

RESTRUCTURATION DE L'ENTREE NORD DE VALENCIENNES

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION VALENCIENNES MÉTROPOLE

DOSSIER DE CREATION DE ZAC

Octobre 2023



MAITRE D'ŒUVRE :

AGENCE BRUNO FORTIER · CHOREME · BERIM · URBYCOM · CODRA · CRONOS CONSEIL · INEX · RINCENT AIR · KIETUDES



PREAMBULE



Le site de la ZAC de l'entrée Nord

Conformément à l'article R*311-2 du code de l'urbanisme, ce dossier constitue le rapport de présentation du dossier de création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de l'entrée Nord de Valenciennes qui est portée par Valenciennes Métropole.

L'objectif du rapport de présentation est d'exposer l'objet et la justification de l'opération ; le dossier lui-même comprenant le présent rapport de présentation, un plan de situation, un plan de délimitation ainsi que l'étude d'impact.

Le dossier de création de la ZAC « Valenciennes, entrée Nord » a été approuvé par délibération n° BC-2023-123 du 10 octobre 2023.

SOMMAIRE

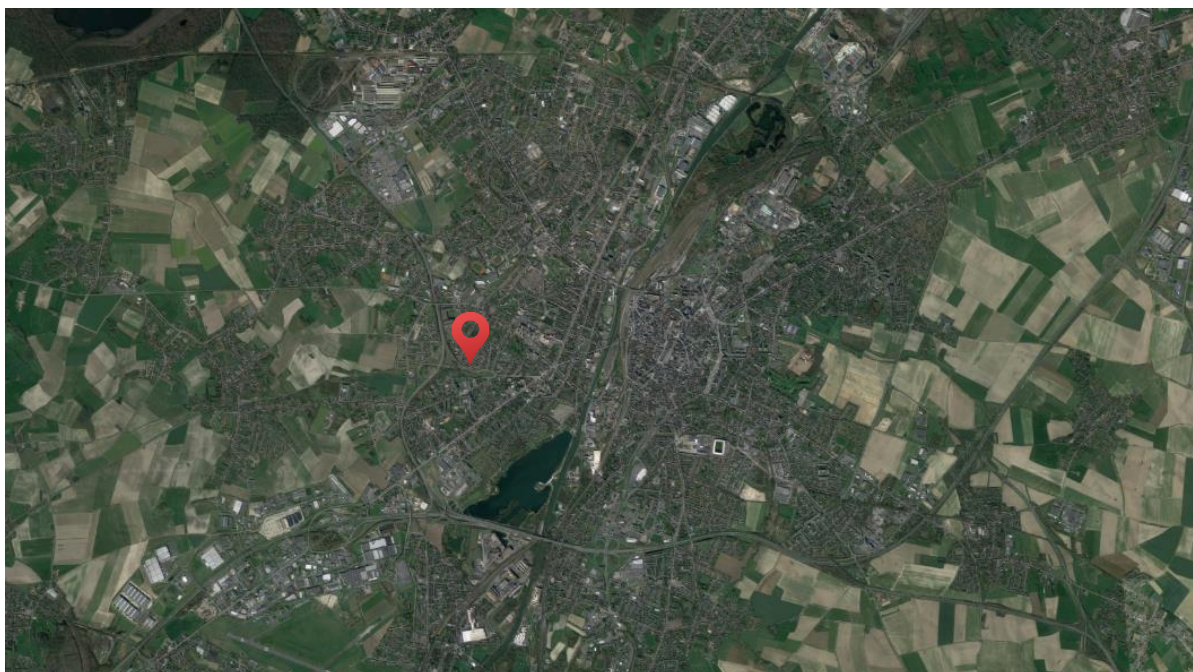
PREAMBULE

1	OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION.....	5
1.1	Objet de l'opération	5
1.2	Justification de l'opération	7
2	DESCRIPTION DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT	12
2.1	Localisation et limite du secteur étudié	12
2.2	Le climat, son évolution et les ENR	12
2.3	Le milieu terrestre : occupation des sols et historique du site.....	13
2.4	Le relief et la topographie	16
2.5	Le sol et le sous-sol.....	16
2.6	Le milieu aquatique – les zones humides.....	16
2.7	Les eaux souterraines.....	17
2.8	Les eaux superficielles.....	17
2.9	Les risques naturels	18
2.10	Les risques technologiques	19
2.11	Les milieux environnants.....	21
2.12	L'occupation des sols et le foncier	22
2.13	Les milieux naturels, les habitats et la biodiversité.....	22
2.14	Le tissu urbain	25
2.15	Le Paysage	25
2.16	Le patrimoine et le cadre de vie local.....	25
2.17	Le tissu social et économique.....	26

2.18	La population et l'habitat	26
2.19	L'activité économique locale	27
2.20	Les infrastructures de transport et les modes de déplacement.....	27
2.21	Les infrastructures viaires et les trafics routiers.....	30
2.22	La desserte par les modes de déplacements actifs.....	32
2.23	Le boulevard projeté	34
2.24	Les réseaux	35
2.25	La gestion des déchets	36
2.26	La gestion de l'eau.....	37
2.27	L'exploitation de la ressource en eau potable.....	38
2.28	Le traitement des eaux usées.....	39
2.29	Les nuisances locales et les enjeux sanitaires associés	39
2.30	Les nuisances sonores	40
3	PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS A EDIFIER DANS LA ZONE	43
3.1	Programmation.....	43
4	RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU	44
4.1	Quelles autres solutions ont été étudiées pour le projet.....	44
4.2	Les variantes étudiées pour les futures constructions et l'organisation du quartier.....	44
4.3	Raisons pour lesquelles le projet a été retenu au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur.....	47
4.3.1	SCOT.....	47
4.3.2	PDU.....	47
4.3.3	PLU.....	47
4.3.4	Raisons pour lesquelles le projet a été retenu au regard de son insertion dans son environnement.....	47
4.3.5	Des choix qui se justifient au regard des enjeux de cohérence urbaine	48

4.3.6	Des choix qui se justifient au regard des enjeux écologiques et de paysage	48
5	FICHE TECHNIQUE DU DOCUMENT	49

1 OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION



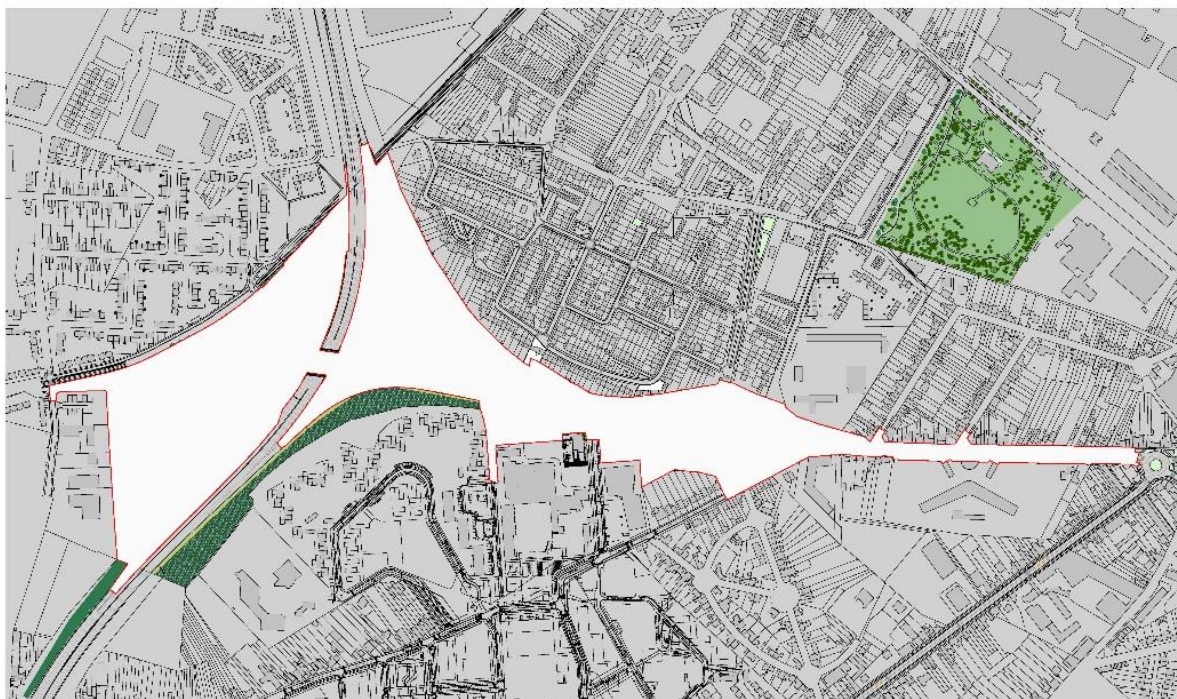
Plan de situation dans l'agglomération

1.1 Objet de l'opération

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de « l'Entrée Nord de Valenciennes », se situe au Nord : Ouest de la ville de Valenciennes sur un site traversé par l'autoroute A 23. Ce secteur est caractérisé :

- D'une part, par la présence, en traversée du site, de l'autoroute A 23, tout comme d'un échangeur qu'il est prévu de simplifier compte tenu du projet qu'à la Ville de prolonger l'actuel Avenue de Denain jusqu'au quartier Dutemple sous la forme d'un boulevard urbain : l'échangeur projeté et ce nouveau boulevard étant, à l'avenir, reliés par des carrefours à feux ;
- De l'autre par la présence d'une station de tramway (tramway ligne 1) que ce nouveau boulevard devrait rendre accessible et qui sera traitée comme un pôle de mobilité ;
- Enfin par des quartiers majeurs (celui de Chasse Royale, de la Plaine et Dutemple) : quartiers aujourd'hui séparés et que le boulevard à venir, pourvu des infrastructures nécessaires à l'accueil des modes doux, devrait à la fois fédérer et relier au centre-ville.

Cette importante opération sera donc l'occasion d'accueillir des programmes d'habitat ou d'activités nécessaires aux nombreuses dynamiques que porte l'agglomération sachant qu'il a paru logique, (mais ceci dans un second temps) de poursuivre par la suite l'opération au Sud du pôle hospitalier.



Limite de ZAC de « l'Entrée Nord de Valenciennes »

Le périmètre de cette future Zone d'Aménagement Concerté comprend donc à la fois ; ceci sur une emprise de 18 hectares :

- Le secteur de l'actuel échangeur du quartier Chasse Royale jusqu'à la limite Sud de la station Dutemple ;
- Celui dit du « ballon de rugby » et de ses deux franges Nord et Sud jusqu'aux ensembles d'habitations existants ;
- Et celui de l'actuelle rue Lomppez jusqu'au carrefour rue Lomppez /Avenue de Denain ; la programmation prévisionnelle de la ZAC comprenant pour sa part 68 700 m² SDP répartis aujourd'hui entre :
 - 26 400 m² SdP de locaux logistiques ou tertiaires (sur les parcelles E 1, E 2) ;
 - 42 300 m² SdP de bureaux (sur les parcelles E3, E4, M1, M2, M3, M4, M 5 et M6) ;

- La création, au Sud de la station Dutemple, d'un hub de mobilité et d'un parking de surface de 150 places environ) ;
- Enfin, à hauteur du boulevard et à l'Est de la rue de Madagascar, celle d'un square public de 1 500 m².

1.2 Justification de l'opération

La refonte de l'entrée Nord de Valenciennes constitue aujourd'hui l'un des projets majeurs de l'Agglomération et devrait lui offrir l'occasion de poursuivre un travail entrepris de longue date pour mettre en valeur ses boulevards, desservir les quartiers qui l'entourent et pour mieux accueillir les nombreuses entreprises qui souhaitent s'y implanter.

Il s'agit donc ici d'un projet d'autant plus essentiel que les travaux majeurs récemment entrepris sur les quartiers Dutemple, Chanteclerc ou encore Chasse Royale, y trouveront à s'y prolonger : s'ouvrant sur le boulevard, y bénéficiant d'un accès immédiat au réseau de tramway et s'insérant dans un ensemble plus paysagé qu'il n'était.

UN PARC HABITE

Sachant que nous sommes là à proximité immédiate du parc national de l'Escaut et que le but de l'Agglomération est de lui faire écho, trois situations s'en dégagent : les secteurs « Echangeurs » et « Centre » concernent la présente Zone d'Aménagement Concerté. Pour la troisième, le secteur « Hôpital » cela concerne les abords de la rue Dauby et la frange Sud du Centre hospitalier de Valenciennes.

1. Le secteur « Echangeur »

Tout proches du tramway, deux lots majeurs dont la vocation est, pour l'instant ouverte, se dégagent du fait du resserrement des bretelles de l'autoroute : Le premier (le lot E1), au sud de la station de tramway et bordé par l'avenue de Duren, est susceptible d'accueillir le pôle logistique du Centre hospitalier de Valenciennes, quand le second (le lot E2 –E3), adressé au boulevard, prendra le caractère d'un parc tout en conservant les reculs dont disposent aujourd'hui les maisons de la rue du Verger. A proximité de la station de tramway, un pôle de mobilité sera aménagé. La passerelle aérienne qui lie le quartier Chasse Royale au tramway sera donc démontée et ce sont à la fois les vastes trottoirs du boulevard et ses parcours vélos qui assureront cette fonction.

2. Le secteur Centre

Il va de l'actuel emplacement du « ballon de rugby » au rond-point de l'avenue de Denain. Ainsi, se substituant à l'actuel « ballon de rugby » et accompagnant le boulevard, un front de bâtiments tertiaires ou de locaux d'activité vont du quartier Chasse Royale à la rue de Madagascar et obéissent à une division en sept lots. Les lots au Nord du boulevard, moins profonds et souvent adossés à de simples maisons, méritent (tant en termes de reculs ou d'échelle) une extrême attention.

3. Le secteur « Hôpital »

Ce secteur enfin, lié à l'hôpital comme au parc Désandrouin, est une zone mixte actuellement occupée par le groupe scolaire S. Cuveillier et la cité des Rapatriés qui appartient au bailleurs social SIGH. Les lots qui se dégageront de la démolition de ces ensembles permettent d'accueillir des logements en accession mais également sociaux (reconstitution de l'offre sur site par la SIGH). Ces lots s'organiseront autour d'une voie nouvelle qui prolongera la rue Dauby et permettra à l'hôpital de disposer, depuis le boulevard, d'une file d'accès dédiée.

Comme le montrent les plans que l'on trouvera ci-après, chacun de ces ensembles (secteur « Echangeurs », secteur « Centre », secteur « Hôpital ») trouvera donc au niveau du boulevard, le lien qui lui manquait, rendant plus évident l'accès au centre-ville et mettant en valeur une station de tramway qui devrait accueillir cent-cinquante places de parkings de surface ainsi que les services (accueil, réparation) qu'imposeront, à l'avenir (covoiturage et l'usage des vélos).

C'est donc un projet essentiel qui doit en résulter, offrant un boulevard dont les parties courantes seront dimensionnées sur un pas de deux fois deux voies et dont les trottoirs accueilleront des pistes vélos latérales dans un paysage ombragé. Il annoncera le centre-ville et sera cohérent avec le plan climat que la Métropole s'est fixée.

LE SITE AU REGARD DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

En 2014, le schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de Valenciennes Métropole inscrit son entrée Nord comme nouveau projet d'envergure métropolitaine avec notamment l'objectif de conforter le pôle hospitalier.

Le plateau Nord et Ouest de l'agglomération de Valenciennes constitue par ailleurs un lieu privilégié pour l'accueil d'activités scientifiques ou de centres de recherches, mais aussi pour des activités industrielles, logistiques ou de services liés au domaine de la santé.

En parallèle du travail mené à l'échelle du SCOT, la ville de Valenciennes a également travaillé à l'échelle de son territoire sur la définition d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) dans le cadre de la mise en œuvre de son Plan Local d'Urbanisme.

Cette entrée Nord de l'agglomération est l'un des derniers secteurs de la commune permettant, dans ce même objectif, de créer nouveaux quartiers exemplaires en matière d'architecture et d'environnement.

LE SITE AU REGARD DU PLAN-GUIDE INITIAL

En **2019**, l'équipe EGIS V&T/Atelier 9.8/SLAP avait réalisé un plan guide à l'échelle de cette entrée Nord incluant le boulevard projeté. L'actuel plan guide a précisé le projet sur ce boulevard, s'agissant du dessin des carrefours, des études de capacité, du découpage des lots et d'un contexte paysager qu'il a été décidé de mieux mettre en valeur et d'étendre aux boisement et compensations demandées aux futurs lors privés.

L'orientation d'ensemble, si elle reste la même, est donc aujourd'hui plus précise, notamment s'agissant de l'intégration des modes doux, de l'accès au tramway et des enjeux urbains ou environnementaux.

LE SITE AU REGARD DES AUTRES ENJEUX URBAINS

Le site, par sa position proche du centre-ville, des transports en communs existants (tram ligne¹) répond particulièrement bien aux enjeux du Plan de Déplacement Urbain concernant la limitation de l'utilisation des transports motorisés individuels au profit de la marche et du vélo. En ce sens, sa requalification permettra de retravailler et d'optimiser les parcours piétons, vélos et transports en commun.

La construction de bâtiments neufs performants sur le plan énergétique tout comme sa renaturation via un échangeur dont l'emprise sera diminuée de moitié répondent également aux enjeux environnementaux et climatiques que l'agglomération s'est promis de traiter.

Enfin, le projet de l'Entrée Nord ne pourra que participer à la limitation d'un étalement urbain que l'agglomération s'attache à freiner.

LE PROJET EN COURS

Quand bien même cette « ZAC Entrée Nord » n'est qu'une première étape, il devrait rapidement contribuer :

- A unir des quartiers aujourd'hui séparés ;
- A donner ce site un nouvel équilibre : qu'il s'agisse de son paysage (désormais moins routier) ou des densités mixtes et plus favorables à l'emploi qu'il est prévu d'y implanter.
- A faire rayonner l'hôpital et faciliter son accès;
- A donner une tout autre place aux piétons et modes doux.



Projet d'aménagement de la ZAC de « Entrée Nord de Valenciennes »

UN PROJET PARTAGE ET CONCERTÉ

Selon le Code de l'Urbanisme, la procédure de création d'une ZAC doit nécessairement faire l'objet d'une concertation forte associant, pendant toute la durée d'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et l'ensemble des personnes concernées.

Les modalités de la concertation qui ont été définies par une délibération du bureau communautaire de la Valenciennes Métropole en date du 28 Juin 2021 et du bureau communautaire du 27 juin 2023. La concertation a donc pour objectif de permettre au public, pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, d'une part, d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis, de l'autre, de formuler des observations et propositions enregistrées et conservées par l'autorité compétente.

A ce stade du dossier de création de ZAC, plusieurs étapes de concertation ont été organisées afin de présenter au public, l'ensemble de la démarche qui a conduit à retenir le projet présenté à ce jour et de recueillir leurs réactions. Cela a été réalisé selon les modalités suivantes :

- Mise à disposition du public sur le site internet de Valenciennes Métropole et de la ville de Valenciennes d'un dossier de concertation préalable présentant le projet ainsi que d'un registre numérique ;
- Mise à disposition du même dossier à la Mairie de Valenciennes et à Valenciennes Métropole ainsi que d'un registre papier disponible sur chacun des sites ;
- Tenue d'une réunion publique le 27 avril 2022 avec les habitants de la Cité des Rapatriés pour présenter la conception du projet et les modalités de l'enquête social en vue de leur relogement. Le nombre de participants à cette réunion était de moins d'une dizaine d'habitants ;
- Tenue d'une réunion publique le 28 avril 2022 avec les habitants du quartier de La Plaine pour présenter la conception du projet. Le nombre de participants à cette réunion était d'environ 100 personnes ;
- Tenue d'une réunion publique le 22 mai 2023 avec les habitants de la Cité des Rapatriés pour leur présenter les modalités de relogement. Le nombre de participants à cette réunion était d'environ trente personne ;
- Tenue d'une réunion publique le 22 mai 2023 avec avis dans la presse 15 jours au préalable, pour présenter l'avancement du projet et solliciter l'avis des habitants et usagers. Le nombre de participants à cette réunion était d'environ deux cent personnes ;
- La mise en place de la participation du public par voie électronique du 28 juillet au 18 septembre 2023 comportant le dossier d'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale le bilan de la concertation et le projet du présent dossier de création de la ZAC.

En parallèle de ces étapes de concertation officielles, de nombreuses rencontres ont en outre été organisées en bilatéral par la Communauté de Valenciennes avec divers acteurs professionnels : celles-ci se poursuivront tout au long du projet urbain.

2 DESCRIPTION DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

2.1 Localisation et limite du secteur étudié

Le site se situe au Nord-Ouest de Valenciennes entre le carrefour rue Lomprez / rue Demain et s'étend jusqu'à la limite Ouest du quartier Dutemple et à l'aplomb de l'actuel échangeur autoroutier.

2.2 Le climat, son évolution et les ENR

Le secteur climatique auquel appartient la commune est caractérisé par un automne pluvieux. Les hivers et les étés sont doux. En hiver, les températures moyennes restent positives ainsi que la moyenne des températures minimales.

Thème	Diagnostic au niveau du site	Enjeux pour le site
Climat	PCAET Valenciennes Métropole 2020-2026 Le secteur climatique caractérisé par un automne pluvieux → potentiel de récupération des eaux de pluies Les hivers et les étés sont doux. En hiver, les températures moyennes restent positives ainsi que la moyenne des températures minimales	Faible : Le projet devra avoir la capacité de stocker les événements météorologiques exceptionnels et s'engager en faveur du climat et de la qualité de l'air
Evolution du climat	La commune se trouve dans une zone d'aléa fort concernant l'exposition de la population aux risques climatiques.	Moyen : Les risques enregistrés sur la commune pourront être amplifiés par le changement climatique dans les années à venir
Potentiel de ressources énergétiques et en énergies renouvelables	Etude d'opportunité de déploiement d'un réseau de chaleur urbain en cours de réalisation Gaz : Le recours à une solution majoritaire gaz pour l'approvisionnement énergétique des bâtiments ne permettra pas de respecter les objectifs RE2020 dans le temps Biomasse : La biomasse combustible est une solution à explorer pour une production de chaleur ENR à l'échelle du quartier Géothermie : Malgré la présence de la nappe de la Craie à des profondeurs accessibles, le débit disponible indiqué par le BRGM est trop faible pour que la géothermie sur nappe représente une ressource pertinente à l'échelle	Moyen : Présence de multiples ressources disponibles à adapter selon les échelles quartier, îlot, bâtiment Le réseau de chaleur urbain semble pertinent mais devra également être analysé au regard des autres secteurs de ville à alimenter Atouts pour l'utilisation du solaire au sein des futurs bâtiments et autres installations

Thème	Diagnostic au niveau du site	Enjeux pour le site
	<p>du quartier → Cette solution pourra éventuellement être étudiée au cas par cas à l'échelle des îlots tertiaires, car la géothermie offre l'avantage d'être une énergie réversible et donc une source de refroidissement en été</p> <p>La géothermie sur sondes verticales et l'éolien : non pertinent</p> <p>Solaire :</p> <p>Le solaire thermique et photovoltaïque est une ressource envisageable pour le projet, aussi bien à l'échelle du quartier qu'à l'échelle de l'îlot</p>	

2.3 Le milieu terrestre : occupation des sols et historique du site

Le projet est principalement situé dans un espace dédié aux axes routiers, l'autoroute A23 et ses bretelles dans le secteur DuTemple. On trouve des espaces minéralisés des réseaux urbains mais aussi de vastes zones ouvertes d'espaces verts et de petits boisements le long des bretelles autoroutières.

Une station de Tramway « DuTemple » longe l'avenue Duren.

Depuis le secteur du « Ballon de Rugby » vers le boulevard Lomppez, ou la Rue Dauby, les espaces sont marqués par une forte minéralisation liée au voirie et accotements, qui desservent du tissu urbain dédié principalement à du logement individuel ancien et hétéroclite, mais aussi de petites zones de citée construites dans les années 1980, pour certaines rénovées.

Vers le centre Hospitalier de Valenciennes, situé sur l'avenue Désandrouin (D13), la rue Dauby longe le parc arboré Désandrouin.



Occupation des sols (ARCH)

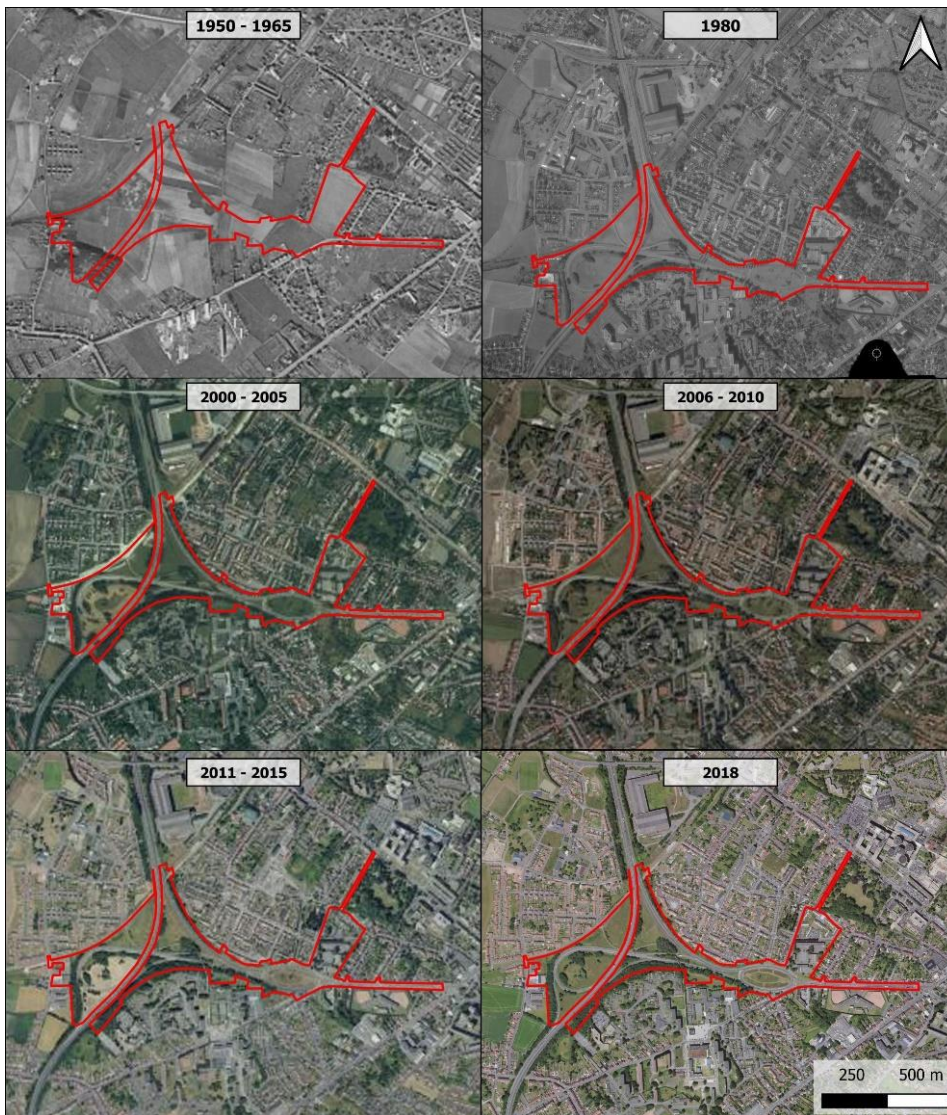
Légende		
-----	Forêts caducifoliées	Prairies mésophiles
-----	Forêts riveraines, forêts et fourrés très humides	Réseaux ferrés
-----	Fourrés	Réseaux routiers
-----	Friches	Villes, villages et sites industriels
-----	Parcs urbains et grands jardins	
-----	Prairies à fourrage des plaines	
Occupation des sols ARCH		
-----	Abords de réseaux ferrés	
-----	Abords routiers	
-----	Cultures	

Source(s) des données : IGN ; URBYCOM ; ARCH
 Fond : Orthophotographie 2018
 Réalisation : ©URBYCOM - 9/2022
 Echelle : 1/8371



La zone d'étude était dans son ensemble une zone rurale jusque dans les années 1950-1960. Le tissu urbain suivait la rue du Lomprez et l'avenue Désandrouin. On note l'existence ancienne d'un domaine boisé du parc urbain actuel Désandrouin. Les axes autoroutiers n'existent pas, on observe les traces de l'ancien terroir plat à l'Ouest. Le terroir no 186 « La Réussite », édifié à l'est du carreau de mine sur une hauteur d'environ 14 mètres, a été intégralement exploité lors de la construction de l'autoroute A23, une bretelle en prenant la place.

A partir des années 1960-1970, la zone s'est urbanisée peu à peu faisant place à des citées structurées et jardinées, à des espaces verts, des zones d'habitations et de services collectifs, des voiries et zones de stationnements etc. L'autoroute sera réalisée entre 1973 et 1978 et sera fonctionnelle avant 1980. Depuis 40 ans, ces espaces ne seront que peu transformés que cela soit dans le système viaire ou du tissu urbain. Les espaces autoroutiers verdissent : plusieurs boisements et bosquets s'épanouissent. Il n'y aura aucune modification des usages.



Historique de la Zone d'Implantation Potentielle (1950 - 2018)

Légende

 Zone d'implantation potentielle (ZIP)

Source(s) des données : IGN ; remonterletemps.fr ; URBYCOM
 Fond : Orthophotographies historiques
 Réalisation : ©URBYCOM - 12/2021
 Echelle : 1/17500

2.4 Le relief et la topographie

La topographie de ce site est assez régulière, l'autoroute A 23 en constituant le point haut. Elle n'est irrégulière qu'à l'aplomb du quartier Dutemple et pourrait être, à cet endroit précis, légèrement modifiée.

Prise dans sa globalité, la topographie relativement plane du secteur ne présente pas d'enjeu particulier. Le relief est cependant marqué par la présence d'un remblai le long de l'autoroute A 23 au niveau de l'échangeur.

2.5 Le sol et le sous-sol

Le sous-sol superficiel du périmètre d'étude est composé principalement, sous une couche de remblais d'épaisseurs variables par des limons-sableux et des sables limoneux. Le substratum crayeux n'a pas été rencontré par les forages de sol jusqu'à 10 mètres de profondeur.

La perméabilité du sous-sol autorise globalement l'infiltration des eaux pluviales sauf dans la partie sud-ouest de l'échangeur (argile sableuse imperméable).

Aucun niveau d'eau de nappe phréatique n'a été relevé lors des prospections pédologiques et géotechniques.

2.6 Le milieu aquatique – les zones humides

Le secteur n'est pas répertorié parmi les « zones à dominante humide » telles qu'elles sont définies au Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Artois-Picardie (SDAGE).

Au regard de la nature des sols (remblais superficiels) et du fort remaniement général du site, aucune zone humide n'a été identifiée sur le périmètre d'étude au terme de l'expertise pédologique et de l'expertise botanique.

2.7 Les eaux souterraines

Trois masses d'eaux souterraines sont présentes au droit du quartier :

- La nappe des sables tertiaires (FRAG318), qui présente un bon état quantitatif et qualitatif
- La nappe de la craie des vallées de la Scarpe et de la Sensée (FRAG306) qui présente un bon état quantitatif mais un mauvais état qualitatif (report d'atteinte de l'objectif de qualité en 2039).
- La nappe de la craie du Valenciennois (FRAG307) qui présente un bon état quantitatif et un bon état qualitatif.

Au droit du site, la nappe de la craie s'écoule globalement vers le Nord. Les 5 piézomètres, implantés sur l'emprise du site projet jusqu'à 10 mètres de profondeur, n'ont pas permis de relever un niveau de nappe.

Les eaux souterraines présentent une vulnérabilité faible à forte (au niveau de la zone de dépôt des Houillères du bassin du Nord et du Pas-de-Calais HBNPC signalée par la carte géologique) face aux pollutions de surface.

Le projet se localise en dehors tout périmètre de protection de captage, de toute Aire d'Alimentation de Captage (AAC) mais dans une zone à enjeu eau potable selon la carte 20 du SDAGE Artois Picardie.

2.8 Les eaux superficielles

La zone de projet est rattachée au bassin versant de l'Escaut à l'est et au bassin versant de la Scarpe à l'ouest : FRAR49 Scarpe canalisée aval (secteur échangeur) et FRAR20 Escaut canalisée de l'écluse n°5 IWUY aval à la frontière (secteur boulevard).

Aucun cours d'eau, permanent ou temporaire, ni aucun plan d'eau ne sont présents dans le secteur d'étude : la nature perméable des sols superficiels du site explique très largement cette absence d'eau à la surface des terrains. Des fossés d'assainissement routier et autoroutier sont recensés au niveau de l'échangeur. L'exutoire final de ces fossés est le réseau d'assainissement pluvial communal.

Les eaux pluviales de ruissellement du site sont intégralement prises en charge par le réseau d'assainissement urbain géré par Valenciennes Métropole (système majoritairement séparatif au droit du site mais unitaire en aval). Les eaux collectées par le réseau unitaire sont dirigées à la station d'épuration de Valenciennes.

Il n'a pas de lien direct avec la zone d'étude et les cours d'eau. La limite est de la zone d'étude est située à environ 600 m de l'Escaut canalisée. La qualité des eaux superficielles est mauvaise (avec substances ubiquistes).

2.9 Les risques naturels

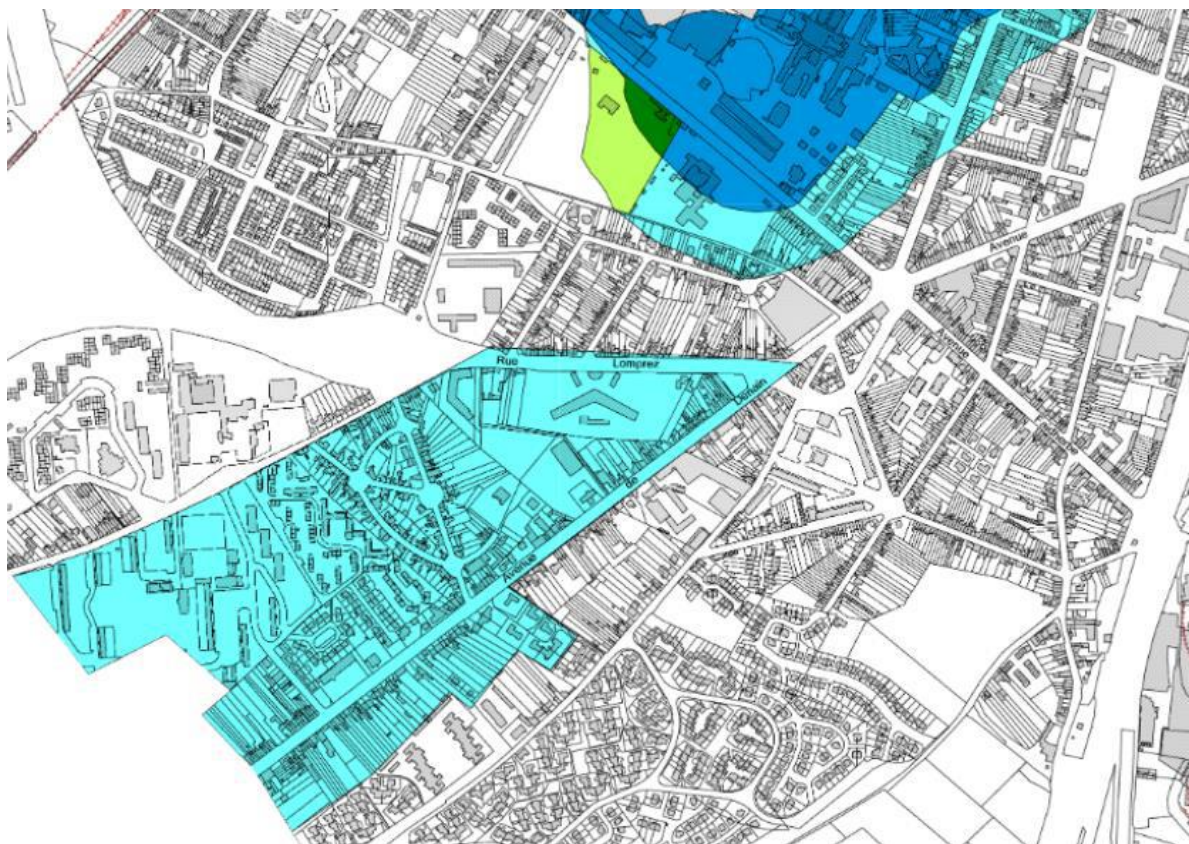
Inondations :

Le site n'est pas localisé dans une zone reconnue comme inondable ou règlementée par le TRI ou le PPRI de la Vallée de la Rhônelle et de ses affluents.

Selon les cartographies disponibles éditées par le BRGM, une partie de la zone de projet se situe en zone potentiellement sujette aux inondations de cave (secteur boulevard). Les sondages géotechniques (forage et piézomètres) n'ont pas rencontré de niveau de nappe jusqu'à 10 m de profondeur (mars/avril 2022). La sensibilité du site vis-à-vis du risque inondation par remontées de nappe phréatique a peut-être été surévalué.

Mouvement de terrain :

La partie Est du périmètre du projet (secteur de la rue Lomprez entre les deux giratoires) est concerné par le zonage règlementaire du PPRMT du Valenciennois (Zonage Bleu clair). Ces zones bleu clair sont des zones urbanisées soumises à un aléa faible. Ce sont donc des zones où la présence de carrières n'est pas avérée mais où la probabilité de trouver des carrières, à ce jour inconnues, est forte. Dans ces zones l'infiltration des eaux pluviales est interdite.



Extrait du zonage réglementaire du PPRMT du Valenciennois

Aucune cavité souterraine n'est recensée au droit du périmètre du projet (BRGM). Seuls des témoignages permettent de supposer la présence de carrières souterraines aux environs de la Chasse Royale.

Le périmètre d'étude est situé en zone d'aléa faible pour les risques retrait-gonflement des argiles et en zone de sismicité 3 (Moyen).

2.10 Les risques technologiques

Aucun Plan de prévention contre les Risques Technologiques n'est identifié sur la commune de Valenciennes.

Le site du projet n'est pas concerné par des servitudes instituées autour d'établissements dits SEVESO, présentant des risques industriels majeurs. Au total 19 installations classées ICPE sont dénombrées dans un rayon de 500 mètres autour du site du projet.

Transport de matières dangereuses :

Le quartier est soumis au risque de transports de matières dangereuses en raison de la présence d'infrastructures routières supportant d'importants trafics de poids-lourds (notamment l'A23 et l'échangeur) avec un risque diffus. Il est par contre éloigné des gazoducs.

Risques miniers :

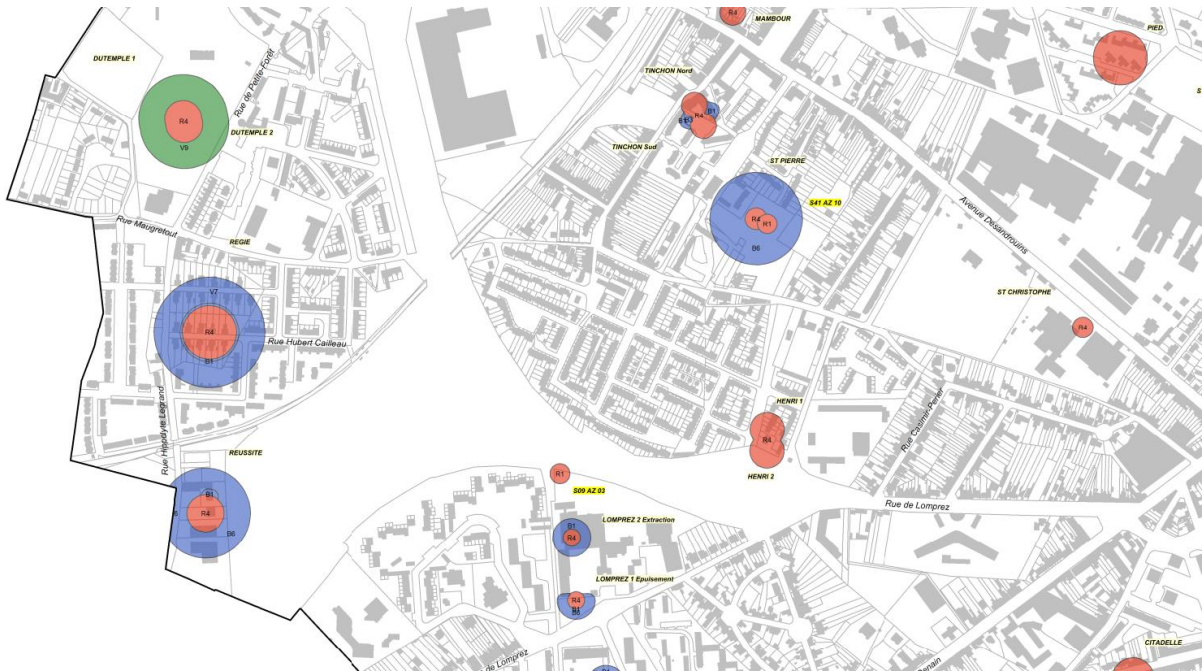
La commune de Valenciennes est inscrite au Plan de Prévention contre les Risques Miniers : PPRM « Couronne de Valenciennes ».

- Puits de mines :

Au niveau du périmètre d'étude, on recense 3 ouvrages localisés qui sont concernés par le zonage réglementaire du PPRM où les travaux, activités et occupations des sols sont réglementés

- Puits « Henri 2 » (servitude R4)
- Puits « Réussite » (servitude B6)
- Sondage de décompression « S09 AZ 03 » (servitude R1)

Trois autres puits à proximité de la zone de projet sont également identifiés. Il s'agit des puits « Henri 1 » et « Lompret 1 et 2 », qui se situent en dehors de la zone de travaux et ne sont donc pas impactés par le projet.



Extrait du zonage réglementaire PPRM Valenciennes

- Aqueduc des fosses :

Les puits Lompres 2 et Henri 1 et 2 sont reliés par un aqueduc des fosses. D'une section large d'un mètre et haute de 130 cm et est situé à une profondeur de vingt à vingt-cinq mètres, il permettait d'assurer l'exhaure des fosses par des galeries souterraines pour envoyer les eaux directement dans le canal de l'Escaut.

Charbonnages de France suppose que l'aqueduc est éboulé depuis un très grand nombre d'années.

- Aléa émission de gaz de mine :

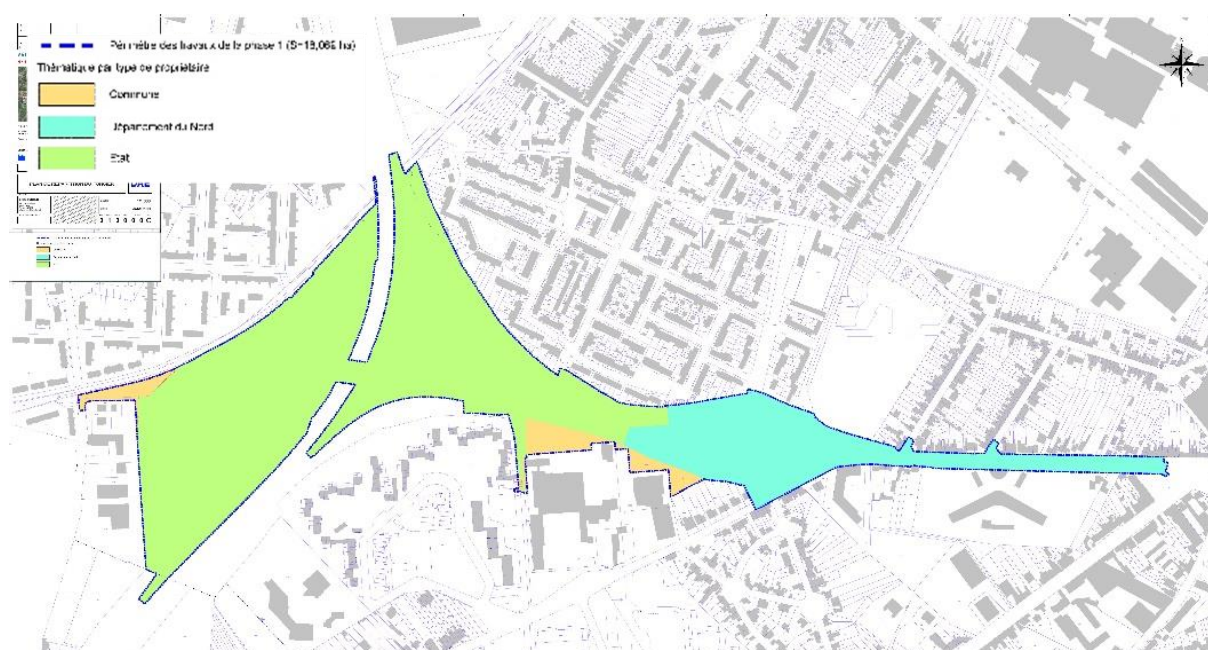
Le secteur échangeur et le quartier Chasse Royale sont concernés par l'aléas minier émission de gaz de mine sans l'influence des ouvrages de décompression.

2.11 Les milieux environnants

Les milieux environnants sont avant tout marqués par des quartiers résidentiels bas possédant des jardins dont aucun ne sera affecté par l'opération engagée.

2.12 L'occupation des sols et le foncier

S'agissant d'un site d'échangeur, celui-ci ne fait aujourd'hui apparaître aucune habitation. Il comporte en revanche des boisements de rive et des boisements centraux qui seront maintenus, enrichis ou reconstitués. Le foncier y est à la fois communal, départemental et autoroutier.



Plan de répartition du foncier ZAC de « Entrée Nord de Valenciennes »

2.13 Les milieux naturels, les habitats et la biodiversité

ZONES NATURELLES D'INTERET RECONNU

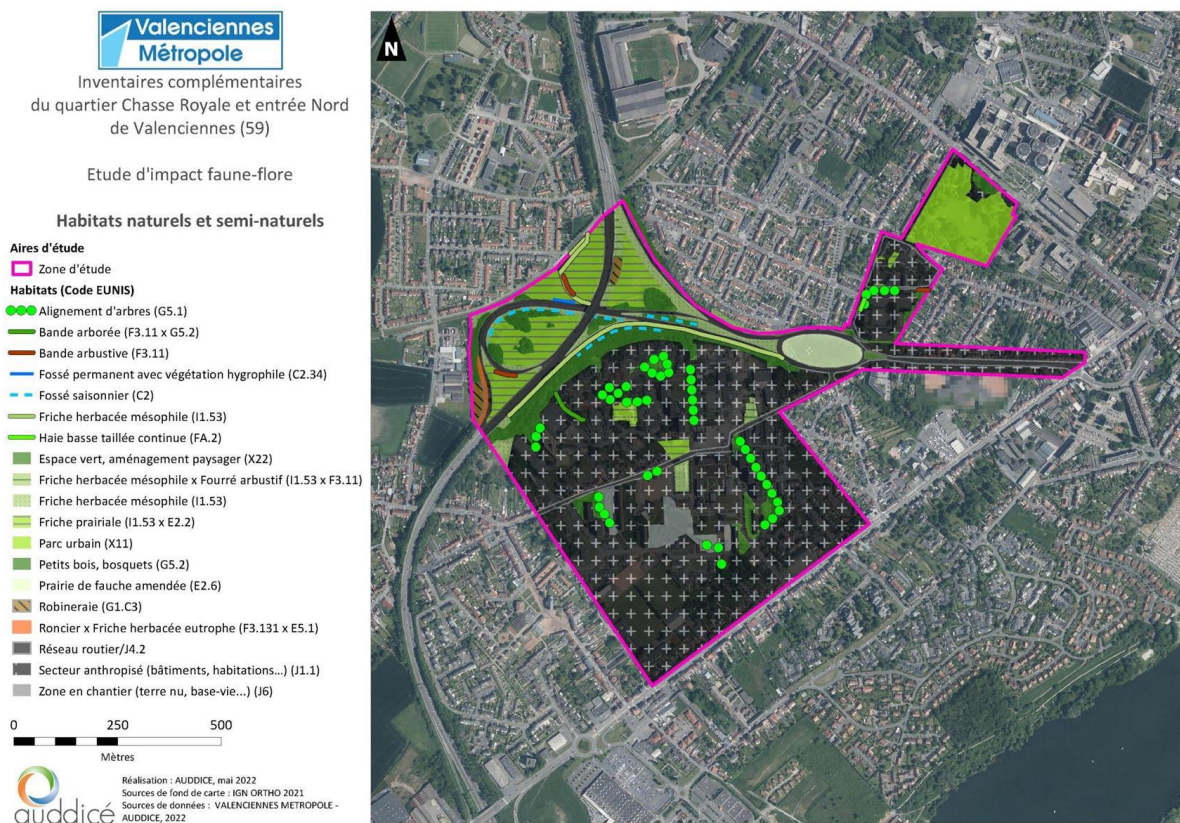
La zone d'étude est localisée en contexte urbain. Le projet ne s'inscrit ni dans une zone de protection et d'inventaire de la faune et de la flore (ZNIEFF, ZICO, Natura 2000, ZPS, ZSC, APB, sites classés) ni sur un site faisant l'objet d'un arrêté préfectoral de protection de biotope, ni dans une réserve naturelle régionale ou nationale, ni dans une réserve biologique intégrale et dirigée.

Habitats naturels, flore et faune au sein du périmètre du projet et ses abords :

Des études écologiques ont été menées, elles permettent d'avoir l'ensemble des observations sur un cycle biologique complet. Ces dernières ont démontré des intérêts pour la faune et la flore locale. La majorité des habitats naturels et semi-naturels présents au niveau du secteur d'étude, à savoir des

friches herbacées à prairiales, des petits bois, bosquets, des parcs urbains, des bandes arbustives à arborées, des haies hautes continues, des ronciers et autres espaces verts, aménagements paysagers sont couramment rencontrés dans les environs et ne présentent pas d'intérêt patrimonial particulier. Les bandes arbustives à arborées, les haies hautes continues, les friches herbacées à prairiales, les petits bois, bosquets, parc urbain et autres ronciers apportent toutefois une certaine diversité dans le contexte urbain dense.

L'intérêt floristique (294 espèces) est peu marqué malgré la présence de 2 espèces déterminantes de ZNIEFF. Notons cependant la présence de nombreuses espèces exotiques envahissantes.



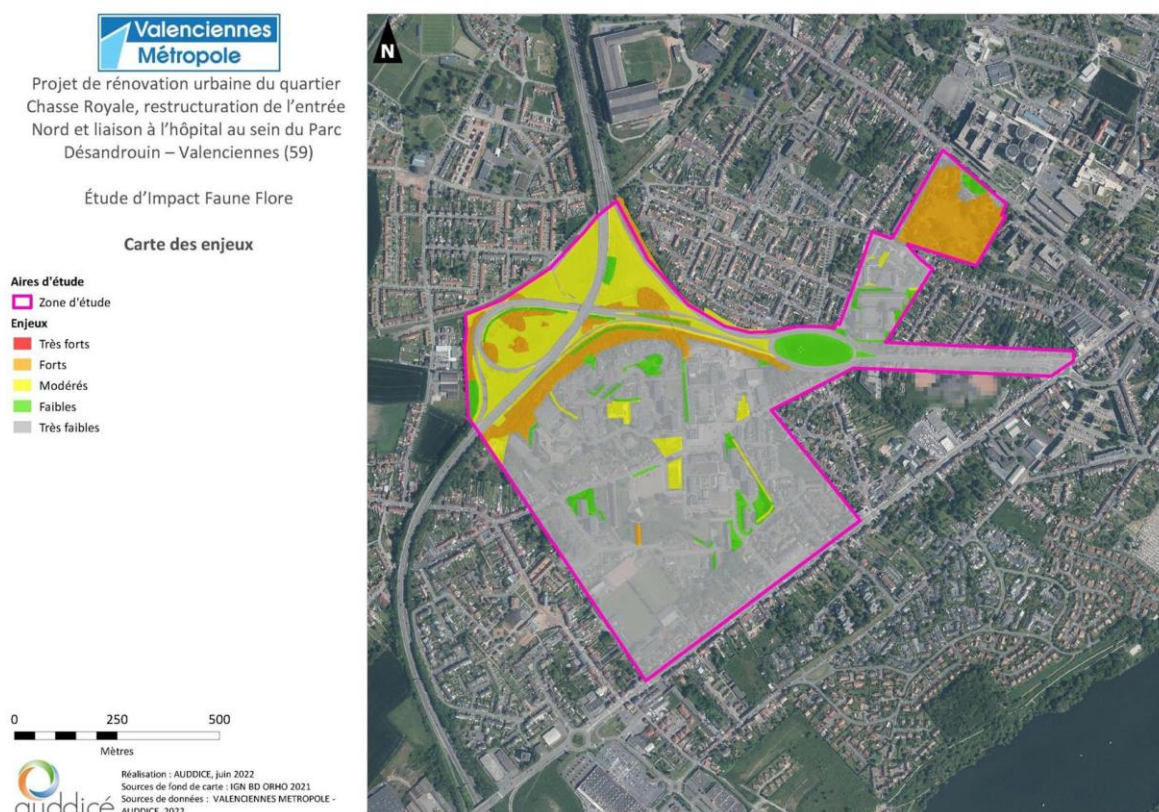
L'entomofaune est commune et assez pauvre. Les enjeux entomologiques sont qualifiés de modérés pour les zones de friches et ronciers (diversité d'espèces communes et zones refuges pour ces espèces), de faibles pour les fossés, bandes arbustives à arborées, haies et autres zones de fourrés ou petits bois et très faibles pour le reste des autres habitats. Aucun amphibien ni aucun reptile n'a été recensé.

Pour l'avifaune, ont été identifiées 32 espèces d'oiseaux protégées sur les 43 observées. Aucune espèce inscrite à l'Annexe I de la Directive Oiseaux n'a en revanche été contactée. Les enjeux ornithologiques sont qualifiés de forts pour les petits bois, bosquets et le Parc Desandrouin où de nombreux oiseaux

patrimoniaux et protégés nichent. Ils sont modérés au niveau des bandes arbustives à boisées, des haies, des fourrés et autres ronciers puis faibles pour le reste des habitats.

La mammalofaune terrestre est peu diversifiée. Une espèce protégée a été recensée : le Hérisson d'Europe.

S'agissant des chauves-souris, les quatre espèces de chiroptères contactées sur la zone d'étude présentent un intérêt patrimonial : la Sérotine commune et les Pipistrelles de Nathusius et commune sont quasi-menacées à l'échelle nationale alors que la Noctule commune est vulnérable à cette même échelle (UICN, 2017). De plus, la Noctule commune est déterminante de ZNIEFF en Nord-Pas-de-Calais. La zone d'étude présente un intérêt en tant que zone de chasse et zone de transit pour les chauves-souris. Enfin, la présence de gîte de chiroptères et notamment de Pipistrelle commune et de Noctule commune est potentielle dans les bâtiments au sein de la zone d'étude ainsi qu'au sein de quelques arbres ou alignement d'arbres.



Carte de synthèse des enjeux écologiques

2.14 Le tissu urbain

Assez épars, dès lors que l'échangeur tout comme le ballon de rugby contribuaient à les séparer, ces tissus sont marqués à la fois par une dominante de maisons (soit individuelles, soit en bandes) comportant très souvent des jardins : par une part de tissus caractéristiques des années soixante-dix et soixante (avec le Quartier Chasse Royale et au Sud de la ZAC projetée) et par la présence plus massive du pôle hospitalier. Beaucoup de ces ensembles demeurent bien entendu précieux et il a été convenu que l'échelle des programmes que comportera cette entrée d'agglomération demeurera basse ou moyenne (de R+ 1 à R+4), seuls les grands îlots Ouest et proches du nouvel échangeur pouvant s'en éloigner.

2.15 Le Paysage

L'échangeur se caractérise par un paysage alternant espaces largement ouverts, lisières et rideau arboré composé d'une végétation semi-spontanée en port naturel. A mesure de la progression vers le centre-ville les formes végétales deviennent plus identifiables : arbres de haut jet, arbres à fleurs, houppier remonté... C'est soucieux de cette composition en crescendo entre milieux naturels anthropisés et espaces urbains que s'est composé le projet d'aménagement paysager de l'entrée de ville de Valenciennes. Celui-ci reprendra en effet les motifs paysagers de la haie bocagère, du bosquet, de l'arbre isolé, de la prairie ouverte ou de l'alignement d'arbres tout en conservant la notion de progressivité des ambiances végétales.

2.16 Le patrimoine et le cadre de vie local

Le cadre du projet demeure celui d'une limite de ville et est marquée, tantôt par des ensembles de logements sociaux (au Sud de la ZAC projetée, tantôt, et majoritairement, par des maisons avec jardins. Ce n'est que sur la rue Lomprez et aux abords de la prison qu'il prend un caractère continu et urbain.

2.17 Le tissu social et économique

Le point le plus saillant est ici la présence d'un pôle hospitalier majeur et d'une maison d'arrêt. seule cette dernière (sur la rue Lomppez) est mitoyenne de la ZAC et du boulevard projeté.

2.18 La population et l'habitat

La politique Habitat de Valenciennes Métropole s'articule autour de son Programme Local de l'Habitat (PLH) actuellement en cours de révision.

Celui-ci s'articule autour de deux principaux enjeux transversaux :

- La lutte contre l'habitat indigne et contre la vacance ;
- Le rééquilibrage du territoire via une territorialisation de la politique de l'habitat en fonction de 4 groupes de communes, définis selon leur dynamique du marché immobilier et leur taux de logement social.

La ville de Valenciennes appartient au groupe de communes se caractérisant à la fois par un marché immobilier dynamique mais aussi par une vigilance à maintenir concernant l'évolution de son taux de logement social (27%) compte tenu du volume important d'opérations immobilières que connaît la ville-centre. En effet, depuis la fin de la dérogation PINEL en 2018 qui intégrait certaines communes en B2 de l'agglomération, Valenciennes concentre plus de 90 % de la promotion immobilière du territoire. L'analyse des permis de construire en cours d'instruction fait apparaître une surreprésentation des opérations en logements libres au détriment de celles en logement social (qui ne couvrent que 16% des PC).

Par ailleurs, la disparition prochaine annoncée en 2024 du dispositif PINEL au profit du « PINEL + » dont la moindre rentabilité présage un ralentissement des opérations en défiscalisation pourrait fortement impacter la dynamique du marché immobilier de Valenciennes, qui demeure grandement dépendante des propriétaires investisseurs.

Une attention particulière doit ainsi être portée à l'entrée Nord de la ville où un équilibre devra être trouvé entre accession libre, accession sociale, investissement locatif et logement social.

Le PLH 2024-2029 incite ainsi à une plus grande régulation des opérations immobilières sur la ville-centre afin d'en maîtriser le développement urbain (anticipation des besoins en équipements publics face à l'arrivée de nouvelles populations) et d'éviter toute saturation du marché qui conduirait au

renforcement du taux de vacance et à la baisse des valeurs immobilières. A ce titre, une servitude de mixité sociale est en cours d'élaboration.

Le projet habitat de l'entrée Nord devra ainsi respecter les orientations du PLH tout en accompagnant les besoins spécifiques en matière d'accueil du personnel hospitalier.

2.19 L'activité économique locale

Fort d'un tissu économique riche de près de 15 000 entreprises, le Valenciennois est un territoire avec un savoir-faire et une culture industrielle historique. Son développement est tourné vers les filières d'excellence et l'innovation avec 3 secteurs clés : transports et mobilités, numérique, logistique durable. Le Valenciennois est le territoire de référence en matière de transports durables (automobile et ferroviaire) et la création numérique ; avec deux parcs d'innovations dédiés : Transalley (transports) et les Rives Créatives de l'Escaut (Numérique).

Le territoire bénéficie d'atouts majeurs en matière d'attractivité, notamment sa situation géographique stratégique et la qualité de ses infrastructures. En effet, le Valenciennois est situé à proximité de 5 grandes capitales européennes et est au cœur d'un marché de 78 millions de consommateurs dans un rayon de 300 km. Le territoire dispose également d'infrastructures de transports performantes, notamment son port fluvial, 1^{er} de la région Hauts-de-France, 4^{ème} de France, connecté aux principaux ports de la Mer du Nord ; Anvers et Rotterdam.

Le Valenciennois attire des entreprises nationales, européennes et internationales dans des secteurs variés tels que l'industrie ferroviaire, l'automobile, l'agroalimentaire, la santé et la logistique.

2.20 Les infrastructures de transport et les modes de déplacement

La mobilité occupe une place centrale dans le SCoT du Valenciennois, approuvé en 2014. L'ensemble du chapitre 5 du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) est consacré spécifiquement à la mobilité durable. Celui-ci a été élaboré en interaction avec le PDU, car les deux documents ont été élaborés quasiment en même temps. Ainsi, les grands objectifs de ce SCoT correspondent à ceux identifiés dans le PDU :

- La nécessité de réduire les émissions de GES ;
- Le renforcement de l'accessibilité du territoire au niveau international et régional ;

- A l'échelle locale, la rationalisation des déplacements et optimisation des infrastructures de transport pour aller vers une mobilité plus durable.
- Le rapprochement de l'urbanisation des transports en commun et inversement l'amélioration de la desserte des secteurs d'activités et d'habitat en optimisant le réseau existant, en favorisant l'intermodalité et en offrant des espaces partagés, en proposant des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle ;
- Le développement des modes doux, en particulier sur les déplacements courts. Il s'agit de proposer des infrastructures adaptées et d'améliorer la continuité du réseau et des services.

Dans le cadre du PCAET 2020-2026, Valenciennes Métropole s'est par ailleurs fixé une stratégie à l'horizon 2030 pour répondre aux enjeux du territoire. Cette stratégie est organisée autour de 4 orientations, dont la « mobilité durable ». Les trois autres consistent à orienter le territoire vers une sobriété et une autonomie énergétique, proposer de meilleures conditions de vie et développer l'exemplarité des collectivités, l'animation du territoire et l'éducation.

Il s'agit notamment :

- De réduire le nombre de déplacements
- De réduire la part modale liée à l'usage de la voiture individuelle
- De favoriser les déplacements moins émetteurs de gaz à effet de serre et réduisant la pollution atmosphérique
- De réduire les consommations d'énergie fossile du transport de marchandises

31 actions sont déclinées au sein de ces quatre axes stratégiques. L'une d'entre elles préconise la réalisation d'aires de covoiturage sur le territoire, une autre prévoit le développement d'une plateforme dédiée aux usagers (Pass Pass Covoiturage). Une action préconise en particulier la mise en place d'un parking de covoiturage au Centre Hospitalier de Valenciennes, proches du secteur de projet (16 places de covoiturage, contre 8 actuellement). Plusieurs actions visent à développer le réseau cyclable et les services aux cyclistes (free floating, stationnement...).

PLUI

Le PLUI de Valenciennes Métropole a été approuvé au conseil communautaire du 11 mars 2021. Ce document stratégique formalise les grandes orientations d'aménagement de l'agglomération pour impulser et encadrer son développement. Le PADD définit 3 axes stratégiques, déclinés en 11 orientations.

Le règlement du PLUI permet la requalification du boulevard, car celui-ci se trouve majoritairement dans une zone de renouvellement urbain (UR), ainsi qu'en zone urbaine mixte (UD). Une zone UL (dédiée aux équipements) borde le boulevard au titre de la maison d'arrêt. Aucune OAP sectorielle ne concerne le périmètre de projet.

Le règlement de la zone UD indique que :

- Aucune voie automobile susceptible d'être ouverte à la circulation générale et d'être classée dans le domaine public ne doit avoir une largeur de plateforme inférieure à 8 mètres et une largeur de chaussée inférieure à 5 mètres
- Aucune voie privée destinée à être ouverte à la circulation automobile ne doit avoir une largeur de plateforme inférieure à 6 mètres et une largeur de chaussée inférieure à 4 mètres
- La réalisation d'opérations de voiries stratégiques lourdes ne devra pas introduire de coupure dans la circulation cyclable mais prévoir les aménagements nécessaires à son développement.

La zone UR n'ajoute pas de dispositions particulières concernant la voirie. La mobilité occupe une place centrale dans le SCoT du Valenciennois, approuvé en février 2014. L'ensemble du chapitre 5 du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) est consacré spécifiquement à la mobilité durable. Celui-ci a été élaboré en interaction avec le PDU, car les deux documents ont été élaborés quasiment en même temps. Ainsi, les grands objectifs de ce SCoT correspondent à ceux identifiés dans le PDU :

- La nécessité de réduire les émissions de GES ;
- Le renforcement de l'accessibilité du territoire au niveau international et régional ;
- A l'échelle locale, la rationalisation des déplacements et optimisation des infrastructures de transport pour aller vers une mobilité plus durable. Il s'agit d'augmenter la part modale des transports en commun et d'inverser la tendance en termes d'usages des modes doux
- Le rapprochement de l'urbanisation des transports en commun et inversement l'amélioration de la desserte des secteurs d'activités et d'habitat en optimisant le réseau existant, en favorisant l'intermodalité et en offrant des espaces partagés, en proposant des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle ;
- Le développement des modes doux, en particulier sur les déplacements courts. Il s'agit de proposer des infrastructures adaptées ;

2.21 Les infrastructures viaires et les trafics routiers

Le diagnostic du PDU définit une hiérarchie du réseau routier existant. L'A23 est identifiée comme un « axe routier structurant », et la RD 649 comme un « axe routier urbain à fonction locale ». Toutefois, le plan d'actions du PDU propose de revoir cette typologie. Si l'A23 conserve son statut « structurant, échanges et transit », la RD 649 devient un « axe du réseau interurbain ». Son rôle consiste à « assurer les échanges entre les différents noyaux d'urbanisation du territoire mais aussi entre les zones d'activités et le réseau autoroutier. Ce réseau est très important pour la vie locale et doit faire l'objet d'une attention particulière en termes d'aménagement, afin que chaque type d'utilisateur puisse l'utiliser en toute sécurité. Il est notamment le support du réseau cyclable d'agglomération. De plus, la RD 649 fait à présent partie du secteur identifié comme « réseau local des courtes distances », qui doit faire l'objet d'aménagements en zone apaisée.

La RD 649 et l'échangeur sont à la fois la porte d'entrée de Valenciennes et l'interface entre trois quartiers de la ville : Chasse Royale au sud, Saint-Waast au nord, et Dutemple à l'ouest. Les flux sont très importants en termes de trafic routier, mais la nature d'interface de cet axe justifie des besoins de desserte par d'autres modes de déplacements, qui sont à l'heure actuelle peu satisfaisants.

Valenciennes Métropole exerce de plein droit la compétence mobilité sur son ressort territorial. Ainsi, l'Autorité Organisatrice de la Mobilité gère le réseau Transvilles, exploité par le groupe RATP. La desserte du site de projet par le réseau Transvilles est détaillée dans la partie sur les conditions de déplacements en transports collectifs (voir ci-dessous).

A terme, la desserte du site de projet pourrait évoluer, avec notamment une ligne de bus empruntant le boulevard.

Le tracé du futur boulevard urbain s'étendra sur un axe Est-Ouest, à travers l'actuel échangeur autoroutier et la rue Lomprez. Ce boulevard reliera le quartier Dutemple (à l'Ouest) à l'avenue de Denain (à l'Est).

L'échangeur de l'A23 (sortie 11 : Valenciennes, Anzin, Centre Hospitalier) sépare les quartiers Dutemple, Saint-Waast et Chasse Royale. Les quatre bretelles se rejoignent en un seul point, à l'Est de l'autoroute : un immense rond-point ovale, couramment appelé le « ballon de rugby ». Celui-ci est donc aujourd'hui le seul point d'entrée et de sortie de l'autoroute. Hormis la connexion à l'échangeur, à l'Ouest, le « ballon de rugby » est accessible par trois voies urbaines : la rue Lomprez à l'Est (RD 649, faisant partie du futur boulevard urbain), la rue Lomprez au sud (RD 470, vers le quartier Chasse Royale) et le boulevard des Bruyères au nord (vers le quartier Saint-Waast).

L'anneau du ballon de rugby est formé de 2 voies à sens unique sur l'ensemble de son linéaire, à l'exception de la connexion avec la rue Lomprez à l'Est (RD 649). En effet, cette sortie du rond-point s'effectue grâce à une voie dédiée. Ainsi, la voie de gauche devient, sur une courte distance, l'unique voie permettant de rester sur le rond-point. Lorsque la rue Lomprez (RD 649) rejoint le ballon de rugby, la voie d'entrée vient s'ajouter à la première pour retrouver une chaussée à 2 voies.

A l'Est du ballon de rugby, deux voies (la rue des Coquelicots au nord et la rue Lomprez au sud) se terminent en impasse pour les véhicules, malgré la proximité de la rue Lomprez (tronçon Est). L'ouverture de ces voies serait techniquement possible, car aucun obstacle ne s'y oppose, mais la présence du ballon de rugby contraint le plan de circulation.

L'avenue des Bruyères est le seul axe permettant le passage des ambulances en direction de l'hôpital Jean Bernard, situé au nord du site. Le réseau viaire est très contraint entre l'hôpital (avenue Desandrouin) et le ballon de rugby, car les deux rues d'accès (rue du docteur Charles Tauchon et rue Jean Dauby) sont à sens uniques. De plus, le seul itinéraire depuis l'hôpital en direction de la rue Lomprez passe par le ballon de rugby (coupure du parc Desandrouin, des logements et d'équipements). Plusieurs voies se terminent en impasse malgré la proximité de voiries structurantes et le potentiel de connexion (rue des Coquelicots...).

La rue Lomprez relie La Sentinelle à l'avenue de Denain (Valenciennes), en passant par le ballon de rugby. Son tracé forme une ligne brisée au niveau du rond-point : depuis La Sentinelle, dans le quartier de la Chasse Royale, elle suit d'abord un axe oblique sud-ouest – nord-est, puis passe par le ballon de rugby (entrée Sud du rond-point). Elle se prolonge en sortie Est du ballon de rugby, en direction de l'Est jusqu'à l'avenue de Denain. La rue Lomprez est le support de deux routes départementales différentes, qui se rejoignent au niveau du ballon de rugby. En effet, le tronçon situé dans le quartier de la Chasse Royale correspond à la RD 470, tandis que le tronçon correspondant au périmètre de projet (ballon de rugby – avenue de Denain) est le support de la RD 649. Dans la suite de ce document, nous considérerons par la dénomination « rue Lomprez » principalement le tronçon Est de cette rue, qui fera partie du boulevard urbain. Le tronçon Sud sera identifié par une précision supplémentaire (ex : « rue Lomprez Sud »)

Le tronçon de la rue Lomprez qui relie le ballon de rugby à l'avenue de Denain est jalonné par deux intersections avec des rues perpendiculaires, situées au nord du boulevard, dans le quartier de Saint-Waast (rue Casimir Périer et rue Marmottan). Aucune voie ne croise ce tronçon de la rue Lomprez depuis le sud, car l'emprise de la maison d'arrêt de Valenciennes occupe la quasi-totalité du linéaire. La rue Lomprez est prioritaire sur la rue Marmottan, régulée par un stop. Les véhicules qui sortent de

cette rue ont l'obligation de tourner à droite vers le ballon de rugby, et accèdent à la rue Lomprez par une voie d'insertion. La rue Casimir Périer est en sens unique depuis la rue Lomprez. Aucun feu de circulation ne régule la circulation sur ce linéaire. La rue Lomprez (RD 649) est en 2x2 voies sur une grande partie de son linéaire, sauf sur un court tronçon au niveau de la rue Marmottan, pour sécuriser la traversée piétonne à l'aide d'un îlot central. Globalement, les voies de circulation sont très larges, favorisant la vitesse et limitant la perméabilité pour les piétons.

DE manière réglementaire, la vitesse est limitée à 50 km/h sur l'ensemble du périmètre de projet, y compris sur le ballon de rugby. Seuls trois passages piétons, non gérés pas de feux, sont implantés sur la rue Lomprez. Situés respectivement au bord du ballon de rugby, devant l'entrée de la maison d'arrêt, et près du carrefour giratoire de l'avenue de Denain, ils sont éloignés et très peu contraignants pour les véhicules en circulation. Située à l'extrémité Est du périmètre de projet, l'avenue de Denain suit un axe sud-ouest – nord-est. La rue Lomprez et l'avenue de Denain sont des artères urbaines structurantes à l'échelle de l'agglomération, car elles jouent toutes deux un rôle d'entrée de ville. En effet, la rue Lomprez joue le rôle d'entrée de ville depuis l'autoroute A23, tandis que l'avenue de Denain relie Valenciennes à un carrefour majeur de l'agglomération, situé à La Sentinelle : l'échangeur de l'autoroute A2, ainsi que l'échangeur de l'A23, en lien avec la RD 630. Cette dernière est une route structurante desservant le sud-ouest du SIMOUV, qui passe à proximité de Denain, et se poursuit en direction de Cambrai.

2.22 La desserte par les modes de déplacements actifs

Le Conseil Départemental du Nord a adopté son schéma directeur cyclable en 2018. Ce schéma a pour objectif de développer la pratique du vélo en créant un linéaire continu d'itinéraires sécurisés sur l'ensemble du Département. Le plan cyclable départemental poursuit trois objectifs :

- Améliorer et sécuriser la desserte cycliste des pôles multimodaux, des centres d'intérêts départementaux, en privilégiant les établissements scolaires et les gares,
- Mettre en œuvre une continuité d'itinéraires, en lien avec les véloroutes / voies vertes
- Identifier et traiter les points sensibles sur les itinéraires les plus circulés.

Dans le cadre de son schéma de mobilité, le Département du Nord participe au financement des différents pôles d'échanges aménagés sur son territoire, notamment en termes de stationnement dédiés aux vélos, en coopération avec les collectivités concernées.

Le plan cyclable départemental définit deux types de réseaux cyclables : le réseau traversant, et le réseau irriguant. Le réseau traversant est essentiellement cyclotouristique et concerne les itinéraires permettant une traversée sécurisée du Département, tout en étant reliés aux territoires voisins. Le second, le réseau irriguant, s'y rattache et recouvre quant à lui le maillage de proximité.

En l'occurrence, une liaison du réseau traversant passe à proximité du périmètre de projet, sur l'avenue de Duren, le long de la ligne T1 du tramway. Cette liaison est également inscrite au schéma cyclable de Valenciennes Métropole et devra être prise en compte dans le cadre du projet de requalification du boulevard d'entrée de ville depuis l'A23.

Valenciennes Métropole a élaboré un schéma cyclable en 2021, qui prévoit notamment l'aménagement de l'itinéraire prévu par le schéma cyclable départemental le long de la ligne de tramway T1, avenue de Duren. De plus, ce schéma prévoit la création d'un itinéraire cyclable sur la RD 649 entre le quartier Dutemple et l'avenue de Denain, soit un tracé correspondant au projet de requalification du boulevard. Cet itinéraire permettra donc de relier l'itinéraire traversant du schéma départemental à l'actuelle piste cyclable de l'avenue de Denain, et au réseau cyclable du centre-ville de Valenciennes. Ainsi, le boulevard d'entrée de ville permettra un accès privilégié à Valenciennes pour les cyclistes depuis l'ouest de Valenciennes Métropole. De plus, la réalisation de cette liaison cyclable donnera une continuité au réseau cyclable à l'échelle de Valenciennes Métropole et du SIMOUV (grâce aux itinéraires identifiés par la Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut dans la commune de La Sentinelle).

Ainsi, le boulevard urbain sera un axe structurant du schéma cyclable de Valenciennes Métropole, du fait de sa localisation en entrée d'agglomération, mais également du fait de la desserte de plusieurs quartiers, ainsi que de la future aire de mobilité multimodale. Toutefois, sa vocation précise n'est pas encore définie. L'aménagement cyclable de cet itinéraire n'a pas encore été défini dans le schéma cyclable, mais il devra respecter les préconisations du CEREMA. Il pourrait s'agir d'une piste unidirectionnelle de chaque côté de la voie, de deux mètres de large au minimum. Un soin particulier devra être apporté à la distinction des espaces piétons et de la piste cyclable.

Plusieurs enjeux de liaison depuis le boulevard rendent nécessaire la connexion avec d'autres aménagements cyclables, notamment vers le nord et les villes de Petite-Forêt (Alstom est en demande de liaisons cyclables pour ses salariés) et d'Aubry-du-Hainaut... La connexion pourrait être aménagée

à proximité de l'aire de mobilité Dutemple, le long de l'aménagement cyclable départemental, et du tramway.

2.23 Le boulevard projeté

Dans l'étude de préfiguration, le boulevard Lompres fait l'objet d'une reconfiguration complète, consistant notamment à réduire le gabarit de l'échangeur autoroutier et du « ballon de rugby ». Plusieurs contraintes sont à noter, avec un impact sur le réaménagement proposé : accès à l'autoroute, dimensionnement de l'ouvrage existant et rétrécissement des emprises disponibles au droit de la prison.

Le nouveau tracé du boulevard suit un tracé « axial », afin de favoriser la lisibilité globale du boulevard, ainsi que la continuité avec le tronçon Est du boulevard (au niveau de la prison), dont le tracé reste inchangé dans le projet, et les connexions avec les rues adjacentes (notamment le boulevard des Bruyères et la rue Dauby prolongée).

Le boulevard projeté présente une configuration en 2x2 voies sur une grande partie du linéaire, sauf sur le tronçon Est, au niveau de la prison, qui présente une configuration en 2x1 voie (en raison des faibles emprises disponibles). La voie sud du boulevard (vers l'est) s'élargit à deux voies à l'approche du giratoire de l'avenue de Denain, du trafic sur cette section. Ce réaménagement du boulevard permet d'accueillir le trafic projeté dans la simulation de l'étude de faisabilité. Plusieurs mesures doivent être mises en place pour garantir cette fluidité. La première consiste à prévoir des voies de stockage pour les flux en tourne à gauche sur plusieurs carrefours (en fonction des simulations de trafic). La deuxième consiste à mettre en place un fonctionnement synchronisé des feux sur tout le boulevard. Le but principal est d'éviter que les files de véhicules sur le boulevard atteignent les carrefours en lien avec les bretelles, avec des remontées de files potentielles jusqu'à l'autoroute.

Un îlot central est proposé sur tout le linéaire du boulevard, remplissant plusieurs rôles en termes de mobilité (en plus de son rôle paysager) ; cet espace permettant la création d'un îlot refuge pour les piétons au niveau des carrefours, ainsi que la mise en place des voies de stockage pour les flux en tourne -à-gauche, sur les carrefours le plus chargés.

2.24 Les réseaux

EAU POTABLE

La commune de VALENCIENNES est rattachée, en ce qui concerne les dessertes en eau potable, à la communauté d'agglomérations de Valenciennes Métropole. Le réseau d'eau potable du Syndicat est géré en propre et exploité par SUEZ.

Les réseaux en place sont maillés.

A proximité du projet, les canalisations sont de diamètre 60 à 300 mm.

Les possibilités de desserte sont multiples et ont été étudiées :

La desserte de la ZAC se fera à partir de 2 piquages bouclés sur la conduite Ø 250 se trouvant sous l'emprise de l'Avenue Lompret et Avenue Desandrouins.

L'ensemble des logements créés sera desservi par le biais d'un comptage se trouvant soit en limite de parcelle pour les logements individuels, soit en pied de façade pour les logements collectifs.

ENEDIS

Le périmètre d'étude est ceinturé de réseaux Moyenne Tension (MT) et Basse Tension (BT).

Les réseaux MT en 20 kV sont alimentés sur la commune par de nombreux postes de transformation permettant un bouclage de ceux-ci.

Ces réseaux sont à dominante souterraine.

Les possibilités de desserte sont multiples à ce jour mais ont été choisies :

La desserte de la ZAC se fera à partir de la ligne MT se trouvant sous l'emprise de l'Avenue Lompret avec un bouclage sur l'Avenue Desandrouin.

La viabilisation du site se fera par 8 à 9 postes de transformation. L'ensemble de la maîtrise d'ouvrage des travaux MT (câblage, génie civil et constructions des postes) est assuré par le concessionnaire.

La desserte BT de l'ensemble du projet est maîtrisée par l'Aménageur.

L'ensemble des logements créés sera desservi par le biais d'un comptage se trouvant soit en limite de parcelle pour les lots libres, soit en pied de façade pour les logements collectifs. Il est à noter que les coffrets recevant ces éléments de comptage seront posés sur socles en ce qui concerne les logements individuels et encastrés dans les façades pour les autres types de logements.

GRDF

Les possibilités de desserte sont nombreuses cependant, la desserte de la ZAC se fera depuis le réseau enterré sous l'avenue Lompret.

L'ensemble des logements créés sera desservi par le biais d'un comptage se trouvant soit en limite de parcelle pour les logements individuels, soit en pied de façade pour les logements collectifs. Il est à noter que les coffrets recevant ces éléments de comptage seront posés sur socles en ce qui concerne les logements individuels et encastrés dans les façades pour les autres types de logements.

COURANTS FAIBLES

Les ouvrages en périphérie du projet sont visibles sur les plans dédiés.

Les réseaux existants sont essentiellement souterrains en périphérie de projet. Ils sont gérés par ORANGE et SFR.

Nous avons défini la présence d'un autre opérateur de Télécommunications sur le périmètre d'étude : Valenciennes Métropole elle-même. Ce réseau est géré par COMMELEC.

Les possibilités de raccordement de la zone ont été étudiées – une alimentation par l'avenue Lompret est proposée par les Services d'ORANGE et SFR.

L'ensemble des logements créés sera desservi par le biais d'un branchement se trouvant soit en limite de parcelle pour les logements individuels, soit en pied de façade pour les logements collectifs.

2.25 La gestion des déchets

La Communauté d'Agglomération VALENCIENNES METROPOLE exerce, pour le compte de ses 35 communes, soit 192.594 habitants, la compétence obligatoire « collecte et traitement des déchets ménagers et assimilés ».

Les services assurés par VALENCIENNES METROPOLE sont :

- La collecte des ordures ménagères résiduelles,
- La collecte sélective multi-matériaux, leur tri et évacuation vers les filières,
- La collecte séparative des déchets verts,
- La collecte séparative des encombrants,
- La gestion des déchetteries (enlèvement des bennes et traitement des déchets),
- L'équipement en conteneurs pour les collectes ordures ménagères et sélective.

En ce qui concerne le traitement des ordures ménagères résiduelles, la Communauté d'Agglomération est adhérente au Syndicat ECOVALOR qui gère l'usine d'incinération de Saint-Saulve dont l'exploitation est assurée par la Société CIDEME. Depuis le 1^{er} janvier 2009, ECOVALOR ayant repris la compétence traitement des déchets verts et des encombrants, les marchés de valorisation organique des déchets verts et de traitement des encombrants (pré-tri-broyage et incinération ou enfouissement) collectés en porte à porte sont gérés par ce syndicat.

Valenciennes Métropole a mis en place un programme de prévention des déchets ménagers et assimilés arrivé à son échéance en 2020. Il visait, par plusieurs actions, à réduire les quantités de déchets ménagers et assimilés produits tout en augmentant les quantités d'emballages recyclés entre 2010 et 2020. L'objectif de réduction de l'enfouissement des déchets est atteint puisqu'il a été divisé par 16. Le taux d'enfouissement est passé de 8% (2010) à 0.54% en 2020.

En outre 16 repair-café sont répartis sur le territoire et bénéficient de financements de Valenciennes Métropole.

Valenciennes Métropole est labellisé « Zéro déchet, Zéro Gaspillage » (ZDZG) depuis Janvier 2017. Ce label permet de faire financer par l'ADEME des postes d'animateurs ZDZG soit en propre, soit chez les partenaires.

A compter du 01/01/2024, la collecte des déchets alimentaires va progressivement être déployée sur le territoire. La ZAC de l'Entrée Nord sera desservie en apport volontaire dans des abri-bacs pour les particuliers et pour les professionnels en alimentaire en porte à porte.

Par délibération du 11 juillet 2023, le Conseil Communautaire a décidé de demander l'adhésion de Valenciennes Métropole au Syndicat inter arrondissement pour la valorisation et l'élimination des déchets pour :

- la compétence obligatoire « Traitement et valorisation des déchets ménagers et assimilés ».
- la compétence optionnelle « collecte des déchets ménagers et assimilés ».

2.26 La gestion de l'eau

Les réseaux d'assainissement de la ville de VALENCIENNES transitant ou longeant le site sont de type SEPARATIF. La gestion est assurée par la communauté d'agglomérations de Valenciennes Métropole. Actuellement les eaux pluviales sont évacuées via infiltration directe dans le sol en ce qui concerne l'échangeur autoroutier et via des avaloirs branchés aux réseaux existants en ce qui concerne les autres secteurs.

Les réseaux de la présente opération sont de type séparatif

Les eaux pluviales du site seront prétraitées et infiltrées à l'aide de plusieurs rétentions.

Le réseau projeté d'eaux usées sera raccordé sur le réseau d'assainissement existant.

GESTION DES EAUX PLUVIALES AU NIVEAU DE LA ZAC

Le projet intégrera plusieurs rétentions régulant les débits de ruissellement des aires imperméabilisées.

Le dimensionnement sera basé sur l'orage d'occurrence 50 ans.

Etant donné la configuration du site, plusieurs points de rejet sont prévus pour l'ensemble de la ZAC : réseau séparatif situé Avenue Lompres, rue des Coquelicots et Avenue Desandrouin. :

Après vérification de l'altimétrie des réseaux de collecte et des sens d'écoulement des différents réseaux, le rejet des eaux pluviales sera gravitaire.

Aucune infiltration n'est possible de manière directe sur le secteur de l'échangeur autoroutier : tamponnement considéré étanche et rejet calibré aux réseaux existants.

Un pré- traitement des eaux pluviales avant rejet sera assuré via des techniques classiques : filtres inox et géotextiles filtrants.

MISE EN PLACE DE TAMPONNEMENT

Le tamponnement a pour but de retenir les eaux pluviales pendant l'événement pluvieux.

L'eau est ensuite restituée à faible débit vers des massifs drainants en rive des voiries collectives.

La mise en place de cette technique permet l'allégement du fonctionnement du réseau d'assainissement à l'aval.

Pour réaliser ce tamponnement plusieurs méthodes existent en fonction du volume à stocker, de l'espace disponible, du type de la construction, du coût de l'ouvrage à réaliser, de son entretien, etc...

Le débit de fuite de chaque bassin est calculé à partir des coefficients de perméabilité du sol en cas de rejet se fait par infiltration.

2.27 L'exploitation de la ressource en eau potable

La consommation en eau potable est estimée 124 893 m³ sur la totalité du projet (deux phases).

L'impact quantitatif sur la nappe de la craie exploitée pour l'alimentation en eau potable est jugé faible.

2.28 Le traitement des eaux usées

L'assainissement du projet est prévu en mode séparatif. Les travaux d'assainissement eaux usées nécessiteront : L'extension du réseau de récupération des eaux usées sur les tronçons non desservis actuellement, a création de branchements pour la récupération des eaux usées des nouvelles parcelles créées et la reprise des branchements eaux usées du tissu urbain de la rue Lomppez et la pose d'une nouvelle canalisation (abandon des canalisations en fibre ciment existante).

Les eaux usées domestiques issues des installations sanitaires des logements (nouveaux et existants) et des activités seront intégralement reprises par un réseau d'eaux usées spécifique raccordé sur les réseaux d'assainissement eaux usées existants ou créés.

Au final, les eaux usées collectées seront traitées à la station d'épuration de Valenciennes. Le réseau de collecte et la station d'épuration sont en mesure de transporter et de traiter les nouveaux effluents qui seront produits sur le quartier de restructuration de l'Entrée Nord de Valenciennes (augmentation de la population, nouvelles activités etc.).

2.29 Les nuisances locales et les enjeux sanitaires associés

Le risque sanitaire principal correspond à la qualité de l'air.

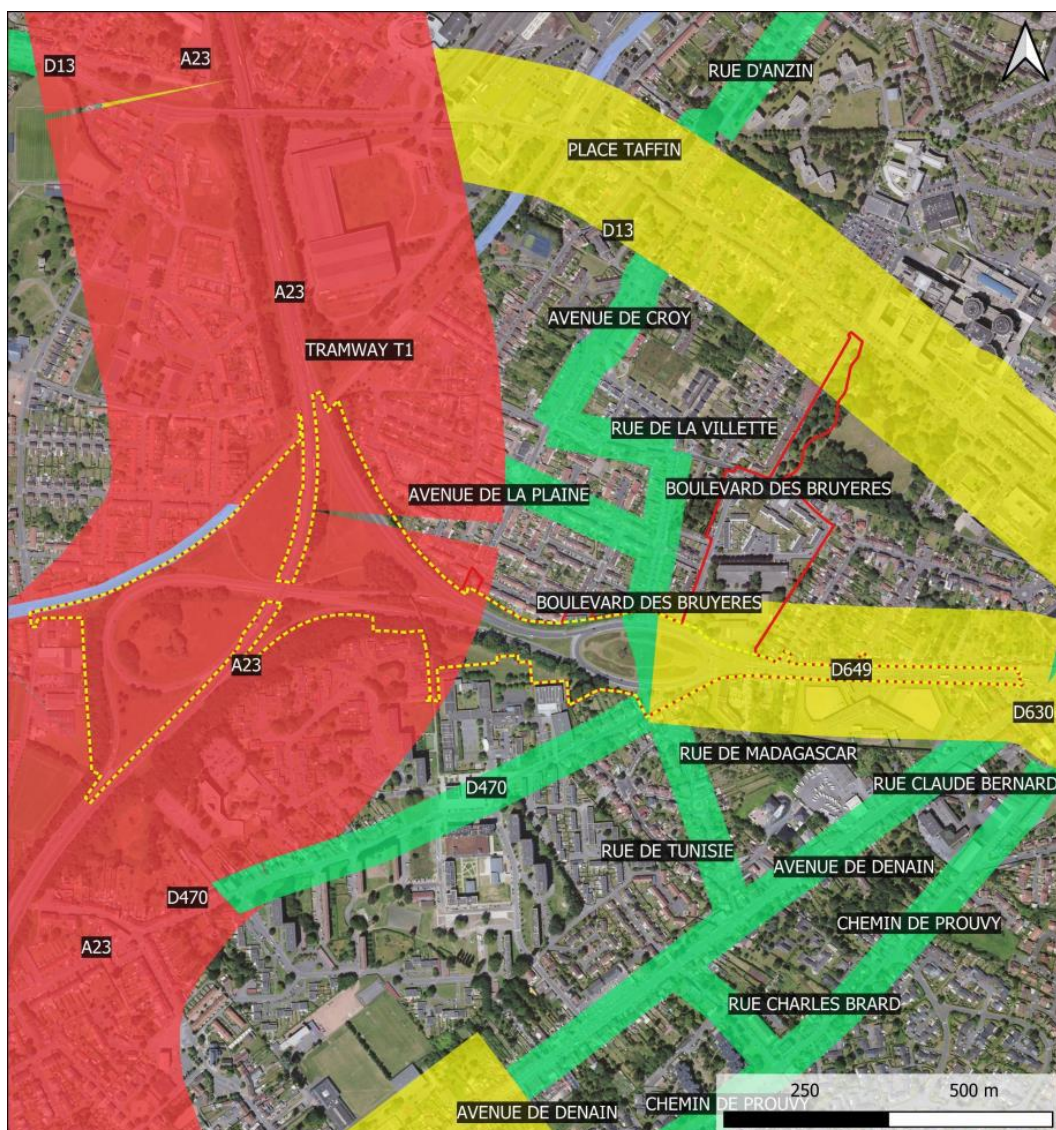
Les principales sources d'émissions liées au trafic routier dans l'environnement du projet sont constituées par les départementales D649 et D630 ainsi par l'autoroute A23 qui traverse la zone de projet. Le projet se situe également à proximité de l'autoroute A2, à environ 1.5 km au sud.

Le Registre Français des Emissions Polluantes (iREP) recense les rejets atmosphériques déclarés par les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). L'analyse de cette base de données a permis de localiser **9 sites industriels émettant des polluants atmosphériques à effet sanitaire dans un rayon de 10 km autour de la zone du projet**. D'après les données disponibles, les industries polluantes identifiées à proximité du site émettent en majorité des COVNM (Composé Organique Volatil Non Méthanique). Il existe 12 sites vulnérables dans l'environnement de la zone d'étude (établissements de la petite enfance, scolaires et de santé).

On note une faible dispersion des polluants atmosphériques dans la zone du projet. Les concentrations en NO₂ sont relativement élevées sur la zone d'étude, notamment liées à la proximité des axes routiers les plus fréquentés, notamment l'autoroute A23 et la route départementale RD649.

2.30 Les nuisances sonores

Des voies bruyantes traversent la zone d'étude. L'ambiance sonore de la zone d'étude est marquée par la présence des infrastructures de transport et en particulier de l'A23.



Tronçons et secteurs exposés aux nuisances sonores

Légende	
	Périmètre opérationnel phase 1
	Périmètre opérationnel phase 1 et 2
Bruit	
	Classe 1 : 300 m de chaque côté
	Classe 3 : 100 m de chaque côté
	Classe 4 : 30 m de chaque côté
	Classe 5 : 10 m de chaque côté

Source(s) des données : IGN ; data.gouv ; URBYCOM
 Fond : Orthophotographie 2018
 Réalisation : ©URBYCOM - 9/2022
 Echelle : 1/7700



D'après les mesures réalisées, l'ensemble du site est en zone d'ambiance modérée de jour comme de nuit (mesure 24 heures).

Pour les mesures de bruits routiers, les zones à plus de 65 dB(A) de jour et plus de 60 dB(A) la nuit (ambiance non Modérée) se concentrent en bordure des grands axes.

A l'écart de ces rues, les niveaux sonores sont bien en deçà de ces limites et on se retrouve en zone d'ambiance modérée.

Le projet prévoit des évolutions de la fréquentation routière, très variable selon les rues concernées. Seule la rue Jean Dauby verra sa fréquentation augmenter fortement et engendrer près de 4 dB(A) de bruit en plus.

L'impact sonore sur le bâti existant est plutôt positif voire inchangé. En effet, les bretelles d'accès à l'autoroute sont resserrées et s'éloignent ainsi des logements existants. De plus l'implantation de nombreux bâtiments forme des écrans protégeant le bâti existant des bruits des routes.

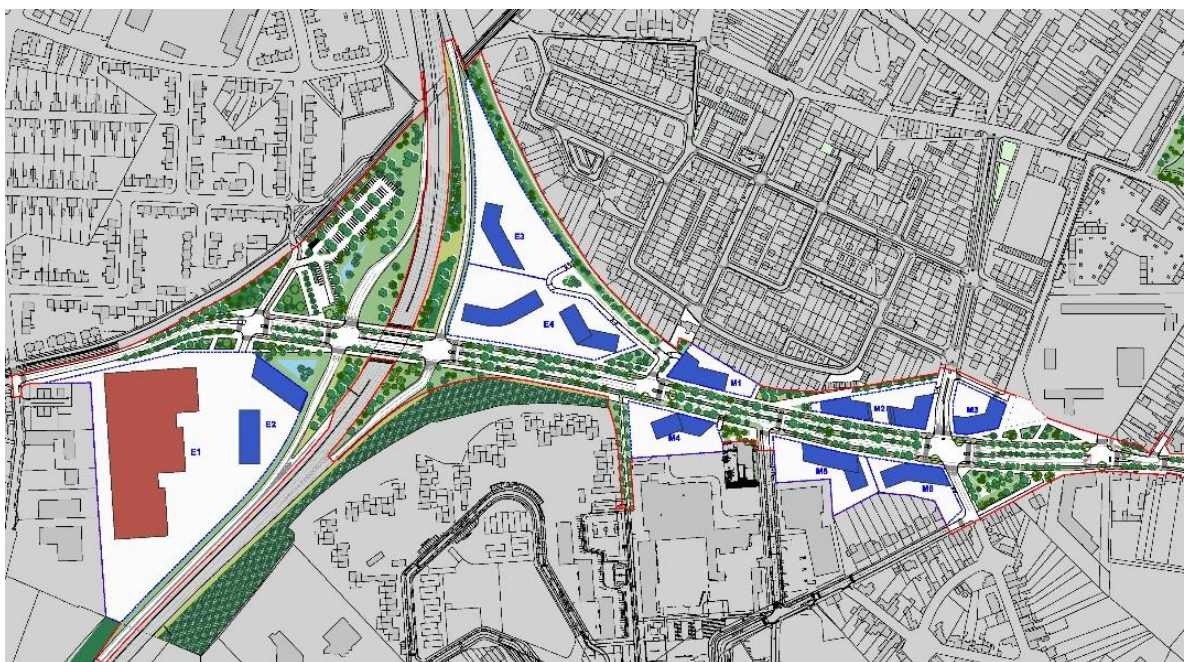
Aucun des bâtiments et logements existants ne subira donc plus de 60 dB(A) le jour ou 55 dB(A) la nuit. Les infrastructures routières du projet seront donc conformes au décret 95-22 du 9/01/95 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres.

3 PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS A EDIFIER DANS LA ZONE

3.1 Programmation

Globalement, la programmation envisagée à ce stade est la suivante :

68 700 m² de surface plancher créées, dont 26 400 m² d'activités et bureaux sur les îlots E1, E2 et 42 300 m² de bureaux sur les îlots E3, E4, M1, M2, M3, M4, M5 et M6.



Plan programmatique avec nomenclature des lots

4 RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU

4.1 Quelles autres solutions ont été étudiées pour le projet

Une étude préalable a été menée en 2019 par l'équipe EGIS V&T/Atelier 9.8/SLAP : étude qu'il a paru important de préciser compte tenu des enjeux environnementaux ou programmatiques que ce site comportait.



Etude préalable « Entrée Nord A23 » (maître d'œuvre : EGIS V&T, Atelier 9.8, SLAP)

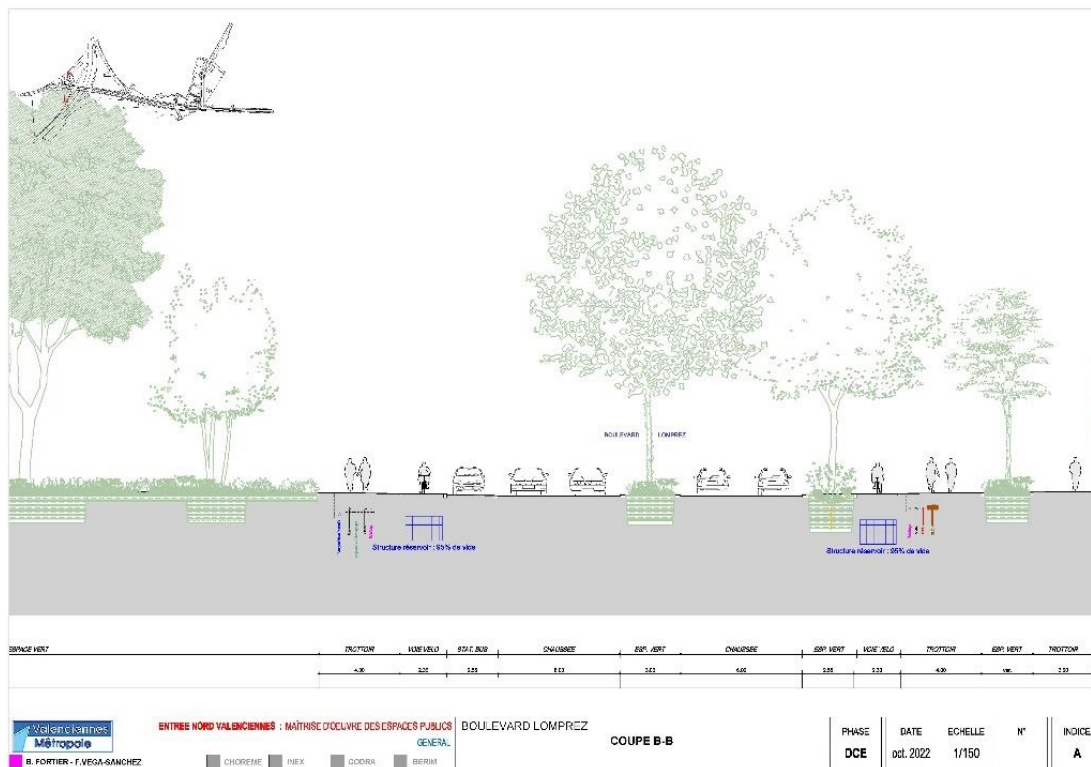
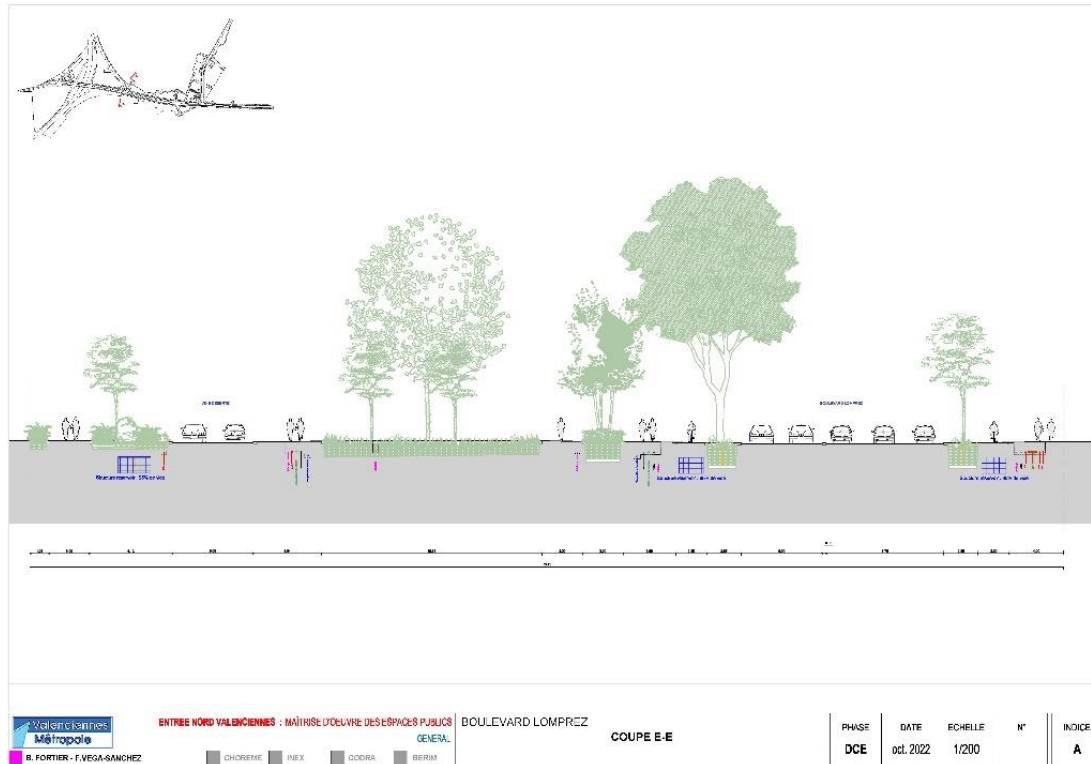
4.2 Les variantes étudiées pour les futures constructions et l'organisation du quartier

Comme indiqué au chapitre 1.2, la communauté a souhaité préciser cette étude sur une série de points allant de l'insertion d'un véritable pôle de mobilité autour de la station Dutemple à celui d'un boulevard susceptible de mieux accueillir les modes actifs et doux, ce qui est le cas du projet retenu. Projet qui semble également mieux traiter la question d'habitats aujourd'hui très fragiles tout intégrant de la mixité avec le développement de secteur économique sur le boulevard.

S'agissant notamment de ce dernier, du principe de recueil des eaux et de l'apport en végétation, les choix des paysagistes retenus ont porté sur les points suivants :

- Le boulevard présentera une strate arborée variée composée de multiples taxons afin d'une part de faire varier les ambiances et de rompre la monotonie d'un alignement classique monospécifique, et d'autre part de contribuer à la trame verte et bleue en multipliant les niches écologiques.
- Alternant massif planté simple ou noue végétalisée, les accotements feront usage de tampon en infiltrant tout ou partie des eaux de ruissellement, et ce, tout en se faisant support d'une strate arbustive et herbacée riche et fleurie.
- Ponctuellement de petites dilatations ; squares ou placettes, viendront s'insérer le long du boulevard et offrir des espaces de pause, mobilisables pour de petits évènements ou supportant des usages récréatifs.





Coupes sur le boulevard projeté (DCE octobre 2022)

4.3 Raisons pour lesquelles le projet a été retenu au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur.

L'analyse de la compatibilité avec les dispositions d'urbanisme en vigueur est la suivante :

4.3.1 SCOT

Le projet est compatible avec le Schéma de Cohérence territoriale. Ce secteur « Entrée Nord » est en effet identifié comme site stratégique de développement de la Ville. Il répond particulièrement bien aux enjeux de renouvellement du développement urbain en proposant un quartier mixte activités-logements, en faveur d'une mobilité durable et en affichant dès le stade de création de la ZAC une haute exigence environnementale (Cf. également & 2.20 ci-dessus)

4.3.2 PDU

Le projet est compatible avec le Plan de Déplacement Urbain. Il répond aux enjeux de limitation de la circulation automobile, en diminuant l'impact de l'échangeur existant tout en privilégiant la marche, le vélo et l'utilisation des transports en commun, notamment pour les parcours vers le centre-ville (Cf. également & 2.21 ci-dessus)

4.3.3 PLU

(Cf. & 2.20 Ci-dessus)

4.3.4 Raisons pour lesquelles le projet a été retenu au regard de son insertion dans son environnement

Comme souligné précédemment, Valenciennes métropole a ici le souci de favoriser à l'avenir toutes les mobilités, de désartificialiser un site que son infrastructure routière vient trop largement occuper tout en prolongeant une grammaire de boulevards, de l'avis de tous remarquable et qui reste un atout. Si ces objectifs s'imposaient, le projet retenu offrirait

également l'occasion de prolonger le parc naturel de l'Escaut en augmentant sa biodiversité comme l'accueil d'espèces, soit fragiles, soit utiles à l'environnement.

C'est donc dans cet esprit - celui d'une « ville-parc » autant que d'une « entrée » - qu'a été établi ce projet qui se prolongera par ailleurs dans les futures emprises qu'il est prévu d'aménager : celles-ci devant offrir un taux de pleine terre d'au moins quarante pour cent s'agissant des parcelles E 3 et E 4 et de vingt-cinq pour cent mini s'agissant des parcelles M1, M2, M3, M4 et M5.

4.3.5 Des choix qui se justifient au regard des enjeux de cohérence urbaine

S'il s'agit ici de créer une nouvelle « entrée de ville » et d'installer à cet endroit des programmes importants, un tel choix a paru s'imposer doublement : au regard de la volonté qu'à la Communauté de limiter l'étalement urbain, et en raison, enfin, d'un changement de modèle qui, s'il n'exclut pas les maisons, conduit à revenir à plus de densité. Celle-ci sera prudente – ses échelles ne dépassant pas R + 4 sur la plupart des lots -, mais cohérente avec un patrimoine qui s'impose dès l'Avenue Denain.

4.3.6 Des choix qui se justifient au regard des enjeux écologiques et de paysage

L'entrée de ville Nord de Valenciennes entend s'établir comme un projet à haute valeur paysagère, de lisière archipel de la ville ouverte sur elle-même et d'écotone urbain aux fonctions plurielles. Ainsi, ce projet de ménagement de l'espace et de la nature vise à s'inscrire en cohérence avec les ambitions et préconisation de la planification urbaine locale.

Le projet largement planté de l'entrée de ville tend à répondre aux enjeux écologiques et de cadre de vie en densifiant et diversifiant les typologies végétales présentes. Outre l'aspect environnemental et esthétique d'une telle mixité, les plantations seront également plus résilientes et contribueront au confort climatique, dans un contexte global de réchauffement important des milieux urbains en période estivale.

Le végétal sera ici le fil conducteur d'une entrée de ville progressive et qualitative, assurant la mise en cohérence de l'ensemble des éléments construits alentours.

5 TAXE D'AMENAGEMENT

5.1 Régime applicable

Exonération de la part communale.

6 FICHE TECHNIQUE DU DOCUMENT

Maîtrise d'ouvrage :

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE VALENCIENNES METROPOLE

Maîtrise d'œuvre :

CABINET BRUNO FORTIER, FERNANDO VEGA-SANCHEZ

CHOREME ; BERIM ; URBYCOM ; CODRA ; CRONOS CONSEIL ; INEX ; RINCENT AIR ; KIETUDES

Document établi par :

CABINET BRUNO FORTIER, FERNANDO VEGA-SANCHEZ

CHOREME ; BERIM ; URBYCOM ; CODRA ; CRONOS CONSEIL ; INEX ; RINCENT AIR ; KIETUDES