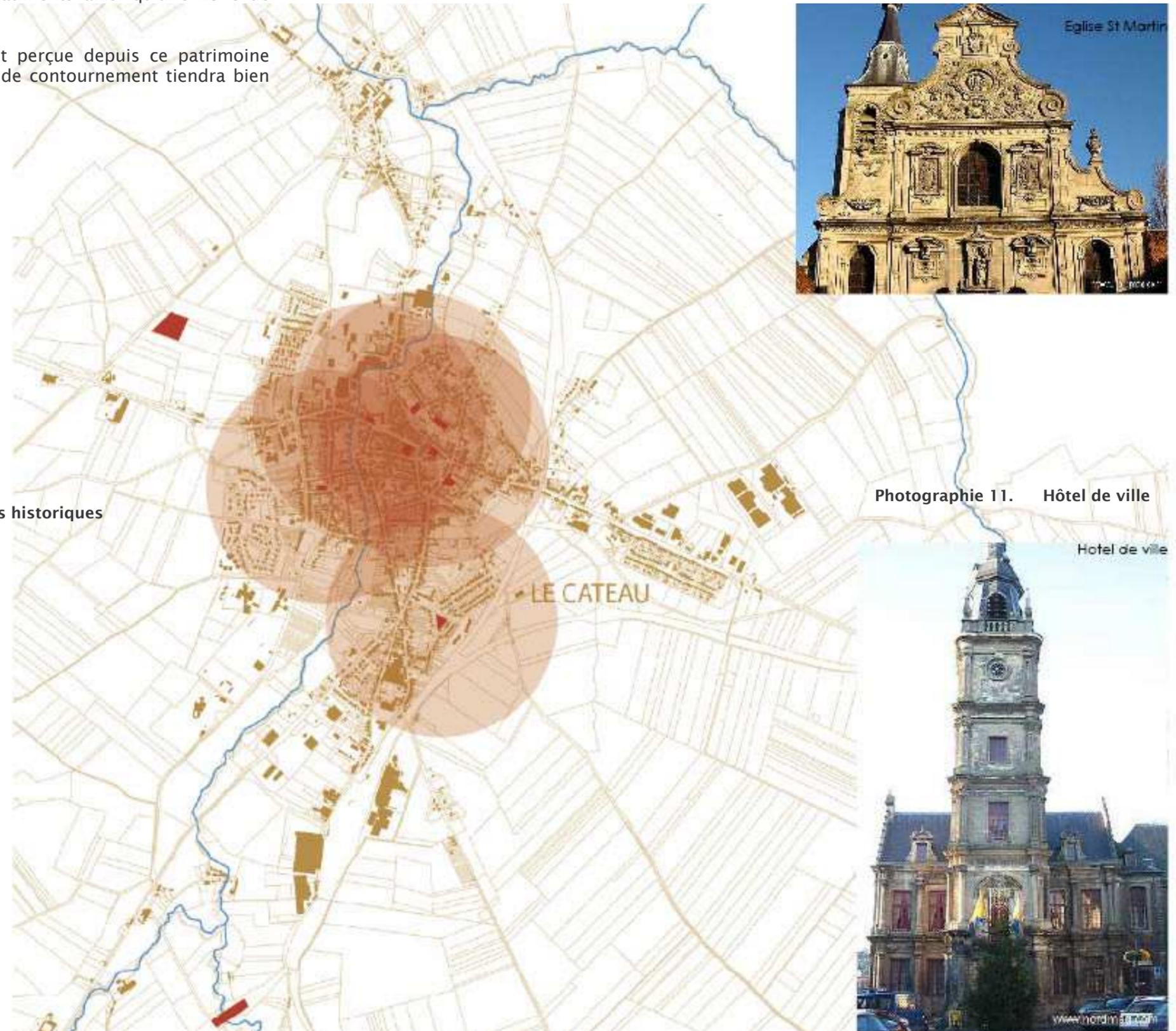
Henri Matisse le 28/12/2001, l'église St Martin le 03/11/1993, le groupe scolaire Auguste Herbin le 28/12/2001 et l'Hôtel de ville le 03/11/1993.
A ce titre, la loi protège en partie ou dans leur totalité ces bâtiments ainsi qu'une zone de protection d'un périmètre de 500m.

La voie de contournement du Cateau ne sera pas visuellement perçue depuis ce patrimoine particulier qui se situe au coeur du bourg. Cependant le projet de contournement tiendra bien entendu compte de ce périmètre restrictif.

Photographie 10. Eglise Saint Martin



Carte 20 - Périmètre de protection des Monuments historiques



Photographie 11. Hôtel de ville



3.2.1. Mise en valeur du patrimoine bâti et constitution des héritages futurs

- Le village comme point de repère, La constante.

La logique d'implantation de ce bourg dans son territoire fera passer l'ouvrage par un ensemble de paysages différents. Devant la richesse des ambiances qui seront traversées, nous proposons de favoriser les vues offertes sur le bourg comme une constante dans le parcours. Les espaces urbains traversés (quelque soit le scénario envisagé), seront traités avec un soin particulier, tant au niveau de l'intégration visuelle, écologique, qu'acoustique.

Vues sur l'église St Martin depuis les alentours de la commune

Photographie 12. Depuis la RD932 au nord ouest



Photographie 13. Depuis le Faubourg St Martin



Photographie 14. D955 Entre Montay et Le Cateau



Photographie 15. Arrivée sur la commune par la RD643



3.2.2. Mise en valeur du patrimoine naturel et constitution des héritages futurs

Chaque entité traversée modifiera les qualités de l'ouvrage, son inscription dans la topographie, son accompagnement végétal, son mobilier. Notre objectif, plus que de camoufler l'ouvrage par des méthodes souvent très contraignantes, est de participer de manière active à la qualité des paysages du Cateau. Voici à titre d'exemple un ensemble de postures que nous pourrions adopter aux vues des différentes qualités de paysage dans lesquelles le projet s'inscrit.

- Openfield

L'ouverture, le rapport entre le sol et le ciel seront ici privilégiés. La route devra s'effacer dans ce paysage. Son intégration pourra se faire par une microtopographie qui fera oublier l'ouvrage dans la pente naturelle. Les entrées de ville, les limites des parcelles agricoles, le franchissement d'un ru pourront être alors affirmés par un filtre végétal (alignement), qui par sa verticalité et sa perméabilité pourra faire effet d'annonce sans altérer la lecture du territoire.

- Bocage

Paysage de chambres où le regard est guidé par les haies, le bocage est aussi un ensemble de niches écologiques à préserver.

La voie de contournement, dans sa logique de développement durable, peut être un alibi pour dévoiler et conforter ce système culturel. Nous pourrions utiliser l'épaisseur de l'emprise routière pour développer un système de haies selon une trame bocagère, installée dans la logique du parcellaire ancien. Ceci nous assurerait un dessin de plantation en cohérence avec la trame existante et l'identité du paysage passé.

- Vallées et ripisylves

Le passage à une échelle plus intime et la fermeture de l'horizon pourraient y être annoncés par deux systèmes :

L'organisation de haies bocagères. Celles-ci commenceraient à cadrer la pente qui amorce la descente vers la vallée, et elles auront aussi pour effet de masquer les ouvrages de franchissement et d'en diminuer l'impact depuis le bourg.

Un travail sur la topographie de l'ouvrage, qui pourrait s'enfoncer dans le sol à l'approche de la vallée.

A l'entrée sud du bourg du Cateau, la confluence de la rivière de la Selle et du ru de la Rivierette, écologiquement riche, nécessiterait une attention particulière. La construction d'un viaduc

comme moyen de franchissement n'altérerai ni l'écologie locale, ni l'importance d'une entrée de ville.

- Un positionnement durable de constructeur, l'adaptation au milieu

La construction de telles infrastructures dans une démarche de développement durable nous pousse à une certaine éthique. La connaissance du territoire et des milieux dans lesquels nous allons intervenir nous permettra d'agir intelligemment, en cohérence avec les habitants, les paysages, les écosystèmes en place. Dans cette logique de travail, nous proposons à titre d'exemple un certain nombre de logiques de construction qui nous semblent primordiales pour ce projet et sa démarche de développement durable.

3.2.3. Synthèse

La commune du Cateau jouit aujourd'hui de patrimoines architecturaux et naturels certains. Les monuments de la commune, situés en son centre, sont protégés au titre de monuments historiques. Le projet de contournement sera traité afin de ne nuire aucunement à ces ouvrages exceptionnels.

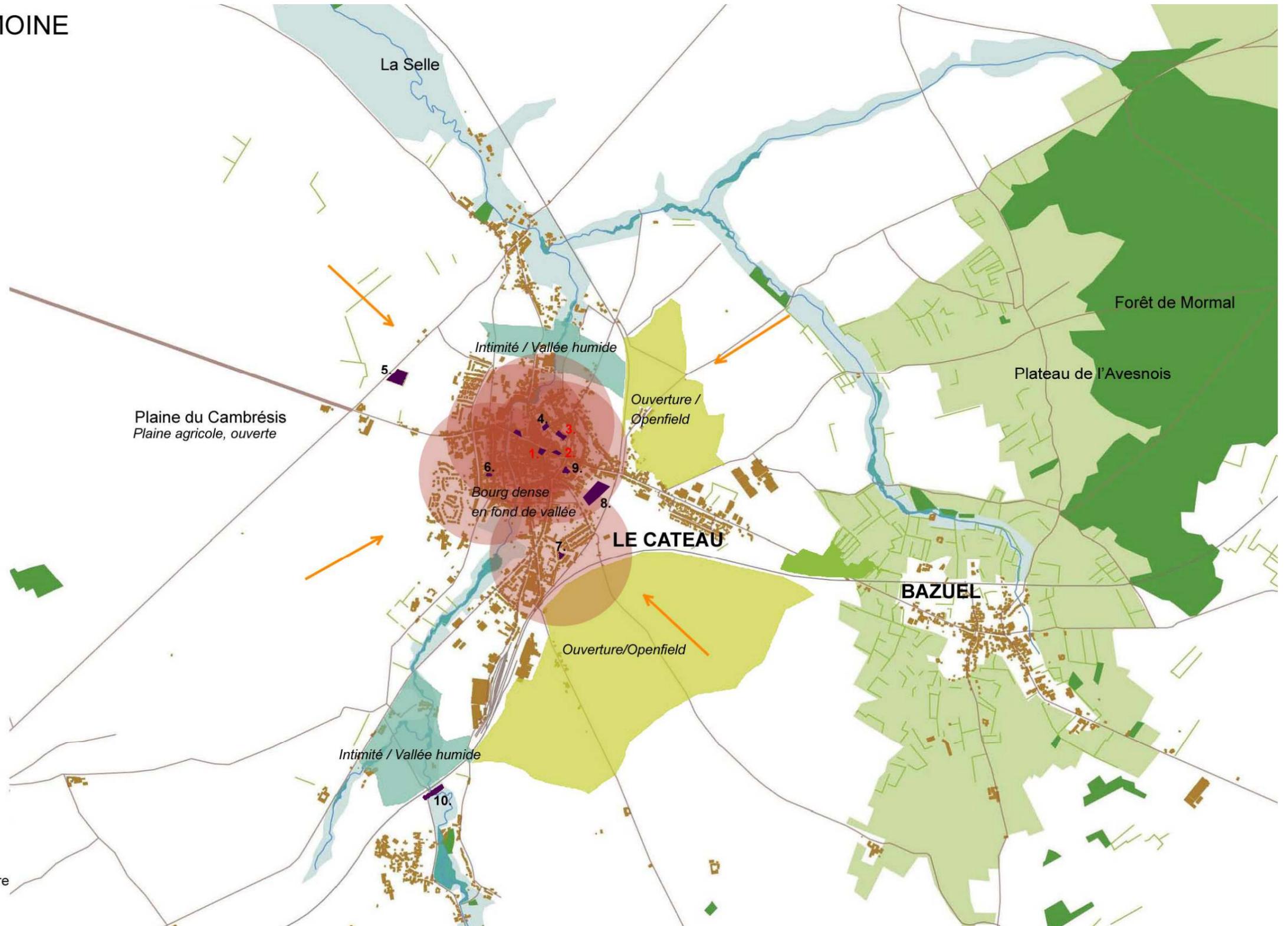
Le patrimoine naturel s'exprime par la diversité des milieux présents à proximité de la commune. Bocages, openfields, rivières et ripisylves constituent les paysages du Cateau et de son territoire. Chacun de ces milieux est à considérer avec attention et respect.

PAYSAGE ET PATRIMOINE

Carte de Synthèse

LEGENDE

-  Vallées humides
-  La Selle et ses berges
-  Haies bocagères
-  Boisement
-  Openfield
-  Bâti
-  Patrimoine (classé)
 - 1. Eglise Saint Martin
 - 2. Hôtel de Ville
 - 3. Palais Fénelon, Musée Matisse
 - 4. Groupe scolaire Auguste Herbin
 - 5. Cimetière militaire anglais
 - 6. rasserie historique de l'Abbaye
 - 7. Groupe scolaire Henri Matisse
 - 8. Cimetière
 - 9. Marché aux Bestiaux
 - 10. Viaduc du Chemin de Fer
-  Périmètre de protection (700m)
-  Réseau viaire
-  Réseau ferré
-  Le bourg comme point de repère visuel depuis la plaine (Clocher de l'Hôtel de Ville...)



Carte 21 - Carte de synthèse des éléments de paysage et patrimoine

3.3. MODES DE VIE ET PRATIQUES LOCALES

Organisme concerné	Contact	Document utilisé
Comité départemental du tourisme	Responsable	
Commune du Cateau-Cambrésis	Directeur Général Adjoint	Plan Local d'Urbanisme
SDIS	Commandant de la caserne du Cateau	

3.3.1. Respect et développement des pratiques spécifiques du territoire

Le Cateau-Cambrésis est une ville très active d'un point de vue associatif avec plus d'une centaine d'associations de tout type recensées.

De nombreuses manifestations et pratiques locales se déroulent de manière récurrente :

MANIFESTATIONS	NATURE	DATE	DUREE	FREQUENCE	LIEU
Commercial / Loisirs					
Marché		Mardi et Vendredi	1 jours	Bi-Hebdomadaire	
Foire		Le 22	1 jour	Mensuelle	
Foire de la Saint-Mathieu		21 septembre	1 jour ?	Annuelle	
Fête foraine		autour de la St Mathieu	2 semaines	Annuelle	
Brocante du printemps		Mars	1 jour	Annuelle	Quartier Matisse
Chasse à l'oeuf	Activités enfants	mars	1jour	Annuelle	Parc Lucien Durin
Culture					
Musée Matisse	Entrée gratuite	1 ^{er} dimanche	1 jour	Mensuelle	Palais Fénelon
Expositions temporaires du musée Matisse					Palais Fénelon
Journées du Patrimoine		Mi septembre	2 jours (WE)	Annuelle	Palais Fénelon + Monuments du Cateau
Printemps des musées		Début Mai		Annuelle	Palais Fénelon

Tableau 25. Manifestations et pratiques locales sur Le Cateau

Par ailleurs, l'utilisation de la route à des fins de pratiques culturelles est relativement restreinte : foire, brocante, défilés commémoratifs des armistices...

Le rôle culturel du Musée Matisse pour la vie locale est désormais incontournable et prépondérant. Installé dans la commune du Cateau-Cambrésis, en plein centre-ville, le Musée Matisse a un rayonnement national, mais constitue également un équipement culturel de premier plan pour la commune. En ce sens, il s'agit d'une opportunité locale

unique d'accessibilité à un équipement culturel pour les habitants du territoire. La gratuité des visites un dimanche par mois accentue ce caractère. L'aménagement programme d'un parking VL à proximité du Musée favorise son accessibilité :

Créé en 1952 par Matisse en personne, dans la ville où il vit le jour le 31 décembre 1869, le musée Matisse du Cateau-Cambrésis a rouvert ses portes le 8 novembre 2002 après trois années de travaux. Installé dans l'ancien palais Fénelon depuis 1982, il rassemble plus de 170 œuvres de l'artiste, dans dix-sept salles aménagées dans le musée rénové. La collection Matisse se trouve dans le corps du palais Fénelon, dans dix salles suivant dix étapes de la vie et de l'œuvre. Dans cinq des salles du nouveau bâtiment est installée la collection d'Auguste Herbin, artiste né à Quiévy en 1882. Cette collection, donnée par le peintre à la ville de son enfance, présente l'histoire de l'abstraction : une peinture réalisée par l'homme affranchi des contraintes du sujet et n'exprimant que la couleur pure. Une salle présente les artistes issus de ce mouvement, dont Geneviève Claisse, élève d'Herbin.

Quant à la collection Tériade, située dans la salle éponyme, elle rassemble la donation du célèbre éditeur, soit 27 livres, près de 500 gravures des plus grands artistes, comme Chagall, Léger, Rouault, Mirò, Le Corbusier, et bien sûr Matisse. Le musée Matisse du Cateau-Cambrésis dispose également d'une salle d'expositions temporaires de 500 m².



Photographie 16. Musée Matisse

Source : CG 59, Pierre Cheuva

3.3.2. Considération des modes de déplacement locaux

A ce jour, les données collectées permettent de dresser l'état des lieux suivants. Elles sont issues de contacts avec les usagers du territoire :

- **Usages piétons** prédominants dans les modes de déplacements alternatifs à la voiture. Ils sont limités sur la RD 643, par la largeur des trottoirs qui ne donne pas une impression de sécurité suffisante lorsque passent des poids-lourds. Notons

que les déplacements pédestres représentent 28% des déplacements domicile - travail, lors du recensement de 1999.

- **Usages cyclistes** presque inexistants dans le centre mais un peu plus répandu dans les rues mitoyennes et autour du Cateau-Cambrésis. On note notamment des déplacements cyclistes dans les déplacements domicile-travail qui ne sont pas marginaux (5,3%).
- Utilisation par des **engins agricoles** (trafic concentré durant les périodes de forte activité : moissons, ...)
- Utilisation assez forte par les **deux roues motorisées** (scooters, ...)
- Une utilisation ponctuelle de la partie nord-est du territoire par les **activités équestres** qui n'empruntent pas les grands axes.

Compte tenu des encombrements et difficultés de circulation dans le centre-ville du Cateau, la RD 643 peut difficilement accueillir des modes de déplacements alternatifs du type équestre, cyclable ...

3.3.3. Synthèse

Suite à un recueil de nombreuses informations locales, il apparaît que la ville du Cateau-Cambrésis possède une identité culturelle particulièrement marquée par le Musée Matisse et est caractérisée par un tissu associatif local très dense.

De nombreuses manifestations se déroulent tout le long de l'année. Celles-ci pouvant entrer en conflit avec la RD 643.

Les habitudes des catésiens semblent s'être adaptées à la cohabitation avec le trafic dense de la route, notamment par la mise en place de stratégie de déplacements évitant les confrontations trop directes avec le trafic de la RD 643 (faible utilisation des vélos dans le centre-ville, ...).

DIMENSION « AMENAGEMENT DE L'ESPACE ET QUALITE DE VIE »

OBJECTIF 4. ACCESSIBILITE ET MOBILITE

4.1. STRUCTURATION DE L'ESPACE

Organisme concerné	Contact	Document utilisé
Mairie	Service Urbanisme	PLU
CG59	www.cg59.fr	UT Cambrai

4.1.1. Synergie / influence sur l'évolution de la structure spatiale

Le Cateau est un bourg dense dont l'urbanisation s'est faite autour du centre ville.

Le projet de contournement de la ville sera intégré dans le site en prenant en compte les contraintes environnementales (topographie, relief naturel, ouvrages de franchissement de la Selle...) et les projets urbanistiques.

Le projet urbanistique important est celui de la création d'une zone d'activité économique de 50ha à l'ouest du Cateau.

Les projets routiers sont essentiellement celui du giratoire sur les RD643 et RD932 et celui de la liaison entre la RD632 et la RD21 (confère « 1.1.1.1. Urbanisme et transport »)

4.1.2. Interaction entre l'infrastructure et le territoire

L'implantation de l'ouvrage au dessus de la vallée, en rupture de pente à de nombreux endroits marque fortement la limite entre implantation du bourg et espace agricole. Cette implantation particulière dans le paysage pourra être utilisée pour révéler les endroits stratégiques du territoire.

Des projets d'aménagements ont vu le jour dans l'agglomération du Cateau. Ils sont recensés au paragraphe 1.1.2.

4.1.3. Synthèse

Le tracé devra respecter la structuration de l'espace actuelle et s'intégrer au paysage.

4.2. DESSERT

Organisme concerné	Contact	Document utilisé
DDE		Fiche d'itinéraire RN43
SNCF	www.voyages-sncf.com	Horaires des trains
CG59	www.cg59.fr	Schéma départemental des transports
DRE	Chargé d'études	Comptages Estourmel
BEESR		Comptages du 4 au 8 février 2008

4.2.1. Liaisons à grande échelle

• Route

La commune du Cateau est située sur l'axe RD643 Arras - Cambrai - Charleville-Mézières, fortement fréquenté. Cette route départementale traverse la ville d'Ouest en Est et passe par son centre.

En plus de la RD643, Le Cateau est traversée par six routes départementales secondaires dont la desserte est essentiellement limitée à la région du Cambrésis. Ces routes permettent des connexions avec les grandes villes voisines : Saint Quentin, Cambrai, Valenciennes et Maubeuge. Les connexions à plus grande échelle (Lille, Paris...) sont plus difficiles puisqu'elles se sont pas directes et qu'il faut rejoindre les grands axes (autoroute A1 notamment).

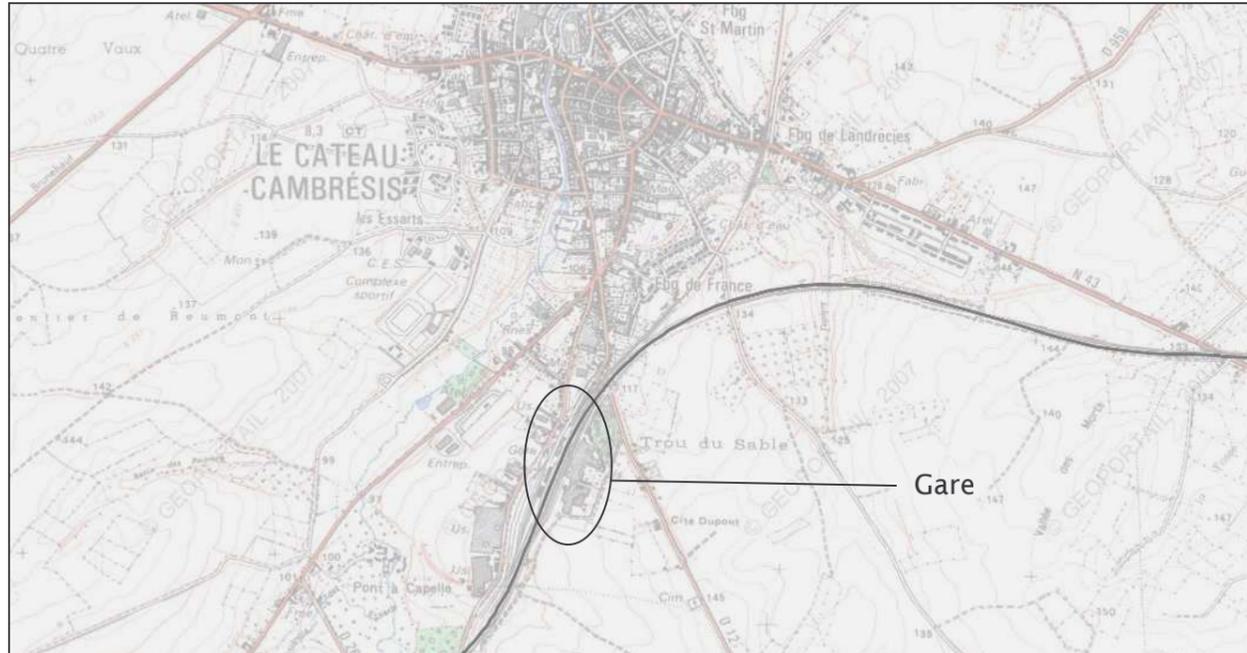
• Voie ferrée

Dans une autre mesure, il est intéressant d'étudier les possibilités d'alternatives à l'utilisation de la voiture. Les transports en modes doux sont exposés au paragraphe 4.3. Nous allons ici étudier les possibilités qu'offre le réseau ferré.

La région Nord Pas de Calais a mis en place un Schéma Régional de Transports, adopté le 22 novembre 2006. Le Schéma Régional des Transports définit les orientations stratégiques à retenir en matière de transports pour le Nord-Pas de Calais.

D'après ce schéma, le réseau de Transport Express Régional (TER) constitue l'épine dorsale du transport régional de voyageurs autour de laquelle les autres modes doivent venir s'articuler. Le doublement de la fréquentation des trains constitue l'ambition régionale, ce qui équivaut à un doublement du nombre des usagers réguliers entre 2006 et 2020. De plus, pour augmenter le confort et la performance, donc l'attractivité de l'offre ferroviaire, la région prévoit le lancement d'un grand plan de renouvellement du matériel roulant d'ici 2015.

Une gare ferroviaire existe sur la commune du Cateau. Elle est située sur la ligne n°18 Jeumont-Aulnoye-Busigny-Paris. Grâce aux correspondances à Aulnoye ou Busigny, il est possible d'atteindre Cambrai, Valenciennes, Lille ou Paris.



Vers :	Le Cateau	Cambrai	Valenciennes	Lille	Paris
Trains de :					
Le Cateau		7 - 1h44	6 - 1h50	9 - 2h30	6 - 2h55
Cambrai	5 - 1h15				
Valenciennes	8 - 1h30				
Lille	8 - 2h00				
Paris	5 - 2h50				

Les indications de chaque case sont : nombre de trains par jour - temps moyen du trajet.

Tableau 26. Trains pour et depuis Le Cateau

Source : www.voyages-sncf.com

Les liaisons avec Cambrai, Valenciennes et Lille se font aux heures de pointe, c'est-à-dire le matin (6h-8h), le midi et le soir (départs jusqu'à 19h).

La liaison Le Cateau-Paris est bien desservie, mais le dernier train part de Le Cateau à 17h35. Dans le sens inverse, les trains sont toutes les deux heures environ, entre 10h37 et 17h37. Il est donc plus difficile d'aller travailler à Paris qu'à Cambrai, Valenciennes ou Lille.

La comparaison avec les temps moyens des liaisons en voiture est intéressante. Ces temps sont présentés dans le tableau suivant.

Vers :	Le Cateau	Cambrai	Valenciennes	Lille	Paris
De :					
Le Cateau		26min	43min	1h16	2h15
Cambrai	26min				
Valenciennes	43min				
Lille	1h16				
Paris	2h15				

Tableau 27. Temps moyens des liaisons avec Le Cateau en voiture

Source : www.viamichelin.fr

Le trajet pour Le Cateau-Lille nécessite au minimum 30 minutes de plus que depuis Caudry, lorsque la correspondance existe. Pour rejoindre Lille, il faut en moyenne 1h15 min de plus par le train qu'en voiture. Du fait de la correspondance obligatoire, et de l'attente souvent longue dans les gares de Busigny et Aulnoye, le train ne représente pas encore une bonne alternative à la voiture.

Cependant, depuis 2004, la fréquence des trains sur les liaisons de Le Cateau avec Cambrai, Valenciennes, Lille et Paris est plus élevée (Le Cateau-Lille : 5 trains/jour en 2004 et 9 en 2008 ; Lille-Le Cateau : 2 trains/jour en 2004 et 8 en 2008). Cette augmentation répond au schéma régional des transports de la région.

Le trafic ferroviaire en provenance et à destination de Le Cateau est donc en pleine croissance mais n'est pas encore compétitif avec l'usage de la voiture. Si cette croissance se poursuit, les actifs de Le Cateau pourront emprunter le réseau ferroviaire pour se rendre au travail et réduire le trafic routier (VL uniquement).

A une échelle moins importante, Le Cateau est desservie par cinq lignes du bus du réseau Cambrésis (cf. 4.3.2.). Le tableau 28 présente les durées des trajets entre Le Cateau et les villes voisines. Ces durées sont calculées sur les lignes les plus directes.

Vers :	Le Cateau	Cambrai	Caudry	Solesmes
Bus de :				
Le Cateau		501 - 55min	501 - 30min	515 - 20min
Cambrai	501 - 55min			
Caudry	501 - 30min			
Solesmes	515 - 20min			

Les indications de chaque case sont : numéro de la ligne la plus directe - temps moyen du trajet.

Tableau 28. Bus pour et depuis Le Cateau

Il est donc plus rapide d'aller au Cateau en voiture qu'en bus, du fait des arrêts qu'effectue le bus dans différentes villes et villages. Le réseau de bus, à l'échelle du Cambrésis, n'est donc pas non plus concurrentiel de la voiture. Cependant, il permet aux habitants du Cateau ne possédant pas de voiture d'accéder à des zones d'emploi telles que Caudry ou Solesmes en une demie-heure.

4.2.2. Desserte à petite échelle

A l'échelle intercommunale, les RD643, RD955, RD932, RD959, RD12, RD67, RD21 desservent les villes de Saint Quentin, Cambrai, Valenciennes et Maubeuge, et assurent la liaison entre Cambrai et Charleville-Mézières.

Le réseau routier départemental est régi par le Conseil Général du Nord, et la mairie du Cateau entretient le réseau de voiries communales.

Grâce à des campagnes de comptage, nous avons pu évaluer le trafic supporté par chaque route départementale et estimer son évolution.

4.2.2.1. Comptages automatiques à Estourmel

Source : Fiche itinéraire RN43 - DDE

Dans une première partie, les comptages automatiques à Estourmel donnent un aperçu de l'évolution du trafic sur la RD643. De ces données, nous pouvons estimer le trafic à prendre en compte dans le cadre de notre étude.

Les comptages sont effectués automatiquement à Estourmel (RD643 - PR 27+764), entre Cambrai et Le Cateau. Ces données permettent de suivre dans le temps l'évolution du trafic total et celui des poids lourds. Le trafic considéré est le trafic moyen des jours ouvrés, hors samedi et dimanche, car ces deux jours connaissent une circulation moindre, notamment en termes de poids lourds.

Dans le sens Le Cateau-Cambrai :

	Année	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Moyenne
Sens le Cateau-Cambrai	MJO TV	6277	6376	6617	6722	6649	6587	6733	6877	6926	6793	6566	6648
	%PL	10,60%	10,40%	11,30%	11,50%	11,70%	11,40%	11,90%	11,70%	11,50%	11,36%	11,12%	11,3%
	Nb PL	665	663	748	773	778	751	801	805	796	772	730	753

Dans le sens Cambrai-Le Cateau :

	Année	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Moyenne
Sens Cambrai-le Cateau	MJO TV	6192	6316	6542	6550	6514	6638	6678	6803	6468	6365	6482	6504
	%PL	10,80%	10,40%	10,80%	10,80%	10,90%	10,90%	11,10%	10,80%	9,40%	10,46%	10,10%	10,6%
	Nb PL	669	657	707	707	710	724	741	735	608	666	655	689

Deux sens confondus :

	Année	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Moyenne
Deux sens confondus	MJO TV	12469	12692	13159	13272	13163	13225	13411	13680	13394	13158	13043	13152
	%PL	10,70%	10,40%	11,10%	11,20%	11,30%	11,10%	11,50%	11,30%	10,50%	10,92%	10,61%	11,0%
	Nb PL	1334	1320	1454	1480	1488	1474	1542	1539	1404	1437	1385	1442

■ %PL mesuré de Août à Décembre uniquement

MJO TV : Moyenne Jours Ouvrés (sans samedi et dimanche) Tous Véhicules

Tableau 29. Comptages automatiques à Estourmel, RD643

Source : fiche itinéraire N43, DDE - comptages DRE Nord

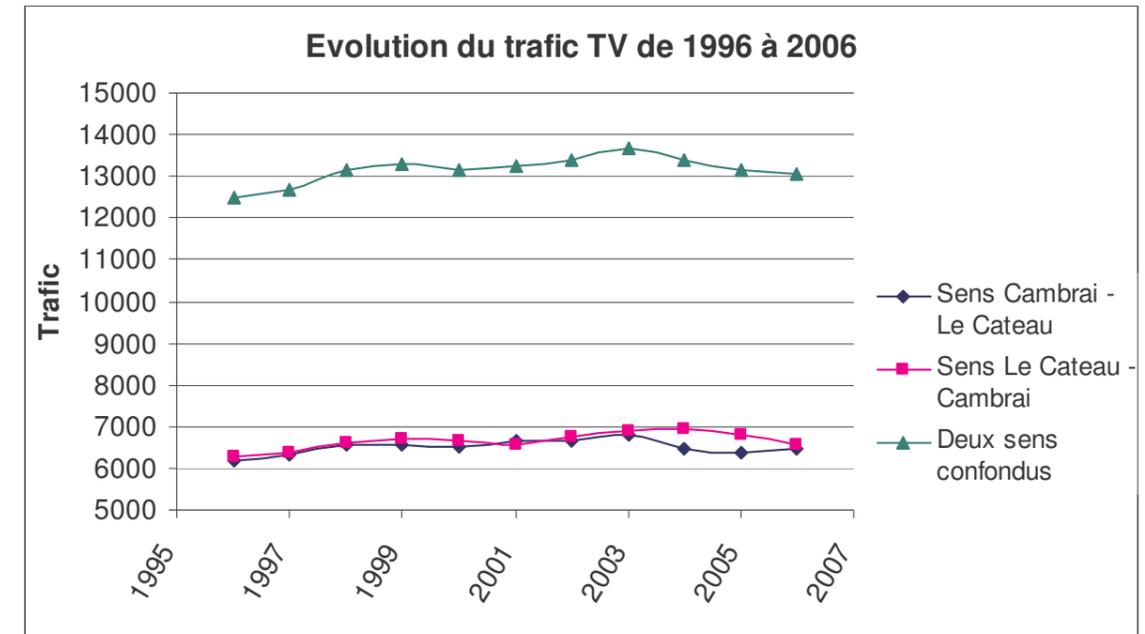


Figure 5. Evolution du trafic TV de 1996 à 2006, RD643

Source : Fiche itinéraire RN43, DDE - comptages DRE Nord

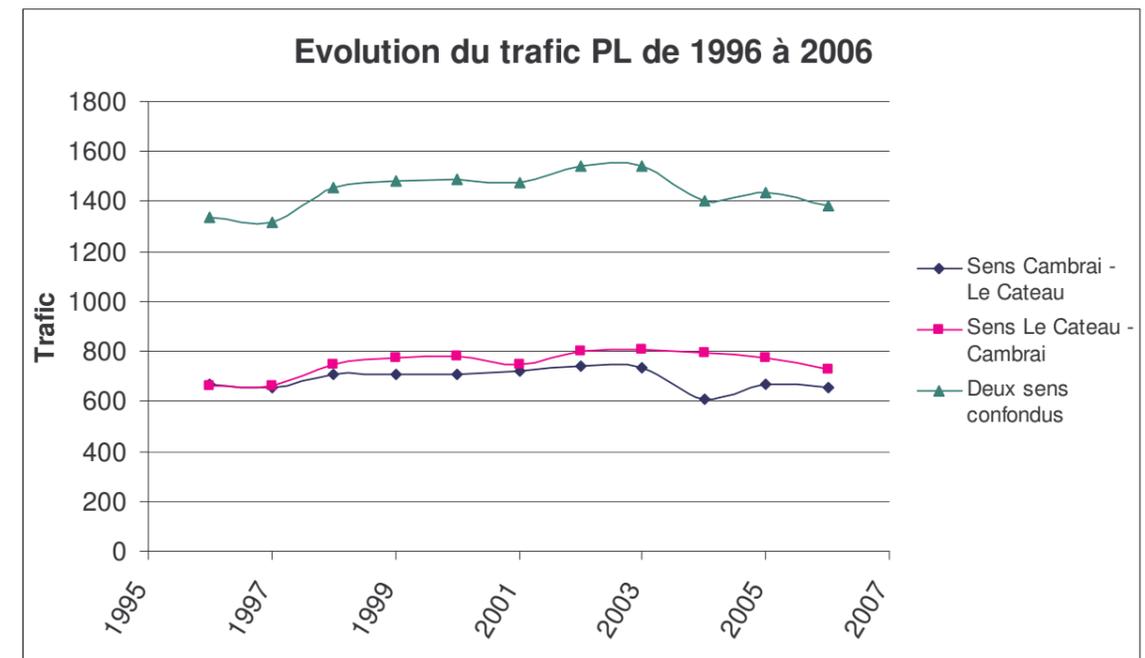


Figure 6. Evolution du trafic PL de 1996 à 2006, RD643

Source : Fiche itinéraire RN43, DDE - comptages DRE Nord

On remarque que c'est dans le sens Le Cateau-Cambrai que le trafic est le plus important. La part de trafic Poids Lourds est croissante, mais reste entre 10 et 12% du trafic tous véhicules. Elle est en moyenne de 11,0% sur les 11 dernières années, deux sens confondus.

Globalement, le trafic moyen des jours ouvrés, cumulé dans les deux sens, évolue assez peu entre 1996 et 2006 : environ 4% d'augmentation sur ces 11 années, soit une augmentation annuelle d'environ 0,4% par an. Le SETRA (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes), qui centralise un observatoire national de trafic, utilise une évolution de 1,4% à 2,5% dans les projections de trafic (respectivement hypothèse basse et haute). L'évolution constatée sur la RD643 est donc très faible.

Cette faible évolution, ajoutée au fait que pour le moment l'axe n'est pas saturé, montre qu'il n'est pas nécessaire à long terme de réaliser un aménagement substantiel destiné à améliorer la capacité de l'axe.

Le niveau de service de la RD643 semble donc globalement satisfaisant. Les créneaux de dépassement alternés (2+1), déséquilibrés à l'avantage du sens Cambrai-Le Cateau, gagneraient à être revus pour donner plus d'opportunités de dépasser en sécurité dans le sens Le Cateau-Cambrai.

4.2.2.2. Campagne de comptages

Une campagne de comptage a été réalisée du lundi 4 au vendredi 8 février 2008 afin de déterminer les trafics circulant sur les routes départementales à proximité de Le Cateau (RD643 avant et après le Cateau, D932, D955, D959, D12, D21). Les données de comptages ont été rassemblées par le BEESR.

A l'aide des campagnes de comptages réalisées par la DDE et par le Conseil Général du Nord en 2003 (cf. Fiche d'itinéraire RN43, 2005), il est possible d'estimer l'évolution du trafic entre 2003 et 2008 et donc le trafic en 2038.

La campagne de comptages de 2008 compte deux points de mesure supplémentaires (points 10 et 11). La carte de la page suivante présente les points de comptages et les données de trafic 2003 et 2008 qui leur sont affectées.

En 2003, la RD643 (à l'époque RN43) est l'axe principal de la commune du Cateau avec un trafic de 11000 véhicules par jour en moyenne, dont 1000 Poids Lourds (PL) par jour. Les RD 955, 21, et 12 en rayonnent et supportent un trafic moins important (325 PL/jour au maximum). La RD932 supporte 2764 véhicules par jour, dont 454 PL, et témoigne d'un trafic de Poids Lourds Nord-Sud important. On remarque également qu'après la jonction

avec la RD959, le trafic sur la RD643 est beaucoup plus faible (3964 véh/jour dont 396 PL/jour).

- Evolution du trafic entre 2003 et 2008

La comparaison des comptages réalisés en 2003 et en 2008 permet d'obtenir des informations sur l'évolution du trafic et la structuration des déplacements.

Dans un premier temps, il est intéressant de noter que sur la RD643, le trafic TMJO TV (Trafic Moyen Jours Ouvrés Tous Véhicules) diminue entre 2003 et 2008 (passe de 10 775 à 9 503 véh/jour), alors que le trafic de Poids Lourds augmente (de 1 078 à 1 234 PL/jour). Sur les autres voies (RD932 et 21) lorsque le trafic TMJO TV diminue, le trafic PL diminue également.

La RD643 reste donc l'axe structurant de la commune du Cateau et la part des poids lourds dans le trafic est de plus en plus grande, témoignant d'une liaison Cambrai-Ardenne plus importante.

L'augmentation du trafic PL sur la RD643, dans l'agglomération du Cateau, est de 20% entre 2003 et 2008, donc de 4% par an ; soit une forte augmentation comparée à celle utilisée par le SETRA dans les projections de trafic (1,4 à 2,5% par an).

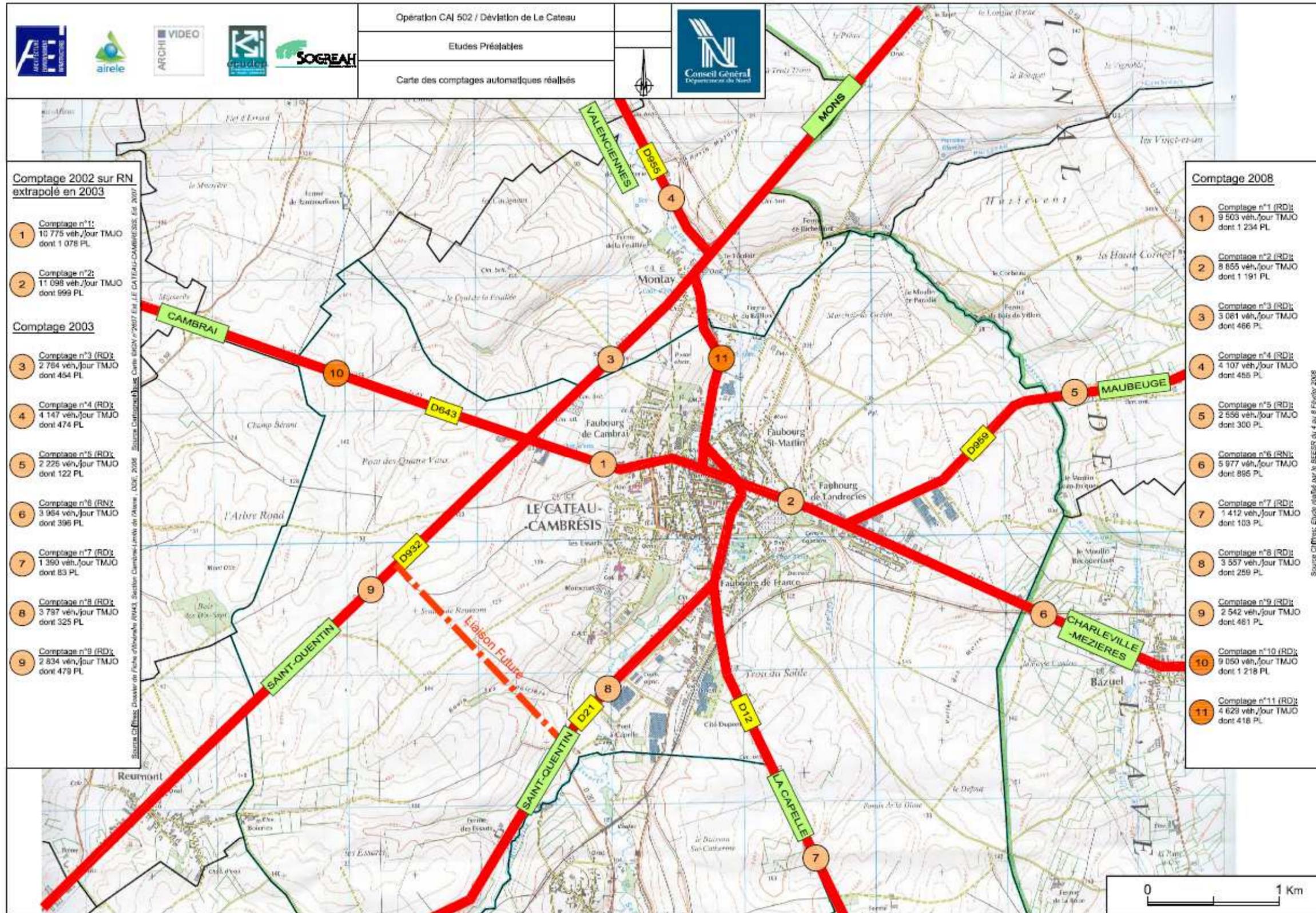
Les trafics de la RD959 et de la partie RD643 à l'est du Cateau connaissent les plus fortes évolutions (trafic plus que doublé), signe d'une liaison plus forte entre Cambrai et les Ardennes.

La RD955 entre Montay et Le Cateau accueille aussi un trafic important (418 PL/jour) ; trafic dont la direction dominante est l'est.

Les flux de transit les plus importants sont les flux Ouest/Est, Nord/Est et Nord/Sud-Ouest.

- Estimation du trafic dans Trente ans (2038)

A partir de l'évolution du trafic entre 2003 et 2008, et considérant que l'évolution sera la même sur les trente années à venir, il est possible d'estimer le trafic aux horizons 2020 et 2030.



Carte 22 - Carte des comptages automatiques réalisés du 4 au 8 février 2008

Source : Fiche itinéraire RN43, DDE, 2006 ; Comptages BEESR, 2008

4.2.2.3. Enquête Origine-Destination

Sources : Fiche itinéraire RN43 – DDE, Enquêtes poids lourds sur le sud du département du Nord – BEESR.

Une enquête Origine-Destination a été réalisée en février 2005 par la DDE et le BEESR. Cette enquête a pour objectif de caractériser les itinéraires et les origines-destinations des poids lourds dans le secteur de Le Cateau, afin de vérifier l'accessibilité et l'adaptation des projets possibles pour écarter le transit du centre-ville de la commune.

Grâce à ces enquêtes réalisées, il est possible de déterminer les flux de Poids Lourds et d'établir une cartographie.

- Zone d'étude

Il s'agit d'établir un cordon autour de la zone à étudier et de relever toutes les plaques entrant et sortant sur tous les axes franchissant le cordon. Ensuite, les données sont traitées afin de retrouver les itinéraires de chaque véhicule détecté.

Pour l'étude de la DDE, le cordon a été défini proche de la ville et de telle sorte qu'il intercepte 7 axes importants, qui induisent le trafic de transit dans celle-ci. Il s'agit de la RD932 (nord), de la RD955 et de la RD643 (ouest), des RD21, RD12 et RD643 (est). Les autres axes sont négligés en termes de trafic Poids Lourds, très faible d'après le pré diagnostic qui a permis de dimensionner l'enquête.

Pour le BEESR, le périmètre d'étude est plus ample et comprend des communes de Solesmes, Englefontaine, Landrecies, La Groise, Le Cateau et Caudry.

- Période d'observation

Les comptages ont duré du 21 janvier au 14 février 2005, et l'enquête origine/destination a été réalisée le 1er février 2005. Les plages de comptages s'étendent de 8h45 à 12h15 et de 13h45 à 17h15.

- Exploitation des données de comptage

Grâce aux comptages, disponibles par poste, par heure et par sens, il est possible de comparer le volume enquêté sur une heure à la moyenne des 3 semaines comptées. Un coefficient est obtenu par poste, qui permet d'extrapoler les résultats de l'enquête (sur 6h) à une journée-type de 24h.

L'enquête a été réalisée le 1er février 2005. Les comptages qui ont duré du 21 janvier au 14 février montrent que cette journée est bien représentative de la moyenne.

Trafic d'un jour moyen ouvrable

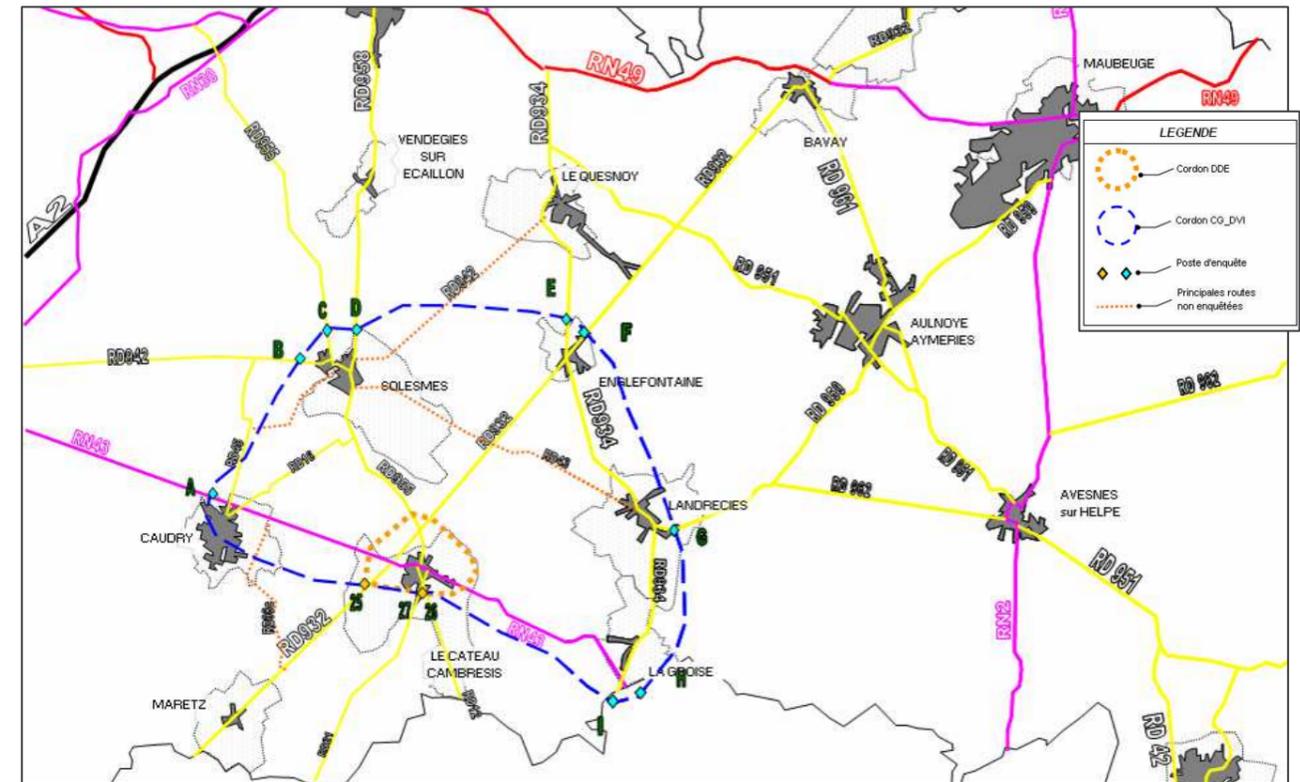
Somme jour	Type	
cpt	pl	tv
Total	4250	36845

Trafic le jour d'enquête: le 1er février

Somme jour	Type	
cpt	pl	tv
Total	4481	38230

- Interprétation des résultats

Ces études ont permis de dessiner des cartographies des Origines-Destinations des Poids Lourds.



Carte 23 - Enquête « minéralogique » du 1/02/05 - localisation des postes

• Flux de Poids Lourds sur la région du Cateau

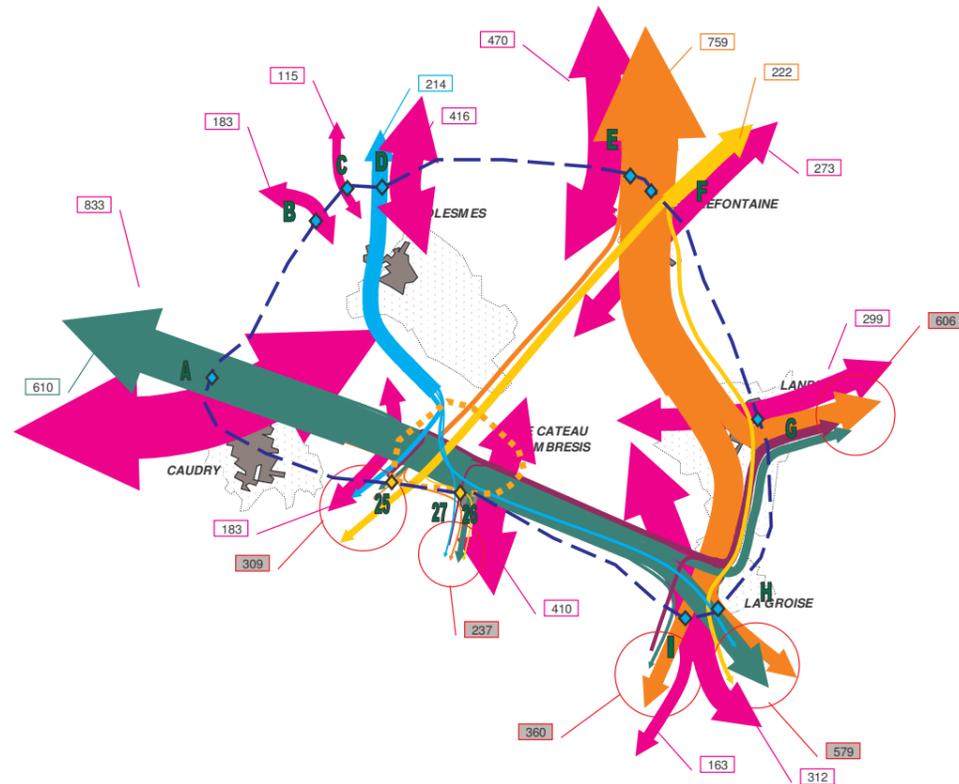
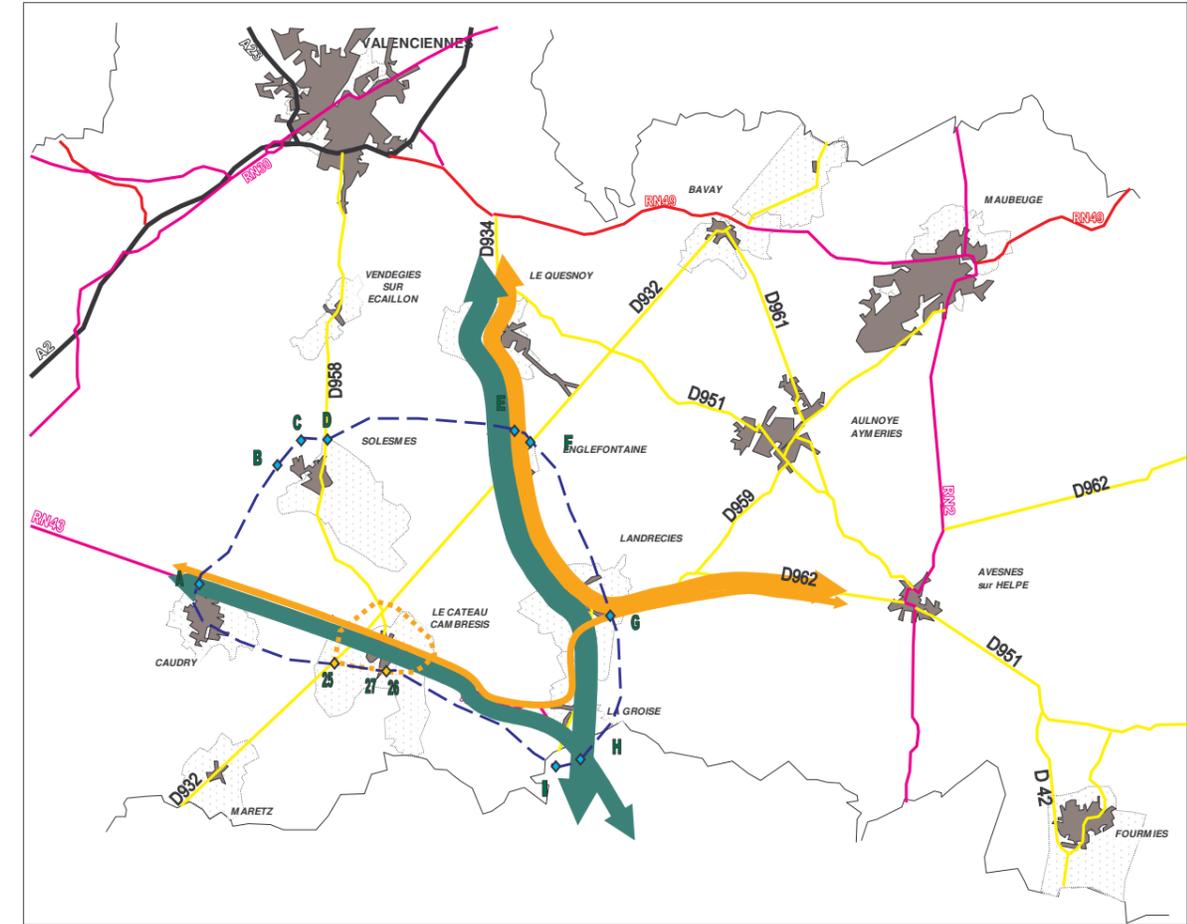


Figure 7. Région du Cateau : Cartographie des flux PL sur la zone d'enquête pour un jour ouvrable



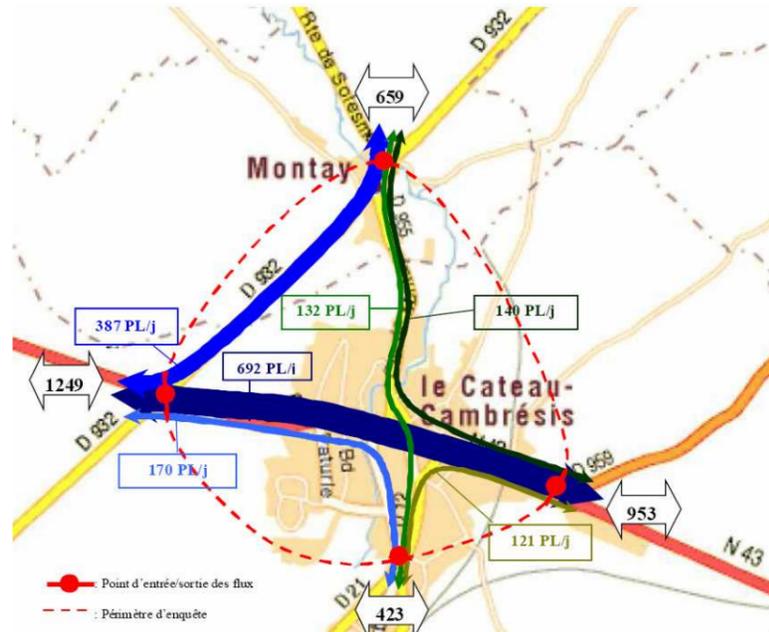
Carte 24 - Les 4 flux de transit majeurs

Les flux d'échanges les plus importants sont situés à proximité des communes de Caudry, Englefontaine et la Groise, ce qui montre bien l'importance des axes RD643, RD934 et RD932 dans les relations entre le Cateau et les grandes villes comme Cambrai et Valenciennes, et les Ardennes.

Le trafic de transit important sur la RD643 résulte des liaisons entre Cambrai et les Ardennes, notamment avec Charleville-Mézières.

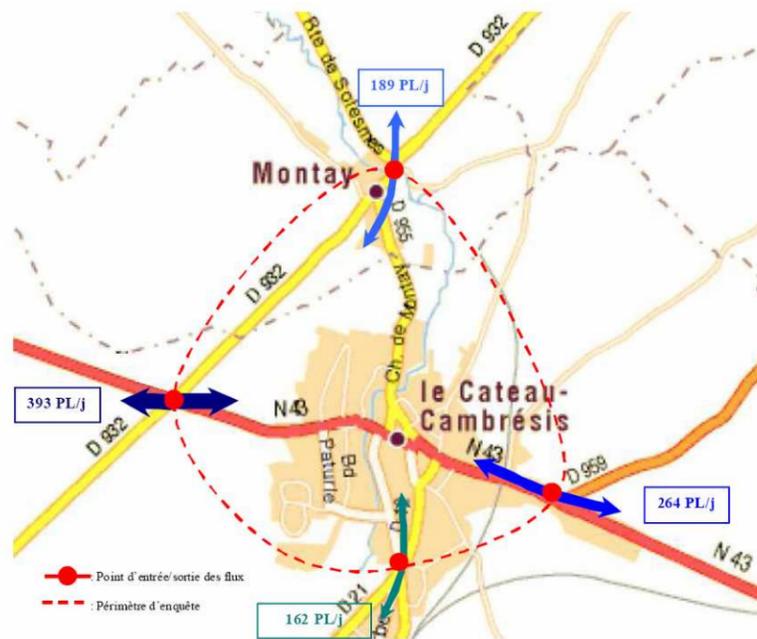
La commune du Cateau subit donc un fort trafic de transit de Poids Lourds sur la RD643 qui la traverse d'Ouest en Est.

Flux de Poids Lourds aux portes de la commune du Cateau



Carte 25 - Le Cateau : flux Origines-Destinations du trafic de transit Poids Lourds

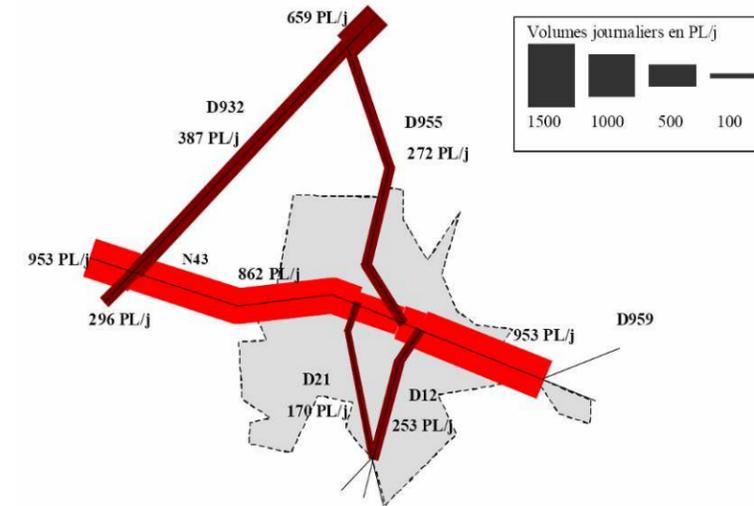
Source : Fiche itinéraire RN43, DDE, 2006



Carte 26 - Le Cateau : flux de trafic d'échanges Poids Lourds

Source : Fiche itinéraire RN43, DDE, 2006

Les deux flux principaux de transit sont un transit Est-Ouest qui passe au centre du bourg et un transit Nord-Sud qui évite l'agglomération à l'ouest. L'échange qui vient s'ajouter à ces flux n'est pas négligeable ; il représente un tiers des mouvements.



Carte 27 - Le Cateau : affectation du trafic de transit Poids Lourds sur le réseau simplifié (tous sens de circulation confondus)

Source : Fiche itinéraire RN43, DDE, 2006

La modélisation du réseau et l'affectation de trafic réalisée lors de l'enquête du 1er février 2005 mettent en évidence une forte charge du centre-ville du Cateau due au trafic de transit des Poids Lourds, tous sens de circulation confondus. Les axes qui en rayonnent accueillent quotidiennement trois fois moins de poids lourds.

Le trafic d'échange est plus faible et représente sur la RD643 un tiers du trafic de transit.

Pour diminuer le trafic des poids lourds dans le centre ville de Le Cateau, c'est donc la RD643 (ex-RN43) qu'il faut dévier.

4.2.2.4. Niveau de service de la RD643 dans la commune du Cateau

La RD643 est souvent le lieu de congestion du trafic. Ce phénomène survient généralement aux heures de bureau, à savoir 8h et 18h, du fait des déplacements pendulaire. Les habitants du Cateau et les habitués empruntent des itinéraires de substitution.

La géométrie de l'axe, notamment l'enchaînement de deux virages rapprochés en centre ville (« S de la mort »), entraîne également des ralentissements.

4.2.3. Synthèse

Le réseau routier desservant la commune du Cateau permet des liaisons avec les agglomérations proches. Cependant, les connexions avec des villes plus grandes et donc les liaisons à une plus large échelle sont contraignantes du point de vue du temps.

L'offre ferroviaire n'est pas concurrentielle de l'offre routière du fait de l'existence d'une correspondance au minimum. De plus, les liaisons sont assez peu fréquentes. Le tracé ne devra pas entraver la volonté d'augmenter la fréquentation du réseau ferré.

Même si l'axe RD643 est fortement fréquenté, le niveau de service de la RD643 dans l'agglomération catésienne est globalement satisfaisant. L'évolution du trafic moyen jours ouvrés, cumulé dans les deux sens, évolue assez peu, à raison de 0,4% par an environ.

L'augmentation de trafic Poids Lourds entre 2003 et 2008 sur cet axe illustre l'augmentation des liaisons et des échanges entre Cambrai/Arras et les Ardennes. Le trafic Nord-Sud est moins important et représente la moitié du trafic Est-Ouest. Le contournement devra permettre de délester la RD 643 du trafic Poids Lourds.

Le centre ville du Cateau accueille donc un trafic important, notamment sur la RD643 qui le traverse d'Ouest en Est. La problématique Nord-Sud devra aussi être prise en compte, au niveau de la desserte des commerces, services, entreprises et habitants.

4.3. PLURIMODALITE

Organisme concerné	Contact	Document utilisé
Office du tourisme du Cateau		Randonnées dans le Cambrésis
Mairie du Cateau	Directeur Général Adjoint	Plan Local d'Urbanisme
Conseil général du Nord	www.cg59.fr	Schéma Régional des Transports du Nord Pas de Calais
SNCF, réseau TER	www.ter-sncf.com	Plan du réseau, horaires
Transports CamBésiX	Responsable du réseau	Plan et horaires des cars

La *plurimodalité* se définit comme étant le recours à plusieurs modes de transports pour satisfaire les besoins de déplacement des personnes et/ou de transport de marchandises.

4.3.1. Contribution du projet de route à la plurimodalité du réseau

La conception du contournement devra tenir compte des besoins et attentes recensés. L'état initial des transports en mode doux et en communs est décrit au paragraphe 4.3.1.

La région du Nord-Pas de Calais a établi un Schéma Régional des Transports. Il a pour objectif d'optimiser les réseaux et équipements existants et de favoriser la complémentarité entre les modes de transport et la coopération entre acteurs.

La plurimodalité ne doit pas se résumer à la superposition des réseaux, mais à une « chaîne de déplacement complète tant pour les voyageurs que pour les marchandises ».

4.3.2. Cohabitation des modes dans l'espace de la route

• Transports en mode doux

⇒ Le Schéma Régional des Transports du Nord-Pas de Calais consacre une partie aux *véloroutes* et aux voies vertes, qu'il qualifie « d'atout pour le développement durable ».

Les modes de déplacement doux sont à privilégier pour les déplacements de courte distance ou pour les rabattements sur les gares, les pôles d'échanges ou les arrêts de cars ou de bus.

Dans le cadre du Schéma Régional des Véloroutes et des Voies Vertes, six Véloroutes (cf. carte 30) ont été identifiées dans le Nord-Pas de Calais. Ces itinéraires sont déjà étudiés ou en cours d'études.

Quatre axes d'intérêt national et européen :

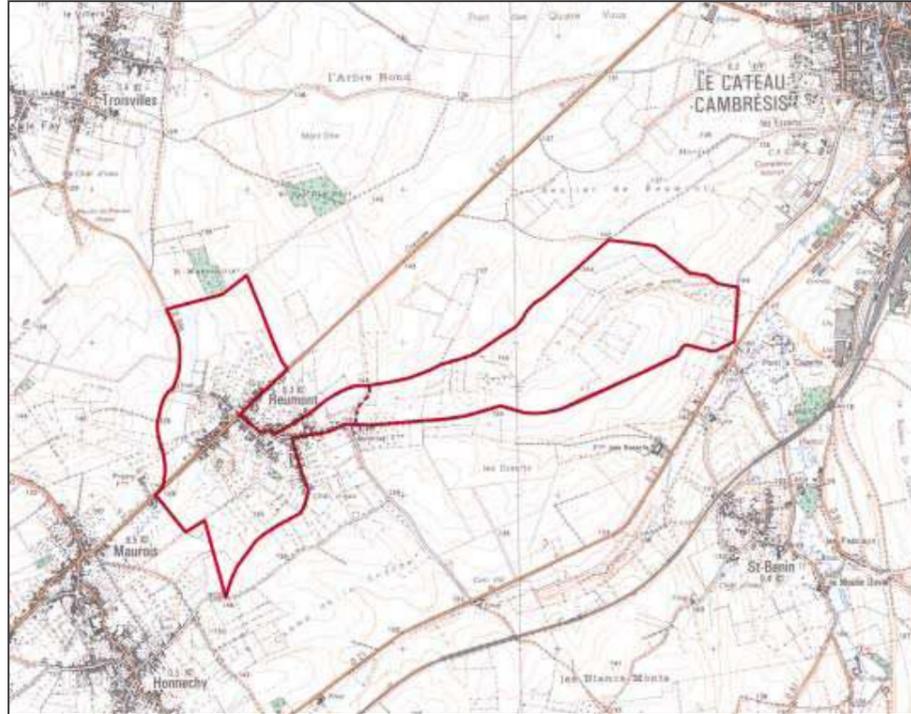
- (Belgique) – Dunkerque – Calais – Boulogne-sur-Mer – (Mont Saint-Michel)
- (Belgique) – Lille – Arras – (Amiens – Beauvais – Paris),
- (Belgique) – Maubeuge – Fourmies – (Saint-Quentin – Paris)
- (Belgique) – Maubeuge – Calais – (Angleterre).

Deux axes d'intérêt régional :

- Le Touquet – Montreuil – Arras – Cambrai – Avesnes-sur-Helpe
- Dunkerque – Lille – Valenciennes.

Sur le territoire, seule la RD643 hors agglomération est équipée, par sections, de pistes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre de la chaussée. Dans la commune du Cateau, il n'y en a pas. Les pistes cyclables sont donc inexistantes dans l'agglomération du Cateau, mais l'aménagement d'un axe cyclable Cambrai – Avesnes-sur-Helpe passant par Le Cateau est envisagé par la région.

⇒ Quelques chemins de randonnée existent dans le secteur du Cateau. Notamment dans le secteur de Caudry, de Reumont et du Cateau, de Saint Souplet, de Solesmes et de Haussy. Seul le parcours n°13 « Autour de Reumont » passe à proximité du Cateau-Cambrésis. La boucle la plus longue emmène les randonneurs jusqu'à Pont à Capelle, au Sud de la commune et leur propose un « panorama sur le village de Saint Benin et sur le viaduc au dessus de la Selle, encaissée à cet endroit ». Voir carte 28.



Carte 28 - Carte du chemin de randonnée n°13 « Autour de Reumont »

Source : perdrelenord.free.fr

⇒ Le centre équestre a une position excentrée dans le bourg, au Sud Est du Cateau. La nature même des déplacements amène un évitement systématique du centre-ville et des problèmes liés à la cohabitation de ce mode de déplacements avec les véhicules motorisés. Les contacts avec le centre équestre ont confirmé que les randonnées se font vers le Bois de l'Evêque situé à l'est du territoire quand les beaux jours arrivent.

- Transports par voie ferrée

Les possibilités de liaisons par voie ferrée depuis et vers Le Cateau sont exposées au paragraphe « 4.2.1. Liaison à grande échelle ».

- Transports en communs

Le Cateau est desservi par les bus Arc en Ciel du Conseil Général du Nord (réseau Cambrésis). (cf carte 29)

- ⇒ ligne 501 : Cambrai-Caudry-Le Cateau :
En semaine : 12 bus Cambrai-Le Cateau, 9 bus Le Cateau-Cambrai
Dimanche et fêtes : 2 bus Cambrai-Le Cateau, 2 bus Le Cateau-Cambrai
- ⇒ ligne 506 : Le Cateau-Caudry
En semaine : 7 bus Caudry-Le Cateau, 7 bus Le Cateau-Caudry
Dimanche et fêtes : 1 bus Caudry-Le Cateau, 1 bus Le Cateau-Caudry
- ⇒ ligne 507 : Le Cateau-Walincourt
En semaine : 4 bus Walincourt -Le Cateau, 6 bus Le Cateau- Walincourt
- ⇒ ligne 515 : Le Cateau-Solesmes
En semaine : 5 bus Solesmes -Le Cateau, 9 bus Le Cateau- Solesmes
- ⇒ ligne 517 : La Groise-Le Cateau

En semaine : 7 bus La Groise -Le Cateau, 7 bus Le Cateau- La Groise

L'ensemble du réseau est bien exploité, surtout la ligne 501 qui dessert Cambrai (lycéens et travailleurs). L'offre n'est pas suffisante, et le nouveau schéma départemental 2010 parle de trois projets :

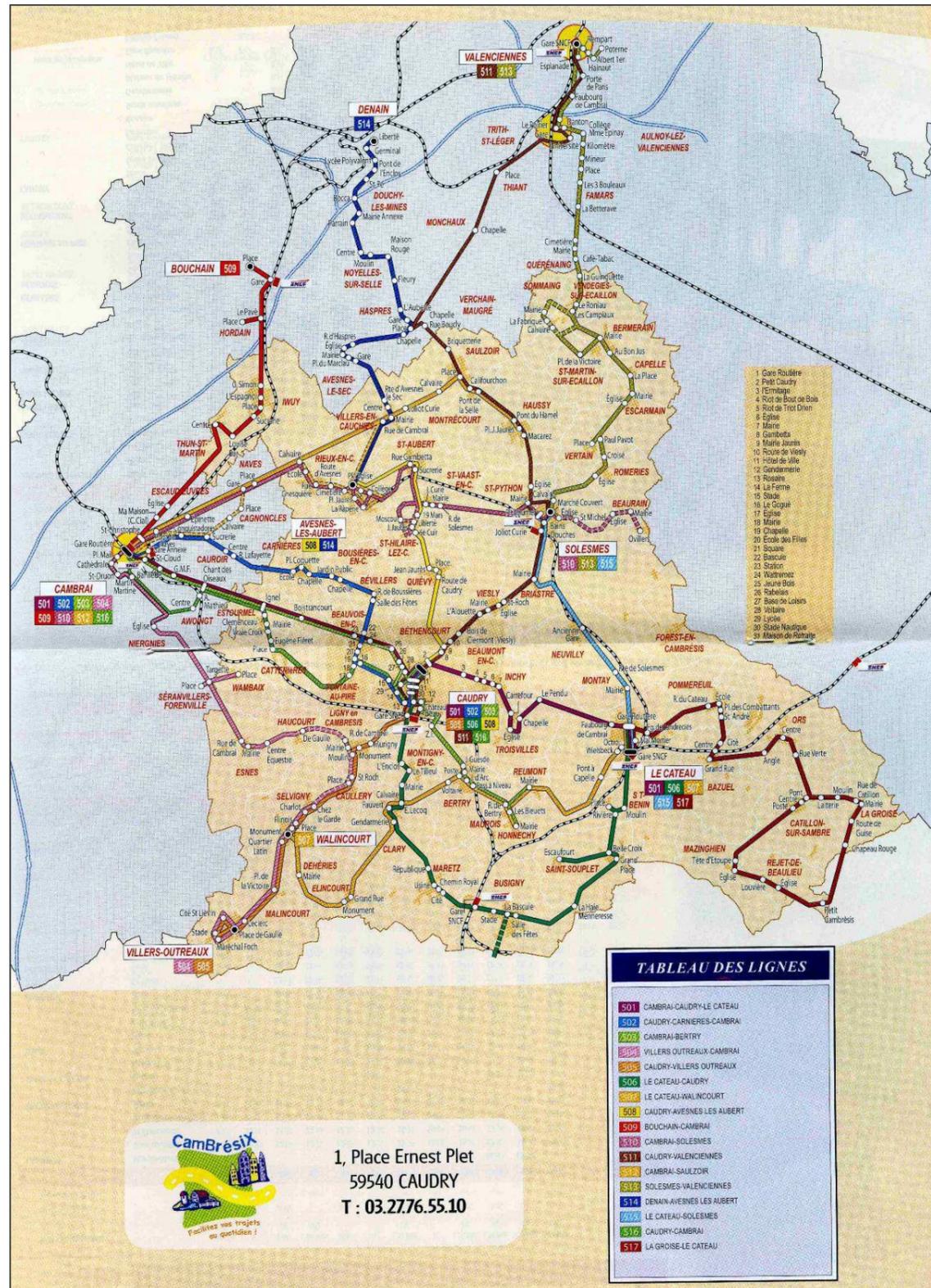
- ligne express toutes les heures
- ligne moyenne fréquence
- transport à la demande

Trois plateformes d'échange pour les bus existent sur le Cateau : la SNCF au Sud, le lycée Jean Rostand dans le centre ville et la Gare Routière au nord du centre ville.

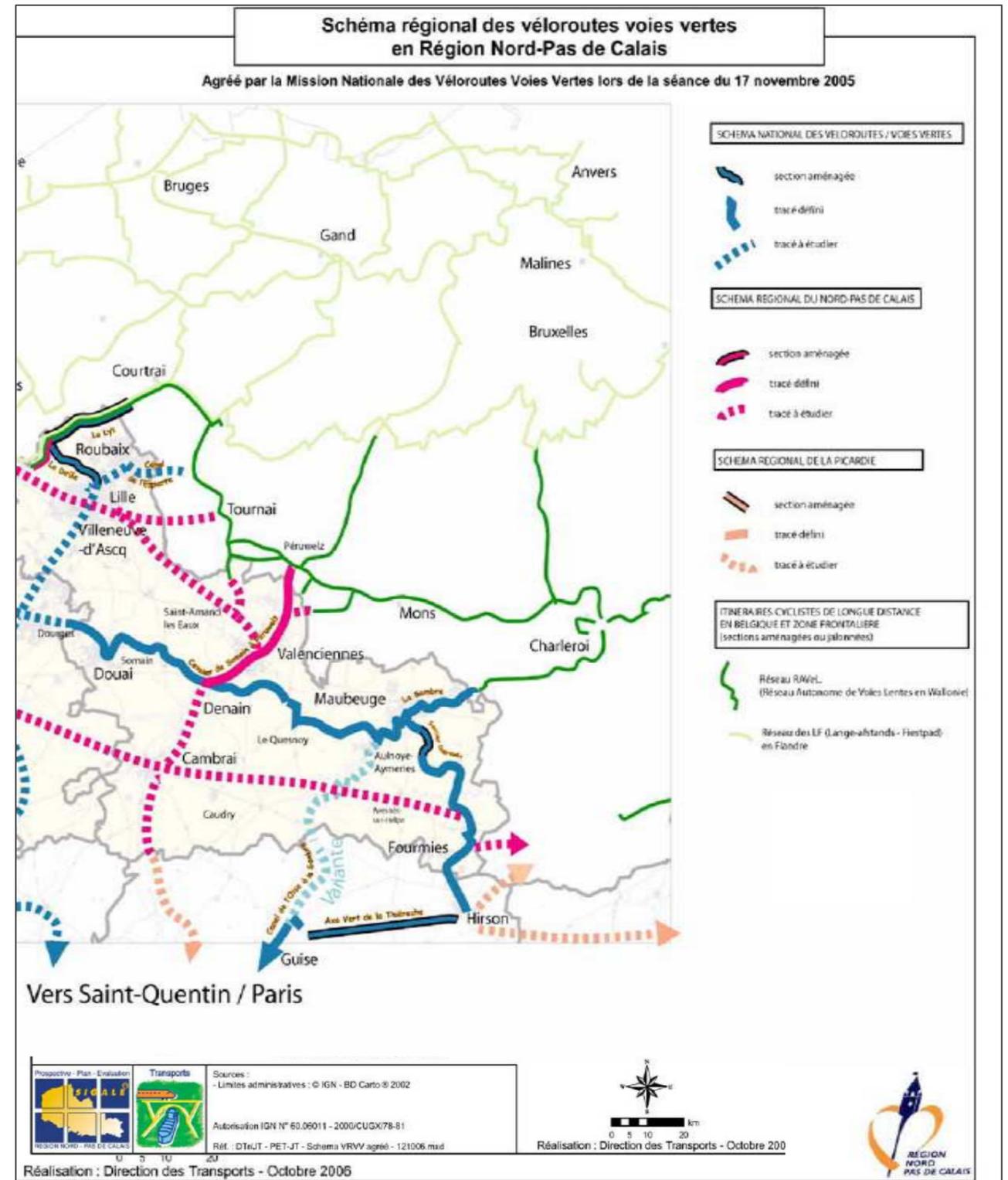
Les liaisons en bus sont interconnectées avec des dessertes vers la gare ferroviaire. L'ensemble des lignes de bus du territoire convergent vers une gare routière permettant une interconnexion de l'ensemble du réseau local.

De plus il existe une ligne de car TER desservant Le Cateau. La ligne 18 - Lille-Aulnoye-Jeumont-Busigny relie Le Cateau à Aulnoye et Busigny à raison, dans le sens Aulnoye-Busigny, de 5 trajets en semaine, 2 le samedi et 3 le dimanche et fêtes, et dans le sens Busigny-Aulnoye, de 7 trajets en semaine, 3 le samedi et 3 le dimanche et fêtes.

Les liaisons avec Lille et Paris sont possibles mais rarement directes.

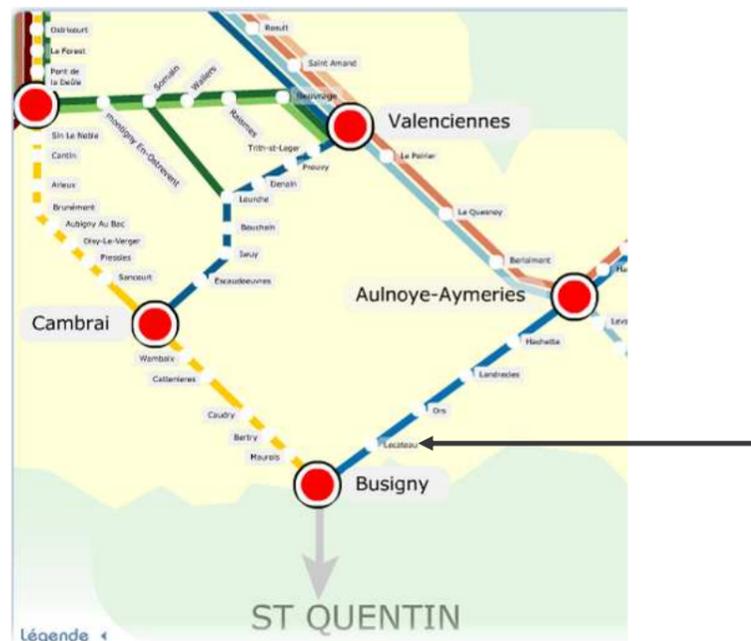


Carte 29 - Plan du réseau de lignes CamBrésiX



Carte 30 - Plan du réseau de véloroutes

Source : Schéma Régional des Transports du Nord-Pas de Calais, 2002



Carte 31 - Plan de la ligne TER n°18 - Tronçon Busigny/Aulnoye-Aymeries

Source : www.ter-sncf.com

- Transports individuels

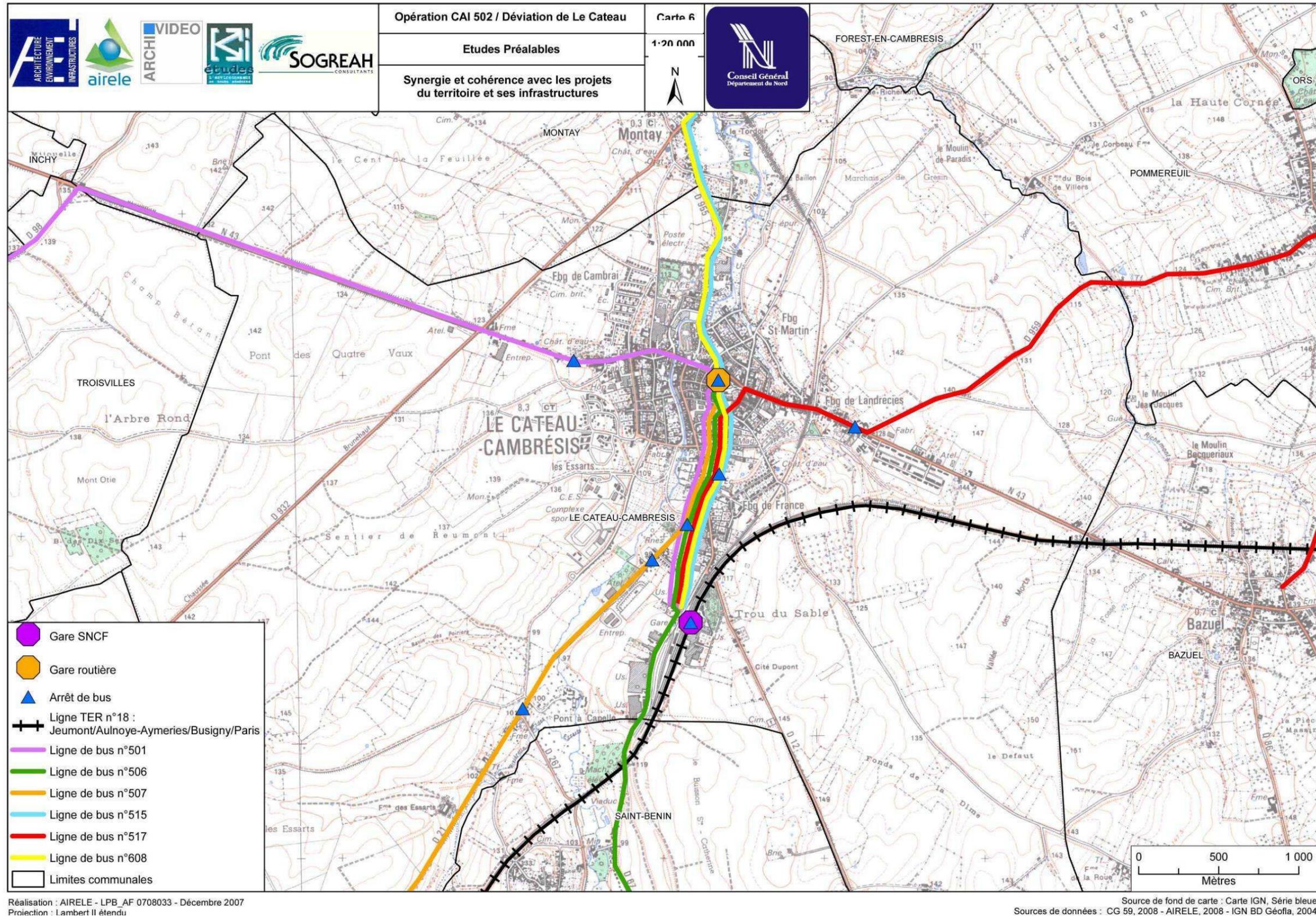
Deux sociétés de taxis sont présentes sur la commune du Cateau et concourent à la diversification de l'offre de transports alternatifs à l'utilisation individuelle de la voiture.

- ⇒ TAXI DAMBRUN
- ⇒ TAXI CATESIEN

L'activité de celles-ci semble se répartir sur le transport hospitalier et médical. Une autre partie moindre consiste en des déplacements locaux.

La présence de ces sociétés de transport par taxi semble être suffisante pour les besoins du territoire. Leurs interventions s'étalent jusqu'aux gros centres urbains : Caudry, Cambrai, Lille, St-Quentin, Valenciennes, et Chimay.

D'autres types de transport plus anecdotiques sont également présents : transports équestres, transports agricoles, ... Ces usages sont toutefois considérés comme faibles et peu représentatifs des usages « normaux » de la voirie.



Carte 32 - Synergie et cohérence entre les types de transport en commun

4.3.3. Synthèse

Le réseau de transports en commun, les trains et les itinéraires cyclables permettent le développement de la plurimodalité. A ce jour, l'offre des transports en commun est de qualité et ses horaires s'accordent avec ceux des trains, faisant de la gare SNCF un pôle d'échange important dans Le Cateau. De plus, deux compagnies de Taxi sont présentes sur la commune du Cateau.

En cohérence avec le schéma départemental des transports, le contournement ne devra pas entraver la volonté d'augmenter la fréquentation du réseau ferré.

Les itinéraires cyclables sont peu développés, mais une liaison cycliste entre Cambrai et les Ardennes passant par Le Cateau est prévue dans le schéma départemental des transports. Le projet pourra intégrer une piste cyclable afin de mailler le territoire pour ce mode de déplacement.

Un itinéraire de randonnée est recensé au Sud du territoire du Cateau ; il propose notamment un panorama sur le Viaduc et la Selle. Le territoire au Sud -Est du Cateau est le lieu de randonnées équestres du cercle hippique du Cateau.

Le cadre naturel des chemins de randonnées (piétons et équestres) devra être préservé.

OBJECTIF 5. SANTE ET SECURITE DES BIENS ET DES PERSONNES

5.1. SANTE

Organisme concerné	Contact	Document utilisé
Syndicat Mixte pour la mise en œuvre du SCOT du Cambrésis		
Commune du Cateau-Cambrésis	Directeur Général Adjoint	Plan Local d'Urbanisme
Conseil général du Nord	Subdivision de Cambrai	Etude

5.1.1. Santé des populations

5.1.1.1. Offre de soins du territoire

Un pôle santé est présent sur la commune du Cateau-Cambrésis dans le quart sud-ouest du territoire constitué du :

- Centre Hospitalier du Cateau-Cambrésis
- Clinique des Hêtres
- Maison de repos

Centre Hospitalier de secteur situé entre Valenciennes et Cambrai, le Centre Hospitalier du Cateau-Cambrésis a vocation à apporter une réponse satisfaisante aux pathologies courantes de la population qu'il dessert. A travers notamment l'addictologie et la gérontologie, il inscrit son action dans une pratique de réseau. Il a et continue de mettre en oeuvre des partenariats avec les établissements du bassin de vie pour optimiser les réponses susceptibles d'être apportées à la population et renforcer la sécurité sanitaire. L'évolution majeure de l'établissement réside dans l'opération de regroupement "Centre Hospitalier / Clinique des Hêtres" au Cateau-Cambrésis, qui vise à positionner de façon durable l'offre de soins de la population desservie dans le cadre d'un groupement sanitaire de coopération.

Un Institut Médico-Educatif se trouve dans la partie Nord du bourg.

Suite aux contacts établis avec le Service Départemental d'Incendie et de Secours du Nord, il apparaît que les problèmes relatifs à l'accès aux soins et les temps de ralliements des centres de soins depuis les lieux d'intervention sont raisonnables : il y a toujours eu au Cateau-Cambrésis une bonne civilité des conducteurs et usagers du territoire qui ont toujours permis aux secours de ne pas subir les saturations des voies de circulations du centre-ville. De plus, l'utilisation d'itinéraire de substitution, le cas échéant, permet d'éviter les confrontations potentielles.

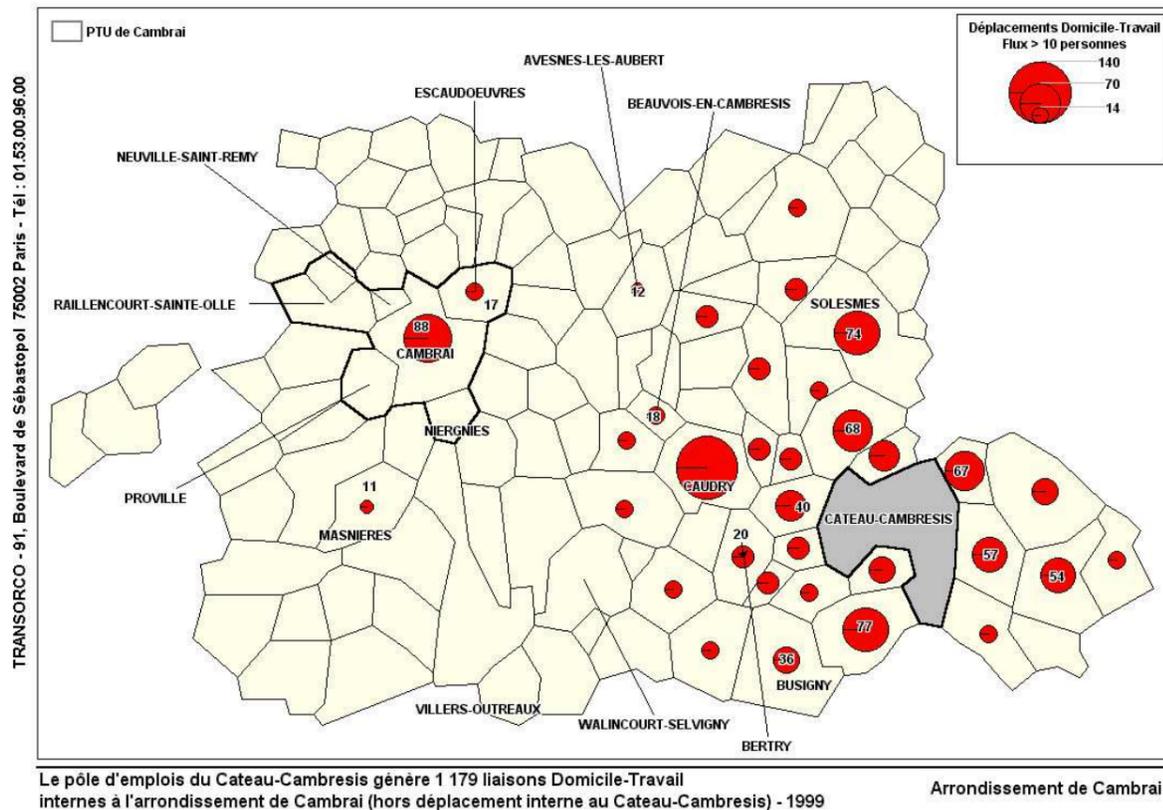
Il est à noter que d'autres usagers de la route (ambulance, taxis, ...) ont également fait part de la pratique d'utilisation d'itinéraire de substitution qui permet de compenser largement les pertes de temps dues aux saturations de la RD 643.

5.1.1.2. Conditions de vie du territoire

De nombreux facteurs participent à la création de phénomènes de « bouchons » ou de congestion du réseau routier préjudiciables pour la santé des habitants et des personnes susceptibles de fréquenter ces zones (rejets de gaz d'échappement, ...)

Ces phénomènes s'expliquent par :

- Les déplacements pendulaires : domicile / lieu de travail impliquant des mouvements de population internes et externes au Cateau, aux heures dites « de bureau » : 8h et 18 h.



Carte 33 - Déplacements domicile-travail en 1999 vers l'extérieur du Cateau-Cambrésis

Comme il peut être constaté sur la carte, les communes alentours du périmètre territorial et même au-delà amènent des flux quotidiens de déplacements. Les grands pôles du secteur sont également attractifs, de par leurs activités économiques (Cambrai, Caudry, Solesmes,...)

- La configuration de la RD 643 avec un enchaînement de deux virages dans le centre-ville du Cateau, appelé « S de la mort », qui peut rendre délicate le croisement de deux véhicules.

Les pollutions dues au trafic en ville contribuent à la diminution de la qualité de vie en ville (santé, odeurs, la dégradation des façades, etc.). La pollution de l'air est liée à l'intensité du trafic et aux conditions de circulation (les accélérations brutales sont particulièrement polluantes). Elle est liée aussi aux conditions d'ensoleillement. L'effet combiné du soleil et des oxydes d'azote (NOx) émis par les voitures favorise la formation d'ozone.

D'autres facteurs moins quantifiables mais également potentiellement présents peuvent participer à la qualité du cadre de vie des citoyens : les vibrations, les nuisances sonores, ...

5.1.2. Santé des professionnels

Les risques liés au travail des professionnels impliqués dans la construction et dans la gestion du réseau routier seront abordés et pris en compte avec une grande attention. De plus, un contrôleur SPS pourra être présent sur le chantier.

5.1.3. Synthèse

L'offre de soins du Cateau-Cambrésis semble correctement dimensionnée pour la taille de la commune et les communes avoisinantes (un pôle regroupant un Centre Hospitalier, une clinique et une maison de repos, ainsi qu'un IME).

Toutefois les conditions de vie au Cateau sont dégradées, notamment de par le trafic très fort sur le RD 643 passant par le centre-ville : stress, pollutions de l'air, dégradation de l'habitat concourant à une dépréciation de l'intérêt des habitants pour leur territoire, ...

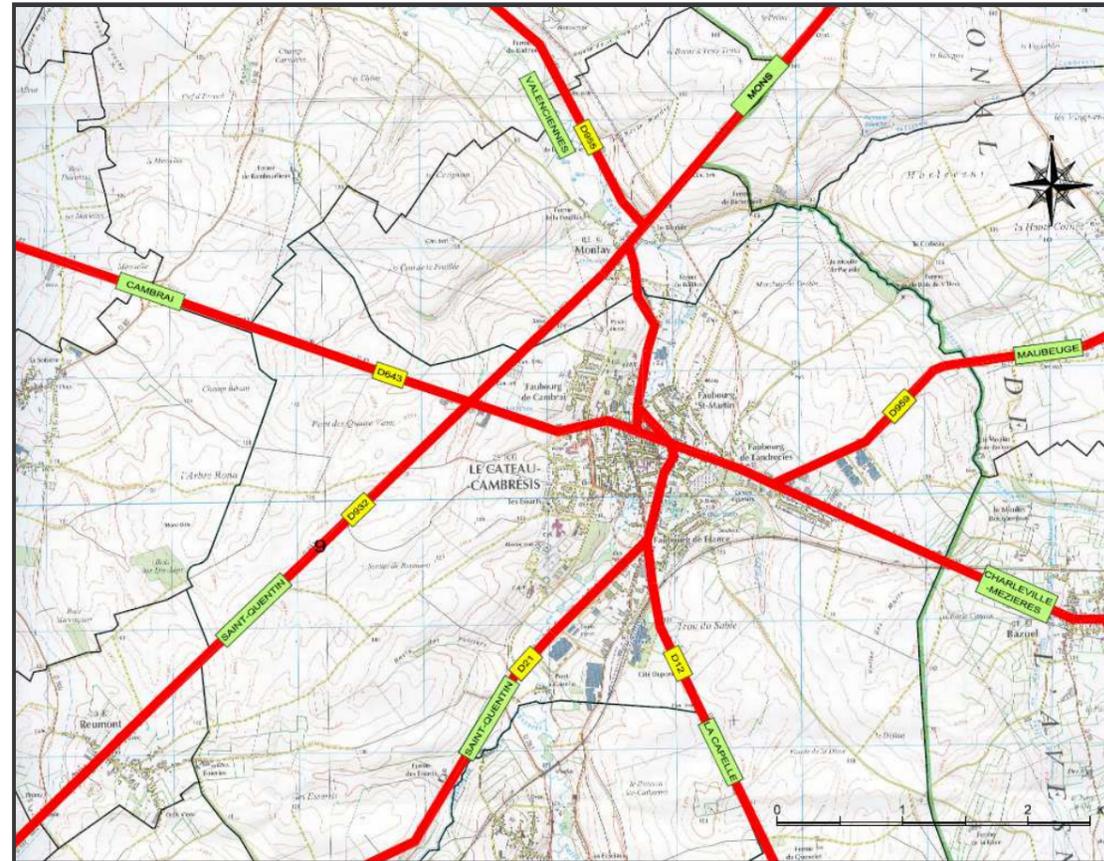
5.2. SECURITE

5.2.1. Sécurité des usagers

Organisme concerné	Contact	Document utilisé
DDE		Fiche d'itinéraire RN43 Données d'accidentologie 2002-2006
DRE	Responsable des convois exceptionnels	Cartes et renseignements sur les Convois exceptionnels
Association pour le contournement du Cateau	Président de l'association	Rapport de comptages directionnels dans le « S de la mort »

La commune du Cateau est le point de concours de 7 routes départementales : les RD643, RD955, RD932, RD959, RD12, RD67, RD21. Chacune de ces routes supporte un trafic différent. L'objectif de cette partie est d'analyser les données accidentologiques relatives à chacune de ces routes et d'illustrer la nécessité du contournement.

5.2.1.1. Etat des lieux



Carte 34 - Cartes des Routes Départementales à proximité de la commune du Cateau

⇒ Axe RD643

Cette première analyse porte exclusivement sur la RD643 entre Awoingt et la limite de l'Aisne.

Le tableau 30 et le graphique suivant montrent l'évolution de l'accidentologie entre 1996 et 2007.

On remarque sur le graphique les oscillations dues aux variations aléatoires, d'autant plus importantes que l'échantillon est petit. On remarque une tendance à la baisse avec un nombre d'accidents divisé par deux environ entre 1996 et 2007.

Sur le département du Nord, tous réseaux confondus, la baisse du nombre d'accidents corporels est d'environ 25% entre 1996 et 2007. Avec une baisse que l'on peut statistiquement estimer à 50%, l'accidentologie de la RN43 a une meilleure évolution que le

reste du réseau du département, dans le sens favorable de la sécurité. Ce qui tendrait à montrer en partie l'efficacité des aménagements mis en œuvre depuis 1996.

Total de l'année	Nb tués	Nb blessés hospitalisés	Nb blessés non hospitalisés	Ttes victimes	Nb accidents	Gravité*
1996	2	14	16	32	16	12,50%
1997	4	7	10	21	13	30,80%
1998	10	10	11	31	16	62,50%
1999	1	6	5	12	10	10,00%
2000	5	5	14	24	14	35,70%
2001	0	9	6	15	10	0,00%
2002	0	3	5	8	6	0,00%
2003	2	10	10	22	11	18,18%
2004	2	1	7	10	6	33,33%
2005	4	0	0	4	4	100,00%
2006	0	2	0	2	2	0,00%
2007	0	2	0	0	2	0,00%
TOTAL 1996-2007	30	69	84	181	110	25,81%

* % de morts ramené au nombre d'accidents. Les chiffres sont peu significatifs vu l'échantillon.

Tableau 30. Accidents corporels sur la RD643 entre 1996 et 2007

Source : fiche itinéraire RN43, DDE, 2006

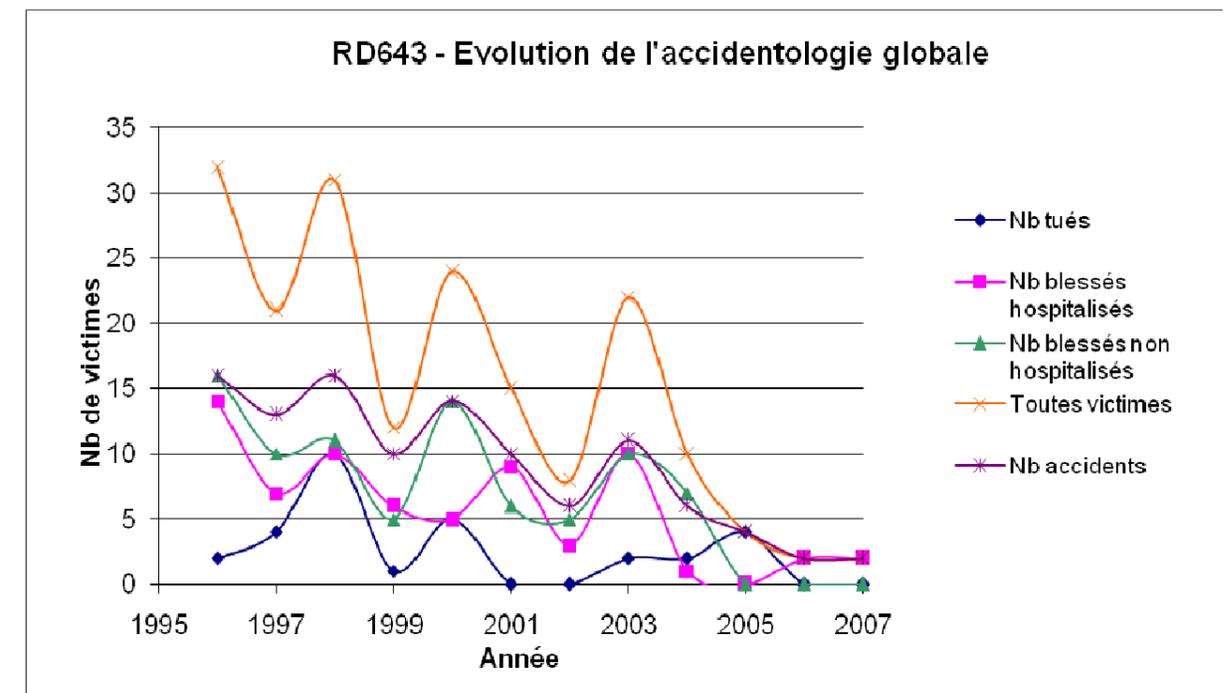


Figure 8. RD643 - Evolution de l'accidentologie globale

⇒ Typologie des accidents

Les données accidentologiques recueillies entre 1996 et 2007 permettent dans un premier temps de comparer les accidents hors (rase campagne) et dans les agglomérations.

Année	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Hors Agglomération	8	5	8	4	3	4	3	9	5	2	1	2
En agglomération	8	8	8	6	11	6	3	2	1	2	1	0
Total	16	13	16	10	14	10	6	11	6	4	2	2

Tableau 31. Typologie des accidents
Source : fiche itinéraire RN43, DDE, 2006

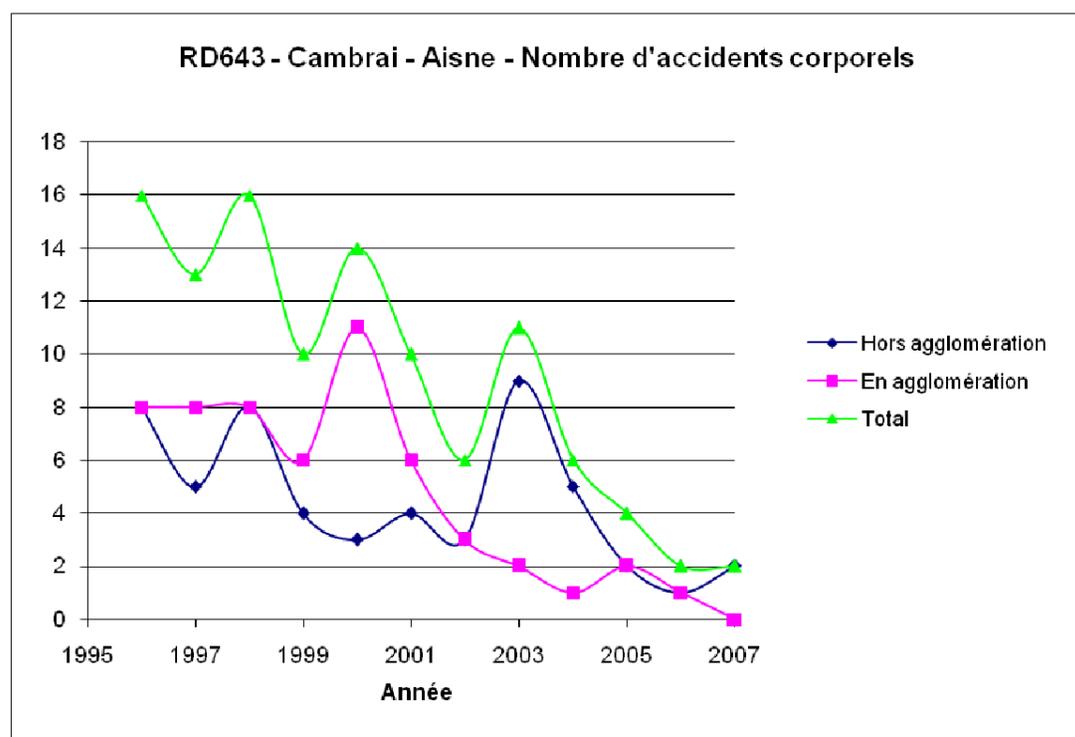


Figure 9. RD643 – Cambrai-Aisne – Nombre d'accidents corporels.

Entre 1996 et 2007, 54 accidents sur 110 (49.09%) se sont produits en rase campagne, où les caractéristiques géométriques (largeur, tracé en plan, profil en long) confortables permettent des vitesses élevées.

On remarque que le nombre d'accidents corporels, en tendance, baisse plus rapidement en agglomération qu'en rase campagne. Conséquence certaines d'aménagements réalisés dans les communes.

Entre 1996 et 2007 :

- 17 personnes décédées sur 30 ont été victimes d'un accident en rase campagne, soit 56.6% des personnes tuées sur la RD643 ;
- 39 blessés graves ont été victimes d'un accident en rase campagne, contre 28 en agglomération, soit 58.21%.

Il apparaît donc que la gravité des accidents est plus élevée en rase campagne que dans les agglomérations.

La majeure partie des accidents hors agglomération survient hors intersection (48 sur 54), donc en dehors de tout conflit avec d'autres voies.

La plupart des accidents hors agglomération mettent en cause deux véhicules (29 sur 54), avec plus de chocs VL-VL, puis VL-Cyclo. Certains accidents arrivent à des véhicules seuls (17 sur 54) mais le plus souvent dans des conditions nocturnes.

8 accidents sur 54 impliquent plus de 2 véhicules, dont 4 mortels, et donc un impliquant un VL et deux PL causant 3 morts.

D'après ces constatations, on peut supposer que hors des agglomérations, les accidents sont dus pour la majorité d'entre eux à des vitesses trop élevées ou à des prises de risques importantes lors de dépassements.

⇒ La RD643 dans l'agglomération de Le Cateau

Dans l'agglomération de Le Cateau-Cambrésis, on recense au cours des années 1996-2007 17 accidents corporels. Aucun de ces accidents n'a été mortel. La majorité (11 sur 17) s'est produite hors intersection, et avec un seul véhicule impliqué (11 sur 17). Beaucoup de deux roues sont impliqués dans les accidents sur Le Cateau (lors de 9 accidents). Depuis 2002, deux accidents ont mis en jeu un poids lourds, causant un blessé grave et un blessé léger.

Les nombreux poids lourds qui transitent par la ville de Le Cateau ne sont donc en cause que dans peu d'accidents. Cependant, il ne faut pas sous-estimer les nuisances sonores et atmosphériques qu'ils provoquent pour les riverains. C'est peut-être aussi la gêne créée par les poids lourds, notamment dans le « S de la mort », qui est à l'origine de certains accidents.

Le nombre d'accidents semble baisser globalement depuis 1996, mais cela peut être une phase d'un cycle, car en 2002 on comptait moins d'accidents qu'en 2003 et 2004. Avec de petits échantillons, l'aléa apporte des variations importantes. Cela met aussi en avant que le risque existe toujours potentiellement.

- Autres axes traversant Le Cateau

⇒ RD 12

Deux accidents sur la RD12 ont été recensés entre 2002 et 2006. Le premier s'est produit hors agglomération, à proximité du Cateau, et a impliqué deux véhicules légers, faisant 1 mort et 1 blessé hospitalisé. Le second a eu lieu dans l'agglomération du Cateau, impliquant 1 véhicule léger et une bicyclette, faisant 1 blessé non hospitalisé. Ces deux accidents se sont produits en 2003.

⇒ RD 21

On dénombre 11 accidents sur la RD21 de 2002 à 2006. Deux de ces accidents se sont produits sur la commune du Cateau, tous deux en 2003. Le premier a impliqué un véhicule léger et un tracteur agricole. Le second un véhicule léger et une bicyclette. Ces accidents ont fait trois blessés non hospitalisés.

⇒ RD 67

Cinq accidents se sont produits sur la RD67, dont un unique dans l'agglomération du Cateau. Cet accident est, comme les précédents, survenu en 2003. Il a causé des blessures nécessitant une hospitalisation à un motard.

⇒ RD955

Aucun accident n'a été recensé sur la partie de la RD955 appartenant à l'agglomération de Le Cateau depuis 2002.

⇒ RD932

Un accident est répertorié dans l'aire d'étude en 2007 au croisement de la RD 932-643.

⇒ RD959

On recense deux accidents sur la RD959 à proximité du Cateau en 2003. Ceux-ci se sont produits hors agglomération. Le premier a mis en cause une bicyclette et un véhicule léger et a fait 1 mort. Le second, une bicyclette et un Poids Lourd, a fait 1 blessé hospitalisé.

Entre 2004 et 2006, aucun accident n'a été recensé sur les routes départementales du réseau secondaire du territoire du Cateau.

C'est sur l'axe principal de la commune (RD643) que les accidents sont les plus nombreux. On peut soupçonner des vitesses élevées lorsque la transition entre la rase campagne et la ville est peu marquée. Lancée sur cette grande ligne droite, l'usager aura tendance à garder son « rythme de croisière » en agglomération.

Les 23 accidents corporels qui se sont produits dans l'agglomération ont entraîné la naissance d'un sentiment d'insécurité chez les habitants. Aussi, il est nécessaire de procéder à un aménagement de la RD643 afin de réduire les problèmes de trafic et les accidents qu'ils engendrent.

5.2.1.2. Aménagements réalisés sur l'itinéraire

Plusieurs aménagements ont été réalisés en 2007 sur la RD643 afin de réduire la vitesse des utilisateurs, notamment la requalification de l'ensemble de la traversée du Cateau-Cambrésis.

De plus, à Bazuel, Le Cateau, Inchy et Beaumont, les entrées de communes ont été aménagées et des chicanes ont été créées. A Estourmel, des aménagements de sécurité ont été mis en place et un giratoire a été créé au hameau d'Igniel (confère Carte 1 pour la situation).

La traversée du Cateau-Cambrésis a été réaménagée en 2006, pour faciliter la traversée des poids lourds et augmenter la sécurité des habitants. A l'entrée Ouest, un plateau surélevé a été aménagé devant le musée Matisse. Le piquetage a été modifié à la sortie Est du « S de la mort ». Des îlots matricés contribuent à la sécurité des piétons lors de la traversée de la route. Les bordures ont été changées au niveau des zones délicates (intersections, approche du « S de la mort »). A l'entrée Est de la commune, la chaussée a été élargie pour faciliter l'insertion sur la RD643 des camions venant de la gauche, et un îlot a été créé. L'utilisation d'un enrobé anti-bruit a contribué à réduire les nuisances sonores.

Sur la RD21, au Sud du Cateau, les deux carrefours successifs ont été réaménagés. Les feux tricolores ont été retirés.

5.2.2. Sécurité des riverains

5.2.2.1. Types de déplacements

Chaque individu n'est pas égal devant les conséquences du risque routier, puisque celui-ci dépend du mode de déplacement qu'il choisit.

Le tableau suivant montre la part de chaque mode de transport chez les actifs ayant un emploi, sur la commune du Cateau.

Mode de transport	Actifs ayant un emploi utilisant
Seulement la marche à pied	555
Seulement les deux-roues	111
La voiture particulière	1234
Transport en commun	86
Pas de transport	150
Plusieurs modes de transport	102
Un seul mode de transport	1431

source : INSEE

La marche à pied arrive en deuxième place, précédée par la voiture particulière. Ces piétons vivent et se déplacent aux abords de la route et la traverse. Aussi, il faut veiller à sa sécurité et prêter une attention particulière aux transports de matières dangereuses, aux transports exceptionnels et au risque d'inondation.

5.2.2.2. Trafic Transport de matières dangereuses et transport exceptionnel

- Transport de matières dangereuses

Les riverains de la RD643, et plus généralement les habitants de la commune du Cateau, sont gênés par le transit de poids lourds transportant des matières dangereuses (TMD) dans le

centre ville. En effet, ces matières dangereuses représentent un risque pour leur santé et leur sécurité.

Deux études ont été réalisées sur ce type de transport sur la commune du Cateau.

La première est une enquête Origine-Destination réalisée le 8 septembre 2005 aux entrées et sorties de la commune du Cateau. Cette enquête a été réalisée par questionnaire : les Poids Lourds sont arrêtés et les chauffeurs répondent à une série de questions qui renseignent les motifs et lieux de transport. Le but de cette enquête n'est plus, comme celle réalisée pour les poids lourds en général (cf 4.2.2.3), de connaître les mouvements internes à l'agglomération, mais de connaître à plus grande échelle les itinéraires concernés par ce type de transports, afin d'envisager des alternatives au passage par le Cateau.

Il s'agit aussi d'avoir des éléments précis sur la circulation des transports de matières dangereuses et d'évaluer la quantité qui doit se rendre obligatoirement au Cateau (pour des livraisons par exemple) et celle qui ne fait que transiter, afin d'étudier des solutions de reroutage et de tester des scénarii de contournements sur ce type particulier de transports.

La seconde enquête est un comptage directionnel sur les transports de matières dangereuses. Il a été effectué par l'association pour le contournement du Cateau-Cambrésis, le vendredi 9 septembre 2005, entre 6h40 et 8h20, et entre 16h45 et 18h45. Les enquêteurs étaient postés sur la RD643, au niveau du « S de la mort », en centre-ville.

⇒ L'enquête Origine-Destination

Des résultats de l'enquête du 1^{er} février 2008 ont pu être déduits les itinéraires des Transports de Matières Dangereuses (TMD). Les données de trafic ont permis d'établir les cartographies de transit et d'échanges suivantes.

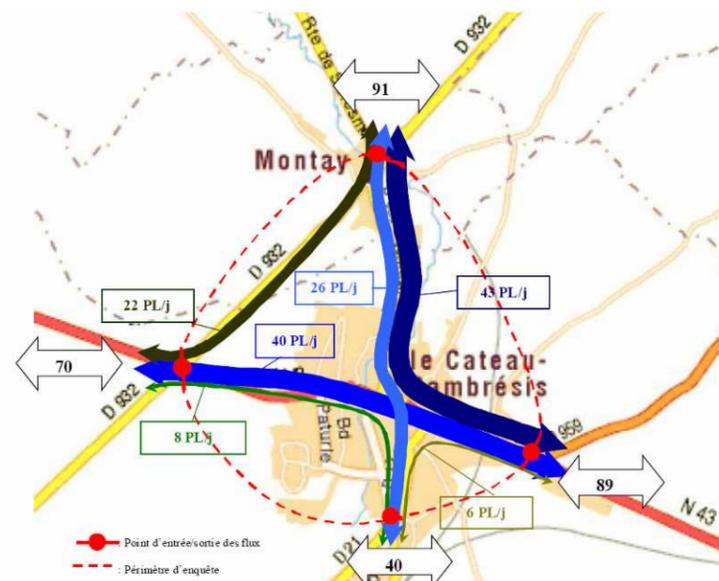


Figure 10. Le Cateau : flux du trafic de transit de Matières Dangereuses
Source : Fiche itinéraire RN43, DDE, 2006

Pour le Transport de Matières Dangereuses, la problématique de transit se retrouve majoritairement sur des flux Est-Ouest, Nord-Est et Nord-Sud, tous deux passant par le centre du Cateau.

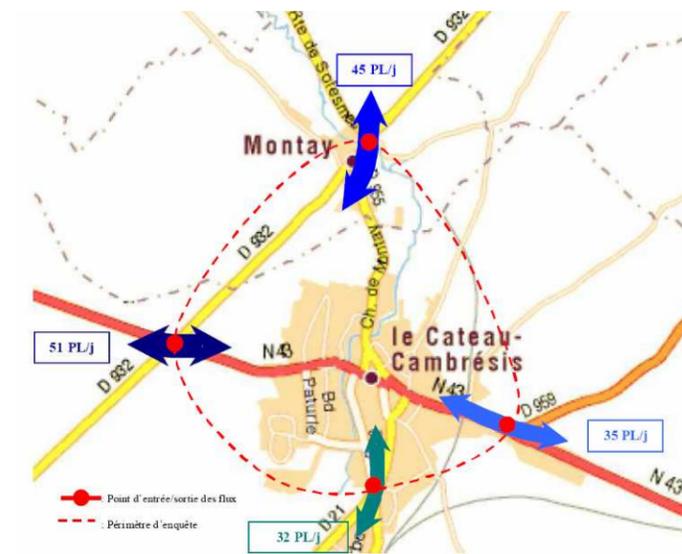


Figure 11. Le Cateau : flux de trafic d'échange de Matières Dangereuses
Source : Fiche itinéraire RN43, DDE, 2006

Les volumes d'échanges des TMD sont aussi très importants. Ils sont égaux à plus de la moitié du trafic de transit.

La modélisation du réseau et l'affectation du trafic permettent d'obtenir le trafic supporté par chaque voie.

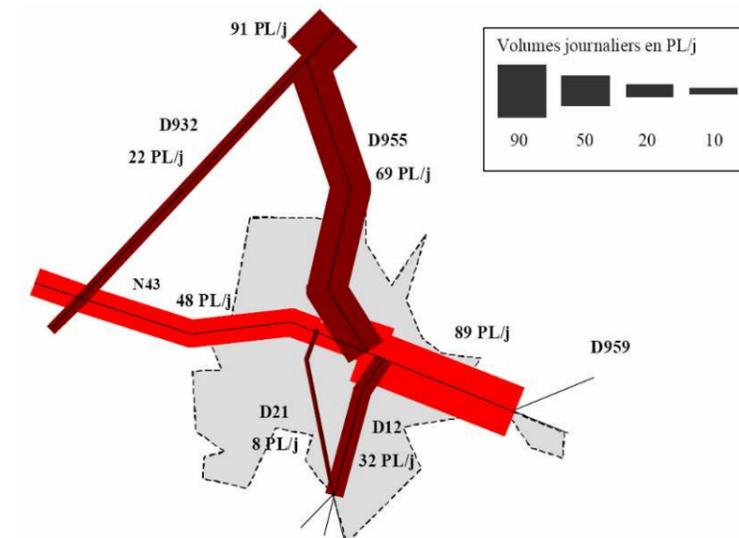


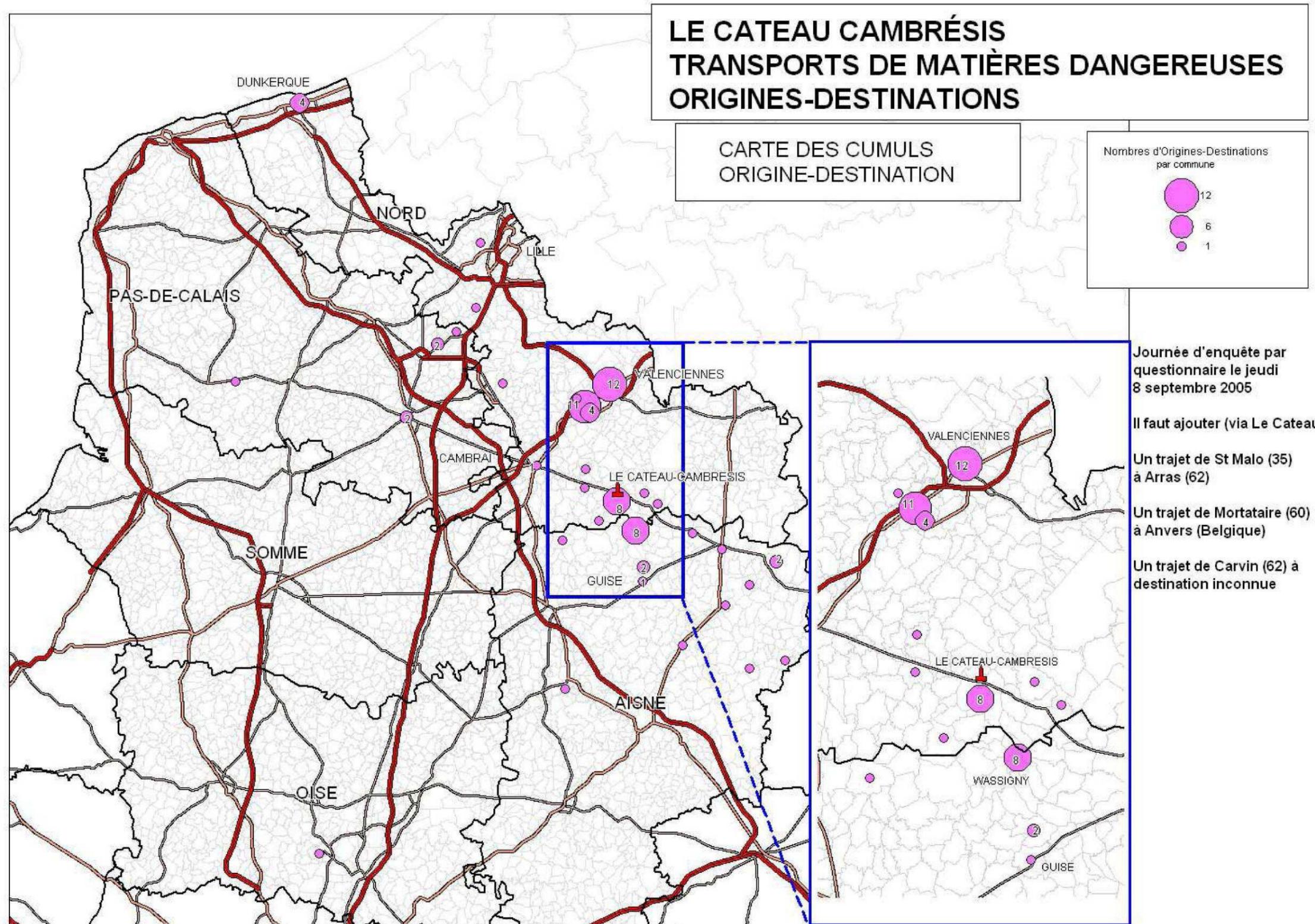
Figure 12. Le Cateau : affectation du trafic de transit de Matières Dangereuses sur le réseau simplifié (tous sens de circulation confondus)
Source : Fiche itinéraire RN43, DDE, 2006

Les routes les plus empruntées par les transports de matières dangereuses en transit sont les D643 à l'Est de la ville de Le Cateau et D955 avec respectivement 89 et 69 Poids Lourds/jour. Le trafic TMD sur la partie ouest de la RD643 est deux fois plus faible que ce dernier (48 PL/Jour).

L'enquête réalisée en septembre 2005 a permis de déterminer les origines et destinations des TMD. Les cartes suivantes l'illustrent.

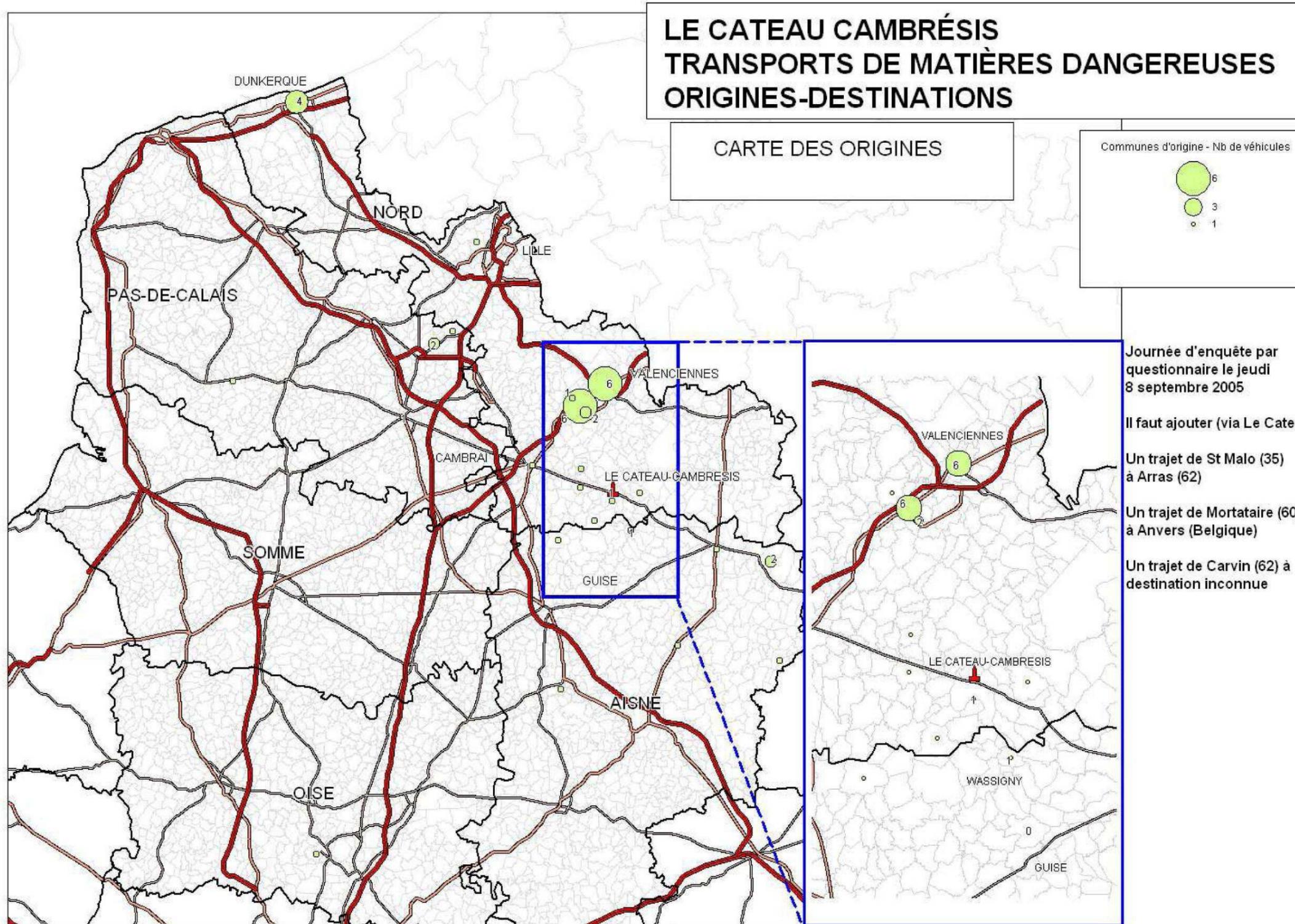
Il apparaît clairement une concentration des lieux d'origine et des lieux de destinations des TMD à proximité de Valenciennes et du Cateau. Après analyse, il apparaît un fort pôle à Wassigny et une problématique essentiellement Nord-Sud et très locale (sur un échantillon relativement peu significatif). Beaucoup de trajets sont des trajets habituels et les itinéraires de substitution sont peu attractifs (plus longs, plus chers).

Afin de diminuer le transit des transports de matières dangereuses, il faut concevoir un contournement de la ville proposant un itinéraire alternatif. En analysant les résultats de l'affectation de trafic sur le réseau simplifié, le contournement par le Nord, en doublon de la jonction D932 et D21, apparaît comme une solution intéressante.



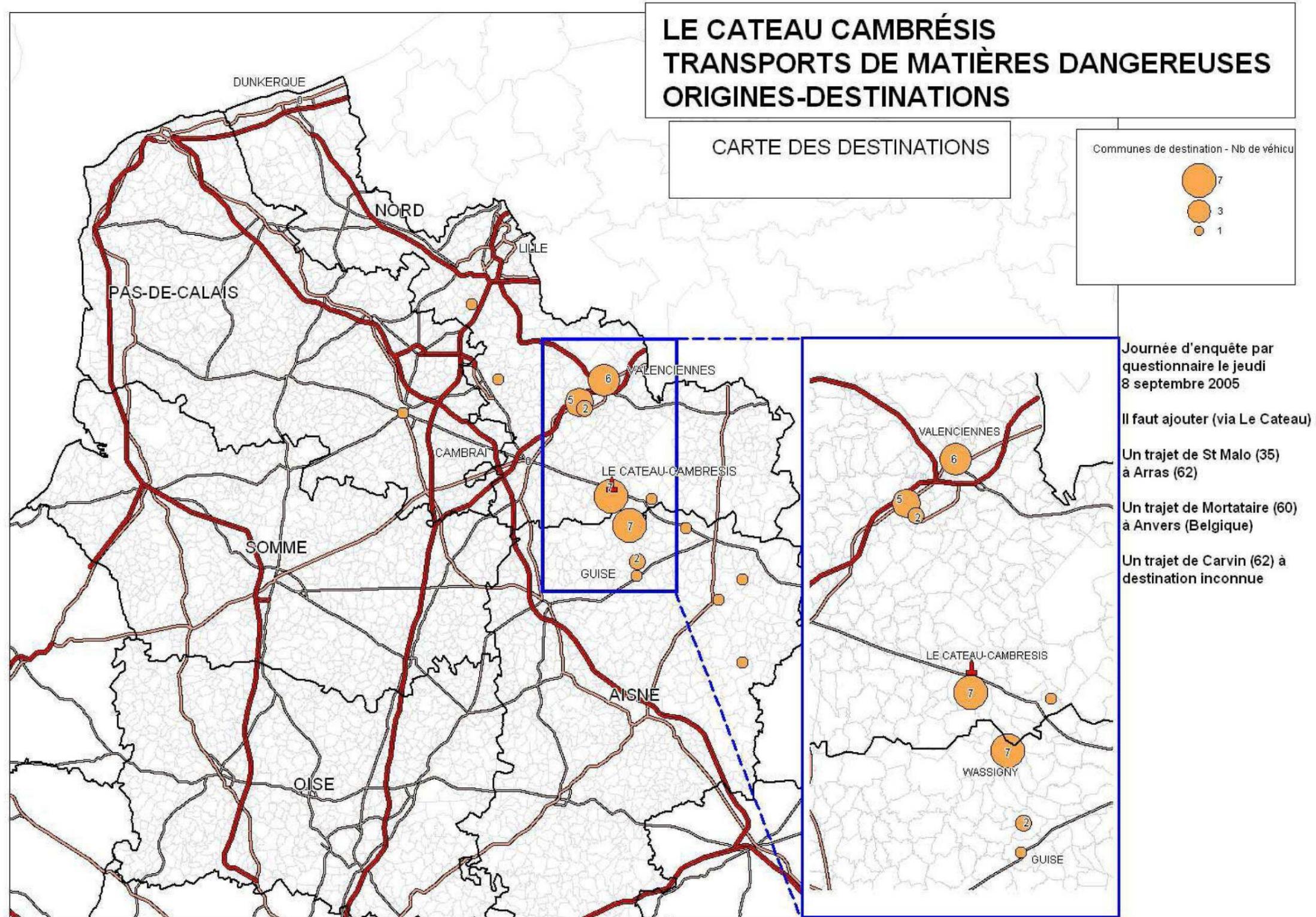
Carte 35 - Transports de Matières Dangereuses - Carte des cumuls Origine-Destination

Source : Enquête Origine-Destination, DDE



Carte 36 - Transports de Matières Dangereuses - Carte des Origines

Source : Enquête Origine-Destination, DDE



Carte 37 - Transports de Matières Dangereuses - Carte des Destinations

Source : Enquête Origine-Destination, DDE

⇒ Comptage directionnel

Les résultats du comptage directionnel effectué sur la DR642 en centre ville du Cateau le 8 septembre 2005 par l'Association Pour le Contournement du Cateau sont les suivants.

Le matin, entre 6h40 et 8h20, 21 camions de matières dangereuses ont passé le « S de la mort ». Entre 6h45 et 7h00, le temps moyen entre deux camions étaient de 1 min et 52 secondes. Le soir, entre 16h45 et 18h45, 16 camions de matières dangereuses ont passé le « S de la mort ». Soit 1 camion toutes les 6 minutes.

Parmi les poids lourds recensés dans cette enquête, on dénombre :

Matières transportées	Code	Nombre de Poids Lourds
Essence	33/1203	15
Gasoil	30/1202	8
Bouteilles de gaz	-	6
Air liquide	-	2
Butane, Propane	23/1965	1
Térébenthine subsidiaire	33/3295	1
Distillats de pétrole	30/1268	1
Essence	40/1203	1
Préparation pour le traitement des eaux	80/3264	1
Matières dangereuses du point de vue de l'environnement	90/	1

Tableau 32. Matières transportées par les transports de matières dangereuses dans le Cateau

Le transport de matières dangereuses représente un danger élevé et répété pour la commune. Aussi, il est important de dévier ce trafic de transit pour préserver la sécurité des habitants.

- Aménagements effectués

Des aménagements ont été réalisés sur la RD643. Ils sont recensés au paragraphe 5.2.1.2. « Aménagements réalisés sur l'itinéraire ». Ces aménagements contribuent à la sécurité des usagers et des riverains.

- Transport exceptionnel

Les RD 932, 643 et 959 font partie du réseau d'itinéraire pour convois exceptionnels. Les cartes suivantes présentent les itinéraires empruntés par ces convois.

La carte nationale de première catégorie reprend la RD932, la RD959 et la RD643 avec la traversée de Le Cateau-Cambrésis. Cette catégorie concerne des convois de 20m de longueur maximum, 3m de largeur maximum et 48t de poids total roulant au maximum.

La hauteur n'est pas un critère déterminant d'un convoi exceptionnel en France. Toutefois, après la traversée du Cateau, un ouvrage limite la hauteur à 4,00m.

Sur la carte 38, l'itinéraire tracé en vert concerne tous les convois de troisième catégorie. La traversée du Cateau n'y figure pas du fait de l'ouvrage de Bazuel.

La RD 932 et la RD643 sont des axes indispensables à la desserte de l'Est du département et une vigilance toute particulière sur les aménagements doit être portée. Ces deux voies font partie du réseau dit des « Routes à Grande Circulation ».

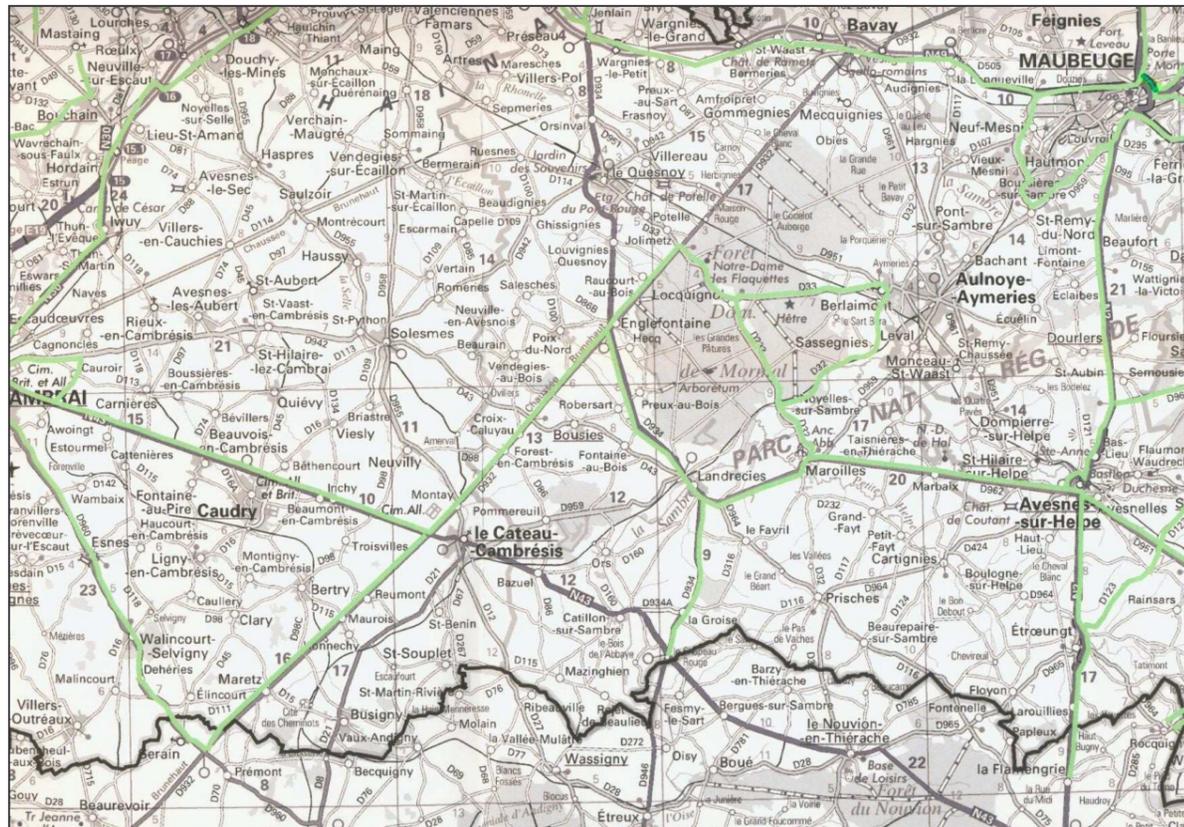
Il est difficile de dénombrer les convois exceptionnels, dans la mesure où les régimes d'autorisations permanentes de 1^{ère} et 2^{ème} catégorie permettent de délivrer un arrêté valable 60 mois et 24 mois, respectivement ; sans aucune précision du nombre de transports à effectuer. De plus, l'ensemble des départements français peuvent délivrer des autorisations « Carte nationale de 1^{ère} catégorie » valables 5 ans. Pour les convois de 3^{ème} catégorie, les autorisations dites « Au voyage » peuvent elles aussi être délivrées pour une période de 12 mois au maximum sans précision du nombre de transports à effectuer.

Il faut savoir cependant que les RD643 et RD932 sont beaucoup plus fréquemment utilisées par les convois pour se diriger vers la limite du département de l'Aisne plutôt que pour remonter vers Bayay.

Pour les convois de 3^{ème} catégorie, il conviendrait de retenir les possibilités de passage d'un convoi du type « D » défini selon la plaquette éditée par le SETRA en 1982, toujours d'actualité. Soit des convois de 45m de long, 7m de large et 6m de hauteur.



Carte 38 - Convois exceptionnels : carte nationale de première catégorie



Carte 39 - Convois exceptionnels : convois de troisième catégorie (itinéraires en vert)

5.2.2.3. Risque Inondation

La commune de Le Cateau, ainsi que de nombreuses autres au fil de l'eau, s'est développée sur le courant de la Selle. La présence de ce cours d'eau, si elle est un atout économique, ne va pas sans contreparties dont non des moindres, les risques d'inondation.

La situation actuelle du risque est développée dans le paragraphe « 5.3.2. Risques majeurs » comme la description de la Selle, de son bassin versant et de leur fonctionnement au droit du secteur d'étude sont développées dans la partie « 9.2. Gestion de l'eau » correspondant au sous-objectif 9.2 du développement durable de la route.

Il convient cependant de préciser ici que, pour la sécurité des riverains, la situation actuelle ne devra pas être aggravée par l'aménagement routier, orientation qui sera validée dans le développement des études préalables à l'aménagement.

5.2.3. Sécurité des professionnels

Pour tenir compte de la sécurité des professionnels, nous avons analysé le transport de matières dangereuses. Cette étude est exposée au paragraphe 5.2.2.2.

Nous veillerons à faciliter les conditions d'entretien lors des études de conception de l'ouvrage.

5.2.4. Synthèse

Sur la commune du Cateau, 23 accidents corporels se sont produits depuis 2002. Ces accidents n'ont pas été mortels. Le taux d'accidents est en baisse (diminution de 50% sur la RD643).

Les aménagements réalisés sur Le Cateau permettent d'améliorer les conditions de circulation des véhicules (visibilité, conception géométrique...), assurant une plus grande sécurité pour les usagers, mais aussi pour les riverains utilisant la marche à pied lors de leurs déplacements. Ce développement d'aménagements sécuritaires devra être poursuivi.

Le trafic de matières dangereuses (89PL/j sur la RD643) représente un réel danger pour les riverains lors de la traversée des communes. Les enquêtes de trafic ont pu déterminer un axe de transit Nord-Est important passant par le centre du Cateau. Le contournement devra proposer un itinéraire alternatif et reprendre ces différents flux.

Enfin, il faut noter que la RD932 et la RD643 sont des axes indispensables à la desserte de l'est du département par les transports exceptionnels. Il faudra retenir les possibilités de passage d'un convoi de type « D » pour la future voie.

5.3. GESTION DES RISQUES ET CRISES

5.3.1. Risques courants

Les risques courants sont définis comme étant des risques relativement peu localisés et d'intensité moyenne à modérée.

5.3.1.1. Mouvements de terrain et inondations

La consultation de sites d'information sur les risques naturels et technologiques a permis de pouvoir identifier l'exposition à ces types de risques des 4 communes concernées :

Bazuel	59055	PPR Mouvement de terrain	19/06/2001
		PPR Inondation	19/06/2001
Le Cateau-Cambrésis	59136	PPR Mouvement de terrain	19/06/2001
		PPR Inondation	19/06/2001
Montay	59412	PPR Mouvement de terrain	19/06/2001
		PPR Inondation	13/02/2001
St-Benin	59531	PPR Mouvement de terrain	19/06/2001
		PPR Inondation	19/06/2001

Tableau 33. Plan de Prévention des Risques des communes concernées

Les communes de Bazuel, Le Cateau-Cambrésis, Montay et Saint-Benin ont toutes adopté un Plan de Prévention des Risques Mouvement de Terrain ainsi qu'un PPR Inondations.

L'étude des évènements de catastrophe naturelle recensés sur ces mêmes communes, ainsi que l'existence de PPR sur leur territoire permet de conclure qu'elles présentent un risque d'exposition non négligeable aux inondations et aux mouvements de terrain :

Commune	Code INSEE	Type d'arrêté	Début le	Fin le	Arrêté du	sur le JO du
Bazuel	59055	Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999
		Inondations par remontées de nappe phréatique	24/03/2001	25/03/2001	15/11/2001	01/12/2001
Le Cateau-Cambrésis	59136	Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols	01/01/1996	31/12/1996	06/07/2001	18/01/2001
		Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999
Montay	59412	Inondations et coulées de boue	06/06/1998	06/06/1998	10/08/1998	22/08/1998
		Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999
St-Benin	59531	Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain	25/12/1999	29/12/1999	30/12/1999	30/12/1999

Tableau 34. Arrêtés de catastrophes naturels sur les communes concernées

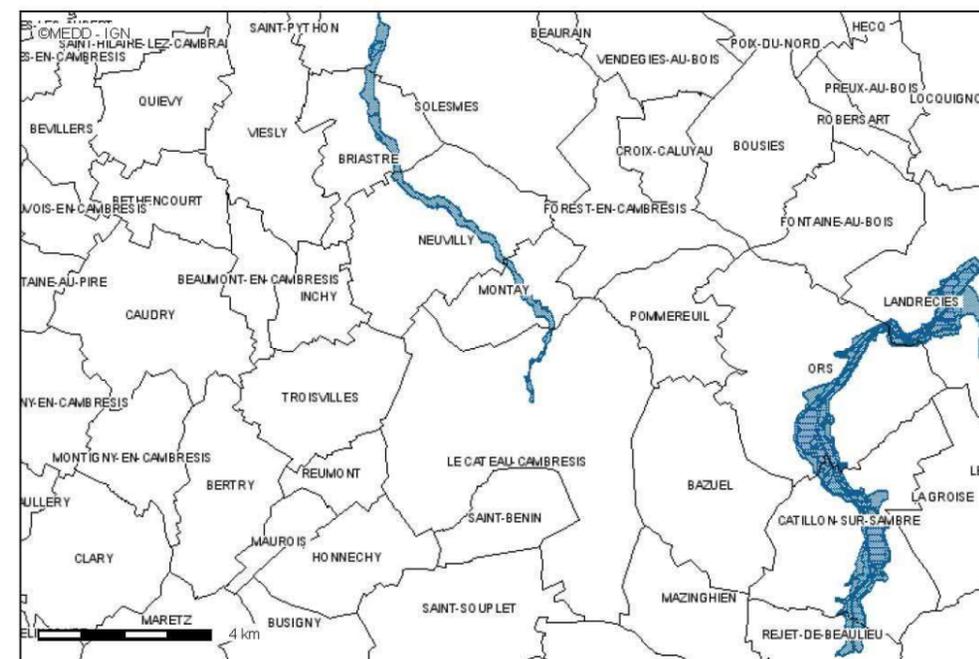
Ainsi l'Industrie au Regard de l'Environnement et le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable recensent les types de risques potentiels auxquels sont soumis les communes :

Commune	INSEE	Type de risque
Bazuel	59055	Inondation
		Engins de guerre
Cateau-Cambrésis	59136	Inondation
		Mouvement de terrain
		Transport de marchandises dangereuses
		Engins de guerre
Montay	59412	Engins de guerre
St-Benin	59531	Inondation
		Engins de guerre

Tableau 35. Type de risque sur les communes concernées

Ainsi selon la cartographie éditée par le Ministère de l'Ecologie et du Développement les parties au nord du Cateau sont soumises à un aléa plus fort aux risques naturels.

Cartographie des risques en Nord



Date d'impression : 15-02-2008



Description :

Cartographie des risques en Nord - Information préventive - Source : <http://cartorisque.prim.net>

Les documents officiels et opposables aux tiers peuvent être consultés à la mairie ou à la préfecture.

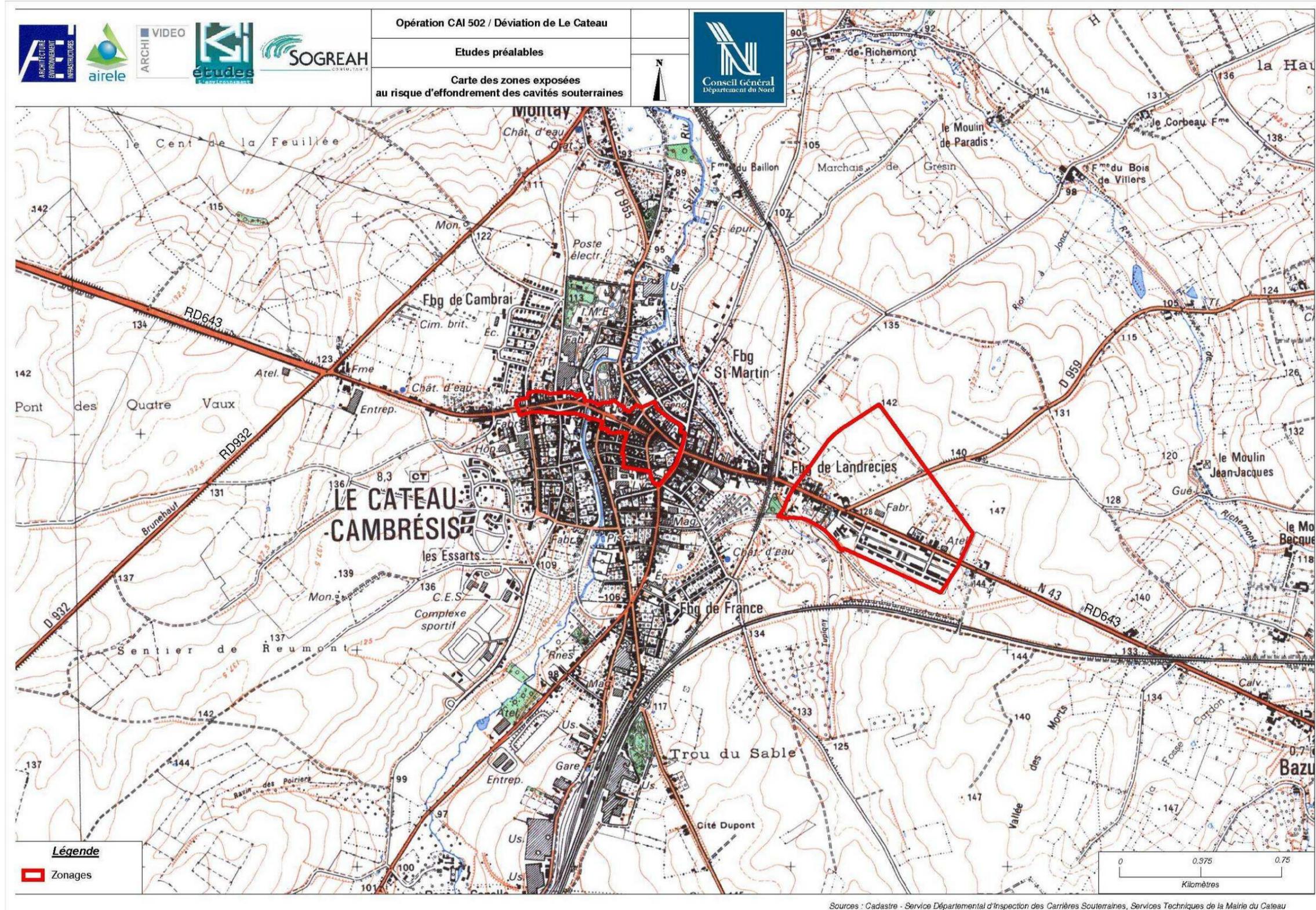
Carte 40 - Carte des aléas aux risques naturels

Source : http://cartorisque.prim.net/dpt/59/59_ip.html

Le risque lié aux Engins de guerre sera à préciser avec les services de la Préfecture, du Conseil général du nord et de la DRIRE.

5.3.1.2. Cavités souterraines

La commune du Cateau est concernée par deux zones exposées au risque d'effondrement des cavités souterraines (cf. carte 41). Ces deux zones sont situées sur la RD643, à l'Ouest et à l'Est du bourg.



Carte 41 - Carte des aléas aux risques naturels

5.3.2. Risques majeurs

5.3.2.1. Risques de pollution

Il n'y a pas de silos, sites SEVESO seuil haut ou bas ou tout autre type d'installation utilisant ou risquant d'exposer les utilisateurs des voiries et riverains à des produits dangereux sur les communes concernées par la déviation.

5.3.2.2. Risque d'inondation

Organisme concerné	Contact	Document utilisé
DIREN Nord-Pas-de-Calais	M ^{me} Berrier (documentation)	Atlas des Zones Inondables de la vallée de la Selle Recueil hydrologique Somme et cours d'eau du Nord-Pas-de-Calais Rapport sur les crues de l'hiver 2002 Etude Hydraulique des Affluents de l'Escaut (Selle, Ecaillon, Rhônelle, Aunelle et Hogueau) Potentiel Hydroénergétique de la région du Nord-Pas-de-Calais Rapport des crues du 21 Janvier au 6 Février 1995 Contrat de rivière : aménagement intégré de la Selle
Agence de l'Eau Artois-Picardie	M ^{me} Rymek (documentation)	
DDE Nord – Service SSRE/ICRE	M ^r Simon	
Syndicat Intercommunal d'Aménagement Hydraulique de la Selle et de ses Affluents (SIAHSA)	M ^{me} Lanizak	Etude pour la lutte contre l'érosion des sols et le ruissellement sur le Bassin Versant de la Selle Etude d'aménagement intégré de la Selle Questionnaire support Modalités de gestion des ouvrages Extrait du Plan d'Entretien et de Gestion (PEG)
Commune de Saint-Bénin	M ^{me} le Maire	Questionnaire support
Commune de Le Cateau	M ^{me} Valet	
Commune de Montay	M ^r le Maire	Questionnaire support
Conseil Général du Nord (DSTEN)	M ^r Boulangé	Etude d'aménagement liée à la réalisation de la liaison entre la RD932 et la RD21

L'analyse du risque d'inondation actuel sur la commune de Le Cateau et les communes éventuellement concernées en amont (Saint-Bénin) et aval (Montay) du courant de la Selle est indispensable à la définition des objectifs de l'aménagement routier. La commune de Bazuel,

située plus sur le plateau en dehors de la zone d'influence de la Selle, est moins concernée par ce risque mais fera également partie de l'analyse.

Cette analyse se base sur la compréhension du fonctionnement de la Selle et de son bassin versant, développée dans la partie « 9.2. Gestion de l'eau », qui explicite en partie l'origine des désordres, mais également sur l'observation des phénomènes.

Cette observation n'est possible, à l'échelle de l'étude, que via 3 démarches distinctes :

- Recherche bibliographique ;
- Rencontre avec les acteurs locaux ;
- Visites de terrain.

Ces 3 démarches ont été mises en œuvre sur le secteur d'étude en prenant garde à différencier les différents types d'origine des désordres suivant les principales catégories suivantes :

- Inondation par débordement de la Selle ;
- Inondation par ruissellement ;
- Inondations par remontée de nappe.

Nous présenterons tout d'abord la méthodologie employée pour chacune des démarches de récupération des données puis nous détaillerons le risque d'inondation correspondant à chacune des catégories ci-dessus via un recensement chronologique et une description succincte.

- Méthodologie d'étude

⇒ Démarches participatives

- Auprès des collectivités, administrations et associations :

Dans le cadre de la phase « Diagnostic » de l'étude, des rencontres ont eu lieu et ont permis de consulter les acteurs locaux et de récupérer une partie de la bibliographie existante.

La première étape de l'étude consistait en effet à rassembler l'ensemble des connaissances acquises par les différents acteurs de la gestion du réseau hydrographique intervenant sur le périmètre à étudier.

En complément des rencontres, de nombreuses structures ont été sollicitées pour recueillir les différentes études réalisées sur la Selle et son bassin versant (DIREN Nord-Pas-de-Calais, Agence de l'Eau Artois-Picardie, service SSRE/ICRE de la DDE du Nord, service DSTEN du Conseil Général du Nord,...).

En termes d'acteurs locaux de la gestion du réseau hydrographique, le principal interlocuteur est le Syndicat Intercommunal d'Aménagement Hydraulique de la Selle et de ses Affluents (SIAHSA). Ce syndicat a été consulté lors d'une rencontre ayant eu lieu le 05/02/08. La commune de Le Cateau n'a pu être sollicitée que par téléphone. Le Directeur des Services Techniques de la commune a également été sollicité mais n'a pu compléter le questionnaire support.

- Auprès des communes :

Les communes concernées par le secteur d'étude et localisées sur le courant de la Selle ont fait l'objet d'une rencontre ayant eu lieu le 05/02/08 pour Saint-Bénin et Montay. Un questionnaire,

support de la rencontre, a été élaboré à cette occasion. La commune de Le Cateau n'a pu être sollicitée que par téléphone.

Le questionnaire utilisé se décompose en deux parties, la première reprenant les informations générales sur la commune et la seconde précisant les événements hydrauliques rencontrés.

Ces démarches ont permis de préciser le fonctionnement du réseau hydrographique étudié et son impact sur chaque commune. Elles ont également permis de répertorier les désordres générés par débordement, ruissellement ou remontée de nappe.

⇒ Synthèse bibliographique

La seconde étape du diagnostic correspondait à la synthèse de l'ensemble des connaissances bibliographiques obtenues sur le territoire. Elles sont en effet apparues comme diversifiées aussi bien en termes de sujet que de date de réalisation et cette étude s'est avérée l'occasion de réaliser une compilation et une synthèse de ces données à l'échelle du secteur d'étude.

Parmi elles, il est à noter l'existence d'un Atlas des Zones Inondables de la Selle dont les conclusions, fournies en 2003, mais également l'étude préalable, réalisée en 1999/2000 ont été récupérées.

Les informations cartographiques présentées proviennent directement des données transmises. Les sources sont mentionnées systématiquement sur les documents et cartes.

Les principales références utilisées dans la suite de l'étude sont les suivantes :

- H. DERIEUX, EMERGENCE. 2007 - *Etude d'aménagement liée à la réalisation de la liaison entre la RD932 et la RD21*. Conseil Général du Nord.
- X. HARDY, CALLIGEE. 2005 - *Etude pour la lutte contre l'érosion des sols et le ruissellement sur le Bassin Versant de la Selle*. Syndicat Intercommunal d'Aménagement Hydraulique de la Selle et ses Affluents.
- Région Nord-Pas-de-Calais, Agence de l'Eau Artois-Picardie, Direction Régionale de l'Environnement du Nord-Pas-de-Calais. 2003 - *Atlas des Zones Inondables de la vallée de la Selle*.
- Direction Régionale de l'Environnement du Nord-Pas-de-Calais. 2003 - *Recueil hydrologique Somme et cours d'eau du Nord-Pas-de-Calais*.
- Service de l'Eau et des Milieux Aquatiques. 2002 - *Rapport sur les crues de l'hiver 2002*. Direction Régionale de l'Environnement du Nord-Pas-de-Calais.
- SAFEGE. 1999/2000 - *Etude Hydraulique des Affluents de l'Escaut (Selle, Ecaillon, Rhônelle, Aunelle et Hogneau)*. Région Nord-Pas-de-Calais. Phase 1 et 2.
- AQUASCOP, ISL. 1998 - *Etude d'aménagement intégré de la Selle*. Syndicat Intercommunal d'Aménagement Hydraulique de la Selle et ses Affluents.
- MOULIN DE LUCY Ingénieurs Conseil Environnement. 1998 - *Potentiel Hydroénergétique de la région du Nord-Pas-de-Calais*. Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais, ADEME. Phase 1 et 2.
- Service de l'Eau et des Milieux Aquatiques. 1995 - *Rapport des crues du 21 Janvier au 6 Février 1995*. Direction Régionale de l'Environnement du Nord-Pas-de-Calais.
- Bureau d'Etudes de l'Environnement et de l'Aménagement. 1987 - *Contrat de rivière : aménagement intégré de la Selle*. Syndicat Intercommunal de la vallée de la Selle.

⇒ Visites de terrain

- Le réseau hydrographique

Le réseau hydrographique étudié a été parcouru à pied sur la majorité de son linéaire accessible entre Montay et Saint-Bénin par des spécialistes munis de cartes permettant de restituer directement les informations.

Cette reconnaissance a permis de caractériser les ouvrages hydrauliques mais aussi le linéaire du cours d'eau et son environnement.

Une attention particulière a été portée sur l'analyse du fonctionnement hydraulique notamment en période de crue mais également sur les enjeux présents à proximité du réseau hydrographique.

La reconnaissance de terrain, réalisée entre les 20/12/07 et 06/02/07 a permis de préciser et de rendre concrets les éléments issus des démarches participatives et bibliographiques.

- Analyse des données

Les informations issues des démarches participatives, de la synthèse bibliographique et des visites de terrain ont été couplées et comparées afin de réaliser une étude cohérente.

Elle associe une perception issue des acteurs du bassin versants (plus ou moins locaux), des professionnels s'étant précédemment penchés sur le secteur mais aussi d'une vision de terrain à un instant donné.

Chacune de ces perceptions présente des points forts et des points faibles et des risques d'imprécisions mais permettent ensemble de définir des conclusions proches de la réalité.

• Recensement chronologique des désordres hydrauliques

⇒ Arrêtés de Catastrophe Naturelle

L'analyse des arrêtés de catastrophe naturelle permet une première estimation des principaux événements ayant eu lieu sur les communes concernées.

La base de données des arrêtés de catastrophes naturelles a été consultée via le site Internet prim.net pour l'ensemble des communes du secteur d'étude.

La liste des arrêtés émis pour chaque commune pour des événements de type inondation, coulée de boue ou remontée de nappe est présentée dans les tableaux ci-après :

MONTAY				
Type de catastrophe	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
Inondations et coulées de boue	06/06/1998	06/06/1998	10/08/1998	22/08/1998
Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999

Tableau 36. Arrêtés émis sur la commune de Montay

LE CATEAU-CAMBRESIS				
Type de catastrophe	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999

Tableau 37. Arrêtés émis sur la commune du Cateau-Cambrésis

SAINT-BENIN				
Type de catastrophe	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999

Tableau 38. Arrêtés émis sur la commune de Saint-Benin

BAZUEL				
Type de catastrophe	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999
Inondations par remontées de nappe phréatique	24/03/2001	25/03/2001	15/11/2001	01/12/2001

Tableau 39. Arrêtés émis sur la commune de Bazuel

Il ressort de ce recensement l'évènement de décembre 1999 qui correspond en fait à la tempête ayant sévi sur l'ensemble du pays à cette époque.

Cet évènement n'est pas symptomatique de désordres hydrauliques du fait de son caractère exceptionnel et particulier.

L'évènement de juin 1998 ne se retrouve que sur Montay ce qui semble indiquer un caractère ponctuel non représentatif des désordres hydraulique de la Selle et correspondant plus certainement à un phénomène de ruissellement mais qui reste à confirmer suivant les données bibliographiques recueillies.

L'inondation par remontée de nappe, reprise sur la commune de Bazuel, correspond à un évènement global ayant touché la région en 2001 alors que les nappes souterraines étaient au plus haut.

⇒ Recensement bibliographique

Les principaux désordres répertoriés dans la bibliographie sont récapitulés ci-dessous associés à la ou les études dont la référence est issue et au type de désordres concerné :

- Juillet 1966 (débordement de la Selle) :

Cet évènement est cité dans l'étude : « *Contrat de rivière : aménagement intégré de la Selle. 1987* ».

- Décembre 1966 (débordement de la Selle) :

Cet évènement est cité dans : « *Atlas des Zones Inondables de la vallée de la Selle. 2003* ».

- Juillet 1980 (débordement de la Selle) :

Cet évènement est cité dans l'étude : « *Contrat de rivière : aménagement intégré de la Selle. 1987* » comme étant la plus importante entre 1965 et 1985.

Cet évènement est cité dans : « *Atlas des Zones Inondables de la vallée de la Selle. 2003* ». Il constitue même le principal évènement de calage de la modélisation réalisée lors de l'étude préalable à l'Atlas : « *Etude Hydraulique des Affluents de l'Escaut (Selle, Ecaillon, Rhônelle, Aunelle et Hogueau). 1999/2000* ».

- Juin 1983 (débordement de la Selle) :

Cet évènement est cité dans : « *Atlas des Zones Inondables de la vallée de la Selle. 2003* ».

- Mars 1989 (débordement de la Selle) :

Cet évènement est cité dans : « *Atlas des Zones Inondables de la vallée de la Selle. 2003* ».

- Décembre 1993 (débordement de la Selle) :

Cet évènement est cité dans : « *Atlas des Zones Inondables de la vallée de la Selle. 2003* ». Il constitue même le second évènement de calage de la modélisation réalisée lors de l'étude préalable à l'Atlas : « *Etude Hydraulique des Affluents de l'Escaut (Selle, Ecaillon, Rhônelle, Aunelle et Hogueau). 1999/2000* ».

Il est à noter que cette étude précise que cet évènement s'est fait sentir de façon limitée sur la Selle par rapport aux bassins versants annexes (Ecaillon, Rhônelle, Aunelle, Hogneau).

- Janvier-Février 1995 (débordement de la Selle) :

Cet évènement est cité dans un des articles recensés dans le « *Rapport des crues du 21 Janvier au 6 Février. 1995* » réalisée par la Direction Régionale de l'Environnement du Nord-Pas-de-Calais (DIREN). Il précise que les secteurs concernés sont localisés en aval vers Douchy-les-Mines et Haspres.

Cet évènement est cité dans : « *Atlas des Zones Inondables de la vallée de la Selle. 2003* ».

- Août 1996 (débordement de la Selle) :

Cet évènement est cité dans : « *Atlas des Zones Inondables de la vallée de la Selle. 2003* ».

- Février 2002 (débordement de la Selle) :

Cet évènement est cité dans le « *Rapport sur les crues de l'hiver 2002. 2002* » réalisé par la DIREN. Il précise que les secteurs concernés sont localisés plutôt en aval du bassin versant.

L'occurrence de l'évènement pluviométrique est estimée à 20 ans.

- ⇒ Démarches participatives

Les démarches participatives n'ont pu permettre de confirmer les dates des évènements ci-dessus.

Seul l'évènement de juin 1998 a été associé par M. le maire de Montay à un phénomène de ruissellement.

Cette situation peut être liée au fait que, pour les acteurs locaux, les désordres concernent principalement des pâtures et zones sans enjeux majeurs.

- Description des désordres hydrauliques

- ⇒ Inondation par débordement

- Evènements caractéristiques

Les principaux évènements de crue sur le bassin versant de la Selle concernent des pluies soit estivales (juillet 1966, juillet 1980,...) soit hivernales (Décembre 1993, janvier-Février 1995, Février 2002,...).

Evènement estival :

L'évènement le plus caractéristique sur le bassin versant de la Selle est celui de juillet 1980.

Il s'agit d'un évènement décomposé en 2 étapes : pluie saturante sur quelques jours puis évènement intense de type orage (20 juillet 1980).

Les débits associés sont relativement élevés tout en étant globalement constants sur tout le mois de juillet hormis aux alentours du 21 où un pic apparaît (17,8 m³/s à Noyelle-sur-Selle). La décrue est relativement rapide (quelques jours).

L'évènement a principalement touché le secteur aval à proximité de Douchy-les-Mines.

Le document « *Atlas des Zones Inondables de la vallée de la Selle. 2003* » précise que les communes les plus touchées sont alors Haspres, Noyelles-sur-Selle et Douchy-les-Mines.

L'étude « *Contrat de rivière : aménagement intégré de la Selle. 1987* » indique cependant également un léger débordement localisé au niveau de Saint-Bénin et qui peut correspondre au débordement sur les prairies humides en rive droite de la Selle cité par M^{me} le maire de Saint-Bénin (entre le moulin Caille et le Viaduc).



Photographie 17. Secteur de débordement en aval du moulin Caille

Evènement hivernal :

L'évènement de décembre 1993 caractérise bien le type d'évènement hivernal apparaissant sur le bassin versant de la Selle.

Il est lié à une pluviométrie saturante longue et au cumul important.

- Atlas des Zones Inondables de la Selle

Le document « *Atlas des Zones Inondables de la vallée de la Selle. 2003* » précise les débordements de la Selle en crue décennale et centennale (superficie inondée estimée à 685 Ha en crue centennale).

L'étude préalable définit l'hydrogramme synthétique de crue suivant les principales caractéristiques suivantes :

- Débit décennal d'environ 11,5 m³/s et centennal d'environ 16 m³/s
- Temps de montée bref (30-35 heures) et décrue rapide

L'étude ne prend en compte la Selle qu'à partir de Le Cateau. Les principales caractéristiques que sont les cartes de l'aléa, des crues de référence (décennale et centennale) et de préservation des zones d'expansion de crue au niveau du secteur d'étude sont fournies ci-après.

Globalement, elles montrent que les zones inondables sont peu étendues en crue décennale comme en crue centennale sur le secteur d'étude (avec un aléa faible) même si un élargissement est visible sur Montay, au niveau de la confluence avec le Richemont.

Plus précisément, se retrouvent de l'amont vers l'aval :

- Dans la partie urbanisée de Le Cateau, des débordements centennaux peuvent toucher quelques bâtiments en amont du moulin Gervais. Un élargissement ponctuel de l'expansion des eaux apparaît également juste en aval de la zone d'urbanisation.



Photographie 18. Secteur d'élargissement ponctuel de l'expansion des eaux

- En amont de Montay, vers la confluence avec le Richemont, une zone d'expansion des eaux de 50 m en crue décennale et d'environ 100 m en centennale apparaît en rive droite. Il s'agit d'une zone considérée comme d'expansion naturelle de crue (zone de stockage des eaux).



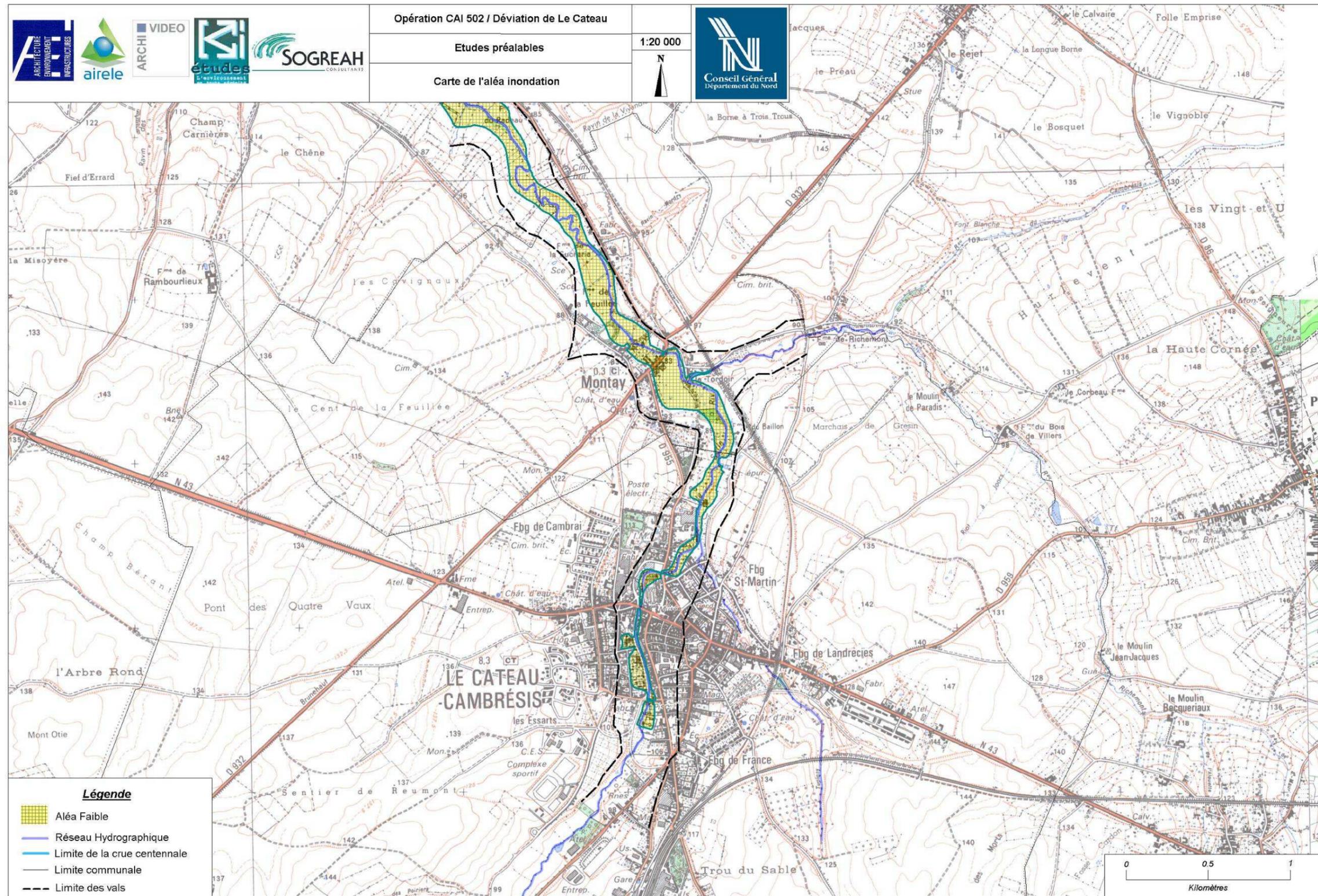
Photographie 19. Zone d'expansion naturelle de crue en amont de Montay

- Au droit de Montay, quelques habitations riveraines ainsi que la voirie communale peuvent être inondées en crue centennale. Les débordements sont cependant assez courts (submersion inférieure à 2 jours) et les vitesses inférieures à 1 m/s.

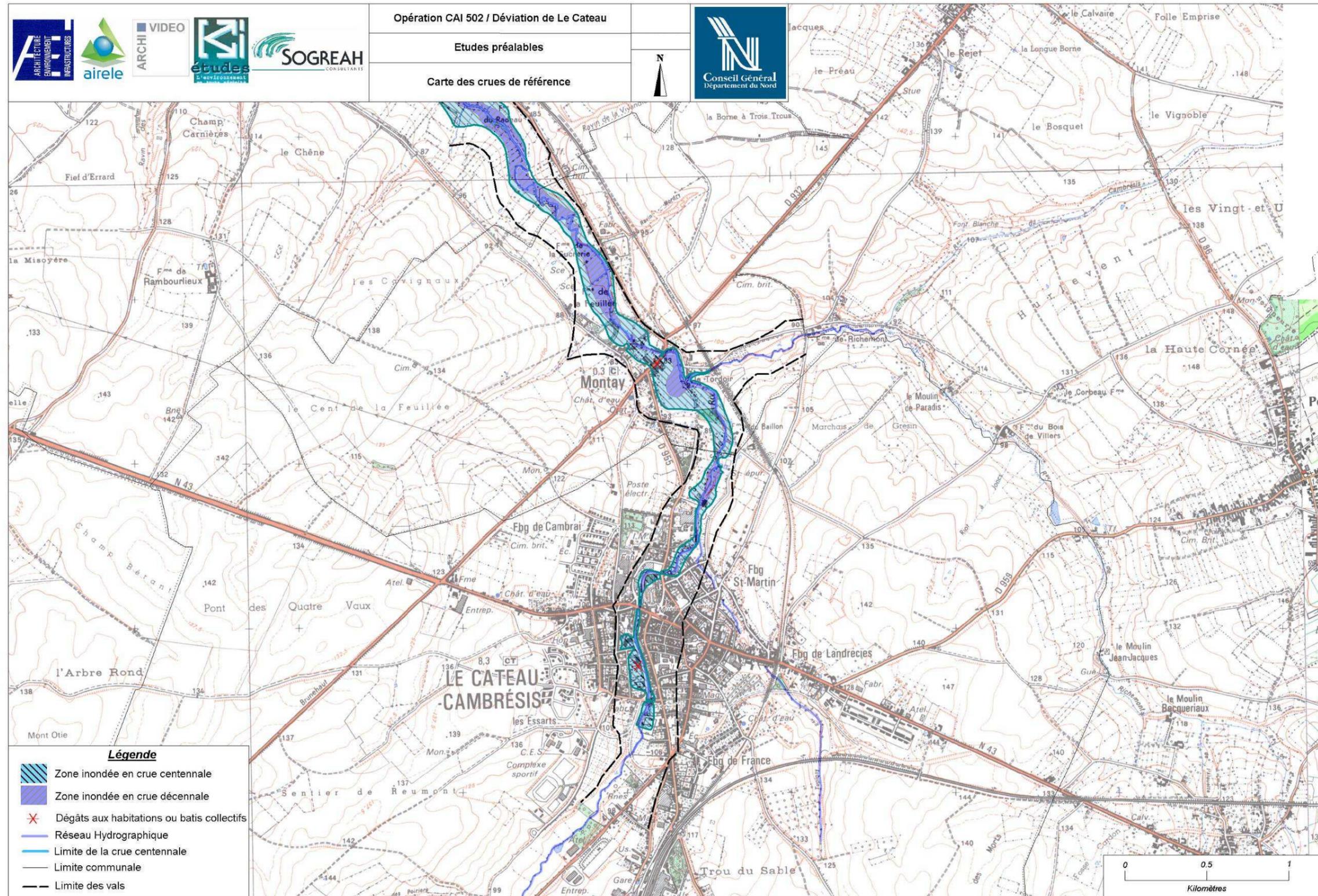
Les secteurs de débordement ont pu être confirmés lors des visites de terrain réalisées le 27/12/2008 et 06/02/08.

L'analyse du profil en long des crues décennales et centennales au droit du secteur d'étude (entre Le Cateau et Montay) permet de préciser, en outre, les hauteurs de submersion dont les maxima sont atteints à proximité du fuseau Nord envisagé pour l'aménagement routier (50 cm en crue décennale et 1 m en centennale en bord de cours d'eau).

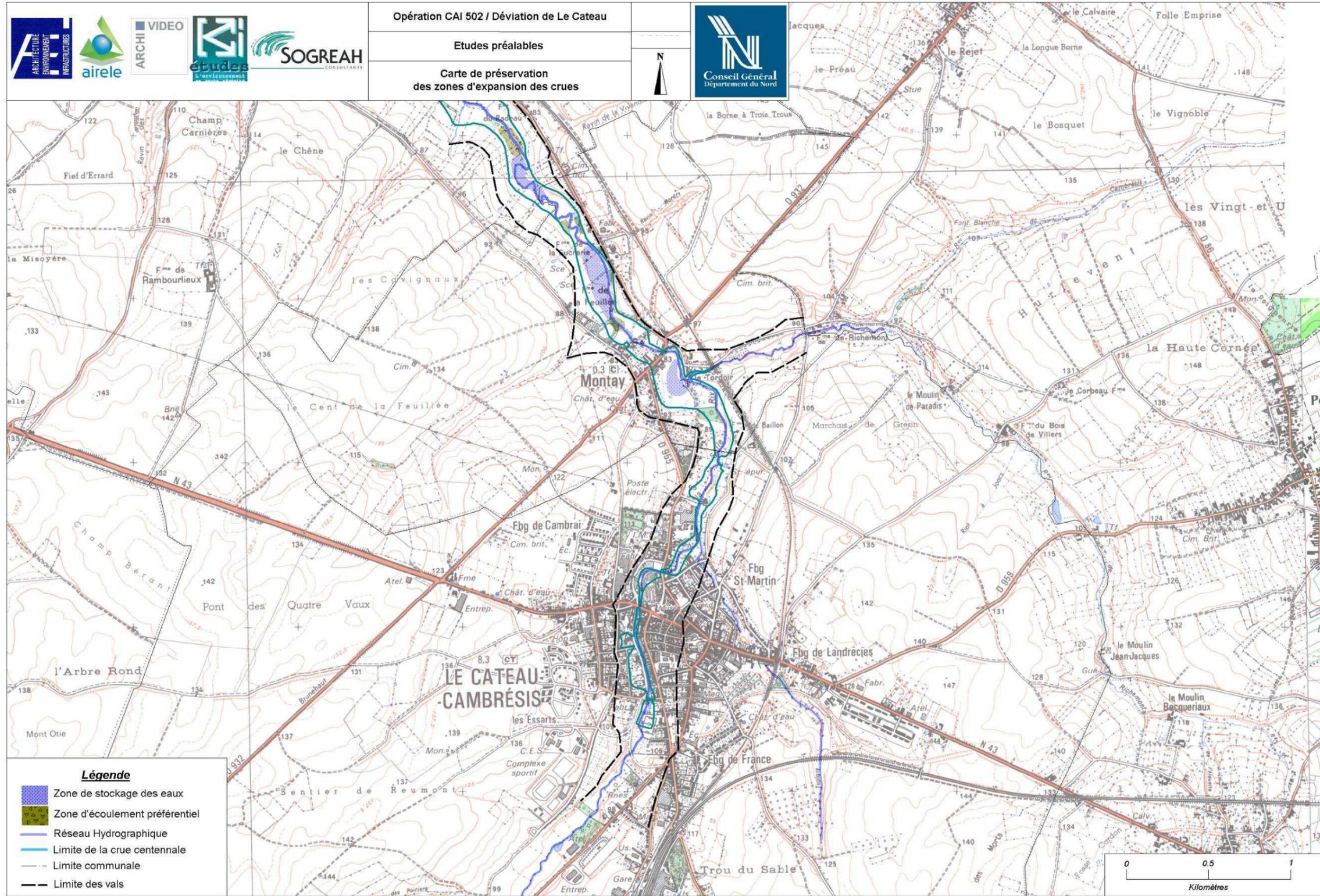
A noter que ce secteur est le seul débordant en crue décennale jusqu'à la confluence de la Selle avec le Richemont en amont de Montay.



Carte 42 - Aléa Inondation



Carte 43 - Crues de référence - Décennale et centennale



Source : IGN SCAN, Atlas des Zones Inondables de la vallée de la Selle

Carte 44 - Préservation des zones d'expansion de crue

⇒ Inondation par ruissellement

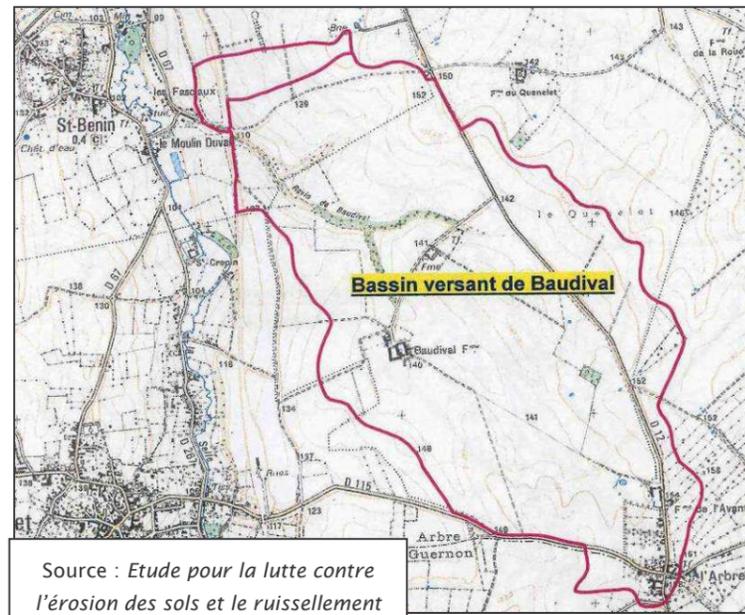
Le secteur d'étude est globalement sensible aux ruissellements et coulées de boues sur les zones soumises au phénomène de battance (sols mis en culture).

Les ruissellements sur le bassin versant de la Selle font l'objet d'une analyse menée par le SIAHSA qui a permis de définir et caractériser les principaux sous bassins versants concernés via notamment l'« *Etude pour la lutte contre l'érosion des sols et le ruissellement sur le Bassin Versant de la Selle. 2005.* »

Au droit du secteur d'étude se retrouvent 2 de ces sous bassins :

- Le sous bassin versant du ravin Baudival sur les communes de Le Cateau, Saint-Bénin, Saint-Souplet, Saint Martin-Rivière, Mazinghien :

Le ravin Baudival concentre les eaux d'un bassin versant important occupé par des parcelles en cultures surdimensionnées. Des problèmes d'érosion localisés dès l'amont sont observés (ravines, atterrissements). Par ailleurs l'étude hydraulique (Calligée) précise que la ferme des fasciaux située en aval a connu 3 inondations depuis 1988 (35 cm d'eau dans la cour d'exploitation, déversement par-dessus le CD 67).



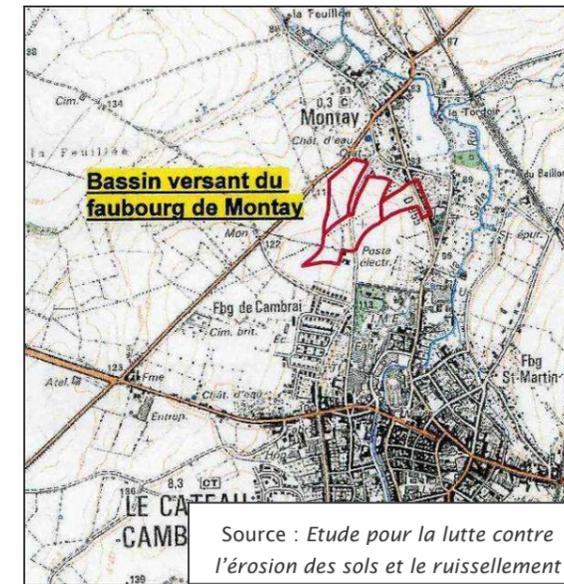
Carte 45 - Sous-bassin versant de Baudival

Cette situation est confirmée par M^{me} le Maire de Saint Bénin qui parle à cet endroit de 2 inondations depuis 1995.

- Le sous bassin versant du Faubourg de Cambrai sur les communes de Le Cateau, et Montay :

Ce petit bassin versant à la topographie marquée génère des problèmes en cas de pluies d'orage. L'étude hydraulique (Calligée) signale des inondations au niveau d'une cave située

dans la rue de la mairie à Montay (CD 955) et au niveau de plusieurs habitations (rue de la Cavée et rue de Cauchy Médard).



Carte 46 - Sous bassin versant du faubourg de Montay

Des propositions d'aménagement ont été réalisées sur ces sous bassins dans le cadre de l'« *Etude pour la lutte contre l'érosion des sols et le ruissellement sur le Bassin Versant de la Selle. 2005* » et s'ils n'ont pas été réalisés actuellement, ils restent d'actualité pour le SIAHSA.

⇒ Inondation par remontée de nappe

Aucun évènement lié aux remontées de nappe n'a été recensé dans la bibliographie étudiée au niveau des communes en bord de Selle. Seule la commune de Bazuel a fait l'objet d'un arrêté de catastrophe naturelle en 2001.

L'influence de la nappe est indiscutable sur le secteur d'étude et la présence de sources est avérée.

Cependant, il semble, d'après l'étude « *Contrat de rivière : aménagement intégré de la Selle. 1987* », que cette nappe joue plutôt un rôle d'amortisseur des variations climatiques permettant de réguler le régime des eaux superficielles sans participer activement aux phénomènes de crue.

Cette tendance est confirmée par le document « *Atlas des Zones Inondables de la vallée de la Selle. 2003* » qui précise que « en crue, la nappe ne semble pas participer largement aux apports, toutefois la saturation des sols intervient assez rapidement lors des épisodes pluvieux prolongés, et le ruissellement sur le bassin s'avère alors important ».

5.3.2.3. Etude géotechnique (cf. carte 47)

- Reconnaitances géotechniques

Les études préalables à la réalisation de tels aménagements nécessitent l'exécution de reconnaissances géotechniques afin d'établir une carte sur l'ensemble des scénarios envisageables pour cette déviation. La mission a pour objet, outre les reconnaissances in situ, d'établir une cartographie géologique du site, de définir les contraintes d'exécution des travaux et la faisabilité des ouvrages et constructions.

Dans une seconde phase, lors de la définition de l'ouvrage sur l'option retenue, une campagne complémentaire sera établie afin de préciser les contraintes suivant les ouvrages programmés, notamment la gestion des eaux pluviales et la réalisation des essais type « Lefranc ».

Plus précisément, la mission consiste à :

- Procéder à une campagne de reconnaissance de sols qui déterminera les caractéristiques mécaniques du sol, sa résistance en compression, sa cohésion et ses frottements... Ces données traduiront la capacité du sol à supporter les différents ouvrages et aménagements projetés.
- Détecter les discontinuités géologiques pouvant affecter la stabilité des futurs aménagements. Ces détectations concerneront toutes zones utiles autour de chaque aménagement.
- Etudier la stabilité de chaque aménagement : Elle devra proposer des préconisations sur le type de fondations à envisager.
- Etudier la perméabilité du sol au droit des zones et définir dans la mesure du possible le coefficient de perméabilité K.
- Définir sommairement les profils appropriés des bassins: fondations, corps de digue, talus...
- Définir les zones d'emprunts de matériaux réutilisables en couches de forme. Ces zones d'emprunts correspondront uniquement à celles où un décaissement du terrain naturel sera prévu. L'objectif est d'étudier la possibilité de réemploi des matériaux de chacun de ces sites, en précisant les traitements des matériaux, dans plusieurs hypothèses d'états hydriques.
- Définir la structure de chaussée des voiries existantes.
- La définition du/des mode(s) de compactage avec indication des familles de possibilités : e, Q/S, engin de compactage. L'objectif étant de définir les conditions les plus appropriées pour un compactage optimum des matériaux d'apport nécessaire à la réalisation des voiries.
- Les conditions de pompage si nécessaire dans le cas où le toit de la nappe serait peu profond.

- Géologie du site

Le secteur du Cateau est constitué par des plateaux coupés par des vallées sèches ou humides reposant sur des assises crayeuses. Les formations présentes sur ce secteur sont :

⇒ Quaternaire :

- Les Limons de plateaux : recouvrant l'ensemble des plateaux atteignant parfois des épaisseurs supérieures à 15 mètres. Ils proviennent de l'action des érosions éoliennes et de ruissellement. La partie supérieure étant fréquemment décalcifiée et de couleur brune (terre à brique). A la base des silex peuvent être observés
- Les alluvions : en général de nature argileuse ou sableuse. Ils présentent des couleurs brunes, jaunes et mais plus souvent grisâtres de par la présence de matière organique d'origine végétale.

⇒ Landénien :

Les tuffeaux et argiles de Clary : ces formations d'épaisseur très faibles, ne dépassant guère quelques mètres, sont constitués de sables argileux ou d'argiles qui reposent directement sur la craie sous-jacente.

⇒ Sénonien :

Cette assise est constituée de craie blanche à silex. L'ensemble de cet étage est aquifère et productif en fonds des vallées.

⇒ Turonien :

Le Turonien supérieur, d'épaisseur environ égale à 10 m est constitué d'une craie grise. Cet horizon est relativement productif en eau.

Le Turonien moyen est plutôt constitué d'une alternance de bancs de marne et de calcaires marneux, d'une épaisseur d'environ 15 m.

- Contexte hydrogéologique

A l'amont du Cateau-Cambrésis, les sources sont peu nombreuses mais plus abondantes à l'aval.

Au vue des débits pompés dans le fond de la vallée de la Selle, l'aquifère crayeux est dans sa globalité sur ce secteur est fracturé et relativement productif. Sur les plateaux ; la craie plus compactes donne des débits beaucoup plus faibles.

La vallée de la Selle draine la nappe de la craie qui a un écoulement de sens sud-nord. La Selle dans le secteur d'étude exerce un effet de drainage très marqué qui abaisse fortement le niveau piézométrique de la nappe de la craie du Turonien.

La nappe de la craie étant libre sur le secteur, son alimentation s'effectue par les infiltrations des eaux de pluies efficaces. La surface de la nappe varie de façon inter-saisonnière et inter-annuelle.

⇒ Risques identifiés sur le Cateau-Cambrésis

Quatre risques ont été identifiés sur la commune du Cateau-Cambrésis (source : www.prim.net : portail de la prévention des risques par commune) :

- Inondations,
- engins de guerre,

- transport de matière dangereuse,
- mouvement de terrain.

Les inondations concernent la vallée de la Selle au nord de la commune mais cet aléa est qualifié de « faible » dans l'atlas des zones inondables de la vallée de la Selle. Les zones inondables lors des crues sont peu étendues sur la partie amont de la vallée de la Selle (cf. carte 47).

Le Cateau Cambrésis a beaucoup souffert lors de la 1^{ère} Guerre Mondiale où l'armée anglaise s'est illustrée lors de la bataille du Cateau (26 août 1914) et lors de la Libération (octobre 1918). Des engins de guerre (munitions...) sont encore potentiellement présents dans le sous-sol du territoire.

Le transport de matière dangereuse est acheminé par les poids lourds. Deux entreprises implantées au Cateau transportent chaque jour des matières dangereuses via la RN43.

5.3.3. Risques d'usage pour les ouvrages, les ouvrages d'art et les équipements manufacturés

Ce paragraphe sera traité dans les études suivantes.

5.3.4. Gestion de crise

Ce paragraphe sera traité dans les études suivantes.

5.3.5. Synthèse

L'existence de PPR mouvements de terrain et inondations permet de conclure que les communes du territoire présentent un risque d'exposition non négligeable aux inondations et aux mouvements de terrain.

Les évènements inondant ont lieu sur le bassin versant de la Selle aussi bien en période hivernale (1993) qu'estivale (1980) avec une légère prépondérance pour cette dernière. Ils touchent principalement le secteur aval du bassin versant.

Le secteur d'étude n'est que faiblement soumis au risque d'inondation par débordement de la Selle et les risques encourus sont relativement faibles. A noter que les communes concernées ont toutes prescrit un PPRI qui n'est pas à l'heure actuelle finalisé. Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Le Cateau intègre également le risque d'inondation (d'après le document « *Atlas des Zones Inondables de la vallée de la Selle. 2003* »).

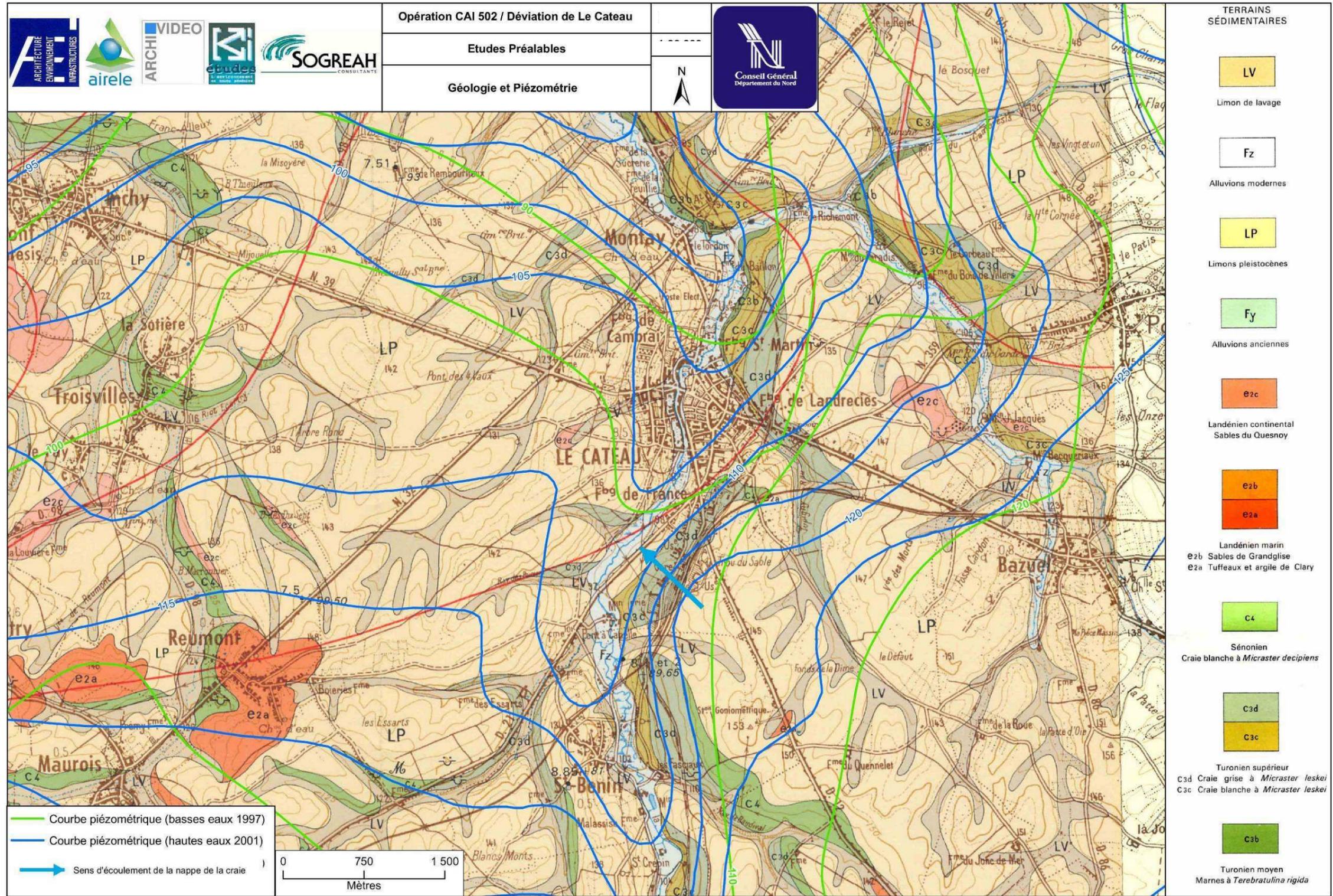
Le principal risque reste associé à une mauvaise gestion des ouvrages hydrauliques existants lors d'une crue brutale, même si leur influence est moindre pour les crues les plus importantes (contournement des ouvrages).

Il faut cependant souligner, au nord et au sud (même si elle est plus difficile à estimer, n'étant pas incluse dans l'Atlas des Zones Inondables) de Le Cateau, la présence de zones naturelles de débordement importantes.

Par ailleurs, la problématique des ruissellements est également présente au niveau du secteur d'étude et particulièrement en amont de Le Cateau et même de Saint-Bénin en rive droite (bassin versant du ravin Baudival vers Saint-Bénin) et en aval de Le Cateau en rive gauche (bassin versant du Faubourg de Cambrai vers Montay).

Finalement, en terme de remontée de nappe, le risque reste assez faible malgré la relative proximité de la nappe souterraine. Son influence générale reste, en effet, stabilisatrice.

Le contexte géologique semble a priori homogène au nord et au sud du Cateau. La nappe de la craie permettra d'obtenir de bonnes assises pour la réalisation d'ouvrages d'art. Cependant, il faudra prêter une attention particulière à l'imperméabilisation de l'infrastructure, pour éviter toute pollution du sol.



Réalisation : AIRELE - LPB_AF 0708033 - Décembre 2007
Projection : Lambert II étendu

Source de fond de carte : BRGM, Carte Géologique
Sources de données : CG 59, 2008 - AIRELE, 2008 - AEAP, 2003

Carte 47 - Géologie et piézométrie

OBJECTIF 6. QUALITE D'USAGE

6.1. DIVERSITE ET PARTICULARITE DES UTILISATEURS

Organisme concerné	Contact	Document utilisé
Syndicat Mixte pour la mise en œuvre du SCOT du Cambrésis		
Commune du Cateau-Cambrésis	Directeur Général Adjoint	Plan Local d'Urbanisme
Conseil général du Nord	Subdivision de Cambrai	Etude

6.1.1. Identification des différents utilisateurs à satisfaire et de leurs particularités

Différents type d'utilisateurs de la RD 643 ont été identifiés sur le territoire :

Type d'utilisateurs	Identification	Besoin	Fréquence d'utilisation de la route
Les usagers des routes du territoire	Taxi, ambulance, bus	Rapidité de déplacement	Elevée
Les acteurs économiques utilisant les routes du territoire comme vecteur économique	Entreprises et commerces, hôtels et restaurants, station service	Transport par Poids Lourds Activité liée à une bonne desserte et au passage de véhicules sur la RD643	Elevée
Actifs	Habitants du Cateau et des communes voisines	Rapidité de déplacement Sécurité	Elevée
Les acteurs du territoire culturel, institutionnel et économique	Comité Départemental du Tourisme, Office de Tourisme, Maison de l'Emploi, Mission Locale, Musée Matisse, Parc Naturel Régional	Information (panneaux de signalisation, de publicité...) Desserte de qualité	Modérée
Le tissu associatif	Association de pêche, de chasse, centre équestre	Sécurité lors des déplacements Préservation du milieu naturel	Modérée

Piétons	Riverains, touristes, écoliers	Sécurité des parties piétonnes Sécurité lors des traversées	Elevée
---------	--------------------------------	--	--------

L'ensemble des utilisateurs de la route n'est pas intégré à cette analyse : en effet les habitants du Cateau, les chauffeurs de Poids Lourds en transit par exemple sont manquants. Les attentes particulières des habitants seront connues lors des réunions publiques. Celles des chauffeurs de PL ont été étudiées auparavant.

Les derniers usagers non recensés sont les utilisateurs des transports en communs (étudiants, ...). Ceux-ci sont à regrouper dans la même catégorie que les bus (usagers de la route / Utilisation fréquente).

Chaque usager identifié a été approché dans le cadre du présent diagnostic afin de recueillir son ressenti du territoire, ses attentes et souhaits, ...

6.1.2. Arbitrage entre les différents utilisateurs

Ce paragraphe sera traité dans la suite de l'étude.

6.1.3. Synthèse

De nombreux utilisateurs des routes et transports du territoire ont été contactés dans le cadre du présent diagnostic. Leur recensement et les prises de contact établis ont permis de faire ressortir des approches communes ou divergentes de la RD 643 et du Cateau-Cambrésis.

Ces différences permettront d'apporter de nombreux éléments de réflexions et un suivi de ces contacts permettra, dans le cadre des arbitrages de bien appréhender la notion de hiérarchisation des besoins exprimés.

6.2. INFORMATION DU PUBLIC

6.2.1. Information concernant les déplacements

Nous étudierons ici l'existant en matière d'informations relatives au *fonctionnement actuel de la route*.

- Offre d'information existante

L'offre d'information actuelle sur le fonctionnement de la route au Cateau-Cambrésis et dans les proches communes est très limitée. Elle se résume à :

- la signalisation routière (marquage au sol, panneaux...)
- des panneaux directionnels d'information

- des horaires de bus sur les arrêts de bus

Nous n'avons pas identifié de diffusion régulière d'information via d'autres canaux : radio, presse, sites Internet, affichages... En revanche, la médiatisation de la mobilisation locale en faveur d'un contournement a produit des effets et de nombreux articles de presse et reportages radio ou télévisuels sont parus.

L'information disponible sur le territoire pour les usagers semble satisfaisant pour les usagers du territoire (SNCF, Réseau Arc-en-ciel, ...).

- ⇒ le site Internet de la SNCF :
- <http://www.ter-sncf.com/index.asp>

- Demande d'information

Les demandes d'information identifiées, relatives à la route, concernent essentiellement une meilleure indication de l'accès au Musée Matisse.

- Acteurs de l'information en matière de déplacements

En l'état actuel, les acteurs de l'information routière identifiés sont :

- La commune pour les voies communales
- Le Département pour les routes départementales
- Le réseau Arc-en-ciel pour les horaires de cars
- La SNCF pour les horaires de train

- Vecteurs de diffusion de cette information

Les informations concernant les déplacements sont à apprécier selon les différents modes de déplacement qui empruntent la route.

Modes de déplacement	Nature des informations	Lieu d'affichage
Marche à pieds	Aucune information spécifique Absence de « pédibus » domicile-école	NC
Bicyclette	Absence de pistes cyclables	NC
Transports en commun	Affichage des horaires et circuits des lignes de car	Arrêts de bus Gare SNCF Gare routière
Véhicule particulier	Marquage au sol Fluidité du trafic Travaux	Route Pas d'informations disponibles Signalisation sur site

La communication à l'échelle du Cateau-Cambrésis semble ne pas disposer de mise en cohérence globale. Par ailleurs, les moyens de communication préventive relative aux nuisances et gênes occasionnées (saturation d'axes, travaux, ...) de manière ponctuelle sur les axes de communication ne sont pas présentes sur le territoire.

Dans le cadre de la poursuite du projet, un plan de communication à l'échelle de la commune du Cateau et plus largement aux communes environnantes sera à établir en liaison avec l'ensemble des services usagers du territoire (DDE, CG, Communes, EPCI, ...)

6.2.2. Information concernant le territoire

La commune du Cateau-Cambrésis réalise de manière régulière un fascicule de discussions et d'informations relatives à la vie sur la commune.

De plus, des panneaux de signalisation indiquent les directions des principaux lieux touristiques et culturels (musée Matisse, restaurants, ...).

L'Office du Tourisme et le Musée Matisse émettent régulièrement des brochures.

6.2.3. Information concernant les nouvelles pratiques suscitées par la démarche « HQE Route Durable »

Le Conseil Général du Nord a placé sur son site Internet l'intégralité des documents relatifs à la Démarche HQE – Route Durable.

Cette démarche sera à expliciter dans le cadre de la communication et de la concertation autour du projet. Elle l'a déjà été en partie, dans le cadre des contacts locaux établis lors du diagnostic et a reçu un bon accueil.

6.2.4. Maîtrise de l'information visuelle

Un schéma d'ensemble et un plan de communication seront à réaliser en phase projet afin de tenir compte des particularités du territoire, des éléments importants du patrimoine du Cateau à mettre en valeur, ...

6.2.5. Synthèse

La communication à l'échelle du Cateau-Cambrésis semble ne pas disposer de mise en cohérence globale. Par ailleurs, les moyens de communication préventive relative aux nuisances et gênes occasionnées (saturation d'axes, travaux, ...) de manière ponctuelle sur les axes de communication ne sont pas présents sur le territoire.

Ainsi, des actions seront à mener tant du point de vue communication interne, qu'externe au Cateau, dans le cadre du plan de communication afin de faire ressortir les efforts de communication réalisés dans le cadre du présent dossier.

Des panneaux de signalisation devront indiquer les principaux lieux de services, touristiques et culturels de la commune.

Une signalisation particulière et adéquate permettra d'informer les différents usagers des nuisances et gênes.

6.3. SERVICES

Organisme concerné	Contact	Document utilisé
Chambre de Commerce et d'Industrie de Cambrai	Responsable environnement	- Listing des services liés aux véhicules sur Le Cateau - Listing des services de restauration sur Le Cateau
Pages jaunes	www.pagesjaunes.fr	- Listing des services liés aux véhicules sur Le Cateau - Listing des services de restauration sur Le Cateau
CG 59		Guide HQE Route Durable

6.3.1. Services liés au sentiment de sécurité et de confort lors des déplacements

Les sentiments de sécurité et de confort sur une infrastructure sont liés à la possibilité de résoudre les problèmes liés aux éventuels incidents techniques et de se repérer facilement.

M. Coulon, Conseiller général, nous informe que la clientèle des commerces du centre ville (boulangerie, épicerie...) est principalement locale.

A l'heure actuelle, l'orientation dans la commune du Cateau est relativement aisée, grâce à différents systèmes mis en place (cf. « 6.2. Information du public »).

Les moyens disponibles sur le territoire en terme de dépannage et de réparation des véhicules sont répertoriés dans le tableau 40. La carte 48 montre leur répartition sur le territoire du Cateau.

Garage, réparation	Blangis Garage	31 route de Montay	N°50
Garage, réparation	Cheneaux Garage (Peugeot)	17 Fbg de Cambrai	N°51
Garage, réparation	Garage Lefever (Renault)	45 av du Mal Leclerc	N°52
Garage, réparation	Garage Laigle	10 av du Mal Leclerc	N°53
Garage, réparation	Garage Noël	av du Mal Leclerc	N°54
Garage, réparation	Garage Ribeiro	13 av du Mal Mortier	N°55
Garage, réparation	Garage Claisse	Fbg de Cambrai	N°56
Garage, réparation	Mec A5	10 ter rue Faidherbe	N°57

Tableau 40. Services liés au dépannage et à la réparation de véhicules

Source : CCI Cambrai, PagesJaunes.fr, mars 2008

6.3.2. Services liés aux autres usages de la route

Les services visant à répondre aux soucis de restauration, d'approvisionnement en carburant, d'achats et de connaissance du territoire sur la commune du Cateau sont répertoriés dans le tableau 41. La carte 48 montre leur répartition sur le territoire du Cateau.

Boulangerie-Pâtisserie	NASLIN	15 place du Gal de Gaulle	N°1
Boulangerie-Pâtisserie	OTTIN	35 rue de la République	N°2
Boulangerie-Pâtisserie	QUERSIN	78 rue de la République	N°3
Boulangerie-Pâtisserie	BERNARD	43 rue C. Seydoux	N°4
Alimentation générale	ALAMI	54 rue C. Seydoux	N°5
Produits fermiers	La Ferme du chemin vert	Route de Bazuel	N°6
Elevage de Volailles de la Selle	PIRET	46 av Mal de Lattre de Tassigny	N°7
Produits alimentaires	La saveur du Verger	1 rue de Landrecies	N°8
Café - restaurant	Le Relais Fenelon	21 rue du Mal Mortier	N°9
Café - restaurant	Le Castel	20 rue Charles Seydoux	N°10
Café - restaurant	Le Campagnard	5 rue du Mal Mortier	N°11
Café - restaurant	Hôtellerie du marché	45 rue de Landrecies	N°12
Café - restaurant	L'estaminet du Musée	21 pl du Comdt Richez	N°13
Café - restaurant	Hôtel des Dignes	13 rue C. Seydoux	N°14
Café - restaurant	Pamuk kale kebab	23 place du Gal de Gaulle	N°15
Café - restaurant	ASAD	11 rue Victor Hugo	N°16
Café - restaurant	L'orangerie	7 pl Sadi Carnot	N°17
Café - restaurant	Le Volubilis	37 rue C. Seydoux	N°18
Café - restaurant	Istanbul Kebab	4 rue de la République	N°19
Café - restaurant	Le Nemrod	14 rue du Mal Mortier	N°20
Café - restaurant	le St Matthieu	7 place du Comdt Richez	N°21
Café - restaurant	Café du centre	2 pl du Gal de Gaulle	N°22
Café - restaurant	Le Saphir	26 rue C. Seydoux	N°23
Café - restaurant	Friterie LULU	64 rue C. Seydoux	N°24
Café - restaurant	Dorenz pizza	19 rue C. Seydoux	N°25
Café - restaurant	Brasserie de l'abbaye	16 rue du marché aux chevaux	N°26
Café - restaurant	Le p'tit snack	18 rue C. Seydoux	N°27
Café - restaurant	Friterie catésienne	16 rue Gambetta	N°28
Café - restaurant	Le Daytona	65 avenue du Mal Leclerc	N°29
Café - restaurant	Pizza Cat	39 av. Auguste Seydoux	N°30
Café - restaurant	Café du Parc	24 rue Fontellaye Déjardin	N°31
Café - restaurant	Café "La Civette" ; Pizzeria	1 bd Paturle	N°32
Café - restaurant	Le Festival	10 pl de la gare	N°33
Café - restaurant	Le Longchamp	30 pl du gal de Gaulle	N°34
Café - restaurant	Le Matisse	14 rue Gambetta	N°35
Café - restaurant	Café des arts	17 pl du comdt Richez	N°36
Café - restaurant	Café à l'amitié	43 rue de Landrecies	N°37
Café - restaurant	Café Le derby	16 rue Paul Delplanche	N°38
Café - restaurant	Café de l'hôtel de ville	1 pl du gal de Gaulle	N°39
Café - restaurant	Le jet d'eau	2 pl du Comdt Richez	N°40

Café - restaurant	Café de l'octroi	2 rue du Mal de Lattre de Tassigny	N°41
Station service	Station BP	23 avenue du Mal Leclerc	N°42
Station service	Intermarché	37 av du Mal de Lattre de Tassigny	N°43
Station service	Total	Avenue Mal Leclerc	N°59
Station service	Elf	Route de Bazuel	N°58
Station service	ATAC	Rue de Mal Mortier	N°60
Supermarché	Marché Plus	pl du gal de Gaulle	N°44
Supermarché	Intermarché	37 av du Mal de Lattre de Tassigny	N°45
Supermarché	ATAC	Rue du mal Mortier	N°46
Supermarché	ALDI	Fbg de Cambrai	N°47
Supermarché	LIDL	Rue de Landrecies	N°48
Supermarché	NETTO	Rue Faidherbe	N°49
Office du tourisme		9 pl du commandant Richez	

Tableau 41. Services liés aux autres usages de la route

Source : CCI Cambrai, PagesJaunes.fr, mars 2008

Sur la carte 48, les lettres A, B et C correspondent aux services suivants :

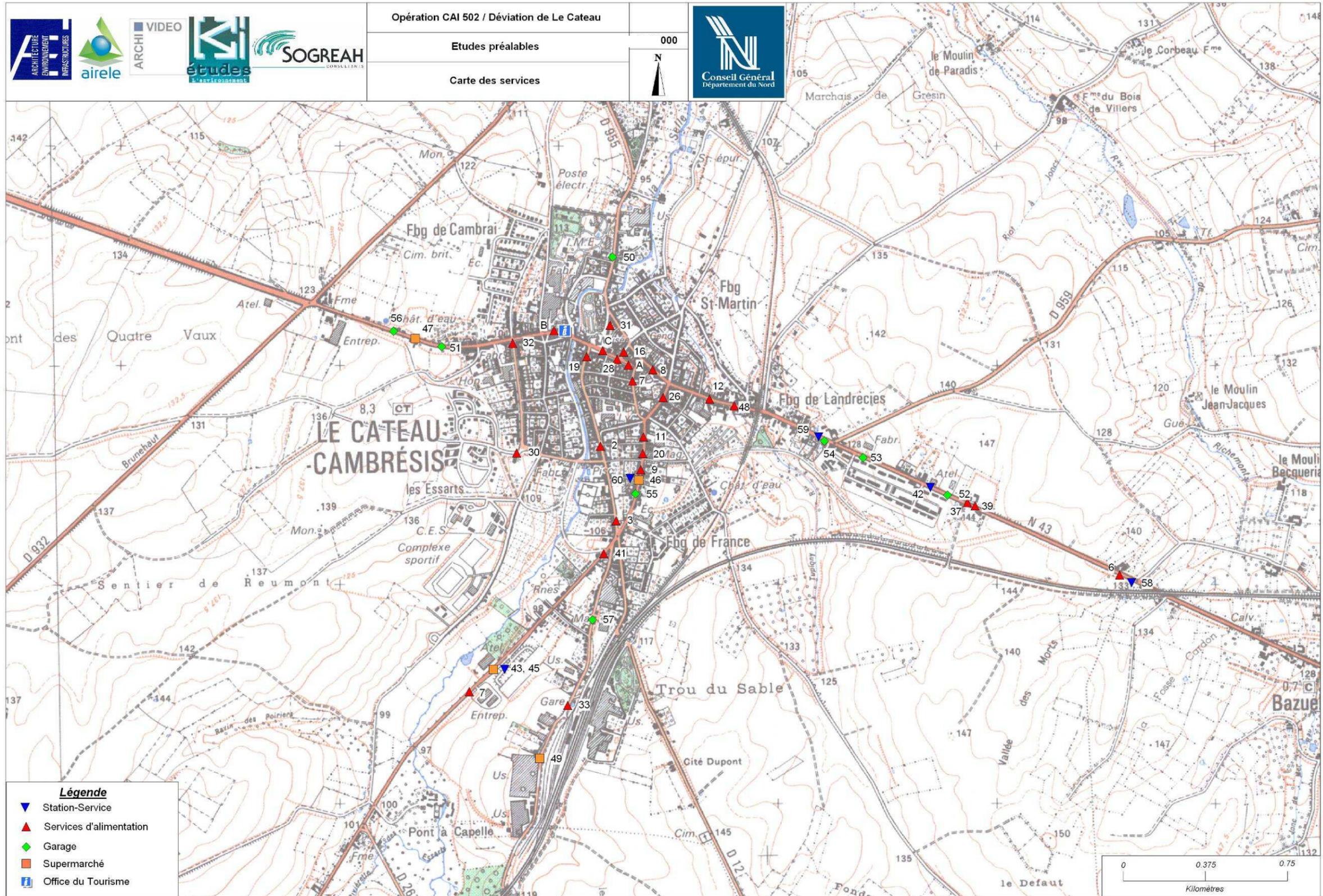
- A : N°1, 15, 22, 34, 39, 44
- B : N°4, 5, 10, 14, 15, 18, 23, 24, 25, 27
- C : N° 13, 21, 36, 40.

6.3.3. Synthèse

Sur la commune du Cateau, les services liés au sentiment de sécurité et de confort lors des déplacements et ceux liés aux autres usages de la route se concentrent sur les RD643 et RD21.

D'une part, ces services contribuent à l'activité économique du Cateau, et leur clientèle ne devra être préservée. D'autre part, ils devront être rapidement accessibles aux usagers du contournement.

Pour améliorer le sentiment de confort et de sécurité sur l'infrastructure, il sera nécessaire de prévoir des aires de repos et/ou des refuges ainsi qu'un système permettant d'interpeller les services d'urgence en cas de problème grave.



Source : IGN SCAN 25, CCI Cambrai, Pages Jaunes

Carte 48 - Répartition des services liés à l'usage de la route sur le territoire du Cateau

DIMENSION « HOMME ET TERRE »

OBJECTIF 7. QUALITE DES AMBIANCES

7.1. CONFORT ACOUSTIQUE

Le diagnostic du territoire, sur le plan acoustique, consiste en la réalisation de 2 campagnes de mesures de bruit dans les espaces publics et privés susceptibles d'être impactés par le contournement.

7.1.1. Confort acoustique dans les espaces publics

Ce volet présente les résultats de la campagne de mesure de l'ambiance sonore actuelle en bordure des routes, avant réalisation du projet de contournement. Il s'agit de mesures de bruits routiers selon la norme NFS 31 085, au niveau des axes susceptibles d'être impactés par le projet.

7.1.1.1. Méthodologie

La norme NFS 31 085 a pour objectif de déterminer un niveau sonore moyen sur la journée à partir de mesures de niveaux sonores en corrélation avec des mesures du trafic routier. Dans la présente étude, il s'agit d'un constat des niveaux sonores et non la réalisation d'un état standard de l'infrastructure.

Des mesures des niveaux sonores ont été faites par tranches de 15 minutes avec un comptage du nombre de véhicules et de poids lourds.

Un ensemble de tests permettent ensuite de valider les mesures afin qu'elles servent de base pour une extrapolation des niveaux sonores dans d'autres conditions de trafic routier.

- Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques sont importantes et peuvent dans certains cas modifier sensiblement les mesures. Les mesures ont été réalisées avec un vent moyen et sans pluie marquée. Les perturbations par action sur le microphone ont donc été diminuées au maximum. Les grandeurs mesurées ont été de l'ordre de 65 à 75 dB(A). Les niveaux sonores en absence de trafic sont eux entre 40 et 50 dB(A). La différence étant de plus de 10 dB(A), on peut considérer que le bruit des conditions météorologiques est bien négligeable par rapport aux bruits routiers.

L'autre effet possible des conditions météorologiques intervient pour les sources de bruit à plus de 50 m de distance du microphone. Selon l'ensoleillement et la portance du vent, les mesures peuvent être renforcées ou atténuées.

De jour (le 6/02/08) : vent faible à moyen (jusque 3 m/s) de secteur Nord-Est, ciel couvert, air humide (quelques bruines et averses).

De jour (le 7/02/08) : vent nul, ciel partiellement couvert, air et sol sec.

Compte tenu de la proximité immédiate des points de mesure avec la route, la portance du vent est plutôt négligeable. On peut donc identifier la classe météorologique : e ou f, c'est à dire favorable ou tolérée à l'établissement d'un état standard car conditions neutres.

- Temps d'exposition

La norme ISO 31 085 recommande d'obtenir un minimum de 200 "événements" au cours de l'intervalle de mesure. Chaque point a été observé pendant 8 intervalles de base de 15 minutes, soit 2 heures. Le trafic moyen étant de 120 à près de 600 véhicules/heures, plus de 250 événements sont donc intervenus pendant le mesurage, validant la durée minimale de mesure.

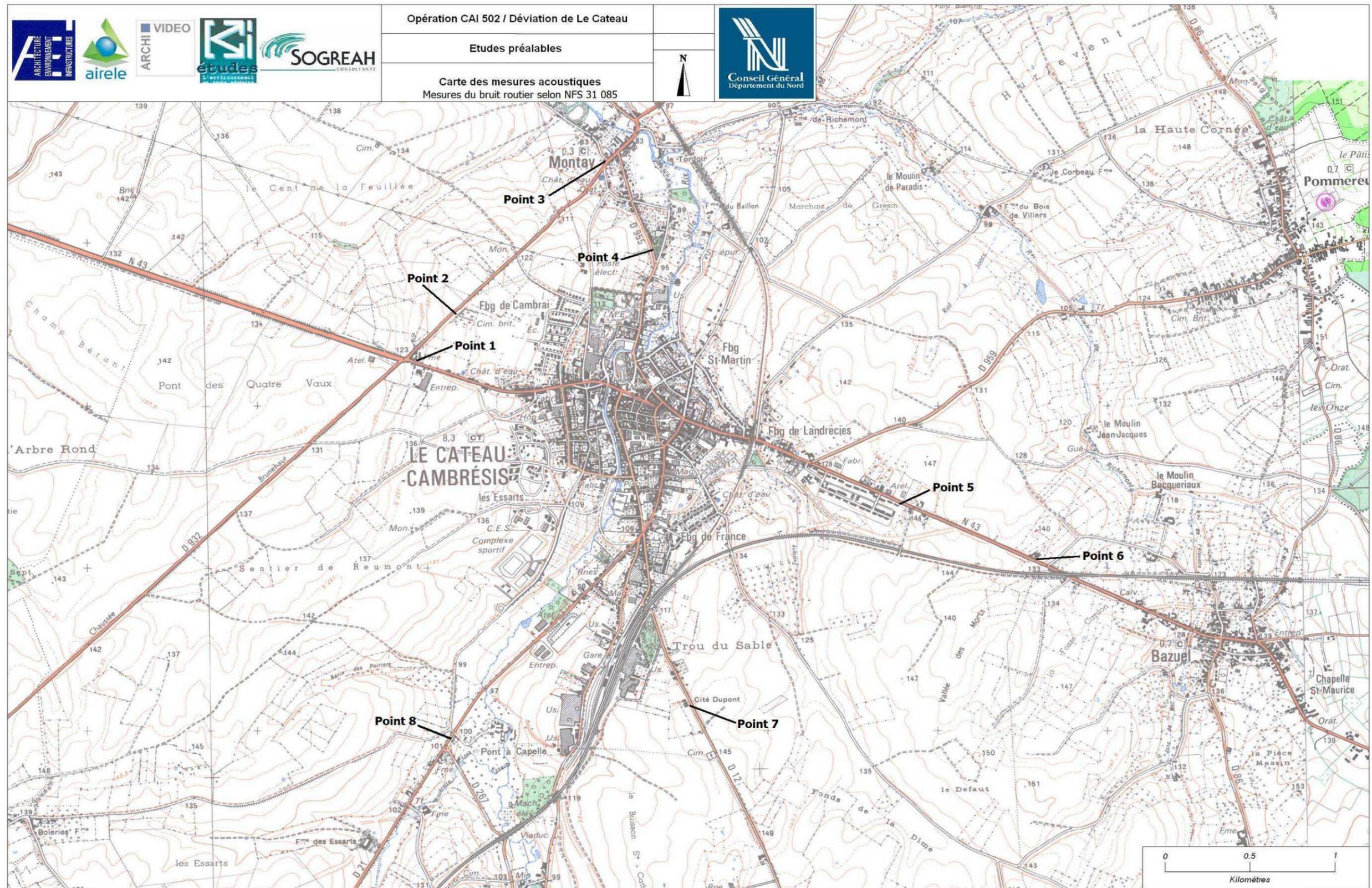
- Appareillage et positionnements

Les sonomètres intégrateurs de classe 1 (ref : Brüel & Kjaer type 2238 F, classe 1, N°2540869 et Brüel & Kjaer type 2238 F, classe 1, N°2562778) ont été calibrés avant et après chaque série de mesures sans qu'un réajustement de plus de 0,5 dB soit nécessaire, validant ainsi les mesures.

Comme l'indique la carte de la page suivante (carte 49), 8 points ont été déterminés pour répartir les mesures, de préférence à proximité des zones d'habitation les plus proches :

- Point 1 : entrée de Le Cateau par l'Est, RN 43
- Point 2 : en face du cimetière, RD 932
- Point 3 : à l'entrée de Montay, RD 932
- Point 4 : entre Montay et Le Cateau, RD 955
- Point 5 : sortie ouest de Le Cateau, RN 43
- Point 6 : hors agglomération, entre Le Cateau et Bazuel, RN 43
- Point 7 : sortie Sud-Est de Le Cateau : RD12
- Point 8 : sortie Sud-Ouest de Le Cateau : RD 21

Ces emplacements sont à proximité immédiate des habitations exposées directement au bruit de la route. Les sonomètres ont été positionnés à 1,5 m de hauteur, à 2 m en avant des façades, comme le requière la norme NF S 31 085.



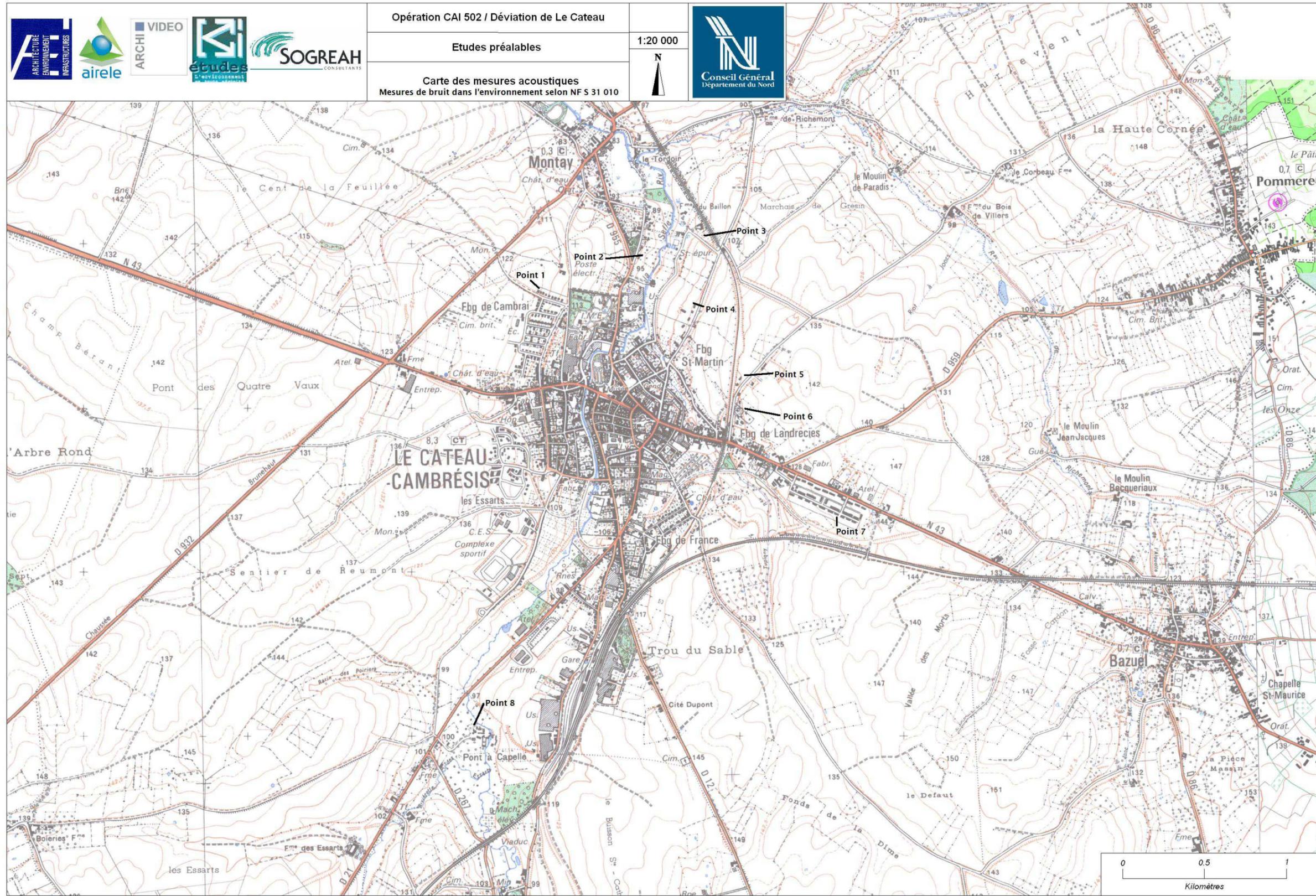
Opération CAI 502 / Déviation de Le Cateau

Etudes préalables

Carte des mesures acoustiques
Mesures du bruit routier selon NFS 31 085



Carte 49 - Carte des mesures du bruit routier



Carte 50 - Carte des mesures de long terme

Source : IGN SCAN 25

7.1.1.2. Résultats des mesures

- Tests de validité

L'ajustement en fonction des caractéristiques du trafic routier se fait selon la formule suivante :

$$L_{Aeq,LT} = L_{Aeq,mes} + 10 \cdot \text{Log}(Q_{eq,LT}/Q_{eq,mes}) + 10 \cdot \text{Log}(V_{LT}/V_{mes})$$

Pour chacun des intervalles de base, on peut calculer le $L_{Aeq,LT}$ par rapport aux caractéristiques moyennes en ce point. Si l'écart entre la mesure en cet intervalle et le $L_{Aeq,LT}$ ainsi calculé est inférieur à 3 dB(A), il faut pouvoir discuter de cette écart et de la validité de la mesure.

Ici, les écarts sont inférieurs à 1 dB pour la grande majorité des mesures, validant ainsi la campagne de mesure. On remarque de plus grands écarts pour le point 5 (cf. carte précédente), à la sortie Est de Le Cateau. La présence d'un commerce de restauration à proximité et d'une petite zone d'activité a probablement généré des bruits parasites et donc des fluctuations plus importantes qu'ailleurs.

Au point 7, un écart de 3,6 dB a été remarqué lors d'une des mesures et a été retiré du panel.

L'autre test de validité consiste à calculer le L_{Gauss} pour chaque intervalle et de le comparer à la valeur mesurée.

$$LAeq,LT = LAeq,mes + 10 \cdot \text{Log}(Q_{eq,LT}/Q_{eq,mes}) + 10 \cdot \text{Log}(V_{LT}/V_{mes})$$

Les écarts sont dans notre cas assez importants, sauf aux points de grande circulation (points 1 et 5 notamment). Par faible circulation, les mesures ne sont plus du type gaussien.

Ce test « gaussien » ne remet pas en cause la validité des mesures.

- Conclusion des mesures

A partir des résultats de la campagne de comptage routier réalisée la même semaine que les mesures de bruit, voici les niveaux sonores moyens en période de jour et de nuit :

Point	Débit moyen véhicules/heure	%PL	Débit équivalent véhicules/heure	L_{Aeq} en dB(A)
1	541	13,2 %	970	71,8
2	183	15,1 %	405	70,3
3	183	15,1 %	516	69,0
4	276	8,9 %	572	69,8
5	359	14,4 %	823	66,7
6	359	14,4 %	668	74,9
7	85	7,1 %	133	66,2
8	212	7,2 %	350	68,1

Tableau 42. Niveaux sonores de jour (6h00-22h00)

Point	Débit moyen véhicules/heure	%PL	Débit équivalent véhicules/heure	L_{Aeq} en dB(A)
1	49	18,8 %	104	62,1
2	19	16,2 %	43	60,5
3	19	16,2 %	55	59,2
4	26	11,5 %	62	60,2
5	30	29,2 %	108	57,9
6	30	29,2 %	82	65,8
7	7	11,9 %	13	56,1
8	21	8,7 %	37	58,3

Tableau 43. Niveaux sonores de nuit (22h00-6h00)

L'ambiance sonore est considérée comme modérée si :

$LAeq < 65$ dB(A) en journée,
Et $LAeq < 60$ dB(A) de nuit.

D'après les mesures de bruit sur les différents axes routiers de la commune du Cateau, et comme le montrent les cartes des ambiances sonores (cartes 51 et 52), aucun des points de mesure (cartes 49-50) n'a illustré la présence de zones d'ambiance sonore modérée sur les routes départementales traversant le Cateau. Les habitations riveraines de ces routes subissent donc des nuisances sonores importantes.

7.1.2. Confort acoustique dans les espaces privés

La campagne de mesure de long terme a été réalisée sur 8 points (carte 50) selon la norme NFS 31 010 et sur des périodes de 24 heures. Ces mesures en extérieur ont été faites dans des lieux privés (jardin, pâtures, cour...) mais toujours aux endroits les plus susceptibles d'être impactés par le contournement.

Les mesures de long terme ont permis de révéler des zones d'ambiance sonore modérée. Elles sont situées en recul des routes départementales traversant la commune du Cateau.

7.1.3. Synthèse

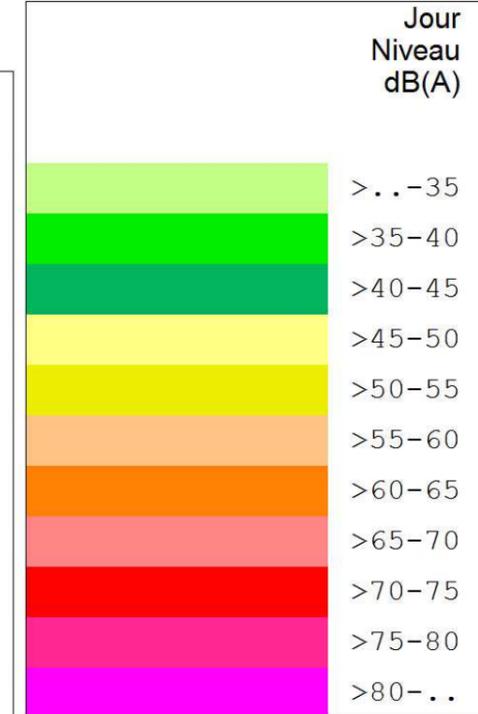
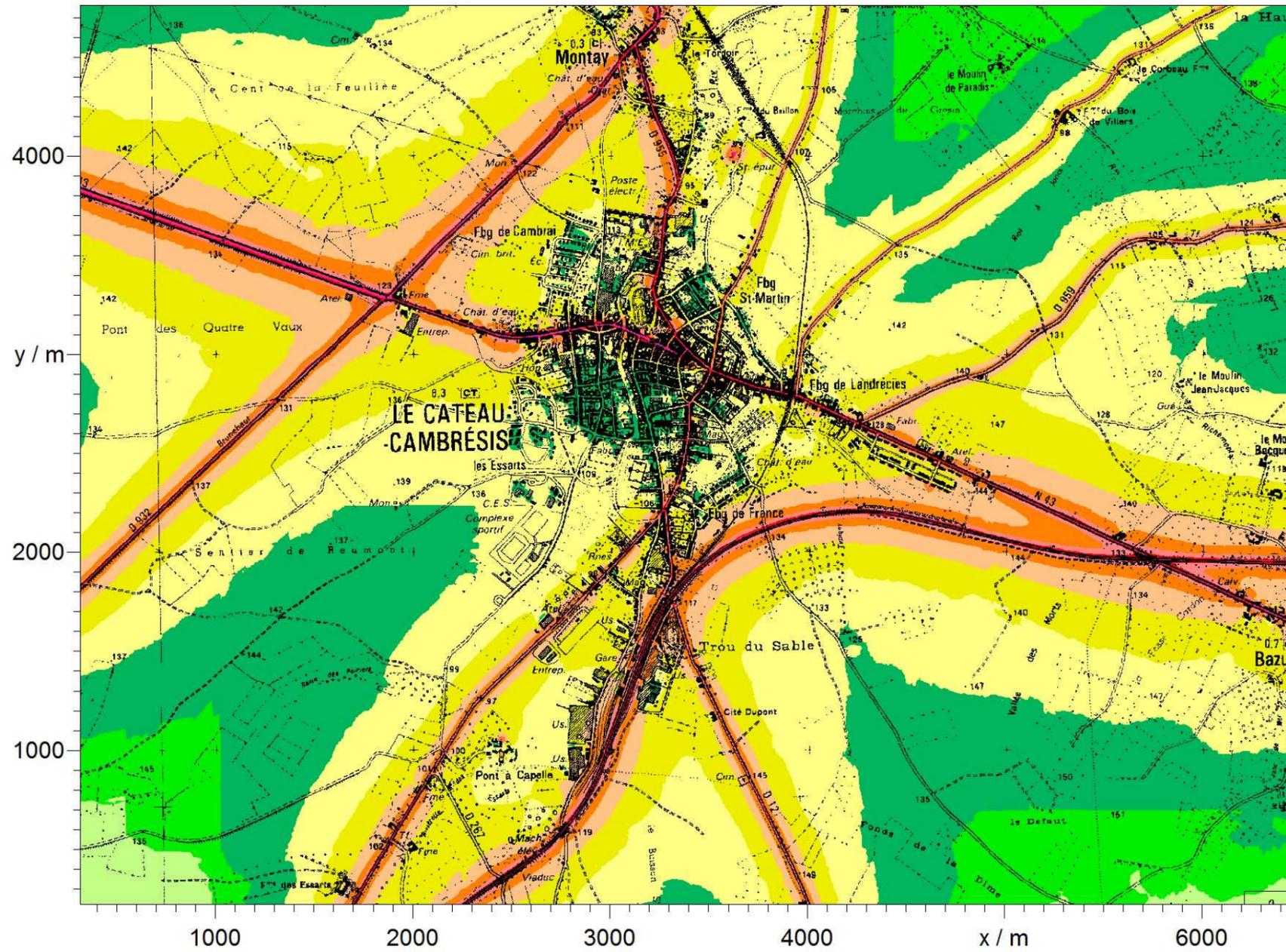
Les niveaux sonores relevés aux différents points de mesure montrent qu'il n'y a pas, sur la commune du Cateau, de points noirs (niveau sonore élevé) à prendre en compte dans la conception du tracé routier, ni de zones calmes à protéger.



Opération CAI 502 / Déviation de Le Cateau

Etudes préalables

Carte des ambiances sonores



Etat INITIAL

Période : Jour

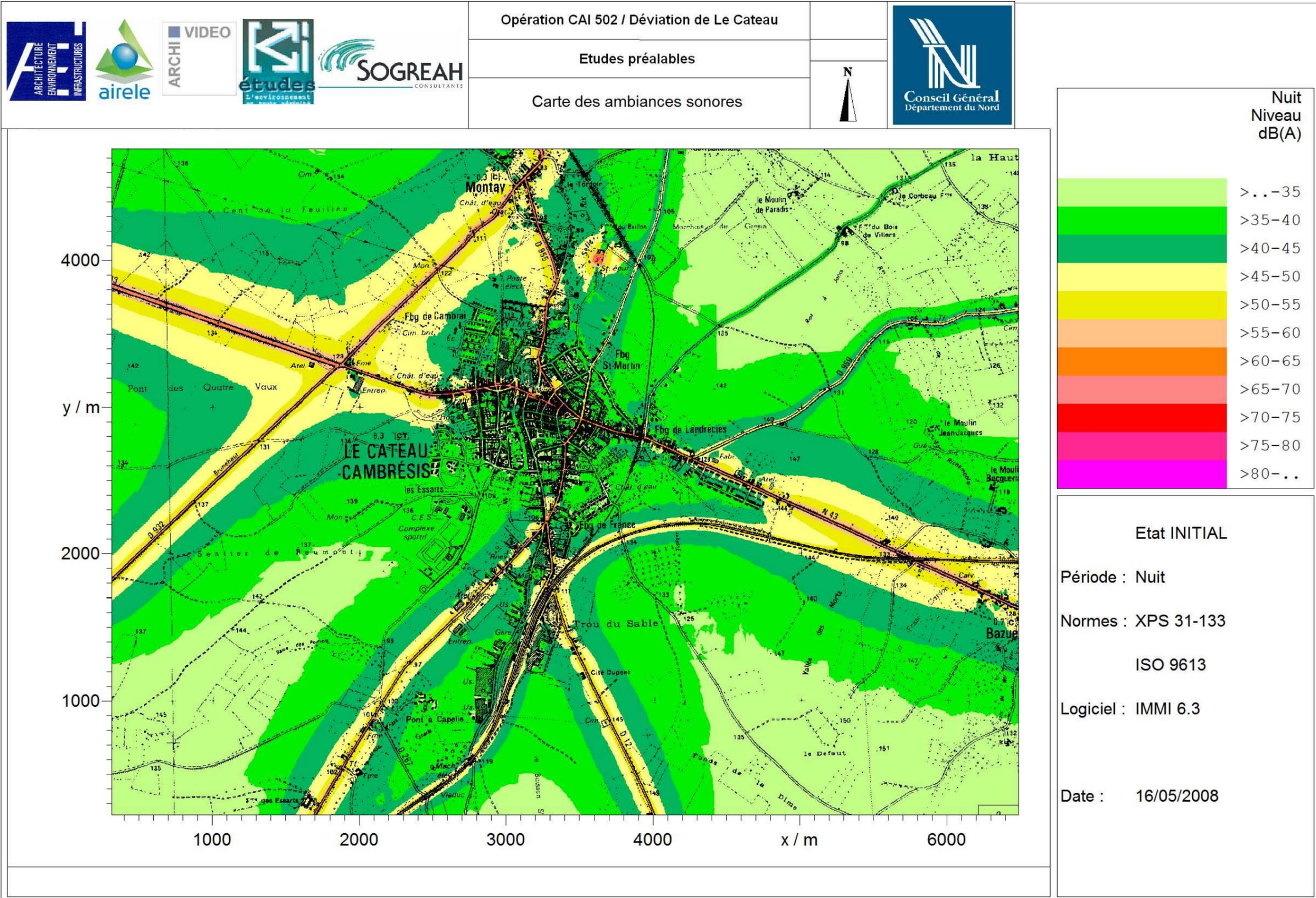
Normes : XPS 31-133

ISO 9613

Logiciel : IMMI 6.3

Date : 16/05/2008

Carte 51 - Carte des ambiances sonores de jour



Carte 52 - Carte des ambiances sonores de nuit

7.2. CONFORT VISUEL

7.2.1. Conditions de confort diurne

L'ensemble des aménagements paysagers liés à l'infrastructure visera à participer aux conditions de confort des usagers. A titre d'exemple, un alignement d'arbre ou un bosquet peuvent servir à cacher le soleil pour éviter les conditions d'éblouissement.

7.2.2. Conditions de confort nocturne

Au regard du contexte rural du projet, et de l'attention particulière portée au respect de l'écologie dans laquelle il se situe, nous proposons l'élaboration d'une mise en lumière de l'infrastructure parcimonieuse. L'ensemble de l'ouvrage ne sera pas nécessairement éclairé. Au contraire, nous pouvons utiliser ponctuellement la lumière, dans des soucis de sécurité et de hiérarchisation de l'espace, pour annoncer des espaces importants tels que les entrées de ville, les espaces à caractère plus urbain ou les points d'échange.

7.2.3. Synthèse

Le confort offert par ce projet dépendra des qualités de son inscription dans le territoire. Ce sera par une mise en place en intelligence avec les spécificités de chaque lieu que la future route s'intégrera dans le paysage pour le confort des hommes, de la faune et de la flore. Nous insistons sur le besoin de réfléchir à cette intégration selon chaque lieu et non selon des séquences trop longues. L'ouvrage se devra d'être différent en fonction de sa position relative à une entrée de ville, une pente, un bocage.

7.3. CONFORT CLIMATIQUE

Organisme concerné	Contact	Document utilisé
Météo France	www.meteofrance.fr	Prévisions et données météorologiques sur le département du Nord
L'internaute	www.linternaute.fr/villes/	Données météorologiques sur les villes de Cambrai, St Quentin, Valenciennes, Charleville-Mézières

7.3.1. Identification et prévision des effets climatiques

Traité dans la suite des études.

7.3.2. Effet de l'environnement climatique sur l'axe routier

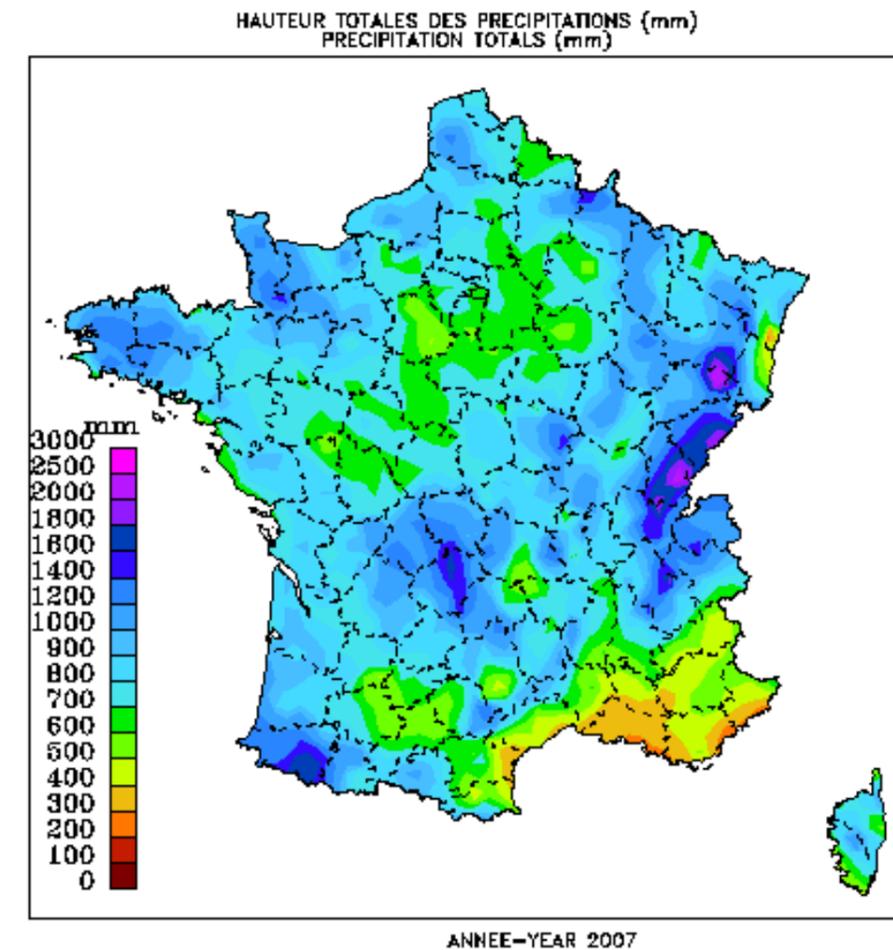
(source : PLU de Le Cateau-Cambrésis et www.linternaute.com/ville/)

L'ensemble de la région est caractérisé par un climat tempéré à tendance océanique. Le territoire dans lequel s'inscrit le Cateau-Cambrésis est sous l'influence d'un climat atlantique continentalisé, caractérisé par des températures en moyenne plus fraîches, des hivers plus froids (72 jours de gel à Maroilles contre 60 jours de gel à Cambrai) et des précipitations plus fréquentes notamment à la fin du printemps que dans l'Artois.

Les vents dominants sont des vents provenant du nord/nord-est en hiver et au printemps et des vents en provenance du sud-ouest en automne et en été. Ces vents sont sensibles 16j/an en moyenne et atteignent rarement (4jour en 2007) plus de 100km/h.

En 2007, les moyennes de précipitations enregistrées à Cambrai atteignent 642 mm/an et 880mm/an à Charleville-Mézières. Les pluies se répartissent plus particulièrement sur deux saisons pluvieuses, à savoir le printemps et l'automne.

On dénombre 60j/an de gel et 71j/an de brouillard sur l'agglomération de Cambrai.



Carte 53 - Hauteurs totales des précipitations (mm)

7.3.3. Effet climatique d'une route sur l'environnement

Les effets climatiques de la route sur l'environnement seront déterminés dans la suite des études (cf. paragraphe 8.2).

7.3.4. Synthèse

Les conditions météorologiques du territoire du Cateau correspondent au climat tempéré à tendance océanique. Ces données, notamment le nombre de jours de gel par an, devront être prises en compte lors de l'établissement de la structure de la chaussée. Le vent sera un facteur important à prendre en considération dans la conception des ouvrages (franchissement de la Selle).

OBJECTIF 8. ENVIRONNEMENT

8.1. MILIEUX NATURELS ET ECOSYSTEMES

Organisme concerné	Contact	Document utilisé
Syndicat Mixte pour la mise en œuvre du SCOT du Cambrésis		
Commune du Cateau-Cambrésis	Directeur Général Adjoint	Plan Local d'Urbanisme
Conseil général du Nord	Subdivision de Cambrai	Etude

8.1.1. Recensement des zones naturelles d'intérêt reconnu

8.1.1.1. Définition et méthodologie

Sous le terme de « zones naturelles d'intérêt reconnu » sont regroupés :

- les périmètres de protection : réserves naturelles nationales, réserves naturelles régionales, réseau Natura 2000 (Sites d'Importance Communautaire et Zones de Protection Spéciale), Arrêtés de Protection de Biotope, Espaces Naturels Sensibles du département...
- les espaces inventoriés au titre du patrimoine naturel : Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF), Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO), Parcs Naturels Régionaux ...

Ces zones ont été recensées à partir des données fournies par la Direction Régionale de l'Environnement (DIREN) du Nord-Pas-de-Calais.

Sont également pris en compte, dans le recensement des zones naturelles d'intérêt reconnu, les éléments mis en évidence dans la Trame verte et bleue régionale.

Ces éléments sont principalement de deux types :

- Les cœurs de nature : espaces de première importance pour leur contribution à la biodiversité, notamment pour leur flore et leur faune sauvage ;
- Les corridors biologiques : ensemble d'éléments de territoires, de milieux et/ou du vivant qui relie fonctionnellement entre eux les habitats essentiels de la flore, les sites de reproduction, de nourrissage, de repos et de migration de la faune.

Deux types de zones naturelles d'intérêt reconnu ont été recensés dans les environs du Cateau-Cambrésis :

- Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) (type I, II) :

Le programme ZNIEFF a été initié par le ministère de l'Environnement en 1982, il a pour objectif de se doter d'un outil de connaissance permanente, aussi exhaustive que possible, des espaces naturels, terrestres et marins, dont l'intérêt repose soit sur l'équilibre et la richesse de l'écosystème soit sur la présence d'espèces de plantes ou d'animaux rares et menacés.

Deux types de zones sont définis, les zones de type I, secteurs de superficie en général limitée, caractérisés par leur intérêt biologique remarquable et les zones de type II, grands ensembles naturels riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes.

- Parc Naturel Régional (PNR) :

Les Parcs naturels régionaux sont créés pour protéger et mettre en valeur de grands espaces ruraux habités. Peut être classé "Parc naturel régional" un territoire à dominante rurale dont les paysages, les milieux naturels et le patrimoine culturel sont de grande qualité, mais dont l'équilibre est fragile.

Un Parc naturel régional s'organise autour d'un projet concerté de développement durable, fondé sur la protection et la valorisation de son patrimoine naturel et culturel.

Il y a aujourd'hui 45 Parcs naturels régionaux en France, qui représentent 13 % du territoire français, 3706 communes, plus de 7 millions d'hectares et plus de 3 millions d'habitants.

8.1.1.2. Inventaire des zones naturelles d'intérêt reconnu

Six zones naturelles d'intérêt reconnu ont été recensées aux alentours du Cateau-Cambrésis (<5000 m). Il s'agit d'un Parc Naturel Régional, de 4 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I et 1 de type II.

Zone naturelle	Description
PNR	PNR DE L'AVESNOIS
ZNIEFF I	LA FORET DOMANIALE DE BOIS L'EVEQUE ET SES LISIERES
	HAUTE VALLEE DE LA SAMBRE ENTRE LE BOIS DE L'ABBAYE ET ORS
	BOIS DE VENDEGIES-AU-BOIS, BOIS-LE-DUC ET BOCAGE RELICTUEL ENTRE NEUVILLE-EN-AVESNOIS ET BOUSIES
	PLATEAU DE BUSIGNY ET BOIS DE MARETZ
ZNIEFF II	PLAINE ALLUVIALE DE LA SAMBRE EN AMONT DE BACHANT

Tableau 44. Zones naturelles d'intérêt reconnu à proximité du Cateau-Cambrésis

- PNR de l'Avesnois

Composé de 129 communes adhérentes et de 5 communes associées, le Parc Naturel Régional de l'Avesnois s'étend sur près de 125.000 hectares et abrite plus de 130.000 habitants. Classé "Parc naturel régional" en mars 1998, sa mission est de mettre en oeuvre un projet de développement durable fondé sur la préservation, la gestion et la mise en valeur du patrimoine, en partenariat étroit avec les habitants, les gestionnaires et les usagers des milieux. De nombreuses actions sont mises en oeuvre pour la protection et la gestion des milieux naturels (recensement, diagnostic et restauration de mares, études et diagnostics faune-flore, formation et sensibilisation des acteurs locaux...).

Bien que la commune du Cateau-Cambrésis ne soit pas comprise dans ce Parc Naturel Régional, il est intéressant de le prendre en compte puisqu'il est situé en limite de la commune.

La commune du Cateau-Cambrésis est directement concernée par deux Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique sur son territoire :

Zone naturelle	Description
ZNIEFF I	HAUTE VALLEE DE LA SELLE EN AMONT DE SOLESME
ZNIEFF II	COMPLEXE ECOLOGIQUE DE LA FORET DE MORMAL ET DES ZONES BOCAGERES ASSOCIEES

Tableau 45. Zones naturelles d'intérêt reconnu sur le territoire du Cateau-Cambrésis

- ZNIEFF I « Haute vallée de la Selle en amont de Solesme »

La Selle prend sa source à Molain dans l'Aisne à 4 km de St Souplet et se jette dans le canal de l'Escaut aux environs de Denain après avoir traversé Saint-Souplet, Saint-Benin, Le Cateau-Cambrésis, Montay, Neuville, Briastre, Solesmes, Saint-Python, Haussy, Montrecourt, Saulzoir, Haspres, Noyelle-sur-Selle et Douchy-les-Mines sur un parcours de près de 50 Km

Cette vallée accueille un ensemble de végétations aquatiques à hygrophiles avec plusieurs espèces d'intérêt patrimonial (Renoncule en pinceau...)

La vallée de la Selle constitue également un axe de migration de l'avifaune d'intérêt régional recensé par la Direction Régionale de l'Environnement Nord-Pas-de-Calais. Le territoire d'étude est donc directement concerné par cet axe qu'il faudra soigneusement prendre en compte dans le cadre des expertises faunistiques en période favorable.

- ZNIEFF II « Complexe écologique de la forêt de Mormal et des zones bocagères associées »

Ce vaste ensemble comprend plusieurs massifs forestiers dont la forêt domaniale de Mormal et la forêt domaniale de Bois l'Evêque ainsi que plusieurs zones bocagères situées à proximité.

La Forêt domaniale de Mormal est le plus vaste massif forestier d'un seul tenant de la région Nord-Pas de Calais, aux portes d'une région elle-même très boisée comparée au reste des deux départements du Nord et du Pas-de-Calais.

Elle présente un intérêt majeur pour la faune en raison de sa superficie, de sa situation biogéographique et de la proximité de la plaine alluviale de la Sambre et du Bocage de la Thiérache et de l'Avesnois.

De nombreux échanges ont lieu entre la forêt domaniale de Mormal et les boisements ou complexes bocagers alentours.

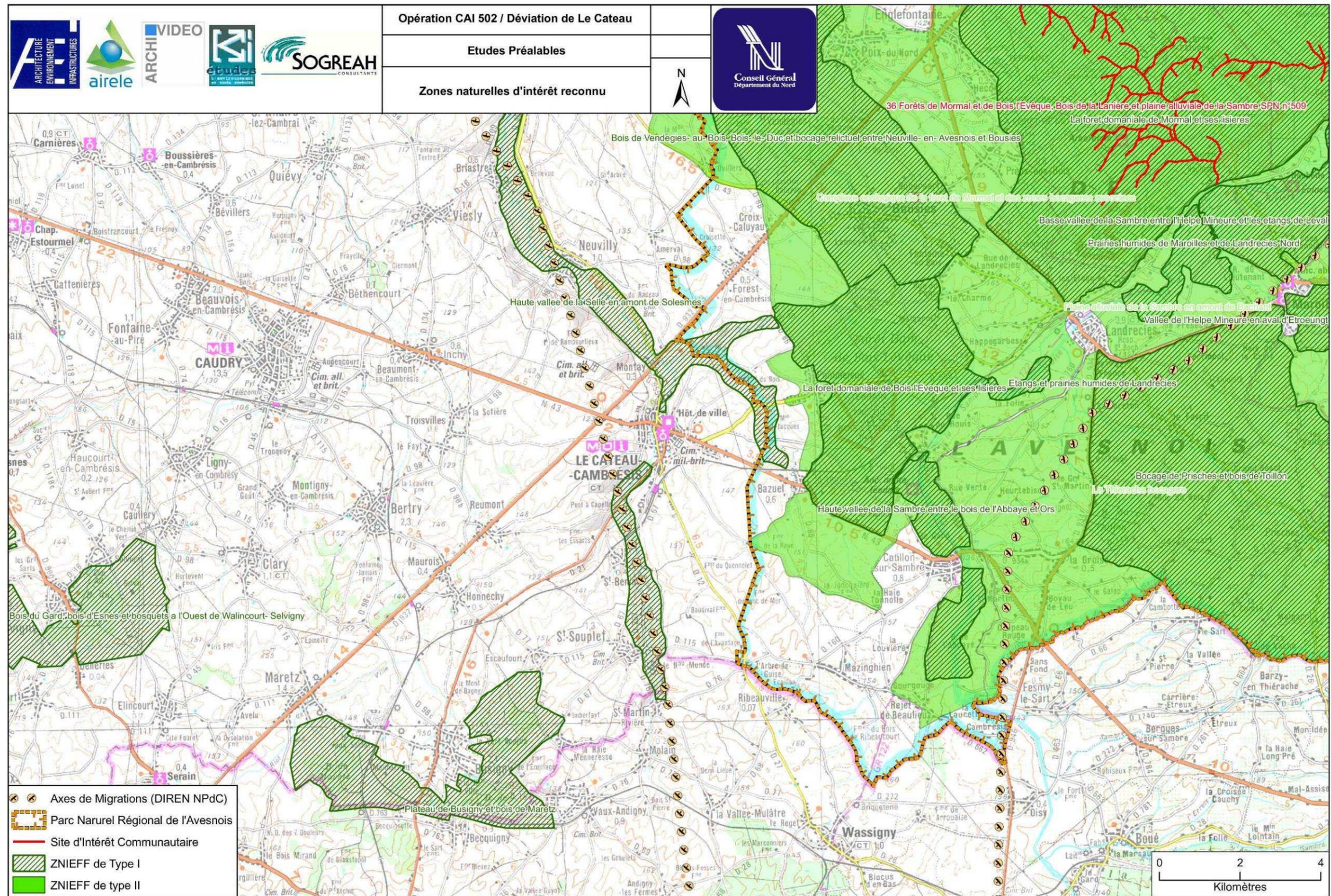
- Trame verte et bleue régionale

La commune du Cateau-Cambrésis est traversée par un corridor biologique fluvial constitué par la vallée de la Selle.

Un corridor forestier est également présent à proximité de par la forêt domaniale de Bois l'Evêque et la forêt domaniale de Mormal.

Plusieurs cœurs de nature ont également été identifiés comme les zones bocagères situées aux abords de la Selle au sud du bourg du Cateau-Cambrésis.

La commune du Cateau-Cambrésis n'est pas concernée par des zones naturelles à caractère réglementaire (réseau Natura 2000, Réserve Naturelle Régionale...).



Carte 54 - Zones Naturelles d'Intérêt Reconnu

8.1.2. Flore et habitats naturels

Deux prospections de terrain floristiques et faunistiques ont permis d'identifier les grandes entités naturelles présentes sur le territoire communal du Cateau-Cambrésis et les potentialités écologiques.

8.1.2.1. Grandes entités naturelles présentes

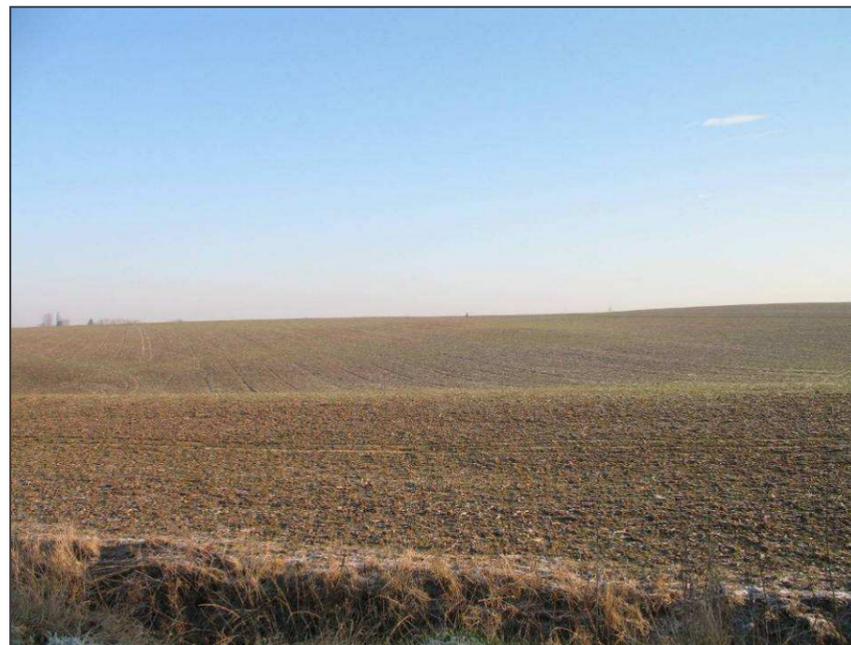
- Les zones agricoles anthropisées : parcelles agricoles, friches, jachères

Les parcelles cultivées sont occupées par une seule espèce cultivée (maïs, blé, ...). La végétation spontanée est très pauvre voire inexistante.

Les espèces qualifiées d'adventices, autrefois fréquemment rencontrées dans les cultures, sont, en effet, devenues plus rares aujourd'hui du fait de l'intensification de l'agriculture et des traitements phytosanitaires destinés à les éliminer. On rencontre encore cependant quelques espèces communes et rudérales comme le Compagnon blanc (*Silene latifolia*), le Sénéçon vulgaire (*Senecio vulgaris*), la Véronique de Perse (*Veronica persica*)...

Les chemins agricoles, friches ou jachères sont plus diversifiés mais les espèces rencontrées restent communes dans la région.

On peut y observer à la fois des espèces communes de la friche herbacée, des adventices des cultures et des espèces prairiales : Achillée millefeuille (*Achillea millefolium*), Plantain lancéolé (*Plantago lanceolata*), Berce commune (*Heracleum sphondylium*), Carotte sauvage (*Daucus carota*), Patience à feuilles obtuses (*Rumex obtusifolius*), Gaillet croisettes (*Cruciata laevipes*), Renoncule rampante (*Ranunculus repens*)...



Photographie 20. Cultures intensives en périphérie du bourg du Cateau-Cambrésis

Les parcelles agricoles cultivées intensivement ne révèlent que de faibles potentialités écologiques. Seuls quelques espèces faunistiques, souvent bien représentées dans la région, peuvent y être observés (Perdrix grise, Lièvre d'Europe, Alouette des champs...).

- Les secteurs bocagers : prairies, haies, bosquets

Les prairies bocagères sont généralement pâturées intensivement et sont composées d'espèces communes, à large répartition dans la région : Pâturin commun (*Poa trivialis*), Houlque laineuse (*Holcus lanatus*), Ray-grass (*Lolium perenne*), Renoncule rampante (*Ranunculus repens*), Trèfle rampant (*Trifolium repens*),...

Quelques prairies de fauche peuvent également être observées dans le bocage. Il s'agit d'un habitat d'intérêt communautaire, inscrit à l'annexe 1 de la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992, dite « directive Habitats », sous le code 6510.

Ces prairies sont plus diversifiées que les prairies pâturées mais la flore reste banalisée du fait des amendements apportés : Dactyle aggloméré (*Dactylis glomerata*), Fromental (*Arrhenatherum elatius*), Renoncule âcre (*Ranunculus acris*), Houlque laineuse (*Holcus lanatus*), Trèfle des prés (*Trifolium pratense*),...

Les haies sont bien représentées dans ces secteurs bocagers et sont de morphologie variée (haies basses, haies moyennes, haies hautes). Leur état de conservation est également variable.

Les haies hautes ou moyennes continues sont les plus intéressantes d'un point de vue écologique. Seules les haies basses, régulièrement taillées ou les haies discontinues en mauvais état de conservation ont un intérêt écologique plus faible.

Les essences pouvant être rencontrées sont assez nombreuses : Aubépine à un style (*Crataegus monogyna*), Aubépine à deux styles (*Crataegus laevigata*), Charme (*Carpinus betulus*), Prunellier (*Prunus spinosa*), Noisetier (*Corylus avellana*) Sureau noir (*Sambucus nigra*), Eglantier (*Rosa canina*), Cornouiller sanguin (*Cornus sanguinea*), Frêne commun (*Fraxinus excelsior*), Troène commun (*Ligustrum vulgare*), Chêne pédonculé (*Quercus robur*)...

De par leur structure rappelant certaines caractéristiques de l'effet « lisières », les haies hautes multistrates sont les plus intéressantes sur le plan écologique. Une telle haie peut en effet être rapprochée d'une « lisière double » : un bandeau de boisement séparant deux entités naturelles ouvertes et dont les deux lisières sont collées l'une à l'autre.

Cette conformation permet de réunir et de doubler l'ensemble des qualités définissant l'écotone et constitue par ailleurs un corridor biologique remarquable : linéaire naturel permettant les échanges et le déplacement des populations faunistiques.

Les haies constituent des lieux de refuge ou de reproduction ainsi que des axes de déplacement pour de nombreuses espèces faunistiques (avifaune, mammifères...) tout comme les petits bosquets de feuillus (Frêne commun, Erable sycomore, Charme) présents ponctuellement.

La présence de mares dans ces prairies peut considérablement accroître l'intérêt écologique avec d'intéressantes potentialités pour la flore et la faune (batraciens, odonates...).



Photographie 21. Secteur bocager avec haie moyenne continue

- La vallée de la Selle et ses affluents : cours d'eau, milieux humides, prairies inondables, mares, bosquets

La Haute Vallée de la Selle constitue un milieu écologique d'intérêt majeur dans le secteur de par sa fonctionnalité écologique, les habitats présents dans le lit majeur du cours d'eau et la richesse floristique et faunistique qu'elle présente.

La ville du Cateau-Cambrésis se situe dans le cours de la Selle. Il y a donc une rupture de la continuité écologique de la vallée.

Ce complexe de milieux humides accueille un cortège d'espèces floristiques inféodées aux zones humides. Le cours d'eau abrite une flore aquatique diversifiée (Renoncule en pinceau, Zannichellie des marais, Potamot crépu, Callitriches, Elodées...) ainsi que de nombreuses espèces subaquatiques ou hygrophiles sur les berges ou dans les prairies inondables ou zones humides accolés à la Selle (Cardamine des près, Reine des près, Myosotis des marais, Cresson de fontaine, Véronique mouron d'eau, Véronique des ruisseaux, Carex,...).

Ces milieux sont susceptibles d'accueillir de nombreuses espèces floristiques d'intérêt patrimonial.

La présence de vieux Saules têtards accroît également l'intérêt écologique de la vallée. En effet, ces arbres sont indispensables pour de nombreuses espèces faunistiques et notamment les oiseaux cavernicoles comme la Chouette chevêche.

Quelques bosquets composés de feuillus diversifiés (Saules, Frêne...) ou de Peupliers peuvent également être observés.

Cette mosaïque de milieux diversifiés est donc très intéressante pour la faune avec notamment d'intéressantes potentialités pour :

- les odonates et les amphibiens au niveau des mares, fossés...
- les oiseaux inféodés aux zones humides lors des haltes migratoires (Martin pêcheur, limicoles...),
- les mammifères et notamment les chauves-souris qui sont susceptibles d'utiliser ces milieux comme terrain de chasse.

Les affluents de la Selle et leur vallée ont également été pris en compte dans cet ensemble puisqu'ils présentent des habitats similaires. Ces milieux en connexion avec la vallée de la Selle sont très intéressants puisqu'ils permettent des échanges entre les espèces et constituent des axes de déplacement notamment pour certaines espèces inféodées aux milieux humides.

Trois affluents de la Selle côtoient la commune du Cateau-cambrésis :

- le Ruisseau Richemont qui constitue la limite nord-est de la commune,
- le Ruisseau de Tupigny présent à l'est du centre ville,
- la Riviérette des Essarts longeant une partie de la limite sud de la commune.



Photographie 22. La vallée de la Selle avec la ripisylve bordée de vieux Saules têtards et les prairies adjacentes

- Ancienne voie ferrée

Une ancienne voie ferrée traverse l'ouest de la commune du Cateau-Cambrésis. Elle est actuellement colonisée par la végétation ligneuse et constitue une zone de refuge ou un axe de déplacement très intéressant pour de nombreuses espèces faunistiques (oiseaux, mammifères, potentialités pour les reptiles...).



Photographie 23. Ancienne voie ferrée colonisée par les ligneux

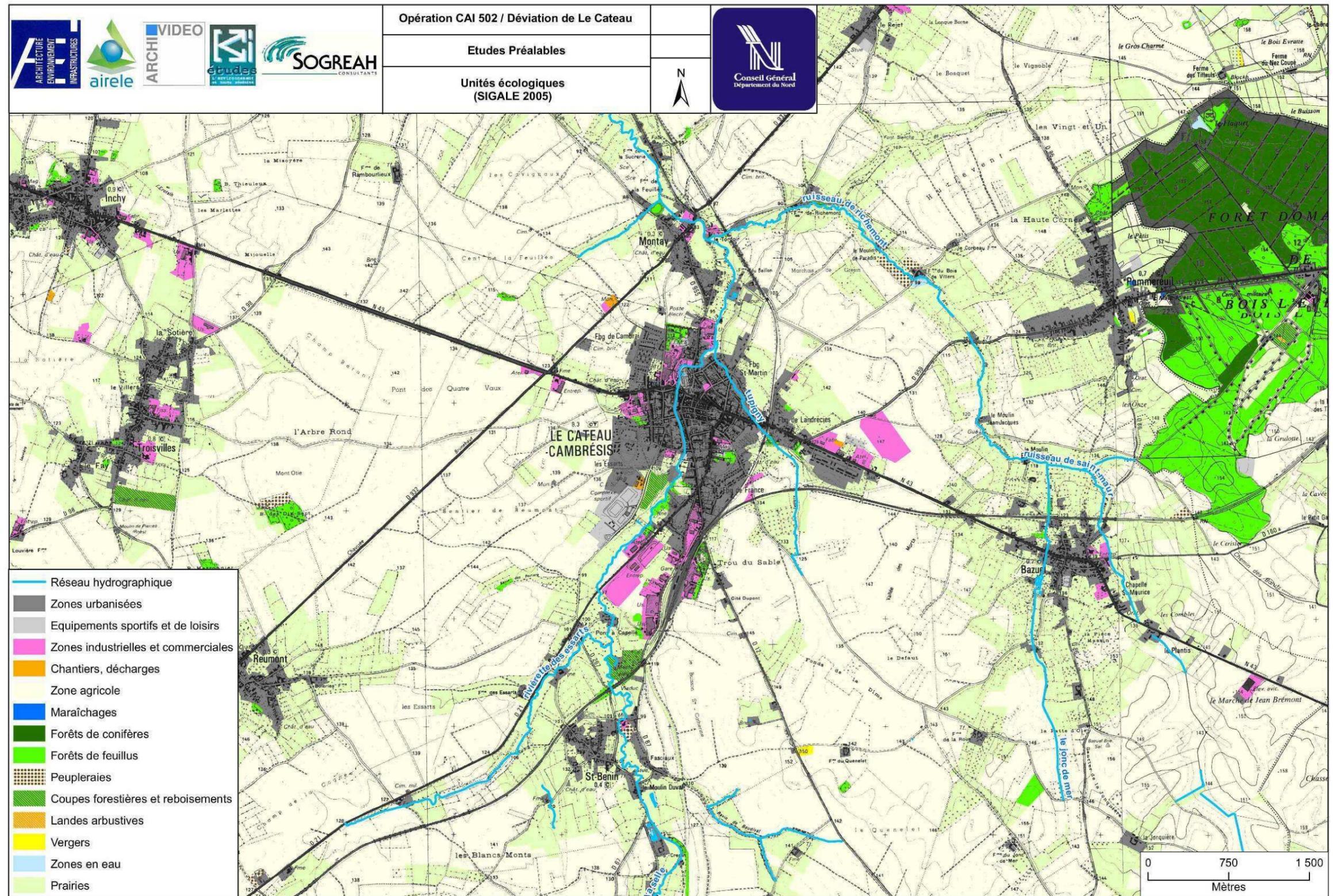
L'ancienne voie ferrée boisée peut être comparée à une haie dense et constitue un corridor susceptible d'être utilisé par diverses espèces faunistiques.

8.1.2.2. *Potentialités écologiques*

La vallée de la Selle avec sa mosaïque de milieux plus ou moins humides constituent l'entité la plus intéressante tant d'un point de vue floristique que faunistique. En effet de nombreux milieux (ripisylve, prairies humides, mares, saules têtards...) accueillent ou sont susceptibles d'accueillir des espèces d'intérêt patrimonial.

Les zones bocagères révèlent peu d'enjeu concernant la flore et les habitats sauf dans d'éventuelles mares prairiales.

Concernant la faune, les haies en bon état de conservation sont très intéressantes pour la nidification de l'avifaune et constituent des zones de refuges ou des axes de déplacement pour de nombreuses espèces (oiseaux, mammifères, insectes...).



Réalisation : AIRELE - LPB_AF 0708033 - Décembre 2007
Projection : Lambert II étendu

Source de fond de carte : Carte IGN Série Bleue
Sources de données : CG 59, 2008 - AIRELE, 2008 - BD Topo - SIGALE 2005

Carte 55 - Unités écologiques

8.1.3. Faune piscicole

Les données piscicoles sont issues du Plan Départemental pour la Protection du milieu aquatique et la Gestion des ressources piscicoles du Nord (PDPG 59) élaboré par les Fédérations Départementales des Associations Agréées pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique (FDAAPPMA).

Le PDPG repose sur un diagnostic de l'état des milieux aquatiques en utilisant les poissons comme indicateurs biologiques de leur qualité écologique.

A l'issue de ce diagnostic, l'état fonctionnel des milieux aquatiques est évalué et un programme d'actions est ensuite proposé.

Le département est divisé en « contexte piscicole ». Il correspond à l'ensemble d'un réseau de cours d'eau auquel sont associées des zones humides et/ou inondables ainsi que le territoire du bassin versant sur lequel se développent toutes les activités qui ont une influence directe ou indirecte sur les milieux aquatiques.

Le fonctionnement biologique d'un contexte piscicole est caractérisé par une espèce repère. Pour les rivières à salmonidés, l'espèce repère est la Truite fario et le contexte est dit « salmonicole ». Pour les rivières à ésofidés et cyprinidés, l'espèce repère est le Brochet et le contexte est dit « cyprinicole ».

- Contexte salmonicole SELLE – 7SP (E172.1 SP)

La Selle coule dans le bassin de l'Escaut sur un substrat géologique crayeux. L'hydrologie de ce cours d'eau est tributaire des affleurements de la nappe correspondant à la masse d'eau souterraine de la craie du Cambrésis.

Domaine	Salmonicole
Espèce repère	Truite Fario
Etat fonctionnel	Perturbé
Peuplement en place	Chabot, Epinoche, Goujon, Loche franche, Truite fario, Truite arc-en-ciel

Le peuplement piscicole en place est conforme aux données typologiques et correspond à un peuplement de contexte salmonicole (Truite fario et espèces d'accompagnement). La présence de Truites arc-en-ciel traduit les repeuplements réalisés par les A.A.P.M.A. locales.

On remarque la présence au niveau des espèces recensées du Chabot, espèce mentionnée à l'Annexe 2 de la directive européenne 92-43/CEE «Faune – Flore – Habitat».

Les principales perturbations entraînant une importante diminution de la capacité d'accueil au sein de ce contexte sont :

- les recalibrages et travaux lourds concernant le cours d'eau (curage, travaux sur les berges...),
- les nombreux barrages infranchissables présents sur la Selle et ses affluents,
- l'érosion et le lessivage des sols agricoles qui apportent de nombreuses matières en suspension dans la rivière ainsi que des substances polluantes (pesticides, engrais...)
- le déficit d'assainissement collectif, de nombreux domestiques arrivant directement dans la rivière.

L'état fonctionnel du contexte salmonicole de la Selle est donc qualifié de perturbé.

L'action prioritaire concernant ce contexte est le démantèlement des ouvrages infranchissables existants qui n'ont plus aucune fonctionnalité hydraulique.

8.1.4. Intégrité et continuité des écosystèmes

La présence de nombreux pâturages (prairies humides à proximité de la Selle, prairies bocagères), notamment aux abords des cours d'eau, leur ripisylve, mais également la présence de l'ancienne voie ferrée, constituent des milieux présentant des potentialités écologiques élevées dans le cadre du diagnostic écologique du territoire.

Toutefois une grande partie du territoire du Cateau, en périphérie de la ville, est constitué par des zones d'exploitation agricole intensive, d'intérêt écologique très faible.

La maîtrise et la gestion des emprises, notamment vis-à-vis de la Haute Vallée de la Selle constitueront un élément primordial à considérer dans les phases de décisions et de constitution du projet.

Des relevés de terrain et des investigations en période favorable permettront de compléter les observations déjà réalisées.

8.1.5. Identité des milieux et écosystèmes

Le respect des habitats et espèces régionales, ainsi que la remise en liaison écologique fonctionnelle avec les habitats environnants (ancienne voie ferrée, ...) sera en majeure partie traitée dans les phases de projet à l'aide d'expertise de génie écologique.

Plusieurs milieux possèdent des sensibilités écologiques plus élevées. Ces milieux sont constitués des vallées sèches et/ou humides, boisées ou non, qui possèdent de plus grandes aptitudes et de fortes potentialités pour l'accueil d'une faune et d'une flore riche et spécifique.

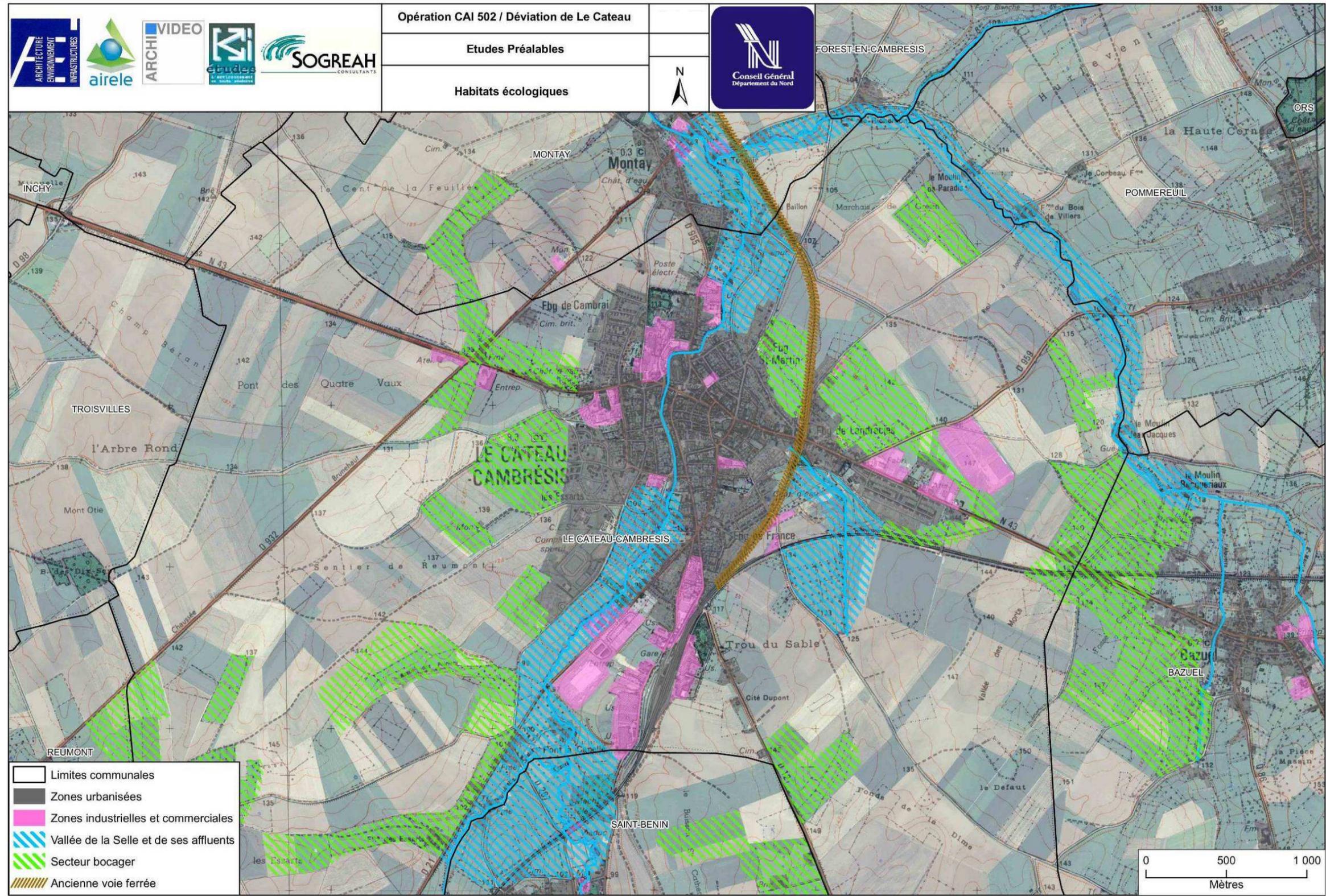
La Selle et ses affluents ainsi que les zones humides en générale constituent des milieux très sensibles aux pollutions : rejets domestiques, ruissellements de voiries, ruissellements de parcelles agricoles... Il est indispensable de prendre en compte ce facteur lors de travaux présents à proximité de ces milieux.

8.1.6. Synthèse

Le cours de la Selle, traversant le Cateau-Cambrésis donne au territoire une sensibilité inhérente à ce cours et sa vallée (habitats, faune et flore spécifique, ...). Une sensibilité importante est également à noter sur ses affluents. Sa qualité biologique est qualifiée de perturbé selon le Plan Départemental pour la Protection du milieu aquatique et la Gestion des ressources piscicoles du Nord.

La grande majorité des habitats autour du Cateau sont constitués de cultures intensives présentant des intérêts moindres.

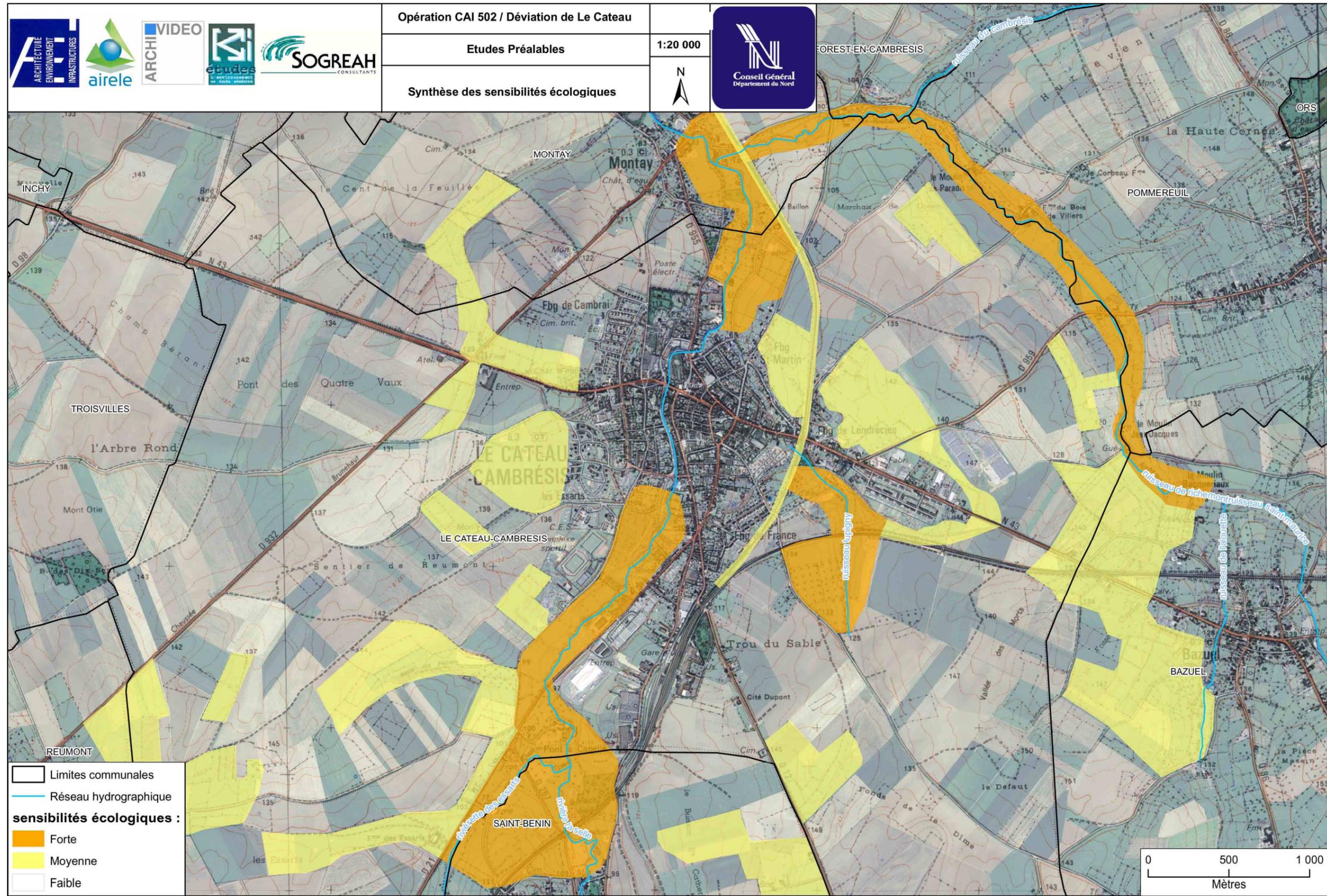
Toutefois le Cateau-Cambrésis est mitoyen au PNR de l'Avesnois qui constitue un réservoir en biodiversité et en habitat primordial à l'échelle du Nord-Pas-de-Calais.



Réalisation : AIRELE - LPB_AF 0708033 - Décembre 2007
Projection : Lambert II étendu

Source de fond de carte : BD Ortho
Sources de données : CG 59, 2008 - AIRELE, 2008 - IGN BD Géofla, 2004 - BD Topo

Carte 56 - Habitats écologiques



Réalisation : AIRELE - LPB_AF 0708033 - Décembre 2007
Projection : Lambert II étendu

Source de fond de carte : BD Ortho
Sources de données : CG 59, 2008 - AIRELE, 2008 - IGN BD Géofia, 2004 - BD Topo

Carte 57 - Synthèse de la sensibilité écologique

8.2. QUALITE DE L'AIR ET CHANGEMENT CLIMATIQUE

Organisme concerné	Contact	Document utilisé
Atmo Nord Pas de Calais / Service étude	En cours	
ADEME		
Union Européenne		Norme de rejet des véhicules

8.2.1. Pollution atmosphérique à grande échelle

Plusieurs types de pollution atmosphérique à grande échelle, c'est-à-dire d'échelle régionale, nationale, même mondiale sont concernés par les modes de transport automobile :

- La pollution photochimique (ou pollution photo-oxydante) est un ensemble de phénomènes complexes qui conduisent à la formation d'ozone et d'autres composés oxydants (peroxyde d'hydrogène, aldéhydes, peroxy acétyl nitrates ou PAN) à partir de polluants primaires (appelés précurseurs) : oxydes d'azote et composés organiques volatils (COV) et d'énergie apportée par le rayonnement Ultra Violet (UV) solaire. Ces phénomènes ont lieu dans les couches d'air proches du sol et dans la troposphère libre. L'ozone formé à ce niveau est qualifié de "mauvais ozone" en raison de ses effets néfastes sur la santé humaine et sur les végétaux. L'ozone de la stratosphère (19-30 km d'altitude), au contraire est qualifié de "bon ozone" puisqu'il nous protège du rayonnement UV solaire.

De façon surprenante, les concentrations d'ozone mesurées loin des sources des précurseurs (une agglomération par exemple) sont plus élevées que celles mesurées près des sources. En effet, sur une ville par exemple, les émissions de NO (liées au trafic notamment) sont élevées. L'ozone est détruit par le NO. Le NO agit comme un puits d'ozone puisqu'il le consomme. Si le nuage de polluants formé sur la ville se déplace à la campagne, ou les émissions de NO sont moindres, les concentrations d'ozone augmentent puisque l'ozone n'est plus consommé. La pollution photochimique est un phénomène caractéristique des situations estivales anticycloniques.

L'ozone a des effets sur la santé humaine, les écosystèmes forestiers et agricoles, de plus ce phénomène de pollution photo-oxydante est intimement lié à celui des pluies acides.

- La pollution acide (ou pluies acides) est liée aux polluants acides (SO_2 , NO_x , NH_3 , HCl , HF) émis par les activités humaines qui retombent en partie à proximité des sources, mais aussi à des centaines, voire des milliers de kilomètres de leurs sources émettrices. Ces polluants retombent sous forme de retombées sèches ou humides. Pendant le transport, ces polluants se transforment. SO_2 et NO_x se transforment en sulfates (SO_4^{2-}) et en nitrates (NO_3^{2-}) dans le cas où l'atmosphère est sèche, ainsi qu'en acide sulfurique (H_2SO_4) et en acide nitrique (HNO_3) dans le cas où l'atmosphère est humide.

Les phénomènes de pollution acide à grande échelle ont été mis en évidence par l'acidification des eaux des lacs Scandinaves et Canadiens. Le pH des eaux est devenu acide entraînant des modifications importantes de la faune piscicole. Certaines pluies ont un pH compris entre 3 et 4 alors que l'eau pure a un pH de 5,6.

Les retombées acides ont des effets sur les matériaux, les écosystèmes forestiers et les écosystèmes d'eau douce

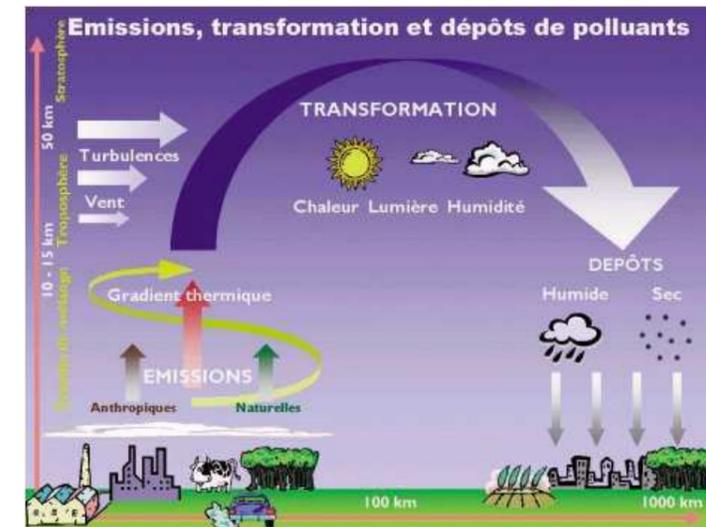


Figure 13. Dispersion des polluants atmosphériques

- L'effet de serre est un phénomène naturel lié à l'absorption des rayonnements Infra Rouge (IR) de grande longueur d'onde renvoyés, par la surface terrestre, par des composés présents dans l'atmosphère : CO_2 , CH_4 , H_2O , O_3 , N_2O , CFC. Une partie du rayonnement IR n'est pas renvoyé vers l'espace. Il y a donc absorption d'énergie. Cette énergie est transformée en chaleur. La plupart de ces composés sont présents à l'état naturel ce qui a permis le développement et le maintien de la vie sur Terre. La température moyenne sur terre est de 15°C , si l'effet de serre naturel n'existait pas, la température moyenne serait de -18°C .

Depuis l'ère industrielle, il y a accroissement des concentrations des gaz à effet de serre :

- CO_2 lié principalement aux combustions industrielles, domestiques et aux transports.
- CH_4 lié principalement aux pratiques agricoles : riziculture par exemple, élevage.
- N_2O lié principalement aux pratiques agricoles.
- CFC (maintenant bannis), HFC, PFC, SF_6 .

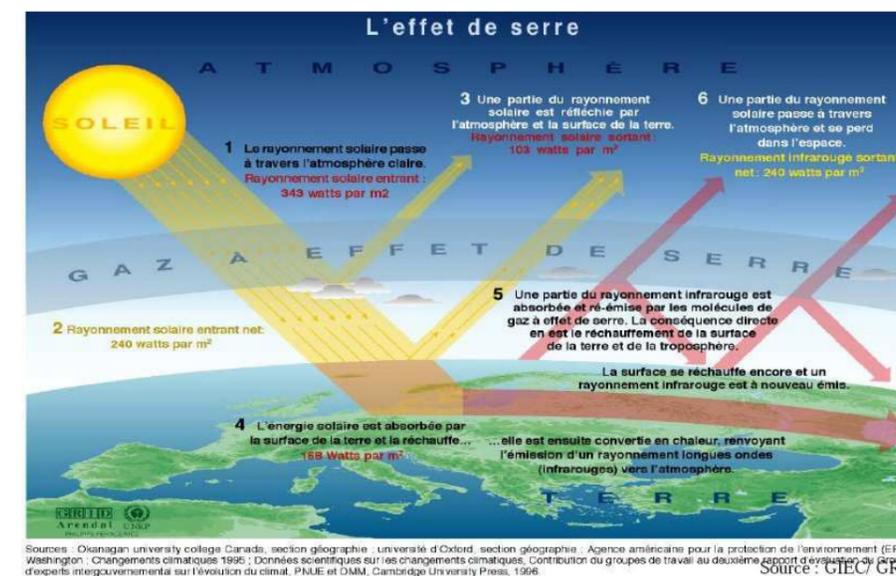


Figure 14. Effet de serre

Afin de limiter au maximum les émissions de l'ensemble des gaz d'échappement susceptibles de concourir à participer à l'aggravation des phénomènes de pollution photochimique, d'acidification ou d'effet de serre, il conviendra, en phase de projet, de prendre un maximum de précautions afin de limiter la consommation en carburant des véhicules. De plus il est important de tenir compte des actualisations des normes européennes qui imposeront au fil du temps des limites de rejet de gaz à effet de serre (CO₂, ...) de plus en plus faible. Actuellement la norme en vigueur est l'EURO IV, la norme EURO V entrera en vigueur en septembre 2009 :

Véhicules à moteur Diesel (en mg/km) :

Norme	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5
Oxydes d'azote (NOx)	-	700	500	250	180
Monoxyde de carbone (CO)	2720	1000	640	500	500
Hydrocarbures (HC) + Nox	970	900	560	300	230
Particules (PM)	140	100	50	25	5

Tableau 46. Normes européennes des émissions de gaz pour véhicule diesel neuf

Véhicules à moteur essence ou fonctionnant au GPL ou au GNV (en mg/km) :

Norme	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5
Oxydes d'azote (NOx)	1000	500	150	80	60
Monoxyde de carbone (CO)	2800	2200	2200	1000	1000
Hydrocarbures (HC)	1000	500	200	100	100
Particules (PM)	-	-	-	-	5 ^(*)

Tableau 47. Normes européennes des émissions de gaz pour véhicule à essence, GPL ou GNV

^(*) Uniquement pour les voitures à essence à injection directe fonctionnant en mélange pauvre.

8.2.2. Pollution atmosphérique locale

Demande d'informations à réaliser auprès d'ATMO-Nord-Pas-de-Calais afin d'obtenir une étude locale.

Toutefois des simulations ont pu être réalisées afin de quantifier les rejets approximatifs dans l'atmosphère du Cateau-Cambrésis la circulation du centre-ville.

8.2.2.1. Méthodologie de réalisation

Afin d'estimer les émissions de polluants et de gaz à effet de serre générés par le trafic sur l'axe qui traverse Le Cateau-Cambrésis, nous nous baserons sur les données de trafic recueillies sur les deux points de mesures Est et Ouest. Des comptages ont en effet été effectués en détaillant la part des poids lourds.

Ces points de mesures sont présentés dans le dossier de fiche d'itinéraire RN43, section Cambrai – limite de l'Aisne, réalisé par la Direction Départementale de l'Équipement du Nord.

Nous nous baserons sur les données de trafic 2003 en moyenne journalière jours ouvrés tous véhicules (samedi et dimanche non comptés), récapitulées dans le tableau ci-dessous.

Point de comptage Ouest (véhicules /jours moyen ouvré)	Point de comptage Est (véhicules /jours moyen ouvré)
10775 véhicules <i>dont 1078 poids lourds</i>	11098 véhicules <i>dont 999 poids lourds</i>

Au niveau des points de comptage, il n'est pas fait de différence au niveau de la provenance et la destination des véhicules recensés. Ainsi, il y aurait bien un double comptage dans le cas d'un véhicule qui transiterait simplement par la RN d'Est en Ouest par exemple.

Nous pouvons noter au passage qu'environ 10% des véhicules recensés sont des poids lourds.

En matière de répartition entre essence et diesel au niveau national, nous tiendrons compte de 49,8% de véhicules diesel, d'après les données du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles²(CCFA).

- ⇒ La longueur du trajet prise en compte pour traverser Le Cateau-Cambrésis est de 3 km (du château d'eau en entrée de ville à l'ouest, jusqu'à la sortie de la ville à l'est).
- ⇒ Pour résoudre les problèmes de double-compte, nous comptabiliserons les kilomètres parcourus à hauteur de la moitié des véhicules par points de comptage Est et Ouest.

8.2.2.2. Normes d'émissions

- Traitement des émissions de gaz à effet de serre

Les émissions de gaz à effet de serre des véhicules sont détaillées entre les voitures particulières diesel, essence, et les poids lourds. Elles ont été évaluées en utilisant les facteurs d'émission contenus dans la méthode Bilan Carbone, qui est une méthode spécifiquement développée par l'ADEME pour quantifier les émissions de gaz à effet de serre.

NB : La puissance prise en compte pour la consommation des véhicules est une puissance fiscale de 6 CV, pour un parcours type urbain. Le coefficient d'émission des poids lourds a été pris pour un véhicule entre 11 et 19 tonnes.

Les facteurs d'émissions retenus sont :

- Voiture diesel : 235 g_{eq}CO₂/km
- Voiture essence : 242 g_{eq}CO₂/km
- Poids lourd : 800 g_{eq}CO₂/km

²Chiffres au 1 janvier 2007 ; site internet : <http://www.ccfa.fr/>

• Polluants atmosphériques

Les émissions dont nous avons tenu compte sont celles correspondant aux normes EURO antérieures d'un cran par rapport aux normes actuellement en vigueur, de manière à tenir compte de l'âge du parc de véhicules.

Ainsi par exemple, pour les véhicules particuliers essence, la norme actuelle depuis 2005 est EURO IV, mais les émissions qui seront prises en compte sont les normes EURO III, datant de 2000.

Etant donné que l'âge moyen du parc de véhicule est d'environ 8 ans, cette approximation se révèle pertinente.

Les tableaux ci-dessous rappellent les normes.

Normes applicables aux véhicules particuliers diesel (en g/km)					
Norme	Année	CO	NOx	Nox + HC	Particules
Euro 1	1992	2,72	-	0,97	0,14
Euro 2	1996	1	-	0,7	0,08
Euro 3	2000	0,64	0,5	0,56	0,05
Euro 4	2005	0,5	0,25	0,3	0,25
Euro 5	2009	0,5	0,18	0,23	0,005

Normes applicables aux véhicules particuliers essence (en g/km)					
Norme	Année	CO	NOx	Nox + HC	Particules
Euro 1	1992	2,72	-	0,97	-
Euro 2	1996	2,2	-	0,5	-
Euro 3	2000	2,3	0,15	-	-
Euro 4	2005	1	0,08	-	-
Euro 5	2009	1	0,06	-	0,005 pour injection directe

Sources : Ademe et <http://europa.eu/>

Pour les véhicules dont le poids est supérieur à 3,5 tonnes les émissions sont exprimées par rapport à l'énergie produite, soit en g/kWh et non comme pour les véhicules légers en g/km.

Normes d'émissions pour les véhicules de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) supérieur à 3,5 tonnes (PL, bus et cars) en g/kWh

Norme	Réf. des directives	Date	CO	NOx	HC	Particules
Euro 0	88/77	1990	12,3	15,8	2,6	
Euro 1	91/542 (A)	1993	4,9	9	1,23	0,4
Euro 2	91/542 (B)	1996	4	7	1,1	0,15
Euro 3	99/96/CE (A)	2001	2,1	5	0,66	0,1
Euro 4	99/96/CE (B1)	2006	1,5	3,5	0,46	0,02
Euro 5	99/96/CE (B2)	2009	1,5	2	0,46	0,02

Source : Union routière de France – Faits et chiffres – Octobre 2005

Ce sont donc les normes EURO III qui ont été retenues pour évaluer les émissions de polluants atmosphériques engendrées par la circulation de véhicules sur la section de la RN 43 traversant Le Cateau-Cambrésis.

Synthèse des émissions

Détails des calculs :

(1) Evaluation des véhicules de chaque type comptabilisés par jour

$$\begin{aligned} \text{Nombre Voiture diesel} &= (\text{nombre total véhicules} - \text{poids lourds}) \times 49,8 \% \\ \text{Nombre Voiture essence} &= (\text{nombre total véhicules} - \text{poids lourds}) \times 51,2 \% \end{aligned}$$

(2) Kilomètres parcourus par type de véhicule

Total Km = nombre véhicules (pour chaque catégorie) x 1,5 km
Nous considérons qu'un véhicule comptabilisé parcourt la distance de 1,5 km (du point de comptage au centre ville).
Ainsi un véhicule traversant la ville, qui est comptabilisé 2 fois (une fois au point de comptage Est puis une fois au point de comptage Ouest), aura un total de km parcourus de (1+1)x1,5 = 3 km, qui correspond à la longueur du tronçon traversant le Cateau.

(3) Emissions de gaz à effet de serre

$$\text{TeqCO}_2/\text{jour} = \text{facteur d'émission du véhicule} \times \text{Total kilomètres parcourus(2)}$$

(4) Equivalence kWh poids lourds

$$\text{kWh poids lourds} = \text{total kilomètres parcourus poids lourds} \times \text{consommation poids lourds}/100\text{km} \times \text{facteur kWh/litres gazole.}$$

Hypothèses de base :

- 27 litres de gazole/ 100 km pour les poids lourds
- 9,82 kWh/litre de gazole

Ce calcul de kWh correspond au calcul de l'énergie contenue dans le carburant consommé par les poids lourds.

(5) Emissions de polluants

- Pour les véhicules légers :
Quantité de polluant = facteur de la norme (g/km) x kilomètres parcourus.
- Pour les poids lourds :
Quantité de polluant = facteur de la norme (g/kWh) x kWh poids lourds équivalent (4).

		Voiture diesel	Voiture essence	Poids lourds	total
	Facteur d'émissions g_{eq}CO₂ / km	235	242	800	
(01)	Nombre véhicules /jour	9858	9938	2077	
(02)	Total kilomètres parcourus (km/jour)	14788	14906	3116	
(3)	Emissions gaz à effet de serre (t_{eq} CO₂/jour)	3,48	3,61	2,49	Total en t _{eq} CO ₂ / jour 9,57
(4)	Equivalence kWh poids lourds			8262	
	Normes				
	- g/km pour les voitures				
	- g/kWh pour les poids lourds				
	CO (g/km)	0,64	2,3	2,1	
	Nox (g/km)	0,5	0,15	5	
	Nox + HC (g/km)	0,06		0,66	
	Particules (g/km)	0,05		0,1	
(5)	Emissions de polluants				Total en kg / jour
	CO	9464	34285	17426	61,2
	Nox	7394	2236	41490	51,1
	HC	887	0	5477	6,4
	Particules	739	0	830	1,6

- ⇒ Le trafic sur ce très court trajet engendre des émissions de gaz à effet de serre importantes, de l'ordre de 9,6 tonnes équivalent CO₂ par jour. Cela représente les émissions annuelles d'un français moyen.
- ⇒ Les émissions de polluants atmosphériques sont elles-aussi relativement importantes ;
- CO : près de 61 kg par jour
 - Nox : près de 51 kg par jour
 - HC et particules, quelques kilogrammes par jour (6,4 pour HC et 1,6 kg pour les particules).

8.2.3. Synthèse

A grande échelle, le réchauffement climatique et la dégradation de la qualité de l'air (pluies acides, ...) sont devenus des réalités incontestables. La prise de conscience collective récente

permettra de mettre en œuvre les décisions prises par les états soucieux de préserver les générations futures.

A l'échelle locale, les émissions causées par le trafic à l'intérieur du Cateau semblent très importantes, ceci en grande partie due au trafic très fort et à la part importante de poids lourds. Une campagne de mesures précise au niveau du centre-ville pourrait apporter des informations importantes sur ce point.

8.3. QUALITE DES SOLS ET POLLUTION

Organisme concerné	Contact	Document utilisé
DIREN		Carte des sites
DRIRE		
BASOL	http://basol.environnement.gouv.fr	Base de données BASOL sur les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif (données de 2006)

8.3.1. Profil de la qualité des sols

Il s'agit ici d'identifier une éventuelle pollution de sols situés sur le territoire du Cateau.

D'après la DRIRE, un site pollué est un site où le sol ou les eaux souterraines ont été pollués par d'anciens dépôts de déchets ou par des infiltrations de substances polluantes. De telles pollutions peuvent être liées à d'anciennes pratiques sommaires d'élimination de déchets, mais aussi à des fuites ou à des épandages fortuits ou accidentels de produits chimiques.

Le site du gouvernement BASOL recense deux sites traités et/ou à restriction d'usage sur le territoire du Cateau. Les eaux souterraines de ces sites sont également surveillées.

- Le premier site est celui de l'entreprise DCA Lesage, ancien dépôt pétrolier soumis à déclaration, mis à l'arrêt en 1996 suite à pollution accidentelle (fuite d'une canalisation). Il est situé sur les berges de la Selle, proche du centre ville du Cateau, au 10 rue de la Digue. Les travaux de traitement ont été réalisés en 2001. L'aménagement d'un parking est prévu sur ce site.
- Le second site est celui de l'entreprise EDF GDF Services, rue Fontellaye-Dejardin. Ce site a accueilli a priori une usine fabriquant du gaz à partir de la distillation de la houille. Le site a été traité en 2003 et est aujourd'hui occupé.

Un site est en cours d'évaluation. Il s'agit du site de la Société d'Exploitation Atomiseurs (SEA), situé Route de Guise, dans la zone industrielle au sud du Cateau. Ce site en activité (fabrication de céramiques) est visé par la circulaire du 3 avril 1996 qui impose une étude des sols sur les sites en activité. La phase A de recherche documentaire a été réalisée, et des investigations de terrain ont été demandées à l'exploitant (phase B).

8.3.2. Limitation des pollutions accidentelles

Traité ultérieurement.

8.3.3. Limitation des pollutions chroniques

Traité ultérieurement.

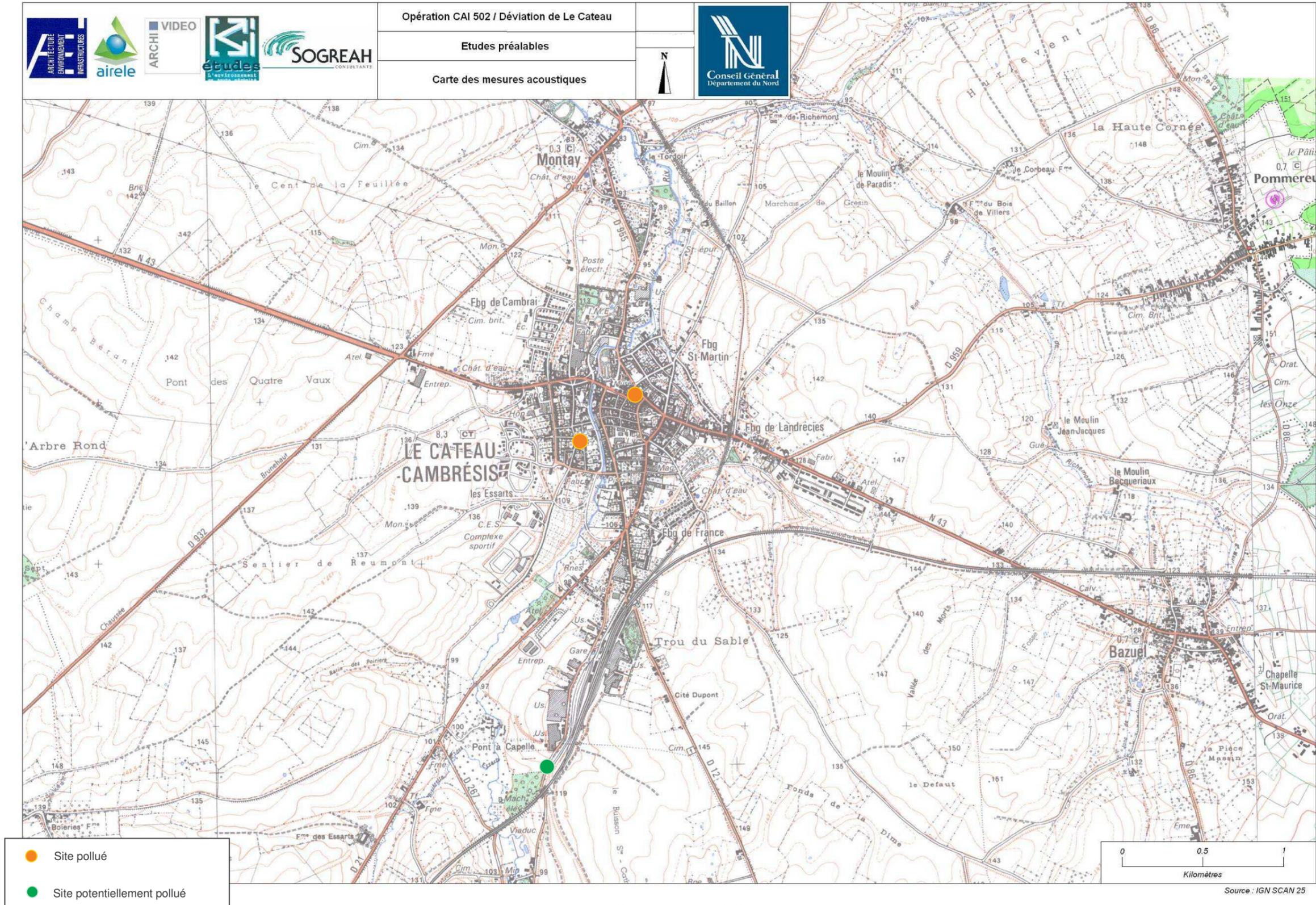
8.3.4. Limitation des pollutions saisonnières

Traité ultérieurement.

8.3.5. Synthèse

Il existe deux sites pollués sur le territoire du Cateau et un site potentiellement pollué. Les deux premiers sont situés dans le centre de la commune tandis que le dernier est plus au Sud, à l'extrémité sud de la Zone Industrielle.

La protection du sol et du sous-sol constitue un enjeu important.



Carte 58 - Sites pollués et potentiellement pollués

OBJECTIF 9. RESSOURCES

9.1. MATERIAUX, CO-PRODUITS ET GESTION DES DECHETS

9.1.1. Choix des matériaux et co-produits de la construction de la route

La commune du Cateau est située dans la vallée de la Selle. La RD643, de direction Nord-Ouest, Sud-Est, suit la topographie du terrain et traverse le bourg. Il faudra veiller dans la suite des études à l'équilibre déblai/remblai pour minimiser les transports.

La commune du Cateau est située à proximité des carrières de l'Avesnois, notamment celles de Avesnes-sur-Helpe (Bocahut), et Dompierre-sur-Helpe (SCD).

9.1.2. Gestion des déchets de la route

Les matériaux pourront être recyclés et les déchets triés afin de poursuivre la démarche HQE Route Durable. Il faudra également veiller à réutiliser les déblais et à limiter la quantité de déchets ultimes produits.

9.1.3. Synthèse

La proximité des carrières, fournisseurs de granulats, permettra de diminuer les trajets des apports en camions lors de la construction de la voirie, et d'inscrire également la réalisation de l'infrastructure dans la démarche de qualité environnementale. La gestion des déchets devra être soignée, et l'on pourra utiliser des matériaux recyclés.

9.2. GESTION DE L'EAU

Organisme concerné	Contact	Document utilisé
Agence de l'Eau Artois-Picardie	Service documentation	Etude hydrogéologique – Caractérisation du sous-sol sur Le Cateau-Cambrésis – Saint-Souplet – Escaufourt et Saint-Bénin
Syndicat Intercommunal d'Aménagement Hydraulique de la Selle et de ses Affluents (SIAHSA)	Chargée de mission (hydraulique)	Etude hydrogéologique – Caractérisation du sous-sol sur Le Cateau-Cambrésis – Saint-Souplet – Escaufourt et Saint-Bénin Extrait de l'« arrêté de Déclaration d'utilité publique des travaux de dérivation des eaux et d'instauration des périmètres de protection des forages de Saint Benin valant cessibilité » du 16 février 2007

9.2.1. Connaissance de la ressource en eau et de sa vulnérabilité

- Contexte géologique (confère 5.3.2.3.)
- Contexte hydrogéologique

En terme de bibliographie, le secteur d'étude a fait l'objet d'une analyse hydrogéologique réalisée en 2004 sur les communes de Le Cateau-Cambrésis, Saint-Souplet, Escaufourt et Saint Bénin :

- ⇒ SOREG. 2004 – Etude hydrogéologique – Caractérisation du sous-sol sur Le Cateau-Cambrésis – Saint-Souplet – Escaufourt et Saint-Bénin. Syndicat Intercommunal d'Aménagement Hydraulique de la Selle et ses Affluents.

Les principales conclusions issues de cette étude et des rencontres avec les acteurs locaux sont les suivantes :

Au vue des débits pompés dans le fond de la vallée de la Selle, l'aquifère crayeux dans sa globalité sur ce secteur est fracturé et relativement productif. Sur les plateaux ; la craie plus compacte donne des débits beaucoup plus faibles.

Cette situation explique la présence de nombreuses sources dans la vallée avec globalement des sources moins nombreuses mais plus abondantes à l'amont de Le Cateau qu'à l'aval.

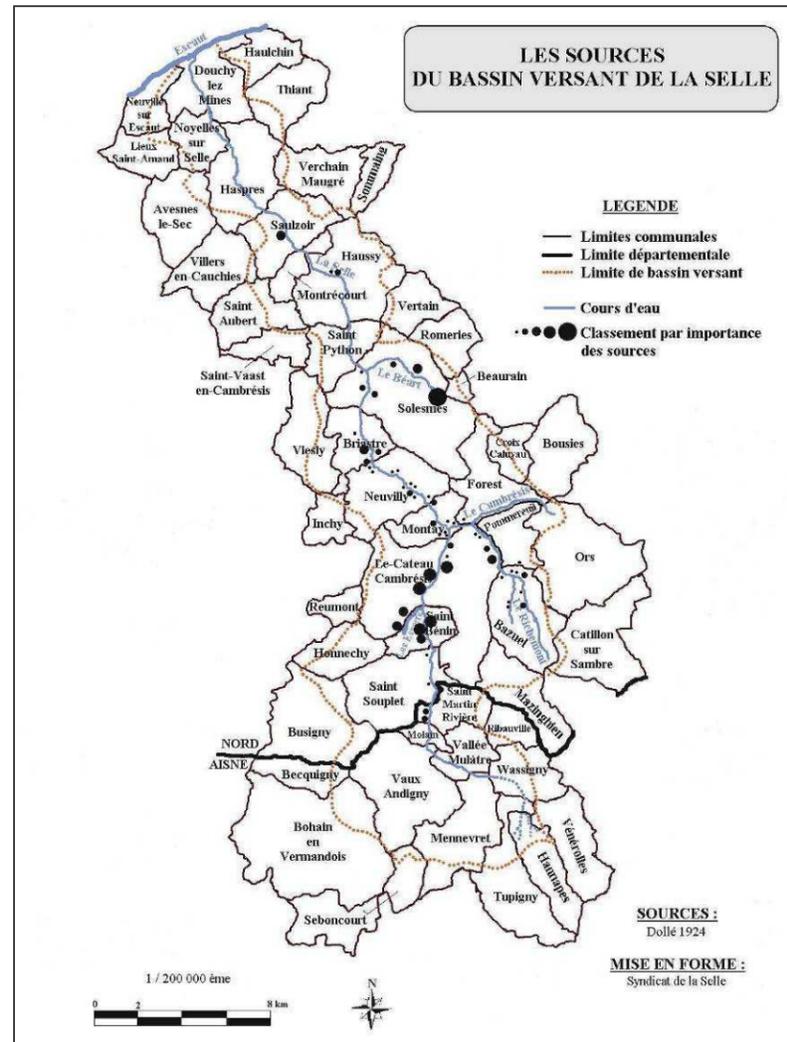
De ce fait, les principaux captages d'eau potable sont localisés en amont de Le Cateau avec notamment le captage d'alimentation de la ville (source des nonnettes en rive gauche de la Selle) mais également celui de la ville de Caudry un peu en aval de la commune de Saint-Bénin (rive droite). Le captage de la ville de Montay en aval de Le Cateau a une production moindre. (cf. carte 58).

La vallée de la Selle draine la nappe de la craie qui a un sens d'écoulement sud-nord. La Selle dans le secteur d'étude exerce un effet de drainage très marqué qui abaisse fortement le niveau piézométrique de la nappe de la craie du Turonien.

La nappe de la craie étant libre sur le secteur, son alimentation s'effectue par les infiltrations des eaux de pluies efficaces. La surface de la nappe varie de façon inter-saisonnière et inter-annuelle. L'infiltration importante des eaux de pluie entraîne un phénomène de régulation du régime de la Selle par la nappe souterraine.

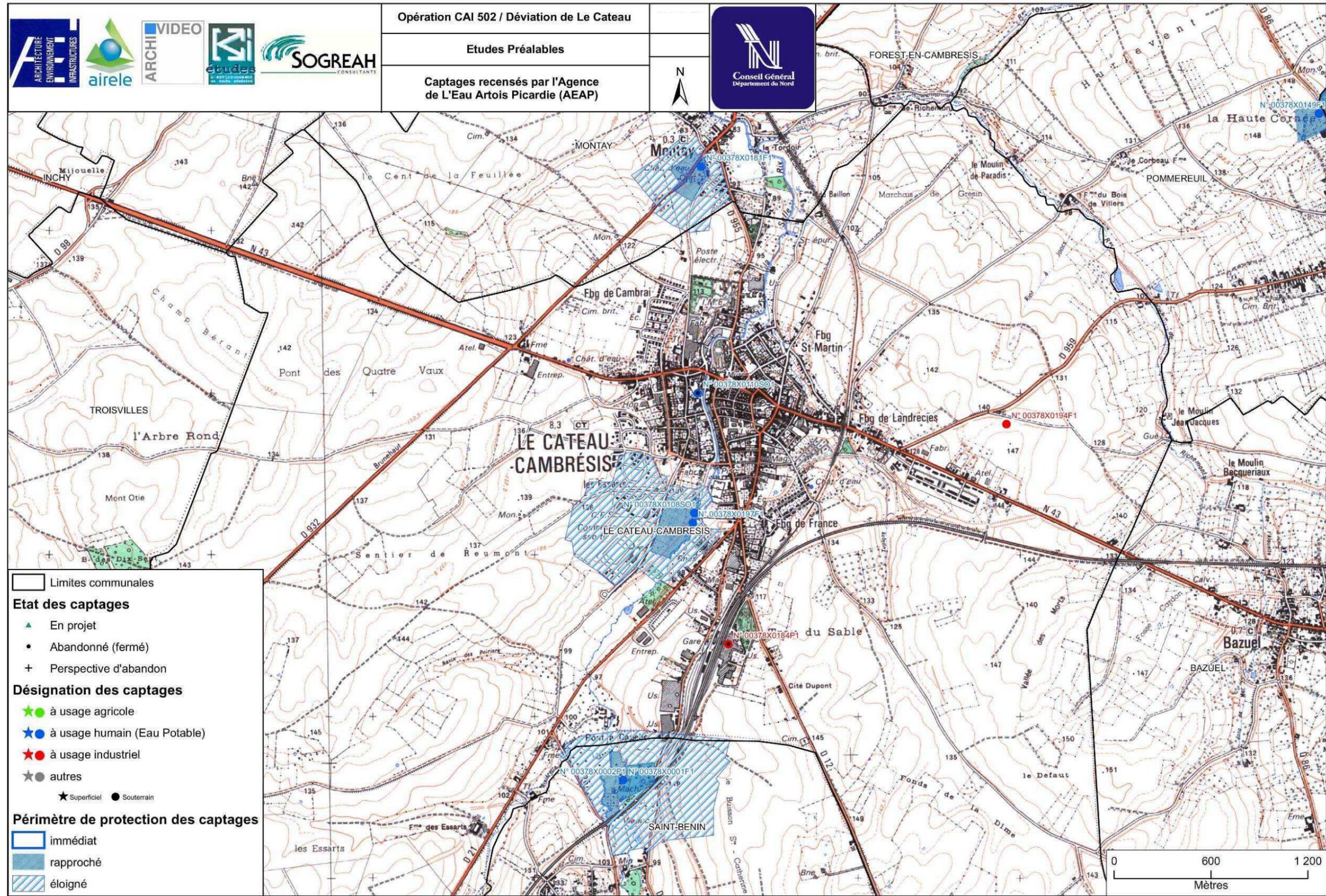
Cette caractéristique implique une forte sensibilité du champ captant de Le Cateau et sa vulnérabilité à l'infiltration d'une pollution miscible.

A noter par ailleurs, qu'un nouveau captage est projeté par le SIDEN sur la commune de Saint-Bénin (en rive gauche de la Selle) et que l'« arrêté de Déclaration d'Utilité Publique des travaux de dérivation des eaux et d'instauration des périmètres de protection des forages de Saint Benin valant cessibilité » du 16 février 2007 précise notamment que « le futur contournement routier de Le Cateau-Cambrésis devra éviter le périmètre de protection rapprochée des captages ».



Carte 59 - Carte de localisation des sources du bassin versant de la Selle

Source : SIAHSA



Réalisation : AIRELE - LPB_AF 0708033 - Décembre 2007
Projection : Lambert II étendu

Source de fond de carte : Carte IGN, Série bleue
Sources de données : CG 59, 2008 - AIRELE, 2008 - IGN BD Géoia, 2004 - AEAP, 2003

Carte 60 - Captages recensés par l'Agence de l'Eau Artois-Picardie

9.2.2. Cohérence et intégration aux milieux

Traité lors des études ultérieures.

9.2.3. Gestion des écoulements naturels

Organisme concerné	Contact	Document utilisé
DIREN Nord-Pas-de-Calais	Service documentation	Atlas des Zones Inondables de la vallée de la Selle Recueil hydrologique Somme et cours d'eau du Nord-Pas-de-Calais Rapport sur les crues de l'hiver 2002 Etude Hydraulique des Affluents de l'Escaut (Selle, Ecaillon, Rhônelle, Aunelle et Hogueau) Potentiel Hydroénergétique de la région du Nord-Pas-de-Calais Rapport des crues du 21 Janvier au 6 Février 1995 Contrat de rivière : aménagement intégré de la Selle
Agence de l'Eau Artois-Picardie	Service documentation	
DDE Nord	Service SSRE/ICRE	
Syndicat Intercommunal d'Aménagement Hydraulique de la Selle et de ses Affluents (SIAHSA)	Chargée de mission	Etude pour la lutte contre l'érosion des sols et le ruissellement sur le Bassin Versant de la Selle Etude d'aménagement intégré de la Selle Questionnaire support Modalités de gestion des ouvrages Extrait du Plan d'Entretien et de Gestion (PEG)
Commune de Saint-Bénin	M ^{me} le Maire	Questionnaire support
Commune de Le Cateau	M ^{me} Valet	
Commune de Montay	M ^r le Maire	Questionnaire support
Conseil Général du Nord (DEDT)	Aménagement foncier	Etude d'aménagement liée à la réalisation de la liaison entre la RD932 et la RD21

9.2.3.1. HYDROLOGIE GENERALE

- Climatologie générale

Située dans la région Nord Pas-de-Calais, la vallée de la Selle est dotée d'une position géographique appréciable au climat contrasté et parfois extrême avec un climat océanique à tendance continentale.

Bien que située au nord de la France, le secteur est aussi situé en extrême sud de la mer du Nord, en extrême ouest de la grande région des plaines qui s'étirent depuis l'Europe Centrale, et

enfin à proximité des influences atlantique. Il se situe ainsi au carrefour d'influences météorologiques contrastées, qui font la richesse et la diversité de son climat :

- ⇒ En flux d'ouest : La région se situe dans l'un des axes privilégiés de circulation des dépressions venues de l'Atlantique : le vent est alors fort, voire tempétueux, les pluies marquées et l'humidité forte...Ce ciel gris n'est toutefois que de courte durée généralement et laisse place à un ciel de traîne.
- ⇒ En flux de sud : La région hérite des masses d'air qui ont survolé la France, s'y sont asséchées et réchauffées (ou refroidies en hiver...). En été les températures peuvent grimper rapidement et des situations de canicule peuvent survenir. Mais si l'air chaud de surface remonte sans difficulté jusqu'au Nord Pas-de-Calais, la région ne se situe jamais loin de l'air froid d'altitude. Les contrastes peuvent alors devenir explosifs et déclencher des orages parfois excessivement violents.
- ⇒ En flux de nord : La mer du Nord devient maître d'œuvre du temps régional. Elle draine alors l'air venu tout droit du pôle, l'humidifie et de désinstablie. Grains, tonnerre, grêle, et neige abondante en hiver s'abattent de manière privilégiée sur notre région, située aux avant-postes de masses d'air turbulentes et agitées.
- ⇒ En flux d'est : C'est l'air venu des contrées russes qui atteint naturellement la région. En été le ciel est dégagé, en hiver les températures sont négatives.

Il est à noter que les précipitations annuelles (dont le cumul s'élève en moyenne à environ 700 mm par an) se répartissent majoritairement sur les mois de juin-juillet-août.

- Pluies exceptionnelles

Comme précisé dans la partie « 9.2.1 : connaissance de la ressource en eau est de sa vulnérabilité », la nappe souterraine a une influence régulatrice sur les débits de la Selle.

Les pluies ne peuvent intervenir en tant que déclencheur de crue que si elles ont une intensité importante.

La pluie journalière décennale s'établit autour de 45-50 mm. La répartition des fortes pluies (supérieures à 20 mm) s'établit préférentiellement en période estivale (entre juin et septembre) avec des phénomènes de type plutôt orageux.

L'« Etude Hydraulique des Affluents de l'Escaut (Selle, Ecaillon, Rhônelle, Aunelle et Hogueau). 1999/2000 » a permis de caractériser la pluviométrie exceptionnelle à partir de la station météo (Météo France) de Solesmes en service depuis 1968 :

Station pluviométrique	Période de retour (ans)	Pluies maximales 24 h (mm)	Pluies maximales 48 h (mm)	Pluies maximales 4 jours (mm)	Pluies maximales 6 jours (mm)
Solesmes	10	52.6	61.1	70.8	84.2
	100	77.9	88.6	96.4	115.2

Tableau 48. **Pluies caractéristiques à la station de Solesmes**

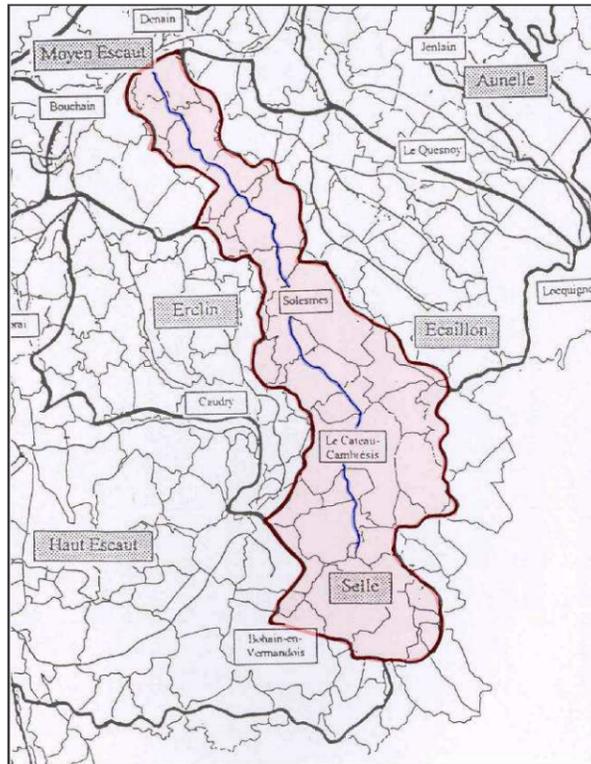
Source : étude hydraulique des affluents de l'Escaut

9.2.3.2. CARACTERISTIQUES DES ECOULEMENTS NATURELS

- Bassins versants

Le bassin versant de la Selle représente une superficie de 252 km² au sein du bassin général de l'Escaut. Il est situé entre les bassins de l'Erclin à l'ouest, de l'Ecaillon à l'est et de la Sambre au sud-est et concerne 51 communes dans le Nord et l'Aisne.

Il présente une forme très allongée, sa largeur varie de 3 à 10 km pour une longueur de 40 km. Il est longiforme et rectiligne et en première approximation, la rivière en définit l'axe de symétrie.



Carte 61 - Bassin versant de la Selle

Le relief est assez marqué pour la région. Le point le plus haut se situe tout au sud du bassin (178m NGF). La confluence de la rivière avec l'Escaut se situe à 28m NGF.

Les crêtes latérales sont bien marquées dans la topographie. Les altitudes s'abaissent régulièrement de 160 m au sud à 60 m au nord avec une pente moyenne des versants de l'ordre de 10 à 30%, ce qui est important dans la région du Nord.

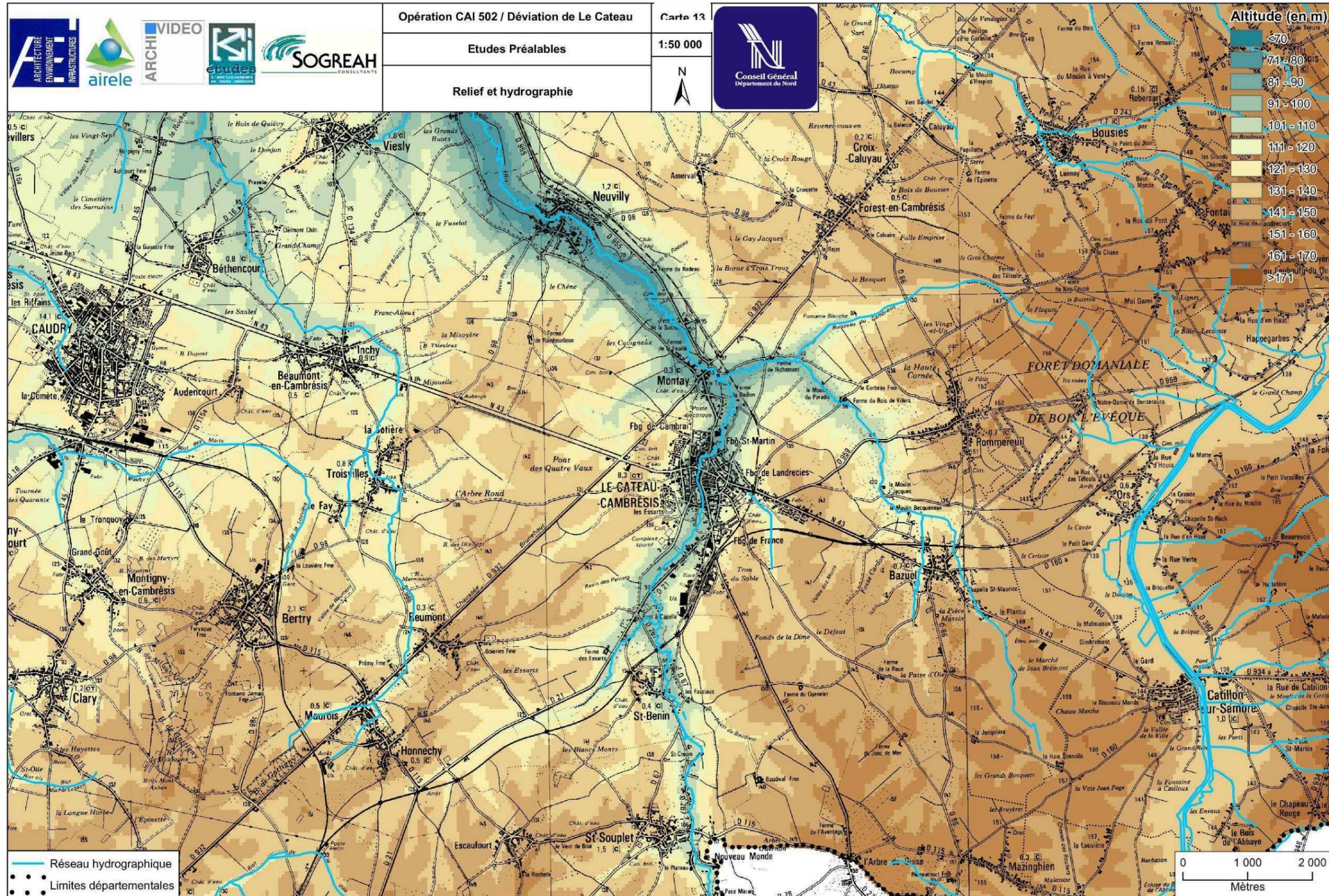
A l'aval de Douchy-les-Mines, le bassin de la Selle se confond morphologiquement avec la plaine alluviale de l'Escaut (altitude 30m NGF environ). Ailleurs, la vallée est toujours bien marquée et possède un profil en V assez net. Ce n'est que localement que le fond de vallée prend suffisamment d'extension pour constituer une « plaine alluviale » ou « lit majeur ».

En terme de sous-bassins versants, le principal est celui du ruisseau du Richemont qui rejoint la Selle à Montay avec une superficie d'environ 40 km². Les autres affluents de la Selle présentent des superficies beaucoup plus faibles.

De façon générale, l'occupation des sols du bassin versant est à dominante rurale avec des secteurs urbanisés principalement situés au niveau de la vallée avec un accroissement de l'urbanisation de l'amont vers l'aval. Il est cependant à noter la disparition progressive des prairies alluviales remplacées par des cultures intensives et générant un accroissement du ruissellement et du risque d'érosion des sols.

Cette situation ne s'applique cependant pas encore au niveau du secteur d'étude en bordure de la Selle où les prairies prédominent.

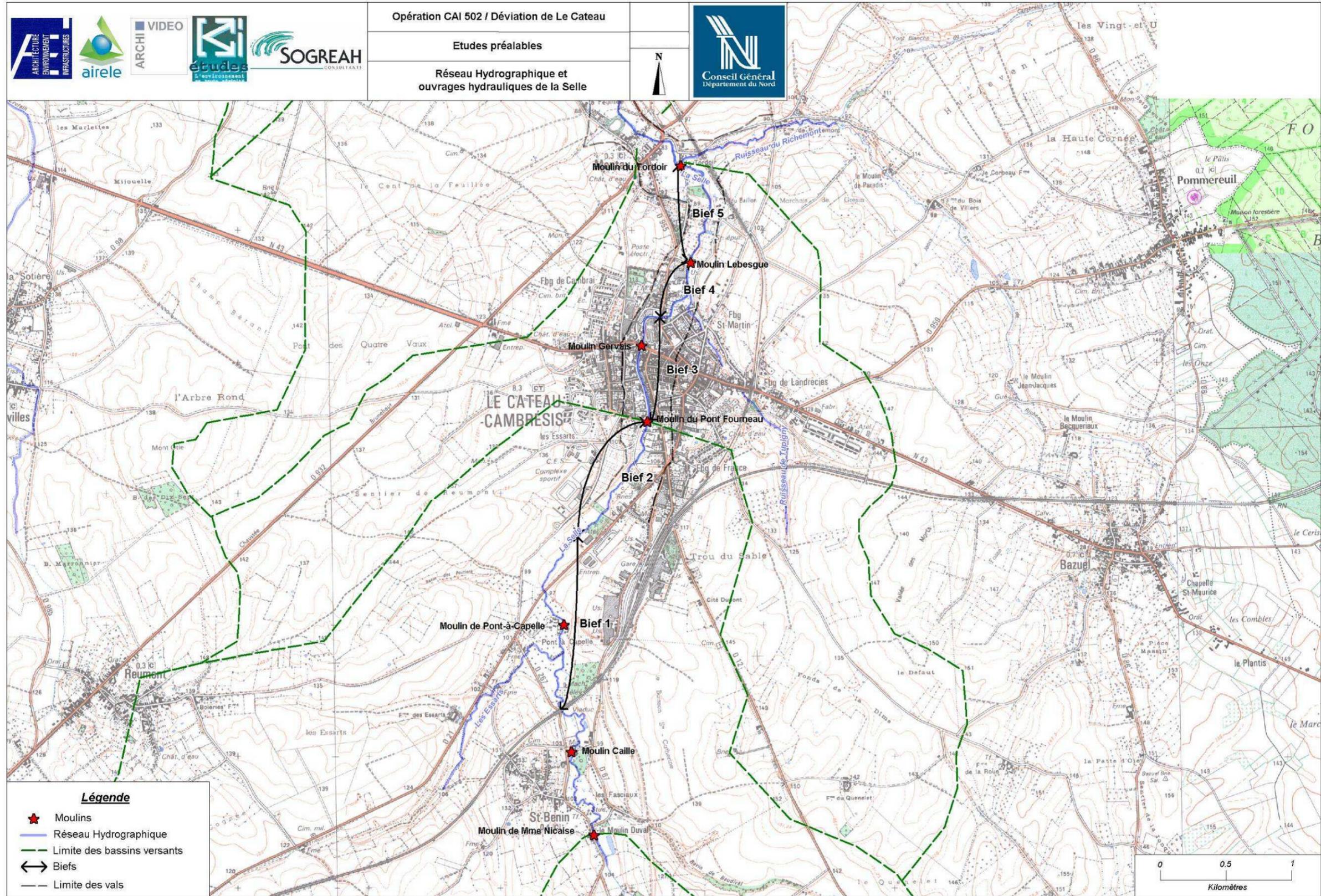
Les principaux sous-bassins versant de la Selle au niveau de la zone d'étude sont présentés dans la carte 66 en association avec le réseau hydrographique décomposé en biefs et les principaux ouvrages hydrauliques.



Réalisation : AIRELE - LPB_AF 0708033 - Décembre 2007
Projection : Lambert II étendu

Source de fond de carte : IGN, BD Alti - IGN, Scan 50
Sources de données : CG 59, 2008 - AIRELE, 2008 - BD Topo

Carte 62 - Relief et hydrographie



Carte 63 - Réseau hydrographique et ouvrages hydrauliques de la Selle

- Réseau hydrographique

- ⇒ Réseau superficiel principal

La Selle, cours d'eau non domanial, prend sa source dans l'Aisne, à Molain dans la forêt d'Andigny, à une altitude d'environ 120 mNGF et se jette après un parcours de 46 km dans l'Escaut à Denain (altitude 30 mNGF). Elle s'écoule en direction sud-est/nord-ouest avec une pente moyenne de 2‰.

Du fait de la faible largeur de son bassin versant, la Selle reçoit peu d'affluents avec principalement le ruisseau du Richemont à Montay mais également les Essarts en aval de Saint-Bénin, le Béart à Solesmes et la Naville à proximité de l'Escaut.



Photographie 24. Confluence entre la Selle et le ruisseau du Richemont à Montay

Le régime hydraulique de la Selle est caractérisé par une grande stabilité annuelle potentiellement liée à l'influence de la nappe souterraine. Les débits sont légèrement plus élevés de janvier à juin et légèrement plus faibles de juillet à décembre mais les variations sont progressives sans saison de fort ou faible débit (débit moyen mensuel autour de 2,5 m³/s à Denain).

- ⇒ Caractérisation locale du réseau superficiel

Les visites de terrain ont permis de définir les principales caractéristiques du lit mineur de la Selle entre Saint-Bénin et Montay.

Associés aux éléments repris dans l'étude préalable à l'Atlas des Zones Inondables de la Selle et dans l'évaluation de la qualité physique (SEQ-Physique) réalisée par l'Agence de l'Eau Artois-Picardie, elles permettent de définir 5 sections caractéristiques.

Ces sections, formant des biefs homogènes, sont reportées sur le plan fourni ci-après et sont décrit ci-dessous :

- Bief 1 : section comprise entre le viaduc de Saint-Bénin et le début de la zone urbaine de Le-Cateau

Ce bief est constitué d'un lit mineur encaissé d'une largeur approximative de 4-5 m et d'une profondeur d'environ 1 m avec des berges pouvant s'avérer assez abruptes.

Le lit mineur reste assez naturel et les méandres sont nombreux.



Photographie 25. Selle au niveau de la confluence avec les Essarts



Photographie 26. Selle au niveau de la RD21

Ce bief reçoit le ruisseau des Essarts en amont du lieu-dit Pont-à-Capelle.



Photographie 27. Ruisseau des Essart

- Bief 2 : section comprise entre le début de la zone urbaine de Le Cateau et l'entrée dans l'agglomération (Pont Fourneau)

Ce bief est localisé en zone semi-urbaine, il est constitué d'un lit mineur d'une largeur approximative de 5-6 m et d'une profondeur d'environ 1 m avec des berges plus douces qu'en amont.

Le lit mineur reste assez naturel mais les méandres sont peu nombreux.



Photographie 28. La Selle au niveau du Pont Fourneau avant son entrée dans l'agglomération de Le-Cateau

- Bief 3 : section comprise entre le début de l'agglomération de Le Cateau (Pont Fourneau) et la sortie d'agglomération (Pont de la RD955 ou du chemin de Montay).

Ce bief est constitué d'un lit mineur principalement encadré de zones urbaines (habitations, voirie,...) d'une largeur approximative de 6-7 m et d'une profondeur inférieure à 1 m avec des berges, parfois protégées, pouvant s'avérer abrupte (murets d'habitations).

Le lit mineur est caractéristique des zones urbaines avec une largeur importante, une direction globalement rectiligne et des passerelles d'accès régulières.



Photographie 29. Selle au niveau du Pont Fourneau et du Pont Gervais dans Le Cateau

- Bief 4 : section comprise entre la sortie d'agglomération (Pont de la RD955 ou du chemin de Montay) et le moulin Lebesgue (abandonné)

Ce bief est localisé en zone semi urbaine, il est constitué d'un lit mineur d'une largeur approximative de 4-5 m et d'une profondeur supérieure à 1 m avec des berges abruptes.

Le lit mineur reste assez naturel malgré la proximité des bâtiments en rive droite mais les méandres sont peu nombreux



Photographie 30. Selle au niveau du pont de la RD955 et en amont du moulin Lebesgue

Il est caractérisé par l'arrivée d'un petit affluent en rive droite en amont du faubourg Saint-Martin et la présence régulière de passerelles.



Photographie 31. Ruisseau en amont du Faubourg Saint-Martin et Passerelle sur la Selle

- Bief 5 : section comprise entre le moulin Lebesgue et le pont de la RD932 à Montay

Ce bief est constitué d'un lit mineur encaissé d'une largeur approximative de 5-6 m et d'une profondeur d'environ 1 m avec des berges pouvant s'avérer assez abruptes.

Le lit mineur reste assez naturel et les méandres sont nombreux.

Il est à noter la relative diversité des hauteurs de berges sur le secteur.



Photographie 32. Selle en aval du moulin Lebesgue et en amont du moulin du Tordoir

⇒ Ouvrages hydrauliques

La Selle est un des cours d'eau du département du Nord dont le potentiel hydroénergétique est le plus intéressant (régime régulier et pente correcte).

Il est donc naturel d'y retrouver un grand nombre d'ouvrages destinés à utiliser cette spécificité même si actuellement peu d'entre eux sont en fonctionnement et certains ont disparu.

L'étude : « *Contrat de rivière : aménagement intégré de la Selle. 1987* » en recensait 26 (dont 10 à démanteler) tandis que celle sur le « *Potentiel Hydroénergétique de la région du Nord-Pas-de-Calais. 1998* » en déterminait seulement 25.

En terme de fonctionnement hydraulique, les moulins peuvent être regroupés en 4 catégories suivant leur état actuel :

- Soit il ne reste que le radier ou un déversoir dont la crête est plus ou moins homogène ;
- Soit l'ouvrage reste avec ses vannes ouvertes ;

- Soit l'ouvrage reste avec ses vannes fermées ;
- Soit l'ouvrage est en bon état et offre la possibilité d'être manœuvré.

L'influence des vannages associés aux moulins est principalement de 2 types :

- S'il n'est pas entretenu (ce qui était auparavant réalisé via une ouverture coordonnée des vannes), la sédimentation en amont et les piliers de l'ouvrage finissent par créer un obstacle aux écoulements des crues (que les vannes restent ouvertes ou fermées) ;
- L'ouvrage influence la montée des crues et la décrue même si son rôle dans l'écrêtement de ces crues est improbable (contournement lors des événements importants).

Au niveau du secteur d'étude (Saint-Bénin, Le Cateau, Montay), 7 ouvrages sont recensés :



Photographie 33. Moulin de Mme Nicaise à Saint-Bénin



Photographie 34. Moulin Caille à Saint Bénin



Photographie 35. Moulin du Pont-à-Capelle à Le Cateau



Photographie 36. Moulin du Pont Fourneau à Le Cateau



Photographie 37. Moulin Gervais à Le Cateau



Photographie 38. Moulin Lebesgue (abandonné et récemment démantelé)



Photographie 39. Moulin du Tordoir à Montay

En dehors des ouvrages liés à l'utilisation d'énergie hydraulique, seuls des ouvrages de franchissement existent. Ils sont généralement bien dimensionnés sur le secteur d'étude.

⇒ Lit majeur

Le lit majeur de la Selle présente une largeur variable avec une alternance entre des vallées encaissées et des vallées plus larges. Il s'agit soit :

- Pour une vallée encaissée : d'un élément des versants eux-mêmes. Il présente dans ce cas une faible pente qui s'accroît progressivement en s'éloignant de la rivière pour se confondre avec le versant. Sa limite est alors difficile à définir.
- Pour une vallée large : d'une zone très plate au pied des versants de la vallée. Sa limite est alors fixée par une rupture morphologique.

Les occupations des sols en milieu rural peuvent généralement être distinguées suivant la vallée :

- Pour une vallée encaissée : pâtures ou cultures pouvant atteindre le bord de la rivière.
- Pour une vallée large : pâtures plus ou moins bocagères.

Au niveau du secteur d'étude, la situation en lit majeur peut être décrite suivant les biefs définis pour le lit mineur :

- Bief 1 : lit majeur de type vallée large avec submersion possible des rives droites et gauches. Ce secteur est par ailleurs recensé en tant que zone humide par l'Agence de l'Eau Artois-Picardie.



Photographie 40. Lit majeur au niveau de la confluence avec le ruisseau des Essarts

- Bief 2 : lit majeur de type vallée encaissée en rive gauche et en rive droite urbanisée plutôt large.
- Bief 3 : agglomération de Le Cateau ayant modifiée les zones naturelles originelles. Le débordement est peu admis même s'il peut arriver entre le Pont Fourneau et le Pont Gervais
- Bief 4 : lit majeur de type vallée encaissée avec urbanisation en rive gauche et rive droite non urbanisée.



Photographie 41. Rive droite en amont du moulin Lebesgue

- Bief 5 : alternance d'une vallée encaissée en amont de la ferme du Baillon et d'une vallée large en aval même si cette dernière est limitée en rive droite par la voie de chemin de fer. Cette vallée large est répertoriée en tant que zone humide par l'Agence de l'Eau Artois-Picardie.



Photographie 42. Vallée encaissée en aval du moulin Lebesgue



Photographie 43. Vallée large en amont de Montay

Cette analyse est confirmée par l'étude des limites de vals réalisée à partir d'une analyse géomorphologique et qui montre bien l'alternance entre les vallées encaissées et plus large, notamment au niveau du bief 5. Globalement, l'extension des vals reste cependant limitée sur le secteur d'étude.

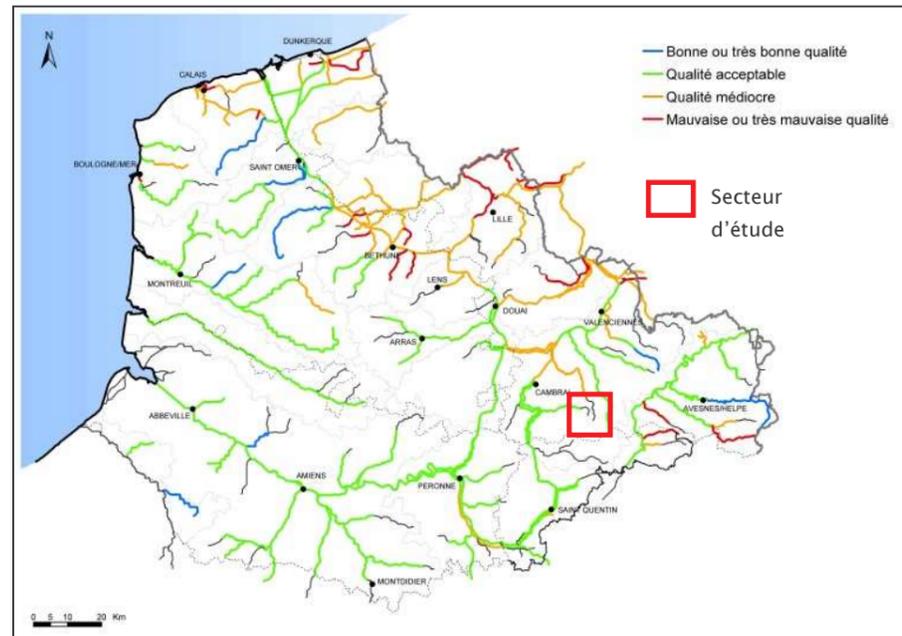
• Qualité des eaux

En terme général, la qualité physico-chimique de la Selle à l'échelle du secteur d'étude peut être définie à partir de la grille d'évaluation de la qualité de 1971 :

Paramètres	Bonne ou très bonne qualité	Qualité acceptable	Qualité médiocre	Mauvaise ou très mauvaise qualité
O2 dissous mg/l	Valeur ≥ 5	5 > Valeur ≥ 3	3 > Valeur ≥ 1	1 > Valeur
O2 dissous %	Valeur ≥ 70	70 > Val. ≥ 50	50 > Valeur ≥ 10	10 > Valeur
DBO5 mg/l	Valeur ≤ 5	5 < Valeur ≤ 10	10 < Valeur ≤ 25	25 < Valeur
DCO mg/l	Valeur ≤ 25	25 < Val. ≤ 40	40 < Valeur ≤ 80	80 < Valeur
NO3- mg/l	Valeur ≤ 25	25 < Val. ≤ 50	50 < Valeur ≤ 80	80 < Valeur
NH4+ mg/l	Valeur ≤ 0.5	0.5 < Val. ≤ 2	2 < Valeur ≤ 8	8 < Valeur
NO2- mg/l	Valeur ≤ 0.3	0.3 < Val. ≤ 1	1 < Valeur	
NTK mg/l	Valeur ≤ 2	2 < Valeur ≤ 3	3 < Valeur ≤ 10	10 < Valeur
PO43- mg/l	Valeur ≤ 0.5	0.5 < Val. ≤ 1	1 < Valeur ≤ 2	2 < Valeur
MeST mg/l	Valeur ≤ 70		70 < Valeur	
Phosphore total	Valeur ≤ 0.3	0.3 < Val. ≤ 0.6	0.6 < Valeur ≤ 1	1 < Valeur
Conductivité	Valeur ≤ 2000		2000 < Valeur	
pH	6.5 ≤ Valeur ≤ 8.5		8.5 < Valeur ou Valeur < 6.5	

Tableau 49. Grille d'évaluation de la qualité de 1971

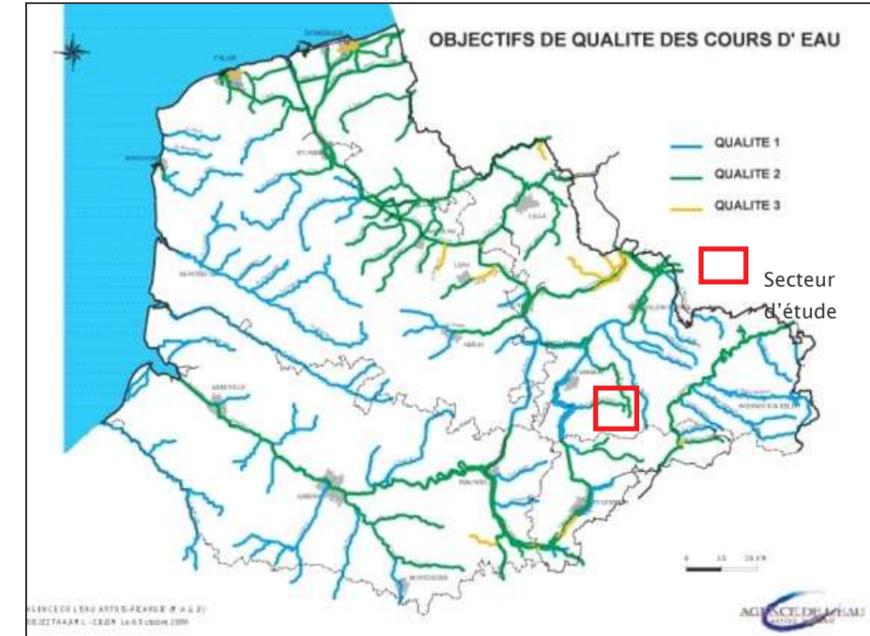
Elle est actuellement considérée comme acceptable même si des rejets domestiques et industriels jalonnent parfois son cours :



Carte 64 - Qualité des eaux de la région Nord

Source : DIREN Nord Pas-de-Calais

L'objectif de qualité fixé par l'agence de l'eau et de niveau 1 soit bonne ou très bonne qualité.



Carte 65 - Objectif de qualité des eaux de la région Nord

Source : Agence de l'eau Artois-Picardie

La qualité de la Selle est donc globalement bonne, ce cours d'eau restant relativement naturel et soumis de façon modérée à la pollution d'origine anthropique.

A terme, la qualité d'un cours d'eau sera définie selon les critères de la Directive Cadre Eau suivant l'évaluation SEQ-Eau, SEQ-Physique et SEQ-Bio suivant le schéma ci-dessous :

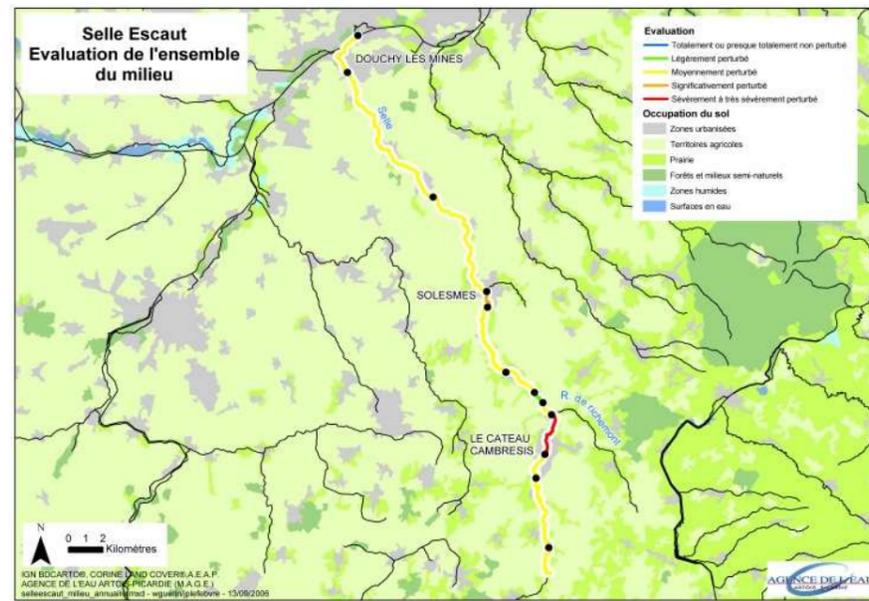


Figure 15. Nouveau système d'évaluation de la qualité du cours d'eau

Source : Agence de l'Eau Artois-Picardie

Une évaluation SEQ-Physique a déjà été réalisée par l'Agence de l'Eau Artois-Picardie sur la Selle et a permis de préciser la qualité physique du secteur d'étude.

Le milieu physique de la Selle peut être qualifié de moyennement perturbé. Cette situation intermédiaire est due à la qualité contrastée du lit majeur et du lit mineur ; en effet, le lit majeur est en très bon état alors que le lit mineur est pour sa part en très mauvais état.



Carte 66 - SEO-Physique de la Selle – Evaluation de l'ensemble du milieu

Source : Agence de l'eau Artois-Picardie

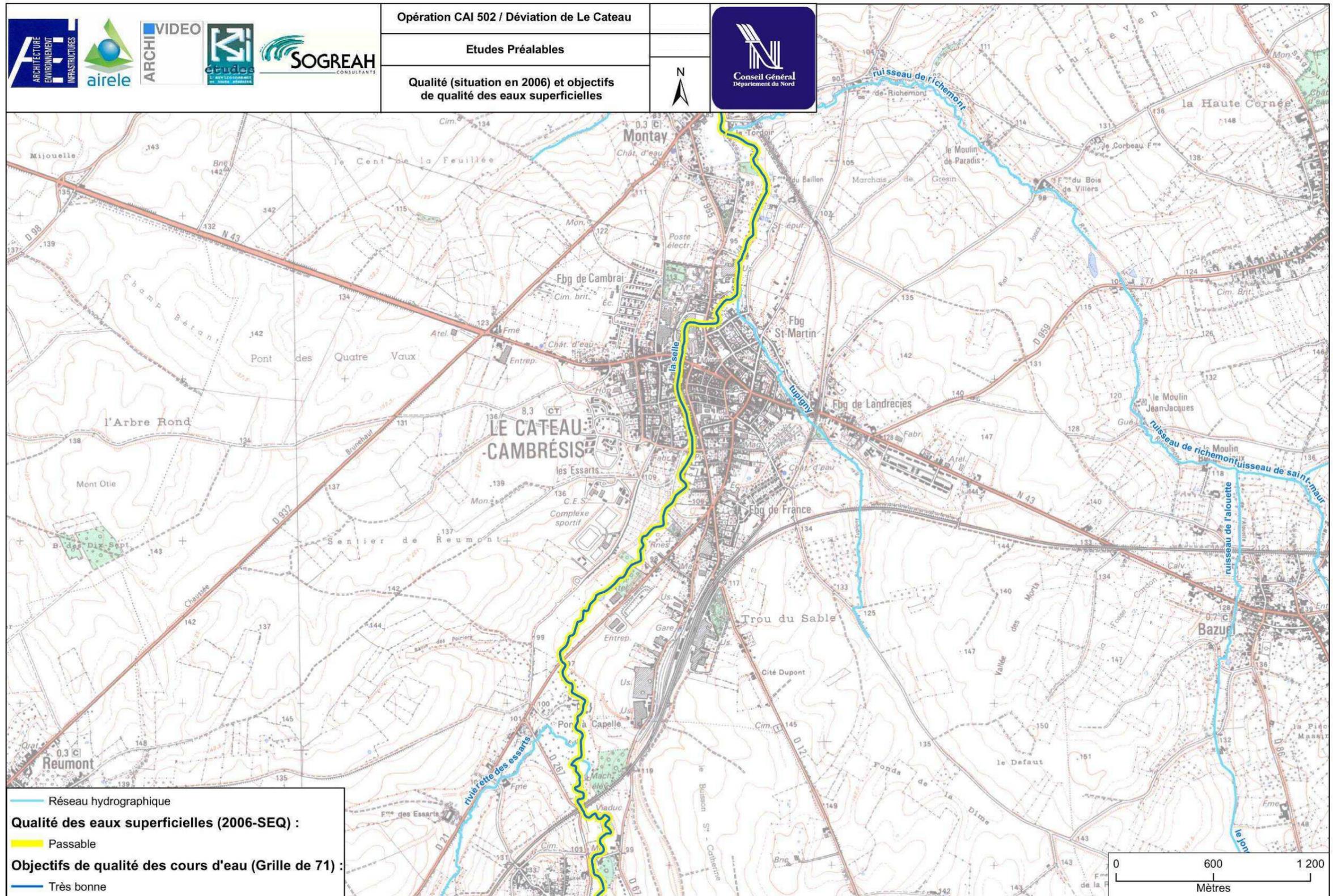
Le lit majeur est en très bon état. La plupart des tronçons se situent dans la classe de qualité « totalement ou presque totalement non perturbé ». Le lit majeur est principalement occupé de façon naturelle (prairie, forêt, etc.).

Le lit mineur est incontestablement le compartiment le plus affecté, sur 12 tronçons, 10 sont qualifiés comme sévèrement perturbés. Les principales altérations sont les ouvrages d'utilisation de l'énergie hydraulique entraînant une sédimentation généralisée et une faible diversité des écoulements. Cette situation peut être accentuée par la présence de zones d'abreuvoir en berge (apport de sédiments et pollution éventuelle) même si les berges sont globalement en bon état (« légèrement perturbé »), le facteur déclassant de ce compartiment restant une ripisylve pauvre et peu diversifiée.

Cette situation est cependant à préciser au droit du secteur d'étude et en particulier au droit de Le Cateau jusqu'à Montay, section qualifiée de « sévèrement à très sévèrement dégradé » du fait d'un déclassement de la qualité des berges et du lit majeur.

Au droit de la zone urbanisée de Le Cateau, les visites de terrain ont permis de vérifier cette diminution de la qualité mais à partir de la sortie de la zone urbanisée jusqu'à Montay, la qualité redevient acceptable.

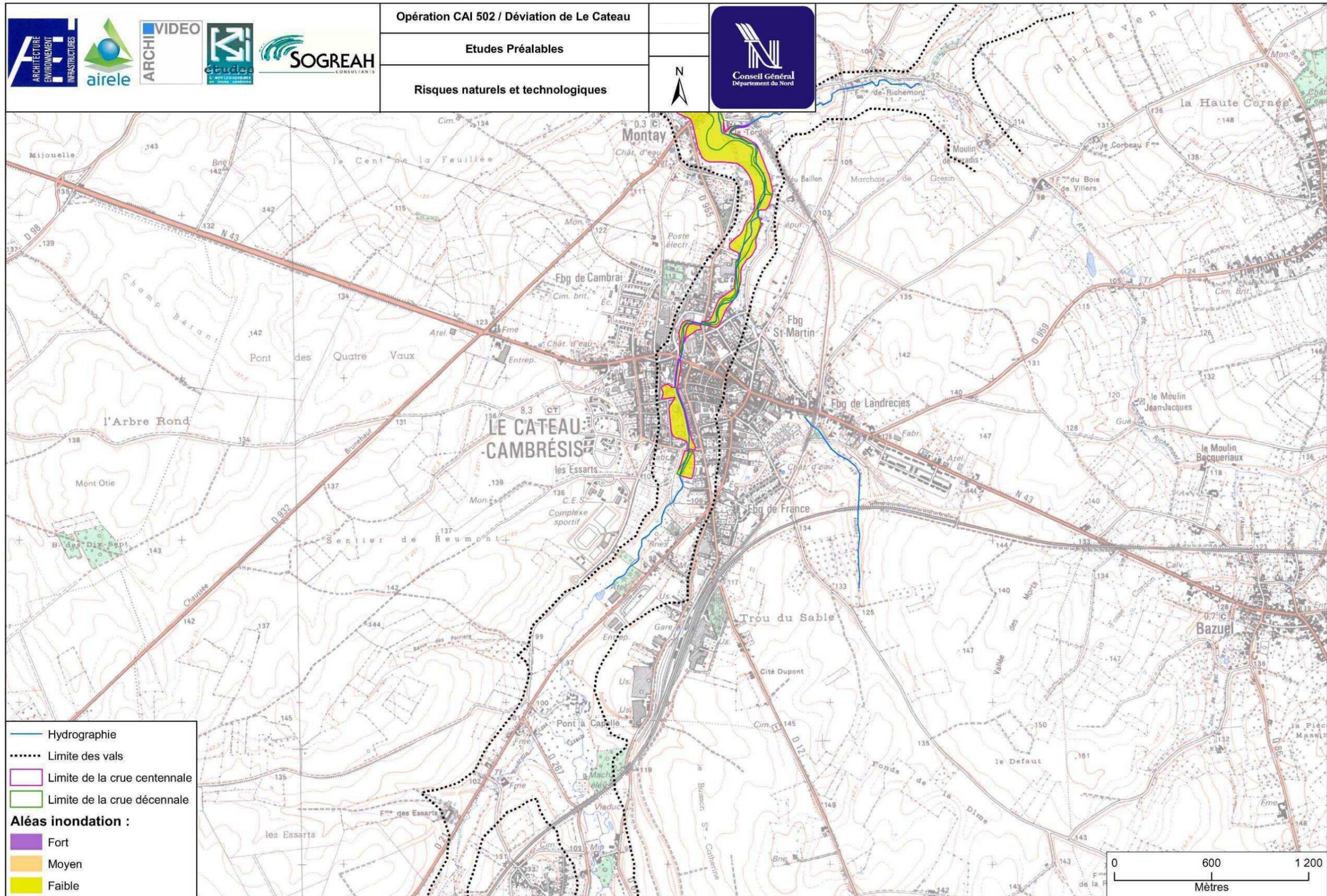
La qualité globale de la Selle et son objectif sont repris sur la carte ci-après.



Réalisation : AIRELE - LPB_AF 0708033 - Décembre 2007
Projection : Lambert II étendu

Source de fond de carte : Carte IGN, Série bleue
Sources de données : CG 59, 2008 - AIRELE, 2008 - IGN BD Géofla, 2004 - AEAP, 2003

Carte 67 - Qualité et objectifs de qualité des eaux de surface



Réalisation : AIRELE - LPB_AF 0708033 - Décembre 2007
Projection : Lambert II étendu

Source de fond de carte : Carte IGN, Série bleue
Sources de données : CG 59, 2008 - AIRELE, 2008 - IGN BD Géofla, 2004 - DIREN NPdC, 2007

Carte 68 - Risques inondations

9.2.3.3. FONCTIONNEMENT HYDRAULIQUE ACTUEL

- Historique

A l'origine et au début de la civilisation romaine, la Selle constituait certainement un territoire hostile du fait de la présence de sources plus abondantes et de crues plus fréquentes rendant la vallée difficilement franchissable.

Cette situation a poussé les romains à verrouiller les points de passage possible afin de défendre les territoires de l'empire. La ville de Le Cateau (Castrum : fortification) est issue de cette stratégie.

La modification des écoulements souterrains a ensuite poussé les hommes vers la vallée où ils ont ciblé les secteurs les moins inondables.

L'hydromorphie des sols, toujours importante, et les risques de crue ont mené à un paysage de pâturages et de bocages qui s'est rapidement étoffé de moulins sur la rivière gérés par un système de « règlements » et « d'usages ».

Récemment, les moulins, pourtant nombreux au début du XX^{ème} siècle (83), ont subi de nombreux abandons et défaut d'entretien pouvant générer des désordres qu'il convient aux gestionnaires actuels d'éviter.

- Instances de gestion

La principale instance de gestion du réseau hydraulique sur la Selle est actuellement le Syndicat Intercommunal d'Aménagement Hydraulique de la Selle et de ses Affluents (SIAHSA).

Le SIAHSA a été créé en 1987 en réponse aux inondations de 1980. Il regroupe 14 communes qui sont d'aval en amont de la rivière :

Le contrat de rivière de la Selle (1988-1998) a été l'occasion pour le SIASHA de réaliser certains travaux importants (recalibrage ou curage du lit mineur, entretien régulier, réfection ou démantèlement de vannages) qui ont permis de réduire sensiblement les inondations sur le bassin versant.

Par ailleurs le SIAHSA a fait réaliser des études notamment concernant la lutte contre l'érosion qui devrait aboutir à des aménagements.

Finalement, il s'investit dans l'entretien et la gestion du cours d'eau via : l'entretien du lit mineur, l'entretien des berges, la gestion de la ripisylve, la surveillance et la sensibilisation des personnes. Un Plan d'Entretien et de Gestion (PEG) du cours d'eau est notamment en place depuis 2003.

En dehors du SIASHA, les acteurs importants sont les communes qui réalisent également l'entretien (le SIAHSA n'intervient qu'en cas de défaut de cet entretien) et les propriétaires des ouvrages hydrauliques de production d'énergie qui sont généralement des privés.

- Mode de gestion

Le fonctionnement hydraulique naturel du cours d'eau (hors période de crue importante) est fortement lié à la gestion des ouvrages de production d'énergie.

C'est pourquoi, le SIASHA s'investit pour mettre en place des conventions de gestion (engagement entre le propriétaire et le SIAHSA pour assurer l'entretien et la gestion des vannes) avec les différents propriétaires avec pour objectif à terme d'effacer les impacts liés aux barrages.

Sur le secteur d'étude, ces conventions sont majoritairement passées :

- Moulin de Mme Nicaise à Saint-Bénin : propriétaire privé ayant passé une convention de gestion avec le SIAHSA.
- Moulin Caille : propriétaire privé ayant passé une convention de gestion avec le SIAHSA.
- Moulin de Pont à Capelle : propriétaire privé et convention de gestion en cours avec le SIAHSA, ouvrage non fonctionnel.
- Moulin du Pont Fourneau : propriété de la commune de Le Cateau ayant passée une convention de gestion avec le SIAHSA.
- Moulin Gervais : propriétaire privé ayant passé une convention de gestion avec le SIAHSA.
- Moulin Lebesgue : propriété de la commune de Le Cateau ayant passée une convention de gestion avec le SIAHSA. Ouvrage actuellement démantelé.
- Moulin du Tordoir : propriétaire privé n'ayant pas passé une convention de gestion avec le SIAHSA mais organisant la gestion suivant celle des ouvrages amont.

Ce mode de gestion est encore évolutif et les propriétaires restent maîtres d'ouvrir ou fermer les vannes mais les principes généraux de gestion sur le secteur d'étude sont globalement bien suivis. Ils sont récapitulés ci-dessous :

- Ouverture annuelle des vannes (respectée par l'ensemble des propriétaires) vers début novembre ;
- Fermeture des vannes (parfois non respectée, parfois avancée par les propriétaires) vers fin février.

Ils permettent d'avoir un impact minimum en hiver (circulation piscicole,...) et un autocurage lors de cette période tout en conservant une période de fermeture pour la pêche mais surtout pour l'aspect paysagé (baisse des eaux sur les berges) et pour limiter les risques potentiels d'effondrement des fondations et berges).

9.2.4. Gestion des eaux de plate-forme

La gestion des eaux de plate-forme de l'aménagement routier sera développée dans le cadre des études préalables à l'aménagement.

Il convient de préciser ici que les débits rejetés ainsi que la qualité des eaux seront particulièrement étudiés pour rester compatibles avec les caractéristiques actuelles des écoulements superficiels et ne pas aggraver la situation existante.

Cette analyse sera réalisée conformément aux recommandations du SETRA sur les risques de pollution chronique (issue du ruissellement des eaux sur la chaussée), la pollution saisonnière

(issue d'éventuelles intervention liés au climat : salage,...), la pollution accidentelle (déversement d'une source polluante suite à un accident) et la pollution en phase de chantier.

Au titre de la pollution chronique, la note d'information réalisée par le SETRA en juillet 2006 : « *calcul des charges de pollution chronique des eaux de ruissellement issues des plates-formes routières* » sera notamment prise en compte.

9.2.5. Synthèse

La problématique de la ressource en eau et de sa vulnérabilité présente un enjeu majeur sur le secteur d'étude du fait des nombreux captages existants et de la vulnérabilité de la nappe souterraine aux infiltrations.

Du fait du sens d'écoulement de la nappe et de la localisation des principaux captages, cette situation est particulièrement vraie en amont de Le Cateau.

Les principales orientations proposées dans le cadre du futur aménagement routier sont les suivantes :

- Ne pas aggraver le risque de pollution de la nappe via notamment des mesures de maîtrise de la pollution des eaux pluviales et des déversements accidentels ;
- Rester à distance suffisante et si possible en aval des principaux sites de captage des eaux d'alimentation en eau potable.

Il est, en outre, à noter que le SIAHSA, suite à l'entretien du 05/02/08, a demandé officiellement par mail de bien vouloir prendre en compte son avis défavorable sur un éventuel projet routier sur le secteur sud de la ville de Le Cateau et sur Saint-Benin du fait notamment de la présence du captage de la ville de Caudry.

En ce qui concerne les eaux de plateforme, les débits rejetés devront être limités pour les eaux issues de l'aménagement routier mais également pour les eaux des bassins versants interceptés, si leur gestion n'est pas différenciée, à 2 l/s/Ha.

La Selle, au droit du secteur d'étude, s'écoule dans un lit mineur naturel anthropisé par la présence de moulin et zones urbaines associé à un lit majeur globalement préservé en dehors de ces mêmes zones urbaines.

Il sera possible dans le projet d'utiliser les difficultés techniques dues à l'eau comme des opportunités de mise en scène de cet élément. Nous favoriserons ainsi les systèmes écologiques de gestion et de dépollution des eaux. Les noues, bassins de rétention et autres ouvrages liés à la gestion de l'eau seront réfléchis aussi dans leur rôle paysager.

9.3. ENERGIE

9.3.1. Réduction des consommations d'énergies non renouvelables

Le diagnostic n'a pas permis d'identifier de données exploitables, pour définir l'importance de l'effet de dissuasion à l'utilisation des modes doux, qui représente la situation actuelle de la

route au Cateau-Cambrésis, ni le niveau possible de report sur les modes doux des actuels usages de véhicules particuliers.

Seule une enquête fine auprès des Catésiens permettrait de recueillir de telles données.

Est proposée ci-dessous la forme que devrait prendre une telle enquête.

Cible : habitants du Cateau-Cambrésis

Mode d'enquête : téléphonique

Echantillon : représentatif et minimal de 100 personnes. Pour atteindre un échantillon représentatif, il est généralement nécessaire d'interroger 1,3 fois le nombre de personnes

Critères de représentativité : Age, sexe, CSP

Objectifs du questionnaire :

- Propriété d'un véhicule personnel / nombre dans le foyer
- Utilisation de la voiture pour déplacements au sein du périmètre de la Ville
- Fréquence (journalière, hebdomadaire) et nature des déplacements, durée, distance, objet
- Propriété de cycles / rollers
- Utilisation de modes doux (rollers, cycle, TEC, pédestre)
- Satisfaction des équipements modes doux (trottoirs et rues piétonnes, pistes cyclables, TEC...)
- Souhait d'utiliser moins la voiture / motivations
- Conditions nécessaires pour emprunter d'autres modes de transports

9.3.2. Choix des énergies les moins polluantes

Traité dans les études ultérieures.

9.3.3. Synthèse

A l'heure actuelle, il est difficile de cerner les possibilités de report du trafic, et donc de l'énergie, sur les modes doux. Il faudrait réaliser une enquête auprès des Catésiens pour obtenir davantage d'informations.

9.4. GESTION DES EMPRISES

9.4.1. Choix et organisation des flux acheminés par l'infrastructure

Traité dans les études ultérieures.

9.4.2. Optimisation des différentes composantes de l'emprise dans leur globalité

Le paysage catésien est majoritairement agricole. Ce territoire devra être traité avec attention lors des études ultérieures.

CONCLUSION

Suite à la réalisation du diagnostic du territoire et des échanges nombreux et fournis avec les usagers du territoire, il apparaît que les études d'un contournement du Cateau sont justifiées et doivent se poursuivre afin de déterminer les conditions de poursuite des investigations. Les tableaux suivants représentent les sous objectifs hiérarchisés :

• Vie sociale et économique

Objectifs	Eléments de synthèse	Modéré	Significatif	Important
1 Vie des territoires	Présence du SCOT et de la Charte du Pays du Cambrésis, du Plan Local d'Urbanisme du Cateau Plusieurs projets en cours sur le territoire : projet de giratoire (carrefour RD 932/RD 643, maîtrise d'ouvrage CG 59 -> 2010), de barreau sud (liaison RD 932/RD 21 -> 2008/2009 -CG 59), d'une zone d'activité secteur ouest (mairie du Cateau)			
	Présence d'infrastructures routières nord/sud, de lignes électriques et de la voie ferrée Attentes locales fortes / projet de contournement Volontés marquées d'être intégrée au projet			
	Absence de ruches d'entreprises Réputation de dangerosité routière de la Ville préjudiciable à son image et à son attractivité Territoire marqué par assez peu de TGE, mais de nombreuses TPE			
2 Approche économique et globale	Le gain pour la collectivité sera calculé en fonction du choix du scénario retenu Des partenariats avec des organisations et des collectivités locales seront possibles			
	Le coût d'entretien de la voirie sera intégré avec les données de la subdivision Plus le contournement sera long plus les rejets de gaz à effet sont susceptibles d'augmenter			
	Nécessaire amélioration du réseau routier et des conditions de circulation du centre-ville Commerces développés le long de la RD 643 Les nuisances sonores, l'insécurité routière et la pollution détériorent le cadre de vie Territoire à dominance agricole à préserver			
3 Identité culturelle	Le Cateau est un bourg dense dont l'urbanisation s'est faite autour du centre Le Cateau est située aux abords la rivière de la Selle entre la plaine du Cambrésis et le plateau de l'Avesnois			
	Présence de périmètres de protection des six monuments classés, proches du centre ville avec périmètre de protection : palais des archevêques, ancienne brasserie malterie Lefevre, école maternelle Henri Matisse, Eglise Saint-Martin, groupe scolaire Auguste Herbin, Hôtel de Ville Paysages d'openfield, de bocages, de vallées			
	Identité culturelle marquée par le musée Matisse et tissu associatif local dense De nombreuses manifestations ont lieu tout au long de l'année, dont beaucoup pouvant entrer en conflit avec l'usage actuel de la RD 643			

• Aménagement de l'espace et qualité de vie

Objectifs	Eléments de synthèse	Modéré	Significatif	Important
4 Accessibilité et mobilité	L'espace est structuré par la topographie du territoire et par le bourg dense Les projets d'infrastructure (barreau RD 932, RD 21, giratoire, zone d'activité à l'ouest du Cateau) viendront participer à la structuration de l'espace			
	Contraintes de temps pour la desserte des grandes agglomérations proches Offre ferroviaire existante mais assez peu développée (manque de fréquence de navettes) Niveau de service de la RD 643 semble satisfaisant au vu du trafic Trafic globalement beaucoup plus élevé dans le sens est-ouest que nord-sud			
	Offre de bus et de train coordonnée, complétée par la présence de deux sociétés de taxis Itinéraire cyclable peu développé Quelques liaisons de randonnées pédestre et équestre présentes sur le territoire			
5 Santé et sécurité	Offre de soin correctement dimensionnée aux besoins du territoire Conditions de vie soumises à forte tension de par le trafic existant			
	Le développement d'aménagements sécuritaires sur la RD 643 ont permis de faire baisser sensiblement l'accidentologie La géométrie de la RD643 ("S de la mort" et trottoirs peu larges) et la proximité des maisons en front de rue entraînent un sentiment d'insécurité et de grosses difficultés de circulation Le Transport de Matières Dangereuses constitue une part non négligeable du trafic de la RD 643			
	Secteur faiblement soumis au risque inondation Présence de zones d'expansion de crues au nord et au sud Problématique du ruissellement présente sur certaines parties du territoire			
6 Qualité d'usage	Les usagers professionnels de la route ont besoin de rapidité de déplacement Les piétons ont besoin d'espaces de déplacement plus larges pour plus de sécurité Les entreprises, les commerces et autres services ont besoin d'une bonne desserte et du trafic sur la RD643			
	Le Musée de Matisse, le Parc naturel régional, l'office du tourisme ont besoin d'informations pour les touristes et d'une desserte de qualité Le tissu associatif a besoin de sécurité lors des déplacements et de préservation du milieu naturel			
	Plusieurs supports de communication sont présents sur le territoire mais un manque de coordination globale est ressorti du diagnostic : site internet de la mairie, bulletin d'information, presse locale et départementale, panneaux d'informations, ... L'ensemble des services de sécurité et de confort est concentré autour de la RD 643 Ces services constituent une part non négligeable de l'activité économique du Cateau			

• Homme et terre

Objectifs	Eléments de synthèse	Modéré	Significatif	Important
7 Qualité des ambiances	Les niveaux sonores relevés supérieurs à 65 dB de jour et 55 dB de nuit conduisent à conclure qu'aucun des 8 points mesurés n'est d'ambiance modérée (article 2 de l'arrêté du 5 mai 1995) Le territoire comporte des particularités dont il faudra tenir compte dans les choix du projet			
	Le climat tempéré à tendance océanique est caractéristique du secteur			
8 Environnement	Le cours de la Selle constitue un milieu naturel riche en habitat, en faune et en flore. Idem pour ses affluents Le PNR de l'Avesnois mitoyen constitue un réservoir de biodiversité important La grande majorité des habitats du Cateau est constituée de cultures intensives de richesse écologique moindre			
	Le dérèglement climatique, la dégradation de la qualité de l'air font l'objet d'une prise de conscience collective			
	Les émissions locales de gaz d'échappement, ... semblent assez importantes : les simulations réalisées feraient état de 50 kg de CO ₂ , 25 kg de NO _x , 3 et 1 kg d'hydrocarbures et de particules par jour dans le Cateau. Ces émissions sont directement imputables au trafic routier sur la RD 643			
9 Ressources	Un site est potentiellement pollué au Sud du Cateau Deux sites pollués sont présents dans le centre du Cateau Plusieurs carrières et fournisseurs de granulats sont présents à proximité			
	Le lit majeur de la Selle est globalement préservé (en-dehors de la présence du Cateau dans le lit mineur) 6 captages à usage humain sont présents sur le territoire (total de 6250m ³ /j), dont le plus important au Sud du Cateau (4300m ³ /j) Les captages majeurs sont situés en amont, entre Saint Bénin et Le Cateau La nappe de la craie a un sens d'écoulement Sud-Nord Vulnérabilité forte de la nappe / infiltrations			
	Les possibilités de report de trafic ou d'utilisation potentielle des modes doux seront à intégrer dans le cadre de l'éventuel projet			
	La gestion des emprises constitue un aspect à considérer dans le cadre de l'éventuel projet			

Sensibilité du territoire au regard de la Démarche Route Durable

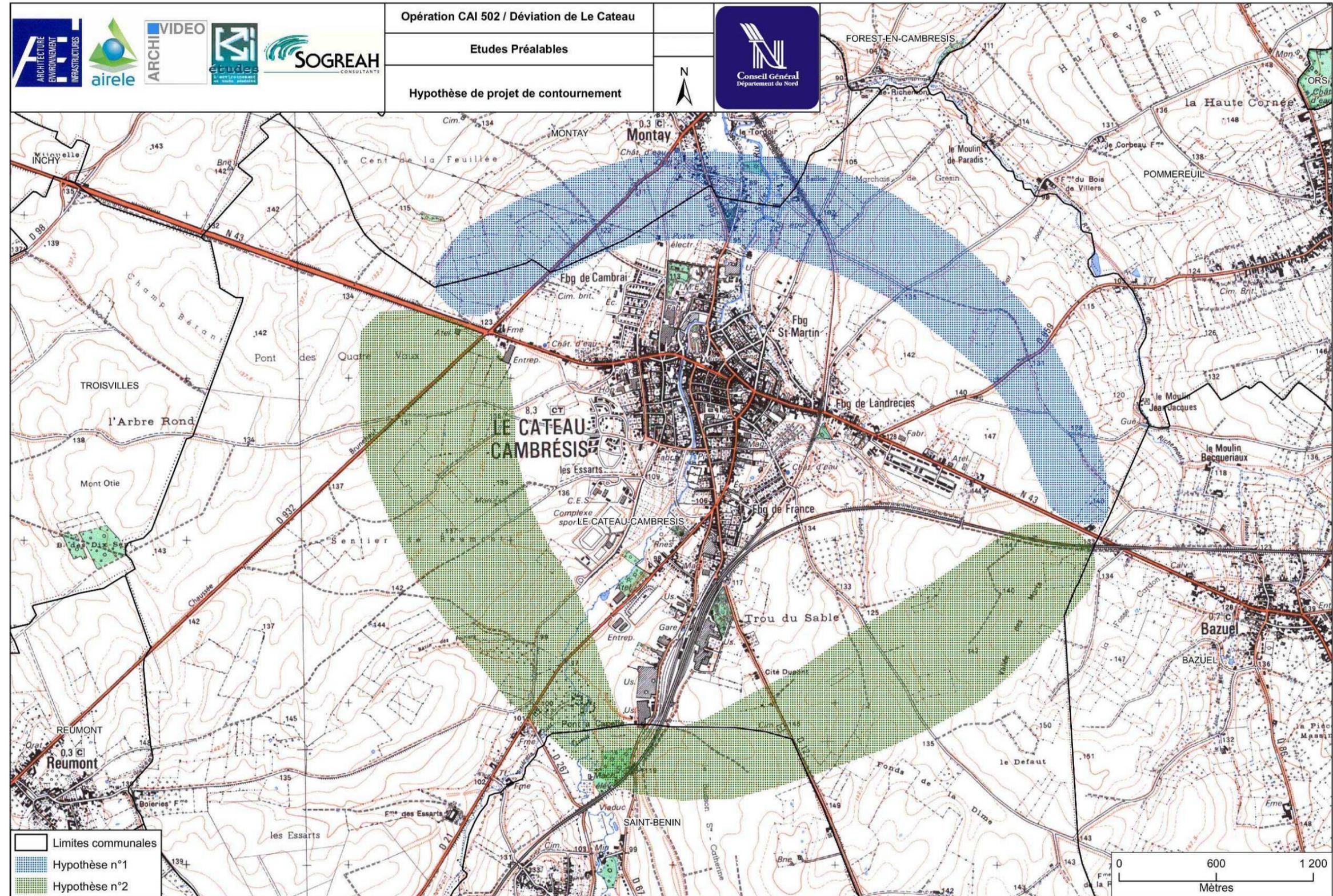
Les sensibilités les plus marquées du territoire sont :

- Une attente forte liée au projet,
- Une identité culturelle marquée et ancrée au Musée Matisse, un patrimoine riche et diversifié,
- Une vie économique tournée vers la RD 643 et une zone d'activités industrielles et commerciales au sud de la commune,
- Un sentiment d'insécurité fort et des nuisances liées à la RD 643 (acoustique, pollution de l'air, ...),
- Le rapport à la route délicat pour les habitants du Cateau: la route actuelle rend la vie quotidienne difficile pour les riverains,
- Un contexte écologique lié à un fort besoin de reconquête et de remailage écologique (Trame Verte et Bleue du Cambrésis, remise en liaison fonctionnelle avec le PNR de l'Avesnois, ...).

Etant donné la configuration et la topographie du secteur :

- ⇒ Selle d'écoulement sud/nord,
- ⇒ RD 643 d'orientation est/ouest
- ⇒ Urbanisation du Cateau à étalement le long des axes nord/sud/est et ouest

Il est proposé les hypothèses d'étude suivantes :



Réalisation : AIRELE - LPB_AF 0708033 - Décembre 2007
Projection : Lambert II étendu

Source de fond de carte : Carte IGN, Série bleue
Sources de données : CG 59, 2008 - AIRELE, 2008 - IGN BD Géofa, 2004

Carte 69 - Hypothèse de projet de contournement du Cateau-Cambrésis

ANNEXES : COMPTE-RENDUS DES PRISES DE CONTACTS ETABLIES

Liste des organisations et personnes contactées :

- Gendarmerie du Cateau-Cambrésis
- PNR de l'Avesnois
- Société de chasse du Cateau
- Station service Elf
- Ambulance Jounieau Labiause
- Supermarché ATAC
- Intermarché
- Boulangerie 43 rue Charles Seydoux (RD643)
- AAPPMA la truite suplicienne et béninoise
- Centre équestre du Cateau-Cambrésis
- Hôtel restaurant Les Dignes, rue Charles Seydoux (RD643)
- Comité départemental du Tourisme
- Taxi Dambrun
- SITAC
- Maison de l'emploi
- Musée Matisse
- SASA (société d'applications des silicones alimentaires)
- Office de tourisme du Pays de Matisse
- Chambre de Commerces et d'Industries de Cambrai (CCI)
- CG59 : Unité territoriale de Cambrai et Subdivision de Caudry
- RFF
- DEDT, CG59
- M. Coulon, Conseiller Général

Éléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n :
Date : 5 mars 2008
Heure : 9h35
Durée : 8 min

Collectivité ou organisation questionnée :

Gendarmerie du Cateau-Cambrésis
Représentant :
Nom Prénom :
Adresse :
Téléphone : 03 27 84 11 17
E-mail :

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.	
Questions	Réponses
Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?	Connaissance du projet de par les manifestations et l'association du contournement
Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?	Oui, le contournement est souhaité (avis personnel) pour éviter les problèmes de circulation dans le centre du Cateau
Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.	/
Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)	/
Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	/
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	/
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	/
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	/
questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur ⇒ Avez-vous des problèmes du au trafic lors de vos interventions ? ⇒ Y a-t-il souvent des accidents dans Le Cateau ? ⇒ Quels sont les points noirs ?	Ils n'ont pas particulièrement de problèmes lors des interventions car ils ont des itinéraires de substitution permettant d'éviter les embouteillages sur la RN 43. Il y a eu une période où plusieurs accidents sont survenus dans le centre ville du Cateau principalement au niveau du « S de la mort » (appellation donnée par l'association du contournement) en face de l'hôtel de ville. A cet endroit, 2 virages formant 2 angles à 45° ne permettent pas le croisement de 2 camions. Pas de problèmes spécifiques dus à la vitesse.
Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?	Bonne initiative de prendre en compte l'environnement et les acteurs présents sur le territoire.

Éléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° :
Date : 04/03/08
Heure : 16h05
Durée : 20 minutes

Collectivité ou organisation questionnée : PNR de l'Avesnois
Représentant :
Nom Prénom : Cappel Juliette
Adresse : Maison du parc « Grange Dîmière »
4, cour de l'Abbaye BP3 59550 Maroilles
Téléphone : 03 27 77 51 60
E-mail :

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.	
Questions	Réponses
Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?	Oui
Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?	
Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.	Secteur bocager encore bien représenté, forte potentialité écologique (territoire en général).
Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)	Points positifs : entités naturelles intéressantes : bocage, vallée de la Selle... Points négatifs : diminution du maillage bocager Volonté d'intégrer des « villes portes » du PNR dans la future charte du Parc (conseils du PNR)
Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	Non car pas situé sur le territoire du PNR
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	Oui
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	Oui, sur les communes du PNR (protection du patrimoine naturel et paysager : conservation des haies, reconstitution du maillage bocager...)
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	
questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur ⇒ Que préconisez-vous en cas de création d'une route ? ⇒ Quels aménagements essayez-vous de mettre en place ?	Nécessité de prendre en compte les habitats naturels présents ainsi que la faune et la flore notamment au niveau des zones humides (vallée de la Selle), zones bocagères et boisements. En cas de destruction de milieux intéressants, de haies... mise en place de mesures de compensation (replantation de haies, recréation de mares...) Gestion écologique des accotements de la route (gestion différenciée...) Création de pistes cyclables aménagées.
Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?	C'est une bonne initiative

Éléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° :
Date : 05 mars 2008
Heure : 11h15
Durée : 8 min

Collectivité ou organisation questionnée : Société de chasse du Cateau
Représentant : Président
Nom Prénom : Mr Dassonville
Adresse : 2 petite rue du Cateau
59360 Le Pommereuil
Téléphone : 03 27 84 55 36
E-mail :

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.

Questions	Réponses
Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?	Oui, connaissance du projet par les agriculteurs (route d'environ 6m de large qui va couper une partie du territoire de la société).
Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?	Oui le contournement du Cateau est souhaité pour les problèmes de circulation mais il faudra faire des aménagements pour le gibier et la faune du secteur
Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.	/
Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)	Il y a de moins en moins de bocage, le remembrement a détruit beaucoup de secteur bocager
Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	Projet de construction de logements sur 40 ha
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	C'est une bonne chose. Oui je suis sensibilisé
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	Comptage des populations de lièvres et de perdrix pour en déduire les prélèvements et garantir le maintien des populations de gibiers naturels. Aménagements cynégétiques sur le territoire (agrains...).
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	/
questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur ⇒ Quels gibiers sont présents sur le territoire ? ⇒ Quelles sont vos attentes ?	Populations intéressantes de lièvres, perdrix, faisans et lapins. Présence également de quelques migrateurs (grives...) En cas de contournement, il sera indispensable de prévoir des aménagements de type passage à faune... pour éviter les collisions dues au trafic routier.
Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?	C'est très bien d'appeler et de prendre en compte l'avis et les suggestions des acteurs locaux.

Éléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° :
Date : 5 mars 2008
Heure : 14h30
Durée : 5 min

Collectivité ou organisation questionnée : Station service Elf

Représentant : ouvrier

Nom Prénom :

Adresse : 7 route de Bazuel

59360 Le Cateau

Téléphone : 03 27 84 15 08

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.

Questions	Réponses
Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?	Oui car habitant du Cateau-Cambrésis
Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?	Oui il est souhaité pour les nuisances (bruit, embouteillage...) mais il n'est pas souhaité pour les commerces qui vont perdre de nombreux clients.
Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.	/
Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)	Point positif : présence du musée Matisse
Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	/
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	C'est une bonne chose mais beaucoup de promesses et souvent pas grand-chose derrière.
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	/
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	/
questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur ⇒ Quels sont vos principaux clients ? ⇒ Proposez-vous du GPL ou autres carburants « verts » ? ⇒ Quelles sont vos attentes relatives au projet ?	Il y a beaucoup plus de clients en début de mois qu'en fin de mois. Le plus gros du Chiffre d'Affaire provient des nombreux camions qui s'arrêtent pour se réapprovisionner. La station service ne propose pas de carburants « verts » (GPL ou autre). Si la route est déviée et que les camions, principalement, ne passent plus, ça sera catastrophique pour la station service (perte de nombreux clients). En cas de contournement il faudrait garder un accès facile à la station pour les camions ou autres véhicules de transport.
Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?	Bonne initiative

Éléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° :
Date : 5 mars 2008
Heure : 17h30
Durée : 5 min

Collectivité ou organisation questionnée : Ambulance Jounieau Labiause
Représentant : Directeur
Nom Prénom :
Adresse : 8 rue Théophile Boyer
59360 Le Cateau Cambrésis
Téléphone : 03 27 77 01 30
E-mail :

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.

Questions	Réponses
Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?	Oui car habitant du Cateau. Ca fait très longtemps qu'on parle de ce projet.
Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?	Le contournement du Cateau devient une nécessité (problèmes liés aux poids lourds : bruits, insécurité...) mais ça peut aussi être catastrophique pour certains commerces.
Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.	/
Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)	Point négatif : Nombreux problèmes sociaux par rapport à avant.
Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	Non
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	Oui sensibilité de par les médias...
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	Non
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	/
questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur ⇒ Avez-vous des problèmes quant au temps d'accès au soin ? ⇒ L'offre de soin est-elle suffisante au Cateau ? ⇒ Avez-vous des attentes particulières concernant le contournement ?	Quelques problèmes liés au trafic sur la RN 43 mais quand on connaît le Cateau il est facile de les éviter. Pas de problèmes majeurs pour les ambulances. Oui l'offre de soin est suffisante au Cateau. Pas d'attentes particulières pour l'entreprise en ce qui concerne le contournement. Par contre le contournement engendrera des problèmes pour certains commerces (pertes de nombreux clients).
Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?	Bonne initiative mais il faut que ça bouge et que le projet avance.

Éléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° :
Date : 6 mars 2008
Heure : 9h30
Durée : 5 min

Collectivité ou organisation questionnée : Supermarché ATAC
Représentant : Directeur
Nom Prénom :
Adresse : 9 rue Mar mortier
59360 Le cateau
Téléphone : 03 27 84 25 45
E-mail :

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.

Questions	Réponses
Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?	Oui de par les banderoles et affichages dans la commune.
Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?	Pas d'avis en particulier puisque le supermarché est excentré. Ca dépend du contournement et si celui-ci entraînera une perte de clients.
Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.	Taux chômage très élevé, plus de création d'entreprises,... Commune qui est en train de mourir petit à petit.
Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)	/
Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	/
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	Bonne chose de s'occuper du développement durable. Oui nous sommes sensibilisés.
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	Divers actions : - vente de produits issus du commerce équitable, - récupération des piles usagers, - mise en place d'un concours lié au développement durable...
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	/
questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur ⇒ Quelles sont vos attentes si le contournement a lieu ? ⇒ Avez-vous des projets d'extension ou autre ?	Pas réellement d'avis pour l'instant puisque le supermarché est excentré et on ne sait pas où le contournement va passer. Ca sera un problème si le contournement entraîne des gênes au niveau des livraisons ou la perte de clients (conserver un accès facile au supermarché). Pas de projets pour le moment au niveau du magasin.
Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?	Très bien de demander l'avis des personnes concernées, encore faut-il en tenir compte....

Éléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° :
Date : 6 mars 2008
Heure : 10h10
Durée : 7 min

Collectivité ou organisation questionnée : Intermarché

Représentant :

Nom Prénom :

Adresse : SA Faidherbe, 37 ru du Maréchal de Lattre de Tassigny
59360 Le cateau

Téléphone : 03 27 77 86 00

E-mail :

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.	
Questions	Réponses
Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?	Oui ça fait très longtemps qu'on en entend parler (journaux, habitants, commune...).
Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?	Oui je suis pour le contournement du Cateau car il y a de nombreux problèmes de circulation et d'insécurité.
Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.	Présence du musée Matisse
Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)	/
Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	Projet de création d'une zone commerciale
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	C'est bien. Oui nous sommes sensibilisés.
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	Divers actions : - vente de produits issus du commerce équitable, - récupération des piles usagers et de l'électronique en général, - recyclage des cartons, plastiques, - efforts sur les économies de papiers...
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	/
questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur ⇒ Quelles sont vos attentes si le contournement a lieu ? ⇒ Quelle est votre principale clientèle au niveau de la station service ? ⇒ Avez-vous des projets d'extension ou autre ?	L'intermarché est excentré. Je ne pense pas que le contournement entraînera une perte de clientèle. Au contraire, le centre ville sera plus facile d'accès et il sera plus facile de se garer (plus de touristes, plus de gens venant se promener, faire leurs courses...). Pas d'attentes particulières mais ça serait bien que le contournement passe à côté du magasin... La station service est principalement utilisée par les voitures, il y a peu de camions. Oui il y a un projet d'extension du magasin.
Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?	Bonne initiative de demander l'avis des acteurs du territoire mais il faut que ça bouge et que le projet avance

Éléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° :
Date : 6 mars 2008
Heure : 11h15
Durée : 6 min

Collectivité ou organisation questionnée : Boulangerie
Représentant : Bernard Thierry
Nom Prénom :
Adresse : 43 rue Charles Seydoux (RN43)
59360 Le cateau
Téléphone : 03 27 84 20 82
E-mail :

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.	
Questions	Réponses
Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?	Oui car commerce du Cateau situé sur la RN43
Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?	Contre le projet de contournement car pertes de clients. Le Cateau va devenir une ville morte. Conscience qu'il y a des problèmes à cause des camions.
Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.	Le Cateau ne « bouge » pas beaucoup.
Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)	/
Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	Construction en cours de lotissements. Projet d'habitations sur 6ha.
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	Pas d'avis. Pas sensibilisé.
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	Non
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	Non
questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur ⇒ Avez-vous beaucoup de clients de passage ? ⇒ Quelles sont vos attentes si le contournement a lieu ?	Pas mal de clients qui sont des commerciaux, des gens de passage sur la RN43. Si le contournement se fait, beaucoup de gens ne passeront plus dans le centre comme ça s'est déjà produit pour d'autres contournements (Le Quesnoy...) → perte de clients pour les commerces. Il faudrait dévier que les camions et pas les voitures.
Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?	Bien de demander l'avis des gens.

Éléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° :
Date : 6 mars 2008
Heure : 11h50
Durée : 8 min

Collectivité ou organisation questionnée : AAPPMA la truite sulpicienne et béninoise
Représentant : Président
Nom Prénom : Mr Logez
Adresse : 1 rue de l'arbre de Guise
59360 Saint Souplet
Téléphone : 03 27 84 31 95

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.	
Questions	Réponses
Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?	Oui ça fait 30 ans qu'on entend parler de ce projet.
Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?	Le contournement est indispensable principalement à cause des nuisances occasionnées par les poids lourds.
Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.	Passé industriel qui a disparu. C'est devenu une ville dortoir.
Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)	Point négatif : beaucoup de chômage
Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	Création d'une route HQE à Saint-Souplet avec les mêmes problématiques → vallée de la Selle
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	Très bien, oui je suis sensibilisé
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	Oui nombreuses actions au niveau de la Selle : - suppression des vannages pour la libre circulation des poissons, - volonté de créer une seule association de pêche sur la Selle de manière à : → gérer la rivière dans sa globalité, → supprimer les rempoissonnements et travailler sur les habitats aquatiques pour garantir le maintien des populations sauvages de Truite fario - réhabilitation de certains secteurs : remettre des fonds caillouteux, refaire des méandres...
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	/
questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur ⇒ Quel est le peuplement piscicole présent ? ⇒ Quelles sont les caractéristiques de la Selle ? ⇒ Quelles sont vos attentes si le contournement a lieu ?	La Selle est une rivière de 1 ^{ère} catégorie avec une population sauvage de Truite fario qui se reproduit dans la rivière (+ espèces d'accompagnement : Chabot, Epinoche...) Il y a d'importants problèmes de pollutions dus au déficit d'assainissement des eaux usées (nombreux rejets direct dans la rivière). La ripisylve est en mauvais état. Il n'y a pas de crue (pas beaucoup de zones inondables aux alentours) Si le contournement a lieu : - gérer les eaux de ruissellement de la voirie pour qu'elles n'aillent pas dans la Selle - traverser la vallée de la Selle sans impacter la rivière, ses berges... (pas de busage, pas de pollutions lors des travaux...), - faire des aménagements paysagers pour conserver le cadre de vie et le paysage de la vallée, - prévoir des travaux de compensation au niveau de la Selle (restauration de ripisylve, d'habitats...) Profiter de ce projet pour faire de la communication et de la sensibilisation auprès des habitants et des

	touristes (→ amélioration du social) Faire intervenir des entreprises ou des acteurs locaux pour certains travaux....
Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?	Bonne initiative. Il y a longtemps que ça aurait du se mettre en place.

Éléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° :
Date : 5 mars 2008
Heure : 10h10
Durée : 5 min

Collectivité ou organisation questionnée : Centre équestre du Cateau
CIS

Représentant :

Nom Prénom :

Adresse : Rue de Fesmy

59360 Le Cateau

Téléphone : 03 27 84 09 62

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.	
Questions	Réponses
Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?	Non
Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?	Le contournement serait intéressant car il y a des problèmes d'embouteillages dans le centre ville.
Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.	/
Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)	/
Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	/
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	Non
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	Non
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	/
questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur ⇒ Avez-vous des problèmes particuliers à cause de la RN 43 ? ⇒ Où sortez vous principalement pour vos randonnées ? ⇒ Faites-vous beaucoup de sorties ?	Pas de gênes particulières les concernant car le centre équestre est excentré (sud de la RN43 entre le Cateau et Bazuel). Les randonnées se font vers le Bois de l'Evêque situé à l'est du territoire quand les beaux jours arrivent (printemps, été). Ca serait gênant que le contournement coupe cet axe emprunté pour les randonnées.
Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?	Bonne initiative

Éléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° :
Date : 6 mars 2008
Heure : 16h10
Durée : 10 min

Collectivité ou organisation questionnée : Hôtel restaurant LES DIGUES

Représentant :

Nom Prénom :

Adresse : 13-15 rue Charles Seydoux (RN43)

59360 Le cateau

Téléphone : 03 27 84 12 07

E-mail :

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.	
Questions	Réponses
Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?	Oui par le maire, les réunions...
Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?	Contre le contournement. Argent dépensé inutilement. Les commerces ont déjà du mal à survivre, le contournement va vider le centre ville. Beaucoup d'exemples ailleurs où ça s'est passé comme ça. De plus, les accidents sur la RN43 sont très rares. L'appellation « S de la mort » est totalement injustifiée. Concernant les nuisances, le bruit c'est la vie ! C'est principalement les retraités qui sont pour car ils veulent de la tranquillité. D'autres villes ou villages sont traversés par la RN43 et ne se plaignent pas.
Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.	Il y a énormément de potentialités au Cateau (activités, patrimoines...) mais elles sont mal exploitées et mal connues. C'est une très belle ville qui ne demande qu'à bouger.
Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)	Point positif : équipe maire – conseillers très dynamique qui font bouger les choses Point négatif : pas beaucoup d'entreprises, problèmes de chômage... Beaucoup de propriétaires d'immeubles qui n'entretiennent pas leur façade → peu esthétique et peu accueillant
Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	Plusieurs projets d'habitations.
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	Bonne chose. Peu sensibilisé.
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	Recyclage des déchets
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	Développement des espaces verts, beaucoup de plantations d'arbres, de fleurs... Travaux sur la chaussée : pose d'un revêtement anti-bruit sur la RN43 qui fonctionne bien
questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur ⇒ Quels sont vos principaux clients ? ⇒ Y a-t-il des gênes occasionnées par le trafic sur la RN43 ? ⇒ Quelles sont vos attentes si le contournement a lieu ?	Beaucoup plus de clients l'été. Beaucoup de gens de passage sur la RN43 qui s'arrêtent en passant devant (commerciaux, touristes...) Pas de problème concernant le bruit. Les clients dorment bien même dans les chambres qui donnent sur la RN43. En cas de contournement, il faudrait des aides pour la signalisation des commerces et permettre un accès facile au centre ville.
Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?	Très bien

Éléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° : SC 4
Date : 06/03/2008
Heure : 15h30
Durée : 30 mn

Collectivité ou organisation questionnée : Comité Départemental du
Tourisme
Représentant :
Nom Prénom : Mme Maton
Adresse :
Téléphone :

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.

Questions	Réponses
Avez-vous connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?	Oui et non pas précisément, sujet qui revient de manière récurrente, depuis plus de 10 ans
Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?	Usager du territoire : plutôt oui pour revaloriser le centre mais attention à ne pas reporter l'ensemble du trafic (dégradation habitats, du cadre de vie ...). Régulation du trafic + mise en valeur. Attention entrée de village : lassitude croissante. Cœur de ville a un potentiel énorme. Attention au cheminement jusqu'au musée. Rue piétonnière ?
Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.	Bourg qui rassemble tout une vie économique locale. Obj de montrer toute une dynamique du territoire or en entrant on ne le voit pas du tout. Or, il y a du potentiel. On ressent le remou économique
Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)	
Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	/
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	Dans vie au quotidien : pratiques à améliorer. Dans le cadre professionnel : implication de plus en plus grande dans les politiques du CG 59. Le service tourisme souhaite faire un effort sur un tourisme durable (labellisation, ...). Attention se révèle suivant les spécificités de chaque territoire. (Notion d'hébergement de pays : respect environnemental, prise en compte du quotidien, rond-point et routes départementales) idem au Var.
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	Le Cateau a un rôle d'exemple : territoire à fonction économique importante passée. Le Cateau-Cambrésis est une porte d'entrée de l'Avesnois. Reconnaissance du territoire des parcs. Projet culturel sur Ors : valorisation d'un écrivain (Howenn)
questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur ⇒ ... ⇒ ... ⇒ ...	Centre-ville perd sa fonction maîtresse de centre névralgique : tout le trafic cherche à fuir le centre-ville. Revitaliser le centre-ville. Attention aux partages des résultats : la collaboration sur le projet doit impliquer chacun des acteurs du territoire. Il y a un Projet de Territoire. Très demandeur d'être intégré à la démarche dans la suite du projet. Diagnostic du Schéma Touristique du Nord : à regarder.
Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?	Très bonne démarche, à poursuivre jusqu'au bout

Éléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° : SC 1
Date : 05/03/08
Heure : 13h45
Durée : 15 mn

Collectivité ou organisation questionnée : TAXI DAMBRUN

Représentant :

Nom Prénom : M. Dambrun

Adresse : 51 r Théophile Boyer

Téléphone : 08 75 84 54 21

E-mail :

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.	
Questions	Réponses
Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?	non
Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?	POUR : circulation dans le Cateau : Poids Lourds, BUS → détérioration des voiries accélérées, bruit URGENT, contournement draine bien le trafic de transit mais qu'il y ait conservation du trafic local
Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.	/
Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)	Bon développement depuis l'arrivée de M. Siméon, petite fontaine, Musée Matisse. Nouveau bitume mieux niveau acoustique sur la route. ça va niveau TMD, convoi exceptionnel, pas de pb niveau sécurité sur la RN 43 (rond-point, C'est bien). Route Cambrai-Le Cateau avant bcp d'accident, depuis rénovation, la situation s'est nettement améliorée. Forêt à coté : randonnée sympa Négatif : stationnement commerce centre-ville, départ d'usine, pb lié activité économique → Caudry qui draine activité du Cateau. Deux gros virages, problèmes de fluidité de trafic. « S mort » : pb avec les piétons. Route reste assez dangereuse pour les piétons. Tracteur en haute saison : en position de cuvette dur : perte de temps (pas de possibilité de doubler). Peu de cyclistes (raison de sécurité sans doutes)
Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	Information via bulletin régulier : idée, nouveautés (amélioration parking à l'ancienne usine Trémois, stop avenue République, ...)
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	/
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	/
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	
questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur ⇒ ... ⇒ ... ⇒ ...	Activité : Transport hospitalier (à peu près ambulance) quelques transports de proximité mais assez faibles 1 société ambulance : Utilisation d'un véhicule standard diesel Aire d'intervention : Caudry, cambrai, Lille, St-Quentin, Valenciennes, Chimay Taxi indépendant Réseaux dans le bourg du Cateau suffisants sauf les problèmes cités ci-dessus

Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?

Éléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° : SC 2
Date : 05/03
Heure : 15h40
Durée : 20 mn

Collectivité ou organisation questionnée : SITAC
Représentant :
Nom Prénom : M. FONTAINE
Adresse : Agence CFC

Téléphone : 03 27 82 28 55
E-mail :

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.

Questions	Réponses
Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?	Oui, CG ou BE a demandé les itinéraires.
Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?	Oui souhaitable dangerosité traversée / cohabitation PL
Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.	
Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)	
Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	
questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur ⇒ ... ⇒ ... ⇒ ...	<p>Transport bien exploité surtout ligne 501 : Cateau-Cambrai : flux Cateau → Cambrai (bcp lycéens + travail) Le Cateau/Caudry : bcp de personne n'ont pas de véhicules (plutôt pauvre)</p> <p>Offre pas suffisante. Nouveau Schéma Départemental 2010 → a priori des transports axe le Cateau - Caudry-Cambrai (+ de navettes, pas de nouvelles lignes) 3 projets :</p> <ul style="list-style-type: none"> • ligne express toutes les heures • Ligne moyenne fréquence • Transport à la demande <p>Un peu excentré. Centre-ville gare routière fictive déplacée avec arrivée musée Matisse. Réaménagement (derrière musée) d'un parking au centre-ville.</p> <p>Vos lignes passent la gare. Intermodalité existe mais à développer. Selon horaire d'arrivée SITAC aménage.</p> <p>Difficulté de circulation : traversée parfois très difficile mais à relativiser avec Cambrai.</p> <p>Feu sur Nationale cela ralenti. Pas d'accident spécifique relevé.</p>

	Bus diesel, pas de vocation à développer GN peu adapté aux transports inter-urbains
Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?	Bonne démarche / environnement / et prise en compte des riverains

Éléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° : AA
Date : 06/03/08
Heure : 11h20
Durée : 25 min

Collectivité ou organisation questionnée : Maison de l'emploi
Représentant :
Nom Prénom : Laurence HACHIN 03 27 70 01 29 – Mme Isabelle DECATOIRE .
M. LASSELIN (directeur)
Adresse :
Téléphone : 03 37 77 03 47

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.

Questions	Réponses
Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?	Oui. Par la presse.
Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?	Oui, souhaitable. Raisons de sécurité des personnes et des biens. Pour des raisons de développement économique. Le Problème est la fréquentation en terme d'échanges de l'axe sur lequel est situé Le Cateau. Réputation de dangerosité. Favorable aux transports. Meilleur attrait du territoire.
Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.	Ville à la campagne. Aménagement urbain dans un site très rural. Avec des équipements souhaités par la population
Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)	+ : Equipements et environnement : qualité de vie, agréable. Attractivité. Qualité de main d'œuvre pour des entreprises qui s'implantent. Pôle santé. Une vie culturelle qui se développe de plus en plus. Et qui profite aux habitants du Cateau (Musée Matisse) : ateliers, rencontres. Découverte culturelle. - : localisation excentrée par rapport au Cambrésis. Absence d'autoroute / desserte. Voie ferrée : activité qui diminue de plus en plus et inquiétude sur la possible fermeture. Manque de remplacement des activités anciennes : postes différents et pas dans les mêmes proportions L'image de difficulté éco si elle est avérée, ne doit pas cacher que SOMETOM, par exemple, a créé dernièrement quelques dizaines d'emploi, de même que d'autres ont des projets de développement.
Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	- Projet de réalisation d'une zone d'activité. - Aménagement de la friche indus des établissements Trémois : réaménagée dans les années à venir : paysager en continuité du parc Fénelon, habitat (construction d'un immeuble) plus équipements d'activité. Porteur = Ville de Le Cateau (en liaison avec le Département – Parc Matisse repris par CG59. - Création d'une entreprise d'insertion (services à la personne) – ARIL délocalise une partie de ses activités à le Cateau sous la forme d'une EI. - Lieu d'accueil et de soin pour des personnes à conduites addictives, au sein de la Maison SIMONS (30 emplois prévus à terme) - Beaucoup de TPE, d'artisanat - Peu de sous-traitance
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	Oui très sensible. Une accumulation de petits gestes, qui prouve que un peu à la fois, certains discours tendent à rentrer dans la vie quotidienne.
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	Un créneau : la création d'un club d'investisseurs (SIGALE) en juin 2007. Forum Bio-cambrésis ce week-end.
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	Forum Bio-cambrésis ce week-end. Partenariat avec Bio-Cambrésis : Commercialisation de soupes cuisinées localement CODES traite du développement durable (économie solidaire)
questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur	- La situation de l'emploi reste préoccupante : le problème n'est pas d'y être (c'est devenu normal). Le plus inquiétant

<p>⇒ Situation de l'emploi sur le Cateau ⇒ Impact sur la situation / l'ambiance / la qualité de vie du territoire ⇒ ...</p>	<p>est quand le chômage dure et qu'on arrive à une, deux années de chômage, voire plus. Noyau dur de chômage longue durée que l'on a du mal à faire baisser. Pour une partie de la population, le retour à l'emploi nécessite tout un parcours, un suivi individualisé. On a une partie de la population particulièrement marginalisés.</p> <p>- Impact certain sur la qualité de vie du territoire.</p>
<p>Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?</p>	<p>Très intéressant. Mais difficile de bien communiquer dessus. Il faut des exemples concrets. La HQE a mis du temps à s'imposer pour les bâtiments publics. Tout un travail de pédagogie à conduire pour montrer les apports concrets de la démarche pour le territoire.</p>

Eléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° : AA 2
Date : 06/03/08
Heure : 11h40
Durée : 45 min

Collectivité ou organisation questionnée : Musée Matisse
Représentant : Mme Dominique Szymusiak – Conservateur en chef
Nom Prénom :
Adresse : Palais Fénelon
59360 Le Cateau-Cambrésis
Téléphone : 03 27 77 51 20
E-mail : museematisse@cq59.fr

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.

Questions	Réponses
<p>Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?</p>	<p>Oui, par différentes sources.</p>
<p>Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?</p>	<p>Nous sommes très favorables à ce contournement, dont on attend beaucoup. Le flux de camions au Cateau-Cambrésis est très important. Ces camions devraient être sur une voie dédiée, pas dans un centre ville étroit. La situation vécue par les catésiens, les nuisances subies : vibrations, bruit, dangerosité, sentiment de danger, pollution atmosphérique... sont ahurissantes.</p> <p>On ne peut pas s'y déplacer sans se sentir agressé en permanence. On pense à un « état de guerre ». L'impact d'une situation de stress comme celle-ci n'est pas sans incidence. J'ai connaissance qu'il y a beaucoup de dépressions au Cateau : se rapprocher des médecins du centre hospitalier pour avoir des données précises.</p> <p>Un contournement est nécessaire, d'accord, mais il est indispensable que les flux de camions (ou de marchandises) soient interdits de traversée des villes, soient mis sur des axes principaux dédiés, et non sur des axes secondaires.</p>
<p>Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.</p>	<p>C'est une ville d'art et d'histoire, dotée d'un patrimoine historique et culturel remarquables, même si insuffisamment mis en valeur.</p> <p>C'est aussi une ville « gruyère », dont les Boves (caves profondes) ont servi à de nombreux usages, dont l'extraction de la pierre pour la construction. Conséquence : une fragilité du sol et des constructions.</p> <p>A titre d'exemple, la place de la mairie s'est déjà effondrée deux fois, laissant apparaître un trou profond de dizaines de mètres. Il s'ensuit un risque pour la population : effondrement de la route ou de maisons. Les vibrations produites par les camions traversant le Cateau-Cambrésis exacerbent ce risque.</p>
<p>Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)</p>	<p><u>Positifs</u> : un patrimoine exceptionnel, dont un vitrail de Matisse, dit le « Vitrail des Abeilles », à l'école Matisse. Sa restauration est prévue. L'appel de fonds a permis de collecter en mécénat 2 à 3 fois le montant nécessaire ! Il pourrait donner lieu à des visites hors temps scolaire, le week-end en particulier. Le vitrail de Matisse, joyau de la Chapelle de Vence draine plusieurs centaines de milliers de visiteurs par an.</p> <p>Autre exemple de Patrimoine : l'hôtel de ville, la brasserie sur les remparts...</p> <p><u>Négatifs</u> : Un sentiment d'éloignement, d'être oublié. Et bien sûr la RD qui passe en cœur de ville.</p>

Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	
<p>questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Comment fonctionne la fréquentation du musée ? ⇒ Quel est l'impact de votre activité sur le développement local du Cateau-Cambrésis ? Quels sont les axes d'amélioration ? ⇒ Qu'est-ce que le projet de contournement peut changer pour le musée ? 	<p>Le musée vit au rythme de ses expositions. Il n'y a pas d'importante variation saisonnière et nous accueillons à peu près autant de visiteurs en janvier qu'en juillet.</p> <p>Les modes de transport des visiteurs se répartissent comme suit : 50% en autocar, 50% en véhicule personnel.</p> <p>Les visiteurs restent entre 1 et 3 heures dans le musée. La moyenne s'établit environ à 2 heures de visite.</p> <p>Aujourd'hui, les visiteurs qui viennent au musée abandonnent toute découverte de la ville du Cateau-Cambrésis, le flux de véhicules et les nuisances qu'ils génèrent étant tout à fait décourageants. Faire deux courses en ville rend hystérique. Alors y passer un après-midi... Il s'ensuit que la ville ne bénéficie pas beaucoup des 70000 à 80000 visiteurs par an. Pourtant, lorsque l'on a 700 visiteurs, comme le week-end dernier, ou 1500, comme lors de nos plus grosses pointes, il faudrait que la ville suive, en nombre de places de Parking, en restauration, en cafés, en boutiques de produits locaux, en visites guidées, en hébergement. Aujourd'hui, on utilise des salles communales dans les villages alentour pour accueillir la pause déjeuner des groupes scolaires... Seule exception : le dimanche, où les flux de véhicules sont nettement plus faibles et où une partie des visiteurs prend le temps de visiter Le-Cateau. Mais la plupart des commerces et l'office de tourisme sont fermés.</p> <p>Le contournement permettrait de changer le visage de la Ville, à la fois pour ses habitants, de l'apaiser. Le formidable outil de développement local qu'est le Musée Matisse (tout de même le premier équipement touristique du Sud du Département) pourrait alors porter ses fruits et faire profiter la ville de ses retombées.</p> <p>Pour profiter à tous, le contournement devrait être accompagné d'une signalétique adaptée, de pistes cyclables, de trottoirs...</p>
Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?	Je trouve la démarche très intéressante. Les choses avancent, espérons que la réalisation soit rapide, car le besoin est urgent.

Éléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° :
Date : 06/03/08
Heure : 10h00
Durée : 10 min

Collectivité ou organisation questionnée : SASA (Société d'Applications des Silicones Alimentaires)
Représentant : M. Webert = responsable sécurité Environnement
Nom Prénom :
Adresse : ZA de Pommereuil
Tel : 03 27 84 63 00
E-mail :
commercial.france@sasa.fr

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.	
Questions	Réponses
Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?	OUI – Ils s'en sont aperçu lors de l'examen du cadastre faite dans le cadre d'un projet d'extension = parcelles réservées pour le projet de contournement
Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?	Très favorable – Contournement souhaité – Directement concerné par leur activité qui entraîne d'important flux de camions ds les 2 sens (beaucoup d'export) et en particulier de Matières Dangereuses.
Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.	Ce n'est pas 1 Catésien (vit à 50 km)
Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)	Point très négatif : problèmes de circulation et de sécurité
Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	NSP
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	Sensibilisé
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	Non
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	NSP
questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur ⇒ ... ⇒ ... ⇒ ...	Flux camions : TMD = 40 tonnes par mois (par citerne) Transport logistique = 15 à 20 semis par jour Flux salariés : 350 salariés sur site, qui viennent av leur voiture, + essentiellement des gens du Cateau + aux heures de pointe
Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?	Il l'attend beaucoup – Interrogation sur le planning de réalisation du contournement

Eléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° :
Date : 05/03/08
Heure : 16h20
Durée : 15 min

Collectivité ou organisation questionnée :
Office du tourisme Pays de Matisse
Représentant :
Nom Prénom : Mlle Priscilla VICTOIRE
Adresse : 9 place du commandant Richez

Téléphone : 03.27.84.10.94
E-mail : otleateau@wanadoo.fr

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.	
Questions	Réponses
Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?	Oui – Depuis de nombreuses années- Catésienne depuis toujours
Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?	Pour certaines catégories de population : oui il est souhaité Pour d'autres, inquiétudes vis-à-vis du « vidage » du centre ville : commerçants du centre ville, activités touristiques
Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.	Musée Matisse Elle est profondément attachée à sa ville
Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)	Point positif : Musée Matisse : réputation régionale, voire nationale Rôle de « locomotive » pour la ville Point négatif : Manque d'emplois
Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	2 Projets de lotissement : 1 près du palais des sports 1 autre de logements sociaux + en accession à la propriété (environ 50 logements) Promesses électorales des 2 partis en course : création de zones d'activités économiques
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	Notion très floue NSP
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	Non
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	NON
questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur ⇒ ... ⇒ ... ⇒ ...	Manifestations culturelles, sportives, touristiques : il n'existe pas de listing qui reprend l'ensemble. C saisonnier : la mairie communique le 20 de chaque mois à l'OT ce qu'il est prévu. Il existe une 100aines d'associations, beaucoup de petites qui organisent comme elles peuvent les événements qui du coup sont assez ponctuelles L'OT dispose d'une liste complète des association, qu'elle nous communique par mail (en cours)
Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?	Que du bien Soulagement que la décision officielle soit enfin prise.

Eléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° :
Date : 05/03/08
Heure : 11h00
Durée : 45 min

Collectivité ou organisation questionnée :

Chambre de Commerces et d'Industrie de Cambrai (CCI)
Représentant :
Nom Prénom : Mr Denis WEISS
Adresse : 5 place de la République

Téléphone : 03.27.72.10.15
E-mail : d.weiss@cambresis.cci.fr

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.

Questions	Réponses
Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?	Oui, depuis environ 5 ans
Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?	Bon moyen de relier les zones d'activité
Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.	Présence de parcs, aspect touristique (musée Matisse)
Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)	Point positif : Musée Matisse, nature environnante Point négatif : zone enclavée du territoire, fort taux de chômage
Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	Des projets sont en cours d'étude mais M. Weiss ne peut pas les dévoiler.
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	Bien
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	Oui. Accompagnement des entreprises dans les projets de développement durable.
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	Association de pêche par exemple : actions pour la protection de l'environnement
questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur ⇒ ... ⇒ ... ⇒ ...	Les entreprises catésiennes attendent beaucoup de la future liaison Le Cateau-Solesmes-Valenciennes. Le territoire du Cateau est difficilement « vendable », puisque les liaisons ferroviaires et routières ne sont pas bien développées. Problèmes de zone d'emploi locale pour les gens qui n'ont pas les moyens de se payer une voiture ; des réflexions sont menées pour faciliter l'accès aux emplois depuis Le Cateau (tram-train...) Situation difficile des entreprises du territoire. Structures d'accueil pour les chômeurs développée sur le territoire.
Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?	Bien mais pas assez de communication du CG59 vis-à-vis de la démarche « route durable »

Eléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° :
Date : 05/03/08
Heure : 10h00
Durée : 1 heure

Collectivité ou organisation questionnée :

CG59 : Unité territoriale de Cambrai et Subdivision de Caudry
Représentant :
Nom Prénom : MM. Lemoine et Bisiaux
Adresse :

Téléphone : 03.27.83.85.92 et 03.27.85.90.25
E-mail :

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.	
Questions	Réponses
Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?	On parle du projet de contournement du Cateau depuis maintenant 35 ans. Il a été proposé la première fois par M. Grimaldi, conseiller général du canton.
Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?	La création du contournement du Cateau-Cambrésis est souhaitée, puisqu'il y a un fort trafic sur l'axe principal (RD643) en centre ville. De plus, les maisons sont en front de rue. Le « S de la mort » est un point difficile de la circulation. Il occasionne des blocages.
Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.	Intérêt touristique, cœur de ville...
Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)	Le Musée Matisse draine beaucoup de touristes. L'accès serait plus facile et plus agréable avec le contournement. Il y a des problèmes pour stationner en centre ville du Cateau, sur la RD643, et donc pour se rendre dans les commerces. Avec le contournement il y aurait plus de possibilité de stationnement, et le centre ville serait plus agréable. Danger présent lors de la traversée de la RD643 par les piétons. Contraintes d'accès au lycée situé en centre ville. Les habitants se plaignent des vibrations des murs lors du passage des poids lourds
Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	Cf. plus bas.
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	Oui puisque menée par le CG9
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	Non mentionné
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	Non mentionné
questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur ⇒ ... ⇒ ... ⇒ ...	Manifestations importantes : foire de la St Matthieu le 22 septembre. Aménagements effectués sur la commune du Cateau : - traversée de commune RD643 : réfection du tapis, aménagements de sécurité ; pour réguler la vitesse - Aménagement du double carrefour sur la RD21 : suppression des feux, aménagement de sécurité Aménagements en cours d'étude sur la commune du Cateau : - aménagement de la RD932, du carrefour avec la RD643 à la limite de l'Aisne, en faveur des deux roues - création d'un giratoire à l'intersection RD932-RD643, jugée trop dangereuse. (possibilité de l'intégrer au projet de contournement)

	<ul style="list-style-type: none">- Zone d'activité de 50 hectares (inscrite au PLU) au sud ouest du croisement RD932-RD643- Mise aux normes de la largeur de la RD12, sur 5 km à partir de l'ouvrage SNCF vers Wassigny.- Création d'un bassin de retenue des eaux de ruissellement au bas de l'ouvrage SNCF sur la RD12.- Création d'un barreau RD21-RD932, échéance 2010. <p>Le coût d'entretien de la voirie est calculé par type de voirie. Le ratio est ramené au kilomètre de chaussée. M. Bisiaux nous enverra les informations prochainement. La RD643 est plus sollicitée que les autres voiries du même type. Les sections hors agglomération sont remises à niveau par la pose de nouveaux tapis.</p>
Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?	Bien

Eléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° :
Date : 12/03/08
Heure :
Durée :
Réponse au fax du 28/02/08 par courrier

Collectivité ou organisation questionnée :

Réseaux Ferrés de France (RFF)
Représentant :
Nom Prénom : M. Dareaud
Adresse : 100 bvd de Turin, tour de Lille, 59 777 Euralille
Téléphone : 03.20.12.45.20
E-mail :

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.

Questions	Réponses
Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?	Non. Aucun dossier ne figure dans les archives actuellement répertoriées à la Direction régionale.
Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?	Pas de commentaire sur ce point
Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.	Pas de commentaire sur ce point
Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)	Pas de commentaire sur ce point
Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	Non
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	Elles semblent légitimes.
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	Oui, mais pas spécifiquement sur le territoire concerné, cf. le rapport annuel de RFF.
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	Aucune
questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur ⇒ Quels sont vos besoins et attentes par rapport au contournement du Cateau ? ⇒ Quelle est la capacité d'accueil des autres modes de déplacement ? ⇒ Les liaisons ferroviaires de et pour le Cateau sont plus nombreuses à l'heure actuelle qu'en 2004. Quelle est la raison de cette augmentation ? ⇒ Existe-t-il des pôles d'échanges entre les différents moyens de déplacement ? Précisez leur situation géographique. ⇒ Avez-vous des remarques, des idées ou des suggestions à apporter concernant cette étude ?	- Il serait intéressant, pour notre établissement, de connaître avec précision le tracé pour en identifier les impacts sur le réseau ferré national mais également le calendrier de l'opération. A noter que tous travaux intéressants le domaine public ferroviaire doivent être planifiés 3 ans à l'avance du fait du processus d'obtention des coupes de circulation ferroviaire. - La commune du Cateau est traversée par la voie ferrée Creil-Jeumont (double voie électrifiée). Cette artère connaît un fort trafic journalier, tant voyageurs que fret. - La réponse doit être apportée par le transporteur SNCF. - Les pôles d'échanges découlent d'une interaction entre périmètres urbains et ferroviaires. RFF s'est associé à ces démarches principalement pour des questions foncières. - Il est souhaitable que les équipes du Département en charge de cette opération se rapprochent de nos services dans les meilleurs délais.
Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?	Pas de commentaire sur ce point.

Éléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° :
Date : 01/03/08
Heure :
Durée :

Collectivité ou organisation questionnée :
DEDT Agriculture, eau, environnement CG59
Représentant :
Nom Prénom : M. Boulangé
Adresse :

Téléphone : 03.20.63.58.91
E-mail :

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.	
Questions	Réponses
Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?	Oui. Depuis 2006 par la direction de la voirie départementale (CG59)
Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?	Il me semble souhaité par les habitants du Cateau pour des raisons liées aux conditions de circulation en ville et l'important trafic des poids lourds Le contournement risque d'amener une urbanisation supplémentaire (logements, zone d'activité) et donc une perte de zones agricoles.
Quelle est, selon vous, la spécificité du Cateau-Cambrésis et du territoire.	Vallée de la Selle (identité paysagère), relief, bocage, rural, transition entre Cambrésis et Avesnois
Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire ? les points négatifs ? (suggestions d'amélioration)	Pas d'avis
Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)	
Que pensez-vous de la montée des préoccupations liées au développement durable ? Etes-vous sensibilisé à cette notion ?	
Menez-vous des actions en faveur du développement durable (protection de l'environnement, équité sociale, commerce équitable, agriculture de proximité, ...) sur le territoire ou dans le secteur ?	Financement de travaux connexes aux aménagements fonciers (80% pour l'environnement, érosion des sols). Travaux connexes conciliant les conditions d'exploitation et l'environnement)
Autres actions connues (menées par qui ?) en faveur du développement durable sur le territoire ou dans le secteur	
questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur ⇒ Quels types de projets d'aménagements souhaitez-vous associer à ce projet ? ⇒ Quels sont les besoins et les attentes des agriculteurs ?	Aménagements cyclables en ville si le trafic est détourné Continuité écologique, crapauducs, rétablissement hydraulique avec berges végétalisées... Minimum de prélèvement
Que pensez-vous de la démarche Route Durable menée par le Conseil Général ?	Elle va dans le bon sens

Éléments de caractérisation de l'enquête :

Questionnaire n° :
Date : 28/04/08
Heure : 14h30
Durée : 1h30

Collectivité ou organisation questionnée :

M. COULON, Conseiller général

Adresse :

Téléphone :

E-mail :

Introduction à la Démarche HQE Route Durable du Département du Nord et toutes implications dans les domaines sociaux / environnementaux et économiques.

Questions	Réponses
<p>Avez-vous eu connaissance du projet de contournement ? Depuis quand ? Par quelle source ? Par quel intermédiaire ?</p>	<p>Connaissance du projet de contournement du Cateau depuis son enfance au Cateau. Le contournement est inscrit au POS de la commune (sans étude affinée) depuis 35 ans. Il a ensuite été inscrit au PLU. L'Etat n'a pas œuvré en faveur du contournement. En 2006, lors de la rétrocession des routes nationales aux conseils généraux, le conseil général du Nord a inscrit le projet du contournement du Cateau en opération prioritaire.</p> <p>Démarrage des travaux en 2011 sous réserve du foncier. La date de fin des travaux ne doit pas être divulguée.</p>
<p>Donnez votre avis sur la création du contournement du Cateau-Cambrésis, Est-il souhaité ? Pour quelles raisons ? Qu'attendez-vous du projet ?</p>	<p>Le contournement est largement attendu par la population catésienne. Notamment pour réduire les nuisances sonores et l'insécurité qui règnent dans le centre ville. Beaucoup de poids lourds (dont TMD important) passent dans le centre ville. Les habitants gardent le souvenir de l'explosion d'un camion citerne à Saint Amand les Eaux (1^{er} février 1973). Les maisons au bord de la RD643 sont très fissurées.</p> <p>Le Contournement permettra de réduire les problèmes liés à la sécurité, de désenclaver le Cateau et de favoriser son développement économique.</p> <p>Le Contournement Nord, couplé au Barreau routier RD932-RD21, permettra de réaliser un bouclage autour du bourg du Cateau. La circulation de poids lourds dans le Cateau sera donc nettement réduite.</p> <p>Le contournement Sud présente pour M. Coulon davantage d'inconvénients, avec la présence d'un champ captant important et de la ligne SNCF. La protection de la ressource en eau a été un élément phare dans la lutte contre l'implantation d'un CET au sud du Cateau.</p> <p>M. Coulon reçoit souvent des habitants du Cateau qui lui témoignent de leur intérêt pour le contournement. Ils attendent le contournement, surtout les riverains de la RD643. Certains sont inquiets vis-à-vis du type de route, des nuisances sonores liées à son fonctionnement et des possibilités d'accès au contournement.</p> <p>L'union commerciale du Cateau est globalement favorable au contournement mais certains sont inquiets pour leur clientèle. Cependant, M. Coulon nous informe que la clientèle est essentiellement locale.</p>

	<p>Le fait de démarrer le contournement de la RD932, en prenant en compte le futur giratoire entre les RD932 et RD643, n'inciterait pas les véhicules légers à emprunter le contournement. Ceux-ci passeraient dans le centre ville du Cateau. Une réglementation obligerait cependant les PL à emprunter la voie de contournement.</p>
<p>Quels sont selon vous, à l'heure actuelle, les points positifs du territoire? les points négatifs? (suggestions d'amélioration)</p>	<p>L'atout de la carte touristique est intéressant et doit être développé. C'est à la commune de le faire. Il faut s'en préoccuper maintenant et non après la mise en service du contournement.</p> <p>Le PNR de l'Avesnois, le Bois l'Evêque (caserne rachetée par la communauté de communes et mise en valeur) constitue un potentiel touristique qui amène un flux de touristes important aux environs du Cateau.</p> <p>Un point négatif du Cateau est la faible mobilité de la population. Le périmètre moyen de recherche d'emploi est de 15km.</p> <p>La RD643 est empruntée par beaucoup de tracteurs et les créneaux de dépassement sont trop peu nombreux. Il n'y a ni chemin agricole ni piste cyclable le long de la RD643.</p>
<p>Avez-vous connaissance d'autres projets (à tout niveau) sur le territoire (projet économique, associatif, de sensibilisation, commercial, habitat, ...)</p>	<p>Projet de giratoire, barreau routier et ZAC évoqués.</p> <p>L'amélioration de la liaison entre Le Cateau, Solesmes et Valenciennes est nécessaire pour le développement du Cateau. L'axe de liaison Nord-Sud doit être développé.</p>
<p>questions relatives aux thématiques spécifiques de l'interlocuteur</p> <p>⇒ Quels types de projets d'aménagements souhaitez-vous associer à ce projet?</p> <p>⇒ Quels sont les besoins et les attentes des agriculteurs?</p>	<p>Il faudra mettre en place une signalétique efficace pour orienter les gens vers les différents sites touristiques du territoire du Cateau.</p> <p>Il est nécessaire de coupler le projet de contournement avec la réalisation d'un itinéraire cyclable. Le long de la nouvelle voie ou en centre ville, selon les attentes. L'ancienne voie ferrée pourrait servir de nouvelle liaison cycliste.</p>
<p>Remarques complémentaires</p>	<p>Associer M. Coulon lors des réunions avec Monsieur le Maire du Cateau et avec l'association pour le contournement de Le Cateau.</p>