

Trophée des Héros Territoriaux 2025

Contournement Nord de Valenciennes

Quand une décharge des années 1960
Devient la fondation d'une route des années 2020



Quand une décharge des années 1960 Devient la fondation d'une route des années 2020

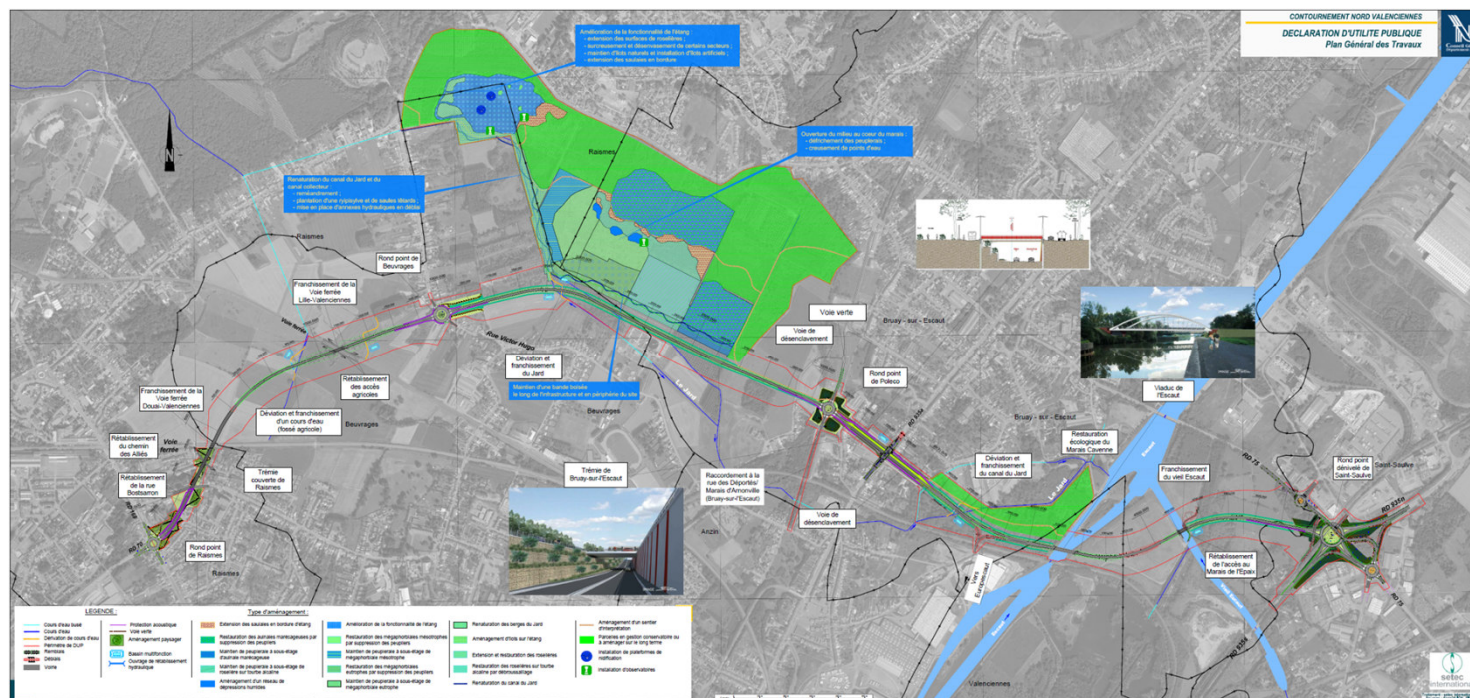
Contexte général de l'opération

Les conditions de réalisation

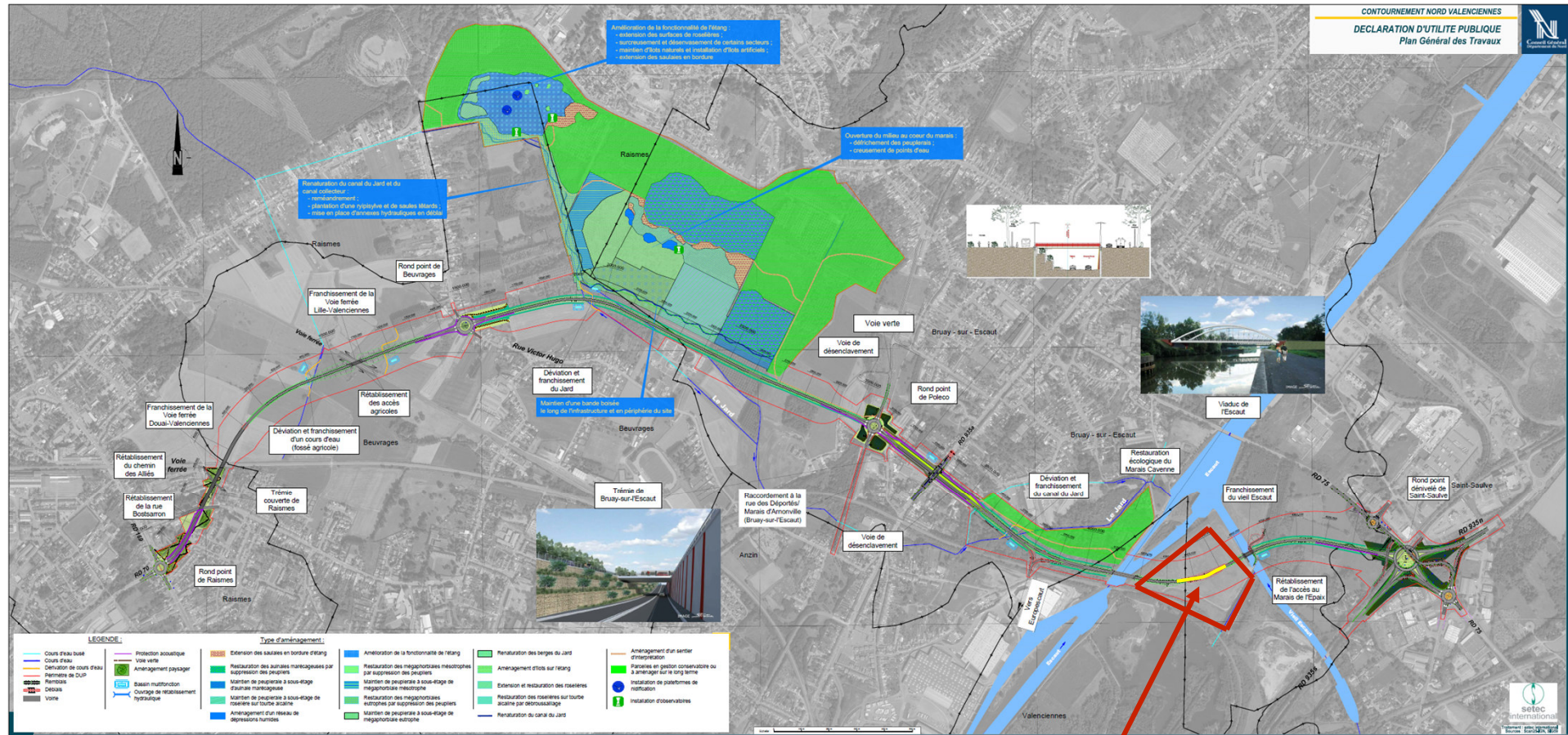
Les travaux sur site

Contexte général – Rappel des objectifs de l'opération

- Structurer le réseau routier départemental dans la partie Nord de l'agglomération
- Accompagner l'évolution du territoire, notamment dans son développement économique
- Améliorer les conditions de vie et de sécurité des riverains des axes existants
- Le CNV c'est 5,2 km de chaussée avec 13 ouvrages d'art dont une partie « tunnel » de 200m, un Bow String au-dessus du canal de l'Escaut d'une portée de 77m, un giratoire dénivelé, un passage sous le tramway de l'agglomération de Valenciennes, la traversée d'un marais et de 2 lignes SNCF en passage inférieur et supérieur



Contexte général – Le secteur de la décharge



Localisation de l'ancienne décharge dont l'activité a cessé en 1968
La partie **jaune** de la route correspond à la zone où il fallu terrasser dans le massif des déchets

LE DÉPARTEMENT EST LÀ !

Les conditions de réalisation – Discussion avec la DREAL

- Cette expérience est une première en France. Ce qui a accentué la difficulté de cette réalisation
- Les discussions avec la DREAL ont été constructives et enrichissantes, car nous ne pouvions nous reposer sur aucun retour d'expérience.
- La conclusion, après 3 ans de discussion, fût l'obtention d'un arrêté préfectoral en 2018 qui désigna le Département du Nord comme exploitant de la décharge, puis d'un deuxième en 2019 donnant l'autorisation des travaux, puis d'un arrêté complémentaire en 2021.
- La DREAL a imposé un cahier des charges très contraint dans le but de réduire au maximum le risque de pollution du milieu avec :
 1. La surveillance des niveaux de pollution dans les cours d'eau avoisinants durant les travaux et les 10 ans suivants
 2. La surveillance des eaux de nappes en bordure de site durant les travaux et les 10 ans suivants
 3. La validation et le suivi des travaux par 2 experts indépendants
 4. L'analyse et le suivi des déchets extraits de la décharge
 5. Une séparation imperméable entre la chaussée et le massif de déchets
 6. La mise aux normes de la décharge sur l'emprise des travaux

Les travaux sur site – Une première en France

- Le risque le plus important était la contamination du milieu environnant par les déchets enfouis, de plus, il a été interdit de faire des sondages invasifs avant travaux pour cette même raison. Nous avons donc un risque élevé de découverte de déchets dangereux.
- La solution retenue en collaboration avec la MOE et l'entreprise fût d'installer un centre de tri sur la décharge et de cribler les terres terrassées afin d'optimiser l'évacuation.



- Concernant la contamination des eaux de surface, il a été créé deux bassins provisoires qui permettaient de filtrer et d'analyser toutes les eaux de ruissellement avant leur rejet au milieu naturel.

Les travaux sur site – Une première en France

- La décharge des années 1960 n'était aux normes actuelles et les services de l'Etat nous ont ordonnés par l'arrêté d'exploitation, de mettre aux normes le site sur l'emprise totale des travaux.
- Sur les zones de travaux où la chaussée ne passait pas, une couche de 50cm d'argile a été mise en place afin d'étanchéifier les déchets et de les recouvrir de 50cm de terres végétales
- Concernant l'emprise de la chaussée, une membrane a été mise en place sous la structure
- Tous les équipements de sécurité ont été posés sur la chaussée, car aucun percement n'était autorisé pour limiter le risque de ruissellement des eaux de surface vers les déchets.



Les bénéfices

- L'objectif premier d'offrir un réseau structurant à l'agglomération de Valenciennes est tenu
- Les impacts de cette réalisation ont été minimisés par la prise de possession d'un site à l'abandon et inexploitable, par la mise aux normes d'une décharge vieille de 60 ans, par l'isolation de l'infrastructure, par l'optimisation de la réalisation
- Le foncier qui, aujourd'hui, est une denrée rare et précieuse a été occupé sans impact sur les zones naturelles ou agricoles
- La conclusion pourrait être que la route n'a jamais autant recyclé en une fois !



L'équipe du Pôle Programmation et Projets Routiers du Département du Nord



➤ Florian KOTECKI, chef de projet infrastructures routières

➤ Loïc DELASSUS, Sébastien MERLIER, Luc FOLLEBOUT, Stéphane DESBUISSON, Rémi FACQ, Maina LEBAGOUSSE, Marie RICAUD-SOULAN, Jérémy PRUVOST, Xavier DEFRETIN, Salah BOUSSADA, David SEBERT, Bruno VAN-HAUWAERT



Nord
le Département est là →

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Nord
le Département est là →

