



CONSTRUCTION DU NOUVEAU STADE

DE VALENCIENNES

ETUDE D'IMPACT – RESUME NON TECHNIQUE



L'OBJET DU PROJET

Situé à proximité immédiate du stade actuel, le futur stade est destiné à satisfaire les besoins de l'équipe de football professionnel VAFC (Valenciennes Anzin Football Club).

Le projet présenté à l'enquête ne prévoit pas d'accueillir des spectacles se déroulant en plein air.

Il comprend la réalisation du stade proprement dit, avec ses équipements annexes et son stationnement de proximité, ainsi que d'un accès piéton et cyclable au parvis du nouveau stade depuis l'avenue de Reims, complémentaire aux 3 autres accès au stade depuis la route d'Aulnoy et l'avenue des Sports.

LES PRESCRIPTIONS D'URBANISME

Le site du stade Nungesser s'inscrit à proximité de la limite communale de Marly, au Sud-Est de la commune de Valenciennes. A vol d'oiseau, il se trouve à moins d'un kilomètre du cœur de la ville. Le site du stade Nungesser forme un îlot consacré aux activités sportives dans un quartier composé essentiellement de logements anciens principalement ouvriers.

Le **Schéma Directeur de l'Arrondissement de Valenciennes** a été approuvé le 13 décembre 2002. Il concerne les 81 communes de l'arrondissement et recense sur l'aire d'étude la vallée de la Rhônelle, à l'Est de la zone d'étude, comme une vallée dont la qualité paysagère remarquable est à conserver. Selon la carte du Schéma Directeur présentant les options d'aménagement, l'aire d'étude s'inscrit dans un territoire urbain mixte.

La ville de Valenciennes comporte également une **Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP)**. Les prescriptions de cette zone constituent une servitude d'utilité publique. Les travaux de construction, de déboisement, de transformation et de modification de l'aspect des immeubles compris dans son périmètre sont soumis à autorisation spéciale, accordée après avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France.

Chaque projet d'aménagement doit ainsi faire l'objet d'une étude spécifique, notamment paysagère, pour s'assurer de l'intégration du projet dans le paysage. **Bien que le futur stade ne soit pas concerné par la ZPPAUP, l'Architecte des Bâtiments de France a été consulté dans le cadre des études détaillées d'insertion urbaine et paysagère du projet.**

Le site du stade Nungesser s'inscrit entièrement sur le territoire de Valenciennes, dont le **Plan Local d'Urbanisme (PLU)** a été approuvé le 15 décembre 2004 et modifié les 15 décembre 2006 et 17 décembre 2009. Il est répertorié en zone UL, réservée à l'accueil de grands équipements collectifs, publics ou privés, notamment dans les domaines de l'éducation, du sport, de la santé, de la vie sociale ou culturelle et des loisirs. Sa périphérie est répertoriée en zone UD, zone à tissu mixte d'habitat et d'activités économiques (bureaux, commerce, artisanat).

Un emplacement est réservé aux Plans Locaux d'Urbanisme de Valenciennes et de Marly pour la réalisation de la liaison interquartiers, empruntant le tracé de l'ancien axe ferroviaire bordant la limite Nord du site du stade Nungesser. Une consultation du public concernant cet Emplacement Réservé a été engagée dans le cadre de la révision du PLU, qui a fait l'objet d'une réunion publique le 8 décembre 2009. Elle se poursuivra au 1^{er} semestre 2010 par une procédure de concertation réglementaire au titre de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme concernant la définition précise de la liaison interquartiers en vue de sa réalisation.

APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME

Le programme général des travaux étant identique à l'opération objet de l'enquête publique, l'étude d'impact tient lieu d'appréciation des impacts du programme.

L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

1. LE STADE ACTUEL ET SON EVOLUTION

Le Football Club Valenciennes est fondé en 1913. Devenu Union Sportive Valenciennes - Anzin au cours de la première guerre mondiale, le club rejoint les rangs professionnels en 1933. Depuis son inauguration en 1930, le stade, baptisé Nungesser en l'honneur de Charles Nungesser, aviateur né à Valenciennes en 1892, a subi plusieurs transformations successives.

Le site sur lequel s'inscrit le projet est donc historiquement lié à la pratique du football et au VAFC, ce qui explique le profond attachement des supporters et des Valenciennois à ce lieu.

En 1992 en particulier, pour répondre aux exigences du règlement qui oblige tous les clubs de D1 à offrir 20.000 places assises, la Municipalité a entrepris la construction d'une nouvelle tribune couverte pouvant accueillir 6 000 places assises, condamnant définitivement la piste cycliste.

La Fédération Française de Football a établi un règlement sur les terrains et installations sportives, l'éclairage dans les stades de football. Le règlement particulier de chaque compétition détermine les niveaux de classement des terrains qui peuvent y être utilisés et, si nécessaire, les conditions particulières de sécurité et de capacité exigées.

Afin de répondre aux normes de la Fédération Française de Football (FFF) et de la Ligue de Football Professionnel (LFP) après l'accession du club en Ligue 1, **la Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole a mené à l'été 2006 une série de travaux.** Une nouvelle tribune de 4 950 places, s'ajoutant aux 11 316 places existantes, a été érigée. La pelouse a été refaite et l'éclairage entièrement revu. De nouveaux locaux Presse, un espace destiné aux interviews, un chapiteau VIP et des bureaux administratifs ont été aménagés. Cette solution de court terme a permis à Valenciennes Métropole de répondre d'une part aux attentes du club de football (Valenciennes Anzin Football Club) et d'autre part aux règlements de la LFP.

Le site Nungesser a fait l'objet de travaux entre 2007 et 2009. Le chantier, arrêté en juillet 2009 suite à l'annulation du Permis de Construire, a alors été sécurisé. Un mail piétonnier, ouvert à la circulation publique, a été réalisé entre l'avenue du général Horne et l'avenue de Reims, permettant la requalification de l'ancien délaissé ferroviaire. Ce cheminement doux a été prolongé entre l'avenue de Reims et le futur stade, ce qui a nécessité le remblaiement du délaissé ferroviaire et la création d'un mur de soutènement. Les terrains de football, de rugby, les courts de tennis extérieurs Sud, la structure du court de tennis couvert Sud, les installations du club-house, ainsi que le parking P2 dédié aux visiteurs (le long de l'avenue des Sports), ont été supprimés. Le parking P1 (situé entre l'avenue des Sports et le stade Nungesser), la partie du P2 dédiée aux bus (située à l'Est du Plais des Sports), le tennis extérieur Nord ainsi que le stade Nungesser, le Palais des Sports et ses terrains adjacents n'ont fait l'objet d'aucune modification.

2. LE CADRE URBAIN

Le site du stade Nungesser est situé au Sud-Est de Valenciennes, au centre du quartier Nungesser. Ce quartier, limitrophe des communes de Marly et Aulnoy-les-Valenciennes, est délimité par l'avenue Georges Pompidou au Nord, le Chemin d'Aulnoy et la rue de la Gare de Marly au Sud, l'avenue de Reims à l'Ouest et l'avenue de Verdun à l'Est. Il s'agit de l'un des quartiers anciens de la ville, résidentiel, avec un parc social très faible (6 logements).

La zone d'étude est marquée par une urbanisation dense où seuls le site du stade et une friche industrielle sur Marly offrent des espaces ne faisant pas l'objet d'une urbanisation dense.

Sur Valenciennes, l'objectif global du **renouvellement urbain** est d'offrir aux habitants des quartiers un cadre de vie attractif avec une offre résidentielle diversifiée, de favoriser l'accès à une vie sociale riche et variée et, également, de développer des équipements et des services à l'échelle de l'agglomération. A l'échelle du site, le renouvellement urbain se concrétise par diverses opérations, telles que la réfection de voiries et trottoirs (avenue de Reims), de l'éclairage public (avenue des Sports), ou la réalisation d'équipements publics (dont le parc de stationnement du VAFC).

Par ailleurs, un grand projet de restructuration urbaine est envisagé sur le territoire communal de Marly au droit de la friche industrielle de la vallée de la Rhônelle. Il s'agit d'un projet associant espaces résidentiels et parc sur un site de près de vingt hectares. Une première phase de construction de logements est en cours.

En ce qui concerne la propriété foncière, le site du stade Nungesser est inclus dans la section cadastrale S, propriété de Valenciennes Métropole. Il comprend les parcelles numérotées 612, 613 et 615. La parcelle 572 est occupée par une agence bancaire. L'ancien délaissé ferroviaire est quant à lui inclus dans la section cadastrale M, et comprend les parcelles M688, M706, M707, M708 et M709.

En ce qui concerne **le patrimoine des monuments historiques**, seule la Tour de Dodenne est située dans l'aire d'étude rapprochée du site Nungesser. On rappellera également que le site du stade actuel borde l'avenue de Reims, qualifiée comme « entrée de ville » dans la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP). L'enceinte du futur stade n'est pas située dans la ZPPAUP.

Compte tenu de l'importance et de la localisation du projet, Valenciennes Métropole a fait réaliser en 2006 un **diagnostic archéologique** auprès du Service Régional de l'Archéologie de la région Nord - Pas-de-Calais. Ce diagnostic devait se dérouler en deux phases. Les terrains diagnostiqués en première phase ne présentant aucun potentiel archéologique, les conclusions de cette étude ont été étendues à l'ensemble des terrains impactés par le projet, et le Service Régional de l'Archéologie a conclu dès ce stade à l'absence de potentiel archéologique. Par courrier du 26 octobre 2006, le Conservateur régional de l'archéologie a confirmé ne pas émettre d'autres prescriptions (ref : SRA 60598).

En conclusion, les terrains diagnostiqués en première phase, représentatifs de l'intégralité des terrains concernés par les travaux, ne présentent aucun potentiel archéologique. De plus, les stationnements réalisés sur les terrains de la phase 2 sont situés au même niveau que les pelouses existantes.

Des **vestiges archéologiques de la lunette de Cambrai** sont observés à proximité de l'ancien délaissé ferroviaire, aujourd'hui remplacé par un mail piétonnier public en contrebas de la rue René George et de la rue du camp Romain. Ces vestiges, connus depuis le XIX^{ème} siècle, ont fait l'objet de travaux de mise en valeur de la partie supérieure, avec un projet porté par un spécialiste des constructions de Vauban et en partenariat avec la Direction Régionale de l'Archéologie et de la Culture. Ces aménagements, achevés à l'été 2009, ont permis d'intégrer et de valoriser les vestiges.

Le patrimoine bâti et la végétation participent à l'échelle de la ville à la constitution et à la perception du paysage urbain. La richesse patrimoniale participe également grandement à la qualité de ce paysage. Les maisons de ville et le patrimoine industriel ont fortement marqué l'ensemble du valenciennois.

Valenciennes comporte quelques espaces verts assez dispersés, situés pour la plupart en périphérie de la ville. A l'échelle de la ville, **le milieu naturel** est limité aux plantations d'ornement (plantations d'alignement des voies publiques, des places), aux espaces verts de proximité (parcs urbains, squares, jardins de quartiers) ou à une végétation spontanée colonisant les espaces laissés en friche.

Avec les diverses plantations et équipements les composant, les espaces verts à l'échelle des quartiers jouent un rôle de proximité essentiel en répondant aux besoins récréatifs exprimés par la population riveraine et en contribuant à la qualité de l'environnement (pieds d'immeubles, petits squares, jeux d'enfants, loisirs).

Les espaces délaissés où la colonisation végétale se fait de façon spontanée sont relativement peu nombreux. Nous citerons la friche située en limite communale de Marly et de Valenciennes.

La réalisation du tramway s'est accompagnée d'aménagements paysagers de qualité assurant une mise en valeur paysagère de ce transport en site propre et des quartiers traversés.

Avant travaux, le site lui-même apparaissait comme une enclave de grande dimension en milieu urbain, occupée principalement par des superstructures à l'Ouest (stade, Palais des Sports) et des espaces enherbés à l'Est (terrains d'entraînement). Les alignements d'arbres en bord de rues composant un masque, ces terrains enherbés ne sont que partiellement ouverts à la vue depuis l'avenue des Sports et la route d'Aulnoy.

A l'été 2009, le site du stade présente un aspect radicalement différent de celui qu'il présentait avant les travaux. L'espace, dorénavant partiellement construit, ne présente plus l'aspect d'enclave verte en milieu urbain.

Tout autour, le paysage urbain apparaît diversifié et sans unité. Alternent sur ces terrains :

- ✓ des cités principalement ouvrières, au parcellaire découpé, comprenant principalement des logements de taille modeste, avec des bâtiments alignés sur rue et de petits jardins dans la profondeur des parcelles, l'arrière de celles-ci étant occupée par des garages,
- ✓ des maisons de ville et des commerces de proximité le long d'avenues bordées d'arbres,
- ✓ des lotissements composés de maisons individuelles de qualité ou des résidences qui occupent progressivement les « dents creuses » et les espaces en friche,
- ✓ des équipements plus ou moins bien intégrés au tissu urbain,
- ✓ le tramway, un des éléments de la transformation récente du paysage urbain de la ville de Valenciennes,
- ✓ des zones d'activités économiques commerciales (Auchan), ou industrielles comme la zone de la rue de la gare à Marly.

Bien qu'étant situé en zone urbaine, le quartier qui accueille le site du stade Nungesser recèle une certaine richesse végétale qui se décline sous plusieurs entités distinctes :

- ✓ aux abords immédiats du site, des arbres de haute tige (peupliers, platanes, érables, ...) se présentent sous la forme d'un alignement qui débute route d'Aulnoy et se poursuit en contournant le site par l'avenue des Sports.
- ✓ devant le Monument Nungesser, érigé devant l'entrée « historique » du stade dont la grille a été conservée, se trouve un massif de plantes à fleurs et de buis.
- ✓ derrière cette entrée apparaissent des arbres de belles proportions.

On observait avant travaux au niveau du délaissé ferroviaire un peuplement spontané de recolonisation des talus composé d'arbres et d'arbustes d'essences diverses, mais également de haies plantées en fond de parcelles.

De l'autre côté de l'ancien délaissé ferroviaire, le jardin privatif de la résidence « Marin La Meslée » complète la trame végétale décrite précédemment par un espace de qualité, avec en arrière plan le stade Nungesser.

Le long de la route d'Aulnoy, la flore développée correspond à des peuplements de friches industrielles, herbacés et arbustifs, composés d'espèces communes et peu exigeantes. Cet espace est en partie voué à disparaître pour laisser place, à plus ou moins long terme, à un projet de requalification urbaine initié par la Ville de Marly.

Le parc de la Rhônelle est un parc très vallonné, doté d'un plan d'eau. Il compte plus de 500 arbres, dont des cèdres et des séquoias.

Avant travaux, la végétation observée dans l'emprise de l'ancienne voie ferrée lors d'une enquête terrain montrait l'influence prépondérante de l'environnement urbain, la composition floristique des différentes formations observées étant de type « rudérale » et « nitrophile » (végétation de décombres et sols riches en azote), caractéristique des terrains vagues fortement influencés par l'homme.

L'emprise de l'ancienne voie ferrée était alors colonisée par une série de formations végétales présentant tous les stades d'évolution depuis les stades pionniers ouverts jusqu'au stade forestier. Ces formations étaient teintées d'une forte influence humaine, conduisant à la banalisation des « habitats » et de la flore.

Bien que la période de prospection sur site n'ait pas pu s'étaler sur un cycle complet de végétation, la description des milieux pouvait être considérée comme suffisamment représentative de la diversité, de la richesse et de la qualité des milieux et habitats concernés par le projet avant travaux, considérant en particulier que ce lieu était utilisé comme « dépôt sauvage » de détritiques divers. **Aucune des espèces observées ne figurait sur les listes de plantes légalement protégées au niveau national ou régional.**

Des travaux ont été réalisés entre 2007 et 2009 sur l'emprise du délaissé ferroviaire. On observe ainsi actuellement entre l'avenue du général Horne et l'avenue de Reims un mail piétonnier constitué d'un espace vert occupé par une pelouse parsemée d'arbustes. Un cheminement doux s'y insère, longé par un alignement d'arbres.

Le milieu urbain offre, grâce à son réseau de jardins de particuliers et d'espaces verts publics, des espaces refuges à **la faune**. La faune est typique des milieux urbanisés : petits rongeurs tels les souris, surmulots, et avifaune représentée par les pigeons, moineaux, sansonnets,...

Les seuls secteurs sensibles répertoriés aux **inventaires scientifiques et administratifs concernant le milieu naturel** sont éloignés du site du stade Nungesser.

- ✓ Aucune Zone d'Inventaire (Réseau Natura 2000, Zone de Protection Spéciale, Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique ou Floristique, Zone d'Importance Communautaire pour les Oiseaux) et aucune Zone de Protection (Réserve Naturelle, Réserve Naturelle Volontaire, Arrêté de Protection de Biotope, Parc Naturel Régional) n'est inventoriée sur la zone d'étude rapprochée.
- ✓ La zone d'étude rapprochée est uniquement concernée par le site classé du parc de la Rhônelle et du square de la Dodenne qui se trouve à moins d'un kilomètre du site du stade.

3. LES ASPECTS SOCIO-ECONOMIQUES

Le Valenciennois est devenu un **pôle économique** dans le domaine du transport, qui compte aux échelles régionale et supra régionale. Si l'arrondissement de Valenciennes a ainsi fait le choix de développer l'emploi industriel par des pôles d'excellence (industries ferroviaires et automobiles principalement), la ville de Valenciennes affirme sa volonté de développer les emplois **tertiaires (commerces et services) et les services publics de haut niveau** afin d'être confirmée comme centre de services et d'échanges pour l'arrondissement et le Sud du département.

De nombreux **terrains et salles de sport** rayonnent à moins de 3,5 kilomètres du stade Nungesser. Ils sont représentés par des équipements divers : terrains de football, skate park, piscine, tennis, gymnases, ... Les Valenciennois bénéficient d'un ensemble d'équipements répondant aux attentes de sportifs de niveaux diversifiés. A Marly, de nombreux équipements sportifs sont également disponibles.

4. LES ACTIVITES ET EQUIPEMENTS SUR LE SITE ET SES ABORDS

Dans le cadre du contrat d'agglomération, Valenciennes Métropole a défini un **projet de territoire** dans lequel un des axes stratégiques est d'assurer le développement de toutes les richesses de l'agglomération : économiques, culturelles et touristiques. Le constat est que, **dans le domaine du sport, « les insuffisances sont les plus avérées, et ce aux trois échelles du « grand événementiel », de l'agglomération et des proximités.**

Parmi les actions prioritaires 2004-2006 définies dans le cadre du contrat d'agglomération figurent ainsi le soutien aux clubs de haut niveau et la réalisation d'un grand équipement d'agglomération, permettant la tenue de manifestations relevant du « grand événementiel ».

Compris entre l'ancien délaissé ferroviaire, la route d'Aulnoy, l'avenue des Sports et l'avenue de Reims, **le site du stade actuel** représente une superficie de l'ordre de 14 hectares et regroupait avant travaux différents usages :

- ✓ stade du VAFC avec les parcs de stationnement des officiels et des visiteurs, ainsi que les nouvelles installations du club (espace VIP et services administratifs),
- ✓ trois terrains d'entraînement, une aire de lancement de marteau et le Palais des Sports,
- ✓ un terrain d'entraînement de rugby et des espaces consacrés au tennis.

Le site accueillait avant travaux de nombreuses associations autres que le club VAFC : associations de football, rugby, tennis, tennis de table, badminton, football en salle et athlétisme. **Le nécessaire redéploiement des clubs sportifs touchés par l'opération vers des structures existantes ou à créer était alors une des contraintes importantes du site.** Lors des différentes réunions de concertation qui se sont tenues avant le démarrage des travaux, Valenciennes Métropole et la Ville de Valenciennes ont précisé

que tous les clubs seraient relocalisés dans des conditions concertées et sur des sites agréés par les clubs. **A l'été 2009, ces relocalisations sont toutes effectuées.**

On notera également que l'espace où étaient implantés les terrains d'entraînement était ouvert. Il était utilisé avant travaux comme lieu de détente et de loisirs par les enfants et adultes résidant à proximité.

La proximité du centre-ville limite le nombre de **commerces et de services de proximité**. Sur les vingt recensés, 12 sont liés à **la restauration** : café, restaurant, frierie et à **l'hôtellerie**.

5. LES RESEAUX ET SERVITUDES

Les principaux réseaux contraignants de la zone d'étude sont répertoriés aux documents d'urbanisme. On retiendra principalement les contraintes apportées par les problèmes de saturation des collecteurs d'assainissement existants. Le SIAV, gestionnaire du réseau, a autorisé le raccordement du système d'assainissement du site Nungesser au réseau public de collecte de la Route d'Aulnoy et de l'Avenue des Sports. Il est à noter qu'une opération de renforcement de la capacité du réseau public d'assainissement pluvial a été réalisée en 2008 et 2009 par le SIAV sur l'avenue des Sports permettant de recueillir sans difficulté les eaux provenant du nouvel équipement.

Les dispositions d'assainissement mises en œuvre répondent aux préconisations imposées par l'application des articles du Code de l'Environnement.

En ce qui concerne les servitudes, on notera principalement la servitude de protection de lignes ferroviaires. Par contre, le site du stade Nungesser n'est grevé par aucune obligation diverse.

6. LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un document d'orientation et de planification qui définit à moyen terme (environ 10 ans) une politique globale et cohérente des déplacements. Il précise en particulier qu'autour des équipements le système de déplacements doit être organisé pour encourager et faciliter l'usage des modes les moins polluants : marche à pied, vélo, transports collectifs. **La politique de stationnement** doit également « viser à la consolidation du réseau de transports collectifs, principale alternative à la voiture pour l'accès de tous dans les centres-villes ».

7. LA DESSERTE DU SITE

Le trafic moyen par jour est d'environ 10 000 véhicules avenue de Reims, 8 000 véhicules route d'Aulnoy, et 3 200 véhicules avenue des Sports.

La Mairie de Valenciennes a mis en place une politique de réglementation de la circulation et du stationnement aux abords immédiats du stade les jours de match. La circulation sur l'avenue des Sports et l'avenue de Reims (entre la rue Baudouin l'Edifieur et la rue Roland Garros) est limitée aux personnes possédant des « pass » : résidents, officiels, ... Les comptages réalisés un soir de match ont mis en évidence l'efficacité de cette mesure.

Lors des manifestations au stade Nungesser, le tramway est accessible aux personnes en possession d'une place pour le match du jour ou d'un abonnement au VAFC. Cette opération s'applique sur une période s'étalant entre deux heures avant le début du match et une heure après sa fin. De plus, pendant cette période, le parc relais Nungesser est transformé en parc de stationnement classique.

Le nombre des utilisateurs du tramway lors de rencontres de football est en progression ces dernières années : près de 2 200 spectateurs utilisent ce moyen de transport pour se rendre au stade Nungesser.

Une enquête guichet, réalisée en 2006 par le VAFC lors d'un match à domicile, a montré que, pour venir au stade, les spectateurs viennent principalement à pied (près de 8%), en transport en commun (13%) dont 10% en tramway, et en voiture pour près de 80%.

Ces valeurs ont été confirmées par une enquête réalisée en mars 2009 par le VAFC, selon laquelle les modes de transport utilisés par les spectateurs se répartissent comme suit : près de 11 % à pied et en deux-roues, 12 % en transport en commun, et principalement en tramway (10,5%), 77% en voiture.

D'autre part, un système d'incitation au covoiturage a été mis en place par le VAFC. Un site Internet dédié permet de faire connaître et de développer ce type de dispositif, réduisant ainsi le nombre de véhicules à proximité du stade. Après un mois d'exploitation, début janvier 2010, on comptait d'ores et déjà une cinquantaine d'inscrits, soit environ 100 trajets proposés vers et depuis le stade Nungesser.

De plus, une offre de transport par bus des supporters locaux a été mise en place par le club, notamment dirigée vers les principales agglomérations voisines du Cambrésis et de l'Avesnois. Celle-ci est couplée avec l'achat d'un billet d'accès au stade à un tarif préférentiel. Actuellement, 4 bus assurent des trajets les soirs de matchs. Ce dispositif a pour vocation d'être développé au fur et à mesure des besoins constatés.

8. L'OFFRE DE STATIONNEMENT

Concernant la politique de stationnement, la ville de Valenciennes a élaboré avec la SAEM Valenciennes Stationnement un plan d'orientation incitant à l'utilisation des parcs de stationnement en ouvrage, dissuadant le stationnement de longue durée sur voirie, **favorisant un meilleur partage de l'espace public au profit des transports en commun et modes de déplacement doux (cycle, marche), et valorisant l'utilisation combinée des parcs relais et du tramway.**

L'offre de stationnement proposée à moins d'une demi-heure de marche à pied du stade représente un total de près de 11200 places : 5 700 places en centre ville (sur voiries et en parkings), 2 900 places en parcs de stationnement gratuits et sur les boulevards de ceinture (sur voiries et en parkings), 280 places du parc relais Nungesser (libre d'accès les jours de match), 200 places sur la commune de Marly, 2 150 places en parcs de stationnement privés (centre commercial, cinéma, patinoire, ...).

L'observation du stationnement un jour de match a permis de constater que l'arrêté municipal réglementant l'accès et le stationnement les jours de match est correctement appliqué ; **le stationnement dans le secteur réglementé n'apparaît pas anarchique.** Par contre, dans les rues avoisinantes non réglementées, les voitures stationnent sur les trottoirs. Une vigilance particulière des forces de police dans le secteur réglementé permettrait d'améliorer encore le respect de l'arrêté municipal, en particulier avenue du Commandant la Meslée.

La transformation du parc relais Nungesser en parc de stationnement « ouvert » les jours de match est un succès. Bien que déjà significatives, les actions de communication pourraient être renforcées afin d'aider à la promotion de l'usage des autres parcs-relais lors des manifestations sportives à Nungesser.

9. L'AMBIANCE ACOUSTIQUE

Le bruit est un phénomène complexe à appréhender : la sensibilité au bruit varie en effet selon un grand nombre de facteurs liés aux bruits eux-mêmes (l'intensité, la fréquence, la durée, ...) mais aussi aux

conditions d'expositions (distance, hauteur, forme de l'espace, autres bruits ambiants) et à la personne qui les entend (sensibilité personnelle, état de fatigue, ...).

En matière de bruit aux alentours des stades, il n'y a aucune réglementation spécifique. Conformément à la loi cadre sur le bruit du 31 janvier 1992, article 6, **il sera fait référence aux textes relatifs à la gêne de voisinage (décret n° 2006-1099 du 31 août 2006)**. Les critères de gêne font appel à la notion d'émergence du bruit particulier par rapport au bruit préexistant.

En comparant le niveau de bruit habituel au niveau de bruit lors d'une manifestation sportive par exemple, on définit l'accroissement maximum admissible au-delà duquel on considère qu'il y a gêne pour les riverains. **Les périodes de référence pour la prise en compte du bruit de voisinage sont (7h-22h) pour le jour et (22h-7h) pour la nuit.**

L'arrêté préfectoral portant sur le classement des infrastructures de transports terrestres et l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit a été pris le 10 décembre 2001 pour la commune de Valenciennes. Le classement des infrastructures bruyantes se compose de cinq catégories, la catégorie 1 étant la plus bruyante. Dans le secteur d'étude immédiat du stade, les voies bruyantes recensées sont l'avenue de Reims (catégorie 3), la rue Baudouin l'Edifieur (catégorie 3 et 5) et la route d'Aulnoy (catégorie 5).

On observe peu d'entreprises sur l'aire d'étude rapprochée. Cependant, les 2 zones industrielles les plus proches du site Nungesser abritent certaines activités industrielles susceptibles d'engendrer des nuisances sonores (la zone « Création d'Entreprises », rue de la gare de Marly et l'espace Marly-Industries, rue Jean Jaurès).

Les manifestations sportives ont lieu essentiellement en fin de journée. D'une manière générale, les matchs proprement dits se déroulent entre 19 heures et 21 heures. La sortie et le départ des spectateurs s'effectuent en moins d'une heure.

L'analyse de la situation acoustique actuelle a été effectuée sur la base de deux campagnes de mesures sur site, l'une un jour avec match et l'autre un jour sans match. Dans la configuration actuelle du stade, l'ensemble des bâtiments subit une gêne sonore lors d'un match à 15 000 spectateurs le samedi soir, correspondant à un événement sportif comprenant l'arrivée des spectateurs, le déroulement du match et le départ des spectateurs. Les niveaux de bruit les plus bas en l'absence de match ont été mesurés en façade des habitations situées à proximité de l'ancienne voie ferrée.

10. LE MILIEU PHYSIQUE

Inscrit dans un contexte topographique urbain, le site du stade Nungesser a subi des remaniements dûs à l'implantation des différentes activités sportives. Les déclivités résultent des plates-formes des bâtiments, des terrains et des courts de tennis.

Les travaux réalisés à l'été 2009 ont considérablement modifié la topographie du site avant travaux. On observe ainsi une zone plate correspondant au futur stade et à son parvis, ainsi que des déblais et remblais locaux.

Les campagnes de sondages ont révélé la présence d'anciens ouvrages enterrés en béton. Elles ont confirmé l'écoulement de la nappe vers la vallée de la Rhônelle. Le site n'est par contre concerné par la présence d'aucune carrière souterraine et d'aucun puits de mine.

En ce qui concerne les risques naturels, aucun des sites recensés dans les bases de données existantes ne concerne le site d'implantation du futur stade.

Le site du stade Nungesser n'est pas situé dans les zones de crue décennale et centennale de la Rhônelle et n'est drainé par aucun cours d'eau ou écoulement superficiel.

La climatologie ne constitue pas une contrainte majeure pour le projet, alors qu'une campagne de mesure de la qualité de l'air par station mobile a montré que les niveaux de pollution sont inférieurs aux normes européennes.

Aucun captage d'alimentation en eau potable protégé par un périmètre de protection n'est situé à proximité du site d'étude.

LE CHOIX DU PARTI D'AMENAGEMENT

11. LES ENJEUX ET LA VOCATION DU STADE

La capacité totale du nouveau stade de l'agglomération valenciennoise a été fixée à 25 000 places, en relation avec la population de l'agglomération de l'ordre de 350 000 habitants.

La création de ce stade s'inscrit dans une stratégie de rétablir le VAFC à sa place de grand club de football au côté du Racing Club de Lens et du Lille Olympique Sporting Club. Elle vise à fédérer les habitants autour **d'une grande ambition sportive**. Un équipement de la capacité du nouveau stade correspond à une équipe de haut niveau, l'équipement actuel ne répondant plus aux recommandations et contraintes émises par la FFF et la LFP.

Le nouveau stade de Valenciennes est destiné à satisfaire les besoins de l'équipe de football professionnel VAFC. Le projet présenté à l'enquête ne prévoit pas d'accueillir des spectacles se déroulant en plein air.

La réalisation de ce stade permettra à Valenciennes Métropole et aux collectivités qui la composent de soutenir la démarche gagnante du VAFC avec un effet d'entraînement sur la vie locale et la notoriété de l'agglomération.

Les effets de cette stratégie soutenue par Valenciennes Métropole et le VAFC seront positifs pour l'agglomération. Une équipe de haut niveau génère en effet une médiatisation permanente et un retour sur l'économie locale. Les manifestations qu'accueillera le stade favoriseront les activités commerciales (restauration, hôtellerie) alentours, comme il est constaté sur la plupart des stades situés en ville.

12. LE CHOIX DU SITE

Deux hypothèses de localisation d'un nouveau stade de football aux normes de la Fédération Française de Football (FFF) et de la Ligue de Football Professionnel (LFP), équipement qui n'existe pas aujourd'hui dans l'agglomération Valenciennoise, ont été examinées.

La première hypothèse était l'implantation du nouveau stade sur un site de l'agglomération potentiellement disponible, mais dont la maîtrise foncière n'est pas assurée. Trois sites ont ainsi été envisagés (site de l'université, site de Marly et site de Petite Forêt), pour lesquels l'implantation du nouveau stade n'est pas compatible avec les documents d'urbanisme existants. Ces sites présentent de plus chacun des inconvénients pour certains des critères essentiels à l'implantation d'un stade, tels qu'une bonne desserte routière et en transport en commun et des capacités de stationnement de proximité.

La seconde hypothèse était l'implantation du nouveau stade sur le site Nungesser, qui présente les avantages de la maîtrise foncière de l'emprise nécessaire, d'être très accessible par la route et le tramway et de disposer de plus de 10 000 places de stationnement disponibles à moins de 30 minutes de marche du stade, du fait de la proximité du centre ville. Sur un site extérieur, 25 hectares sont nécessaires à la réalisation de 10 000 places de stationnement.

Il est de plus le site historique du stade, auquel les supporters sont très attachés.

Parmi les sites envisagés, le site Nungesser est de plus le seul à être situé en milieu urbain, ce qui permet de faire bénéficier l'ensemble de la ville de retombées économiques conséquentes. Le nouveau stade aura un impact économique positif pour les commerces de proximité existants, contribuant à dynamiser la vocation commerçante du quartier, en créant une nouvelle unité de vie.

C'est donc la construction du nouveau stade de Valenciennes au droit du site du stade actuel qui a été retenue par Valenciennes Métropole. Le choix effectué s'inscrit ainsi également dans une Politique de Développement Durable car il privilégie le renouvellement urbain plutôt que l'extension sur des terrains agricoles.

Il permet également de répondre, dans les meilleurs délais, au souci de doter le club de football de Valenciennes d'un stade configuré à 25 000 places.

13. LE CHOIX ENTRE LA REHABILITATION DU STADE EXISTANT ET LA RECONSTRUCTION

Sur le site Nungesser, deux hypothèses ont été envisagées : la restructuration du stade Nungesser actuel ou la construction d'un nouveau stade.

Le Maître d'Ouvrage a choisi de construire un nouveau stade, car cette solution présente le meilleur bilan coût-avantages pour la collectivité publique : travaux plus courts et coût moindre pour une image et une qualité de bâtiment nettement supérieures, ainsi qu'une fonctionnalité nettement améliorée, tant en terme de sécurité que d'accueil des spectateurs adverses et de la presse.

14. LE CONCOURS ET LE CHOIX DU PARTI D'AMENAGEMENT

Suite à un concours d'architecture, le projet du cabinet SCAU a été retenu pour répondre au programme du nouveau stade de Valenciennes. Les principes fondateurs du projet présenté par le cabinet SCAU sont l'élégance, la fonctionnalité et la simplicité. Chaque élément du projet répond à une nécessité fonctionnelle ou structurelle. Son esthétique est le fruit d'une recherche d'efficacité et d'économie. **Le projet repose sur la volonté constante d'allier élégance formelle, aisance fonctionnelle et simplicité constructive, sans jamais être ostentatoire.**

Visible et repérable de loin tout en étant de taille humaine, il s'ouvre largement au public, ce qui favorise son appropriation par l'ensemble des habitants de Valenciennes.

L'effet « chaudron » sera assuré une fois pénétré à l'intérieur ; des sentiments très forts d'intériorité, de partage et de sécurité sont donnés aux spectateurs. Les gradins, qui courent le long du périmètre de la pelouse, viennent enserrer celle-ci par un volume en creux, constituant ainsi son écrin sculptural.

15. LE PROJET PRESENTE A L'ENQUETE

Le projet présenté à l'enquête prend en compte la proximité tant du centre ville que des quartiers pavillonnaires et zones en évolution bordant le site. Le paysage proposé participera à l'orientation et au repérage sur le site, en donnant des directions vers et depuis le nouveau stade sur le site Nungesser. Il assurera des transitions douces entre le tissu urbain existant et les nouveaux espaces.

Les différents usagers sont répartis sur le site de manière à générer un minimum de croisements de flux lors des matchs, et permettre un maximum d'efficacité notamment lors des évacuations du public. Les zones de circulation et de manœuvres des véhicules ménagent un maximum d'aires entièrement piétonnes. Elles sont clairement différenciées par types d'usagers, de manière à limiter les hésitations et à clarifier au maximum l'orientation sur le site.

Les accès piétons et cyclable au parvis du stade sont au nombre de 4 : 2 accès au niveau de la route d'Aulnoy, un depuis l'avenue des Sports et un depuis l'avenue de Reims. Seul ce dernier nécessite des travaux. Les accès au stade pour les modes doux s'effectuent ainsi par les nombreux itinéraires actuellement empruntés par les spectateurs se rendant au stade Nungesser actuel, convergeant vers l'avenue de Reims, la route d'Aulnoy et l'avenue des Sports.

La **desserte routière depuis l'avenue de Reims** est réservée à l'accès au parking Ouest. Côté Marly, l'accès routier au parking Est se fait depuis la route d'Aulnoy. Ces accès aux parkings ne sont ouverts qu'au moment des manifestations sportives.

Dans le cadre du présent projet, aucune intervention spécifique n'est prévue sur le stade actuel. La construction du nouveau stade ne pourra que jouer un rôle moteur dans la requalification des espaces situés à proximité. Les aménagements qui pourraient voir le jour sur le site du stade actuel ne seront pas nécessairement liés au fonctionnement du nouveau stade. Ils feront en tout état de cause l'objet des procédures administratives adaptées (concertation, ...) au type d'opération envisagé.

L'**assainissement pluvial** se compose de deux parties fonctionnant de façon indépendante, l'une liée à la voie d'accès piétons Nord et l'autre au reste de l'équipement (stade, parvis, stationnements). Concernant la voie d'accès piétons Nord entre l'avenue de Reims et le stade, le système de gestion des eaux pluviales comporte un système de récupération des eaux, des bacs de décantation pour les huiles et hydrocarbures et un réseau de canalisations en béton se rejetant dans un bassin de rétention enterré sous la voie avant rejet par un débit de fuite limité à 2 l/s/ha dans les réseaux publics existants sur la route d'Aulnoy.

Concernant le stade, son parvis et les stationnements, le système de gestion des eaux pluviales a été divisé selon quatre secteurs, chacun muni d'un bassin de stockage des eaux pluviales. Au total, ces équipements permettent un recueil puis un stockage de 2 231 m³ d'eaux pluviales avant rejet par un débit de fuite limité à 2 l/s/ha dans les réseaux publics existants sur l'avenue des Sports et route d'Aulnoy.

Les **eaux usées** et les eaux vannes seront raccordées sur le réseau public de collecte « eaux usées » existant, avenue des Sports et route d'Aulnoy, par l'intermédiaire des regards de pied d'immeubles.

LES EFFETS DU PROJET ET LES MESURES ENVISAGEES

La démarche de Haute Qualité Environnementale est l'un des principaux critères qui régit la conception du projet. Elle garantit une meilleure insertion de l'ouvrage dans le site et le respect des impératifs du développement durable.

16. LES EFFETS SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME

Aucune mesure de mise en conformité ou en compatibilité des documents d'urbanisme de Valenciennes avec le projet n'est nécessaire.

17. LES EFFETS SUR LE CADRE BATI ET LE SITE

Le projet consiste à transformer un site actuellement occupé par un équipement sportif vieillissant, sans qualité architecturale, et peu compatible avec un environnement urbain. Ce site accueillera un stade fonctionnel, convivial, dont la qualité architecturale fait que les riverains se l'approprient.

La réalisation d'un équipement d'une vingtaine de mètres de hauteur s'inscrit dans les ratios couramment admis dans une zone urbaine telle que celle du site Nungesser.

La façade du stade sera située à une distance minimum d'environ 40 mètres des façades des maisons de l'avenue des Sports, et 45 mètres de l'arrière du bâti de la résidence des jardins de la Rhônelle.

Afin de prendre en compte les remarques des riverains exprimées lors de la première réunion de concertation, la pelouse sera située en dessous du niveau du sol (au niveau 34,50 m NGF), ce qui permet de limiter la hauteur vue des tribunes, tout en tenant compte des contraintes apportées par la présence de la nappe des eaux souterraines.

Le choix architectural pour les façades du stade contribue à favoriser l'insertion du stade au cadre bâti. Il ne s'est en effet pas porté sur des plans verticaux qui accentueraient la présence physique certaine de l'équipement, mais sur des façades aux formes courbes adoucissant l'impact visuel du bâtiment. La hauteur de la façade vue de l'extérieur sera limitée à 18,50 mètres.

18. LES EFFETS SUR LE FONCIER

Les terrains inclus dans l'aménagement projeté appartenaient soit à la Ville de Valenciennes, soit à RFF. A l'été 2009, les terrains nécessaires ont été acquis par la Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole. Le projet ne présente donc aucun impact foncier particulier.

19. LES EFFETS SUR LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE URBAIN

Bien que le site du futur stade ne soit pas concerné par la ZPPAUP, des contacts ont été pris avec l'Architecte des Bâtiments de France dans le cadre des études détaillées d'insertion urbaine et paysagère du projet.

Un diagnostic archéologique a été réalisé en mai 2006, concluant que les terrains ne présentent aucun potentiel en ce domaine. Par courrier du 26 octobre 2006, le Conservateur régional de l'archéologie a confirmé ne pas émettre d'autres prescriptions (réf : SRA 60598).

La construction du stade et de ses équipements annexes a nécessité l'abattage d'arbres et d'arbustes. Ceux-ci seront largement compensés. En effet :

- ✓ les abords immédiats du stade seront aménagés,
- ✓ les parkings seront plantés,
- ✓ l'accès piéton et cyclable Nord sera accompagné d'une plantation d'alignement.

Les travaux réalisés à l'été 2009 ont modifié la perception du site par la suppression de la « plaine » accueillant les terrains d'entraînement et du délaissé ferroviaire qui existaient avant travaux. La construction du stade s'inscrit dans le cadre affiché d'un projet urbain d'ensemble. Son architecture est telle que la perception visuelle depuis les riverains les plus proches ne sera pas une façade verticale, mais un élément courbe disparaissant progressivement à l'œil, favorisant ainsi son insertion dans le cadre bâti,

Le projet apportera une franche amélioration de l'environnement global du quartier, avec une volonté affichée d'entraînement, permettant de favoriser ultérieurement la valorisation urbaine par requalification de l'emprise du stade actuel.

20. LES EFFETS SUR LE MILIEU BIOLOGIQUE

Les travaux réalisés entre 2007 et l'été 2009 ont engendré la suppression d'une petite centaine d'arbres et d'arbustes correspondant à une végétation spontanée. De nombreux arbustes ont d'ores et déjà été replantés lors de la réalisation des cheminements doux sur le délaissé ferroviaire, pourvu d'un espace vert de qualité encadrant l'itinéraire piéton. Les travaux présentés dans le cadre de l'enquête n'ont pas d'incidence sur la végétation existante. Ils s'accompagnent de la plantation de 330 arbres supplémentaires sur les parkings en gazon renforcé. Au global, l'ensemble des travaux réalisés depuis 2007 aura ainsi permis la réalisation de 25 000 m² d'espaces verts ou engazonnés.

Dans le cadre de l'entretien des espaces verts, une attention particulière sera portée à la mise en œuvre de mesures de gestion différenciée.

Les plantations arbustives prévues dans le cadre des aménagements paysagers constitueront des centres d'intérêt et zones « refuge » complémentaires pour l'avifaune en général. Lors des manifestations dans le stade, les éclairages intégrés, remplaçant les hauts mâts actuels, respecteront mieux la tranquillité des espèces nichant à proximité.

21. LES EFFETS SUR LE COMMERCE, LES SERVICES ET EQUIPEMENTS

En passant de 16 000 à 25 000 spectateurs pour les matchs de football, le projet ne devrait pas porter préjudice aux commerces alentours, au contraire. La réalisation de cet équipement sportif de prestige favorisera par son effet de « vitrine » le commerce de proximité. Les impacts sur les commerces du centre ville seront limités : les matchs débutant pour la plupart à 19h et l'arrivée des spectateurs se faisant en 2 heures de temps, la concomitance entre les activités commerciales du centre de Valenciennes et les périodes de stationnement des usagers du stade restera limitée. De plus, on notera que 40% des 5 700 places du centre ville resteront disponibles pour les usages hors match, tels que le stationnement des clients des commerces du centre ville.

Le choix du site, reconnu comme site historique du club de football VAFC, permettra d'accueillir en un lieu fonctionnel et dans un cadre chaleureux et d'une haute qualité architecturale des sportifs évoluant au plus haut niveau et des supporters de tout le valenciennois partageant le même amour du sport.

Avant travaux, de nombreuses associations autres que le club VAFC (que ce soit dans le domaine du football, du rugby, du tennis et même de l'athlétisme), ainsi que des scolaires, s'entraînaient et jouaient des matchs sur le site où doit être implanté le nouveau stade.

Lors des différentes réunions de concertation qui se sont tenues avant le démarrage des travaux, Valenciennes Métropole et la Ville de Valenciennes ont précisé que tous les clubs seraient relocalisés dans des conditions concertées et sur des sites agréés par les clubs. A l'été 2009, ces relocalisations sont toutes effectuées.

Compte tenu des localisations retenues (sur Marly principalement), l'impact sur les déplacements des sportifs reste donc limité.

22. LES EFFETS SUR LES RESEAUX ET SERVITUDES

Le projet sera réalisé en concertation avec les divers organismes chargés de la gestion des réseaux et des sites protégés par des servitudes ou des obligations. Toutes les mesures techniques nécessaires seront prises, tant en phase définitive qu'en phase de travaux, pour assurer leur fonctionnement (sondages de repérage, précautions d'usage, ...). Des sondages géotechniques ainsi que des sondages piézométriques mensuels ont été effectués durant toute la période des travaux du stade jusqu'à l'été 2009.

L'assainissement du nouveau stade sera de type séparatif. La gestion des eaux de ruissellement du stade et de ses abords nécessite la réalisation de plusieurs bassins enterrés. Les débits de rejet au réseau public de collecte seront conformes aux prescriptions du Plan Local d'Urbanisme.

23. LES EFFETS SUR LES DEPLACEMENTS

L'augmentation de la capacité d'accueil du nouveau stade générera un surcroît de trafic sur les axes de circulation existants en périphérie et dans les quartiers avoisinants. Si aucune mesure particulière d'aménagement n'était envisagée, les conditions de circulation sur la zone d'influence du stade iraient en se détériorant.

La mise en service du tramway, avec la station Nungesser à moins d'un kilomètre de l'équipement sportif, a permis de créer une véritable desserte par transport en commun les soirs de match. **Elle est à associer à la mise en place par Transvilles, en liaison avec VAFC, d'un système de tarification combinée associant l'achat d'un billet pour le match à celui du ticket de tramway.**

L'objectif du maître d'ouvrage est d'inciter le plus grand nombre de spectateurs à **emprunter les transports en commun pour se rendre au stade et en repartir**. Cette volonté passe par une proposition d'offre de transport en adéquation avec les attentes des spectateurs se traduisant principalement par une adaptation du niveau de desserte du tramway et le développement de l'offre de transport des supporters locaux par bus récemment mise en place.

Le cadencement du tramway les soirs de match sera porté à 10 minutes pendant les phases d'arrivée et de départ des spectateurs. Avec un remplissage considéré à 70% de ses rames par des supporters, **ce dispositif pourra permettre à près de 5 000 spectateurs de venir au stade en tramway**, tout en réservant une réserve de capacité de 30% du tramway pour les usagers autres que les spectateurs.

D'autre part, une offre de transport par bus des supporters locaux a été mise en place par le club, notamment dirigée vers les principales agglomérations voisines du Cambrésis et de l'Avesnois. Celle-ci est couplée avec l'achat d'un billet d'accès au stade à un tarif préférentiel.

La réalisation du nouveau stade offre l'opportunité d'améliorer la sécurité des déplacements piétons et cyclistes, les conditions de stationnement des vélos et d'encourager ces modes de déplacement. A cette fin, les mesures suivantes ont été initiées : accès piéton et cyclable Nord depuis l'avenue de Reims, parvis Ouest, déambulatoire autour du stade, garage à vélos.

Les accès piétons et cyclable au parvis du stade sont au nombre de 4 : 2 accès au niveau de la route d'Aulnoy, un depuis l'avenue des Sports et un depuis l'avenue de Reims. Seul ce dernier nécessite des travaux. Les accès au stade pour les modes doux s'effectuent ainsi par les nombreux itinéraires actuellement empruntés par les spectateurs se rendant au stade Nungesser actuel, convergeant vers l'avenue de Reims, la route d'Aulnoy et l'avenue des Sports.

Avec le nouvel équipement, les accès au parc de stationnement se feront depuis l'avenue de Reims et la route d'Aulnoy. Ces voies nouvelles ne seront pas intégrées à la trame viaire du quartier afin d'éviter la naissance d'un trafic parasite. Elles seront aménagées afin d'interdire toute circulation hors des jours de manifestation (mise en place de plots rétractables ou de dispositifs similaires).

Une campagne d'information ciblée sera mise en œuvre auprès des supporters, des spectateurs et de la population valenciennoise.

La prise en compte des **personnes à mobilité réduite** est prévue dans la conception même du stade, que cela concerne l'accès au nouvel équipement, la circulation ou le stationnement de ces personnes.

24. LES EFFETS SUR LE STATIONNEMENT

Construit en 1930, l'actuel stade Nungesser accueille aujourd'hui en moyenne plus de 10 000 spectateurs par match. Le nouveau stade de Valenciennes accueillera en moyenne 15 000 spectateurs par match.

Le projet du futur stade intègre un stationnement sur site de 967 places. L'offre de stationnement sur site est donc presque quadruplée.

Les mesures envisagées ne consistent pas à favoriser la voiture par la création de parkings, mais à favoriser l'utilisation des « Transports en commun », en particulier le tramway, ainsi que des circulations douces. Le projet respecte donc le Plan de Déplacements Urbains, qui prévoit que « autour des équipements [...] le système de déplacement doit être organisé pour encourager et faciliter l'usage des modes moins polluants : marche à pied, vélo, transports collectifs » en cohérence avec la politique du Plan de Déplacements Urbains.

En cas de fréquentation exceptionnelle, les 25 000 spectateurs (capacité maximale du stade) pourront se répartir comme suit :

- ✓ près de 5000 en tramway,
- ✓ près de 2500 à pied,
- ✓ les autres, soit 18 000, en voiture, stationnant à moins d'une demi-heure de marche du stade, en utilisant les 967 places sur site auxquelles s'ajoutent des parkings adjacents, le parc relais Nungesser, et pour partie les places du centre ville, des parcs gratuits et stationnements des boulevards et des parcs de stationnement privés.

Lors des premiers matchs au sein du futur stade, Valenciennes Métropole et la Ville de Valenciennes :

- ✓ analyseront par enquête et sondages le taux de remplissage des différents sites de stationnement,

- ✓ vérifieront la pertinence de l'étendue du secteur réglementé, afin de le faire évoluer si cela peut contribuer à une meilleure répartition du stationnement dans la ville les soirs de match.

25. LES EFFETS SUR L'AMBIANCE ACOUSTIQUE

L'analyse de l'impact acoustique du bruit d'une manifestation sportive est ainsi déterminée selon le critère d'émergence du bruit particulier par rapport au bruit environnant habituel.

Les matchs sont joués avec coup d'envoi à 17 heures ou à 19 heures, sauf exceptions liées aux retransmissions télévisées. L'évènement « match », qui dure entre 2 et 4 heures, se déroule intégralement en période diurne (avant 22 heures).

Compte tenu de la durée de l'évènement « match », la valeur d'émergence admissible est de 7dB(A) en période diurne.

La problématique du bruit a été considérée par le cabinet d'architecture SCAU, Maître d'œuvre du stade, dès la phase des études d'Avant Projet. Ainsi, la couverture formant une enveloppe autour du stade a été conçue avec un bardage « double peau » comportant notamment une épaisseur de laine de roche et une tôle perforée en partie inférieure pour augmenter les capacités d'absorption acoustique de cette partie de l'équipement. De plus, le système de sonorisation a été spécifiquement conçu pour concerner prioritairement les spectateurs. Ainsi, des enceintes de diffusion de type line-array seront installées en direction du public. Ces équipements ont la particularité d'émettre avec une forte directivité en face avant et une très forte atténuation en face arrière.

Les valeurs de l'émergence due à l'évènement « match » aux points les plus impactés sont estimées en tenant compte dans le calcul du bruit résiduel de la liaison interquartiers prévue sur l'emplacement réservé au Nord du futur stade.

Il est également à noter que :

- ✓ les activités accueillies sur le site ne seront pas source de nuisances permanentes,
- ✓ la réglementation acoustique ne tient pas compte de la fréquence de l'évènement. Ainsi, l'ordre de grandeur estimé par le Maître d'Ouvrage est d'une trentaine de manifestations par an. Sur cette base, la durée d'exposition des riverains au bruit du stade reste limitée.

On notera par ailleurs l'effet positif au droit des habitations aujourd'hui directement exposées au stade existant, où l'émergence diminuera notablement.

Une commission d'indemnisation sera mise en place dès la fin des travaux pour examiner et valider les travaux d'accompagnement relatifs à au renforcement de l'insonorisation qui seraient à réaliser sur certaines habitations riveraines.

Cette commission, présidée par un magistrat, sera composée de représentants du maître d'ouvrage et de riverains. Elle aura pour compétence de recevoir les sollicitations exprimées par les riverains en matière d'accompagnement à l'insonorisation de leur logement, d'examiner leur recevabilité, de faire engager le diagnostic acoustique puis de valider la nature et le montant des travaux d'insonorisation à entreprendre.

Chaque riverain sera informé des dispositions mises en œuvre par le maître d'ouvrage en matière d'accompagnement à l'insonorisation.

Les modèles informatiques, aussi sophistiqués soient-ils, ne pouvant avoir valeur de preuve in fine, la modélisation réalisée sera donc validée par des mesurages in situ lors de matchs de football via des relevés sur la durée des événements.

En tout état de cause, un diagnostic préalable de l'existant par l'homme de l'art sera nécessaire avant d'entreprendre des améliorations acoustiques. Ce diagnostic intégrera une quantification des niveaux sonores reçus pour le bâtiment considéré et une analyse de son bâti sous l'angle des performances acoustiques pour, au cas par cas, permettre de développer de manière adaptée les renforcements d'isollements de façades tenant compte :

- ✓ de l'exposition dudit bâti au bruit issu du stade
- ✓ des performances initiales avant ce renforcement.

Enfin, un système de surveillance acoustique sera mis en œuvre, permettant de relever les niveaux sonores à la fois dans le stade et en sa limite de propriété. Ce dispositif permettra de valider et de quantifier les bruits émis vers l'environnement en temps réel et s'intégrera dans le plan de gestion des nuisances sonores qui découlera de la cartographie du bruit de l'environnement en cours de réalisation par Valenciennes Métropole sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.

26. LES EFFETS SUR LA VALEUR DES IMMEUBLES

Dans l'hypothèse ou la réalisation du projet affecterait la valeur vénale d'immeubles situés à proximité immédiate du nouveau stade, les propriétaires concernés auront la possibilité de saisir la commission d'indemnisation prévue et décrite ci-dessus pour examiner et valider les mesures compensatoires envisagées. Cette commission se prononcera sur la base de l'avis formulé par France Domaines.

27. LES EFFETS SUR LE MILIEU PHYSIQUE

Les travaux de réalisation du nouveau stade auront une incidence locale sur **la topographie**. La pelouse sera implantée à un niveau inférieur à celui du terrain naturel. La réalisation de l'accès Ouest et de la voie douce entre l'avenue du Général Horne et l'avenue de Reims, réalisée à l'été 2009, a nécessité le remblaiement du délaissé ferroviaire et a donc engendré un mouvement de terre conséquent.

Le choix du système de fondation est basé sur une étude de sol détaillée sur la base de campagnes réalisées courant mai et novembre 2006.

Les travaux prévus devront prendre en compte les conditions actuelles d'écoulement de la nappe (fondations, pelouse sous le niveau du terrain naturel). Afin de déterminer précisément les impacts éventuels de la pelouse (selon le niveau choisi) sur **la nappe superficielle**, des sondages piézométriques ont été réalisés courant mai et novembre 2006 ainsi que tous les mois entre novembre 2006 et décembre 2008 afin de définir les mesures de protection nécessaires de la nappe et les techniques à mettre en œuvre contre les venues d'eau.

La collecte des eaux de surface nécessitera l'aménagement d'un réseau d'assainissement comportant des équipements permettant de limiter les volumes et débits rejetés. Le réseau d'assainissement du site sera ainsi raccordé au réseau public de la route d'Aulnoy et de l'Avenue des Sports, géré par le SIAV, avec un débit de fuite de 2L/S/ha pour une pluie d'occurrence vicennale (20 ans), correspondant aux prescriptions du PLU.

Aucun dossier d'incidence au titre de la loi sur l'eau n'est nécessaire étant donné que l'intégralité des eaux pluviales en provenance du stade sera évacuée vers le réseau public de collecte géré par le SIAV.

L'aménagement du stade n'aura guère plus d'effet **sur la qualité de l'air**. Il n'y aura ni rejet industriel, ni rejet d'origine domestique. Seule l'augmentation de capacité du stade pourrait se traduire par une détérioration temporaire de la qualité de l'air liée à un accroissement du trafic automobile, mais sans incidence identifiable compte tenu du caractère ponctuel des événements.

Les équipements prévus pour le fonctionnement du stade (production et distribution d'énergie thermique, production d'eau glacée, d'eau chaude sanitaire, ...) respecteront au maximum les critères **Haute Qualité Environnementale**. **Ces nouveaux matériels auront un impact positif, par rapport aux équipements plus anciens du stade actuel.**

28. LES EFFETS PENDANT LA PERIODE DE CHANTIER

Les études d'aménagement seront conduites en portant la plus grande attention au phasage afin de réduire les gênes qui peuvent être apportées à l'environnement.

La continuité du service concernant les réseaux d'alimentation sera assurée et les coupures seront limitées à l'indispensable (ex : basculement d'un réseau ancien sur un réseau neuf, ...).

Des campagnes d'informations ont été effectuées pendant la durée des travaux. Elles se sont adressées aux habitants du quartier, ainsi qu'aux automobilistes, afin qu'ils disposent des meilleures informations possibles tant sur le projet lui-même que sur l'évolution des travaux et les conséquences momentanées de ceux-ci. Ainsi, entre le démarrage des travaux et l'été 2009, 7 journaux ont été distribués par l'entreprise NORPAC aux riverains du site. Ces journaux abordent divers sujets tels l'avancement des travaux, le bilan des émissions sonores du chantier, les techniques mises en œuvre pour la construction du stade,... Cette campagne d'information, permettant le suivi et le contrôle des nuisances ainsi que l'information sur celles-ci, seront poursuivies lors de la reprise du chantier.

Les conditions de sécurité seront assurées par une clôture des chantiers.

D'une manière générale, toutes les mesures seront prises pour en faire un « chantier propre » inscrit dans une démarche de Haute Qualité environnementale (H.Q.E.) comprenant :

- ✓ un tri sélectif des déchets sur le site,
- ✓ la récupération des matériaux rentabilisables ou recyclables,
- ✓ la limitation des nuisances pour les riverains (bruit, poussière, gêne de la circulation...).

Un chantier respectueux de l'environnement est le prolongement naturel des efforts de qualité environnementale mis en place lors de la conception d'un projet. Tout chantier de construction génère des nuisances sur l'environnement proche ; **l'enjeu d'un chantier « vert » est de limiter ces nuisances au bénéfice des riverains, des ouvriers et de l'environnement. C'est une préoccupation majeure du projet. Une charte « chantier à faibles nuisances » a été rédigée par l'équipe de conception à l'intention des entreprises.**

29. LES EFFETS SUR LA SANTE HUMAINE

L'aménagement du stade n'aura guère d'effet sur la qualité de l'air. Il n'y aura ni rejet industriel, ni rejet d'origine domestique. Seule l'augmentation de capacité du stade et la création de la voie d'accès sur le délaissé ferroviaire pourraient se traduire par une détérioration temporaire de la qualité de l'air liée à un

accroissement du trafic automobile, mais sans incidence identifiable compte tenu du caractère ponctuel des évènements (une trentaine de matchs prévue au maximum sur l'année).

Les équipements prévus pour le fonctionnement du stade (production et distribution d'énergie thermique, production d'eau glacée, d'eau chaude sanitaire, ...) respecteront au maximum les critères de Haute Qualité Environnementale.

Ces nouveaux matériels auront un impact positif, par rapport aux équipements plus anciens du stade actuel, sur la qualité de l'air intra-muros et rejetée à l'extérieur du stade et sur les conditions d'hygiène grâce, notamment, au recours aux énergies non polluantes, aux nombreux équipements de contrôle et de régulation équipant les nouveaux matériels. Ces matériels bénéficieront également des technologies actuelles permettant de limiter les dépenses énergétiques.

D'autre part, des mesures incitatives ont été mises en place pour encourager l'accès au stade en transport en commun. Ces orientations de nature à améliorer la qualité de l'air seront poursuivies.

L'impact sanitaire lié à l'eau correspond essentiellement aux modalités de gestion du système d'assainissement. Ce dernier sera mis en service en même temps que l'aménagement.

En ce qui concerne les eaux usées, le stade sera raccordé au réseau public existant. Par conséquent, l'impact sanitaire des eaux usées issues de l'aménagement sera nul. De plus, l'équipement est conçu avec un souci constant de Haute Qualité Environnementale, garantissant la prise en compte des pollutions potentielles des eaux.

L'impact sanitaire lié aux déchets concerne à la fois la composition des déchets produits et la gestion de ces déchets. Les mesures de ramassage déjà réalisées lors d'un match au stade actuel seront reconduites, à savoir le nettoyage systématique des voies publiques par les services de la ville de Valenciennes.

LE COUT DES MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Le coût total des travaux de construction du stade et de l'accès piéton et cyclable Nord est estimé à environ 64 millions d'euros Hors Taxes, dont 8,15 millions d'euros Hors Taxes correspondent aux mesures spécifiques de prise en compte des effets identifiés du projet sur l'environnement.

LES METHODES D'EVALUATION DES IMPACTS

Les effets du projet de construction du nouveau stade de Valenciennes sur l'environnement urbain ou naturel ont été évalués par diverses méthodes faisant appel, suivant les thèmes étudiés, à des approches qualitatives ou quantitatives à partir des constatations effectuées dans le cadre de l'analyse de l'état initial du site et de son environnement. En particulier,

- ✓ les impacts de l'opération sur les conditions d'accès au stade ont été appréhendés à partir de repérages réalisés les jours de matchs, de comptages des véhicules aux abords du stade, des données sur l'offre de stationnement et des capacités du tramway fournies par le SITURV. Les effets du projet sur les déplacements, concernant plus particulièrement le stationnement et les transports en commun, ont été évalués lors de réunion de travail avec Valenciennes Métropole.
- ✓ la simulation en trois dimensions du bruit d'un match de football a permis d'estimer les effets prévisionnels sur l'environnement acoustique du nouveau stade, en fonction des résultats des mesures du bruit actuel.